Au-delà du Pentagone

Le centre-ville métropolitain de Bruxelles

De Vijfhoek voorbij

Het metropolitane stadscentrum van Brussel

Aniss M. Mezoued,
Sofie Vermeulen,
Jean-Philippe De Visscher
éd. | red.



Éditeurs
Redactie

Aniss M. Mezoued
Sofie Vermeulen
Jean-Philippe De Visscher

Comité éditorial
Redactiecomité

Eric Corijn (VUB)
Jean-Philippe De Visscher (UCLouvain)
Gabrielle Fenton (USL-B)
Michel Hubert (USL-B)
Aniss M. Mezoued (BSI)
Elisabetta Rosa (UCLouvain)
Anneloes Vandenbroucke (BSI)
Sofie Vermeulen (BSI)
Benjamin Wayens (ULB)

Auteurs

Atelier Groot Eiland
Mathieu Berger (UCLouvain)
Pierre-Jean Bertrand (Bruxelles Mobilité)
Marion Berzin (Brussels Academy)
Kristiaan Borret (BMA)
Tim Cassiers (BRAL)
Eric Corijn (VUB)
Nicola da Schio (VUB)
Louise Deblieck (Brussels Academy)
Jean-Philippe De Visscher (UCLouvain)
Roeland Dudal (AWB)
Gabrielle Fenton (USL-B)
Michel Hubert (USL-B)
Quentin Letesson (UCLouvain)
Julie Lumen (perspective.brussels)
Wim Menten (BPC – WKR)
Benoit Moritz (ULB)
Aniss M. Mezoued (BSI)
Frederik Serroen (BMA)
Anne Tréfois (perspective.brussels)
Anneloes Vandenbroucke (BSI)
Rien van de Wall (BPC)
Hanne Van Reusel (KU Leuven)
Heleen Verheyden (BMA)
Vlaamse Gemeenschapscommissie – VGC
Benjamin Wayens (ULB)

Design : Spec uloos
Typographie | Lettertypen : Inter
Impression | Druk : Havaux
2020

Au-delà du Pentagone

De Vijfhoek voorbij

Cet ouvrage a reçu du soutien financier de
Dit boek kreeg financiële steun van :
— Ville de Bruxelles | Stad-Brussel
— USL-B | IRIB
— VUB | BCUS
— UCLouvain | LOCI
— ULB | EBxI
— Brussels Studies Institute

© 2020
Éditions de l'Université de Bruxelles
Avenue Paul Héger 26 – 1000 Bruxelles
(Belgique)
editions@ulb.be
www.editions-ulb.be

978-2-8004-1723-3

© 2020
VUBPRESS Brussels University Press
VUBPRESS is een imprint van ASP nv
(Academic and Scientific Publishers nv)
Keizerslaan 34 – 1000 Brussel (Belgie)
info@aspeditions.be
www.vubpress.be

Wettelijk depot D/2020/11.161/061
ISBN 978 90 5718 995 1

Couverture, graphisme et mise en page
Cover en grafisch ontwerp :
Spec uloos – speculoos.com

Imprimeur | Drukwerk :
Imprimerie Havaux – Belgique

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en / of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, op elektronische of welke andere wijze ook zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de uitgever.

Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite et / ou publiée par impression, photocopie, microfilm ou par n'importe quel moyen électronique ou autre sans l'autorisation écrite préalable de l'éditeur.

Depuis 2012, les travaux du Brussels Studies Institute (BSI) facilitent le développement d'une connaissance intégrée et multi-perspective sur Bruxelles en encourageant des chercheurs et experts aux profils très divers à aborder ensemble les défis sociétaux métropolitains. Le BSI est très attentif à ce que les résultats de ces recherches soient largement diffusés, valorisés et débattus. Cette série de publications constitue l'un des canaux de communication visant à mettre à la disposition du public le fruit d'une partie des études réalisées par le BSI.

Le Brussels Centre Observatory est une plateforme d'échange des connaissances sur le centre métropolitain de Bruxelles, d'environ 70 chercheurs, fondée au sein du Brussels Studies Institute avec le soutien de la Ville de Bruxelles. Les recherches menées dans ce cadre l'ont été grâce au soutien d'Innoviris, de Bruxelles Mobilité, de perspective.brussels, du Forum des Vies Mobiles, du FNRS, de la VGC, et avec la collaboration de nos partenaires, notamment, BOZAR, le bMa – Maître architecte de la Région de Bruxelles-Capitale, Brussels Academy, Architecture Workroom Brussels et les mouvements urbains BRAL, Atelier Groot Eiland et Bienvenue sur la Petite Ceinture.

Het Brussels Studies Institute draagt sinds 2012 bij tot een meer geïntegreerde, multiperspectieve kennis over Brussel. Onderzoekers en experts met uiteenlopende profielen kijken samen naar de grootstedelijke uitdagingen waar Brussel voor staat. De brede verspreiding en valorisatie van de onderzoeksresultaten, en het debat daaromtrent staan hoog op de agenda van het BSI. De publicatiereeks BSI Series is een van de communicatiekanalen hiertoe.

Het Brussels Centre Observatory is een kennis- en uitwisselingsplatform van een 70-tal onderzoekers dat opgericht werd in 2015 binnen het Brussels Studies Institute met de steun van de Stad Brussel. Dit onderzoek kwam tot stand dankzij de steun van Innoviris, Brussel Mobiliteit, perspective.brussels, het Forum des Vies Mobiles, het FNRS en de VGC, en met de medewerking van heel wat partners waaronder BOZAR, de bMa-Brusselse bouwmeester, Brussels Academy, Architecture Workroom Brussels, en de stadsorganisaties BRAL, Atelier Groot Eiland en Welkom op de Kleine Ring.

bco.bsi-brussels.be
Twitter : @BcoBrussels

bsi.brussels

bsi.bco
brussels centre observatory

Membres du BCO depuis sa création
Leden van het BCO sinds haar oprichting

Bureau de coordination
Coördinatiebureau

1. Eric Corijn (BSI | VUB – Cosmopolis)
2. Margaux Hardy (BSI | USL-B – CES)
3. Michel Hubert (BSI | USL-B – CES)
4. Aniss Mezoued (BSI | USL-B & UCLouvain)
5. Julie Neuwels (BSI)
6. Sofie Vermeulen (BSI)
7. Simon Boone (BSI)
8. Serge Jaumain (BSI | ULB)
9. Joost Vaesen (BSI | VUB)

Support à la coordination
Coördinatie-ondersteuning

1. Gabrielle Fenton (BSI)
2. Clara Lozano Lopez (BSI | stagiaire)
3. Dirk Moors (BSI)
4. Anneloes Vandenbroucke (BSI)

Comité de pilotage
Stuurgroep

5. Mathieu Berger (UCL – CriDIS)
6. Kobe Boussauw (VUB – Cosmopolis & STeR*)
7. Catherine Bouland (ULB – École de Santé publique)
8. Nicola da Schio (VUB – Cosmopolis)
9. Jean-Philippe De Visscher (UCL – LOCI)
10. Christophe Loir (ULB – SOCIAMM)
11. Jean-Michel Decroly (ULB – IGEAT)
12. Jean-Louis Genard (ULB – CLARA)
13. Imre Keserü (VUB – MOBI)
14. Judith le Maire (ULB)
15. Cathy Macharis (VUB – MOBI)
16. Pierre Vanderstraeten (UCL – LOCI)
17. Benjamin Wayens (BSI – ULB – IGEAT)

Membres de la taskforce
Leden Taskforce

18. Guy Bakumba (ULB – HABITER)
19. Céline Brandeleer (USL-B – CES)
20. Cristina Braschi (UCL – LOCI)
21. Heleen Buldeo Rai (VUB – MOBI)
22. Tim Cassiers (BRAL)
23. Alexis Creten (USL-B – CES)
24. Bénédicte Dawance (UCL – LOCI)
25. Roeland Dudal (AWB)
26. Livia de Bethune (KU Leuven)
27. Stefan De Corte (VUB – Cosmopolis)
28. Bas de Geus (VUB – MFYS)
29. Roselyne de Lestrange (UCL – LOCI)
30. Myriam De Spiegelaere (ULB)
31. Julie Denef (UCL – LOCI)
32. Alexandre Donnen (UCL – IRSS)
33. Ana Daniela Dresler (VUB – Cosmopolis)
34. Thomas Ermans (USL – B – CES)
35. Geoffrey Grulois (ULB – LOUISE)
36. Rafaella Houlstan-Hasaerts (ULB – CLARA – sASHa et hortence)
37. Virginie Jourdain (BSI)
38. Bram Kin (VUB – MOBI)
39. Annelies Kums (Pyblik)
40. Giulietta Laki (ULB – GRAP)
41. Philippe Lebeau (VUB – MOBI)
42. Kevin Lebrun (USL-B – CES)
43. Gérald Ledent (UCL – LOCI, Uses & Spaces)
44. Barbara Le Fort (UCL – LOCI)

Comité scientifique et d'évaluation du présent ouvrage
Wetenschappelijk en evaluatiecomité

45. Géry Leloutre (ULB – LOUISE)
46. Quentin Letesson (USL-B – CES)
47. Cristina Lopez-Garcia de Leaniz (VUB – MOBI)
48. Alain Malherbe (UCL – LOCI, CREAT)
49. Wim Menten (BPC)
50. Benoit Moritz (ULB)
51. Claire Pelgrims (ULB – LOUISE)
52. Hugo Perilleux (ULB – DGES)
53. Anna Plushteva (VUB – Cosmopolis)
54. Lucien Rigaux (ULB – Centre de Droit Public)
55. Elisabetta Rosa (UCL – LOCI)
56. Chloé Salembier (UCL – LOCI, Uses & Spaces)
57. Mathieu Strale (ULB – IGEAT)
58. Geert te Boveldt (VUB – MOBI)
59. Julie Tessuto (USL-B – CES)
60. Stéphanie van Doosselaere (Pyblik)
61. Eva Van Eeno (VUB – Cosmopolis)
62. Emilie van Haute (ULB – Cevipol)
63. Linus Vanhellemont (VUB – Cosmopolis)
64. Fabio Vanin (VUB – MOBI)
65. Rien van de Wall (BPC)
66. Sara Verlinde (VUB – MOBI)
67. Heleen Verheyden (AWB)
68. Nils Wuytens (VUB – MOBI)
69. Mareile Wiegmann (VUB – MOBI)

Nele Aernouts | VUB
Catherine Bouland | ULB
Simon Boone | BSI
Eric Corijn | VUB
Nicola da Schio | VUB
Jean-Philippe De Visscher | UCLouvain
Jean-Michel Decroly | ULB
Aurelie De Smet | KU Leuven
Frédéric Dobruszkes | ULB
Isabelle Doucet | VUB
Thomas Ermans | perspective.brussels
Michel Hubert | USL-B
Serge Jaumain | ULB
Sonia Lavadinho | Bfluid – Genève
Emmanuelle Lenel | USL-B
Christophe Loir | ULB
Aniss M. Mezoued | BSI
Benoit Moritz | ULB
Pierre Ozer | ULiège
Sophie Paquin | UQAM – Montréal
Claire Pelgrims | ULB
Elisabetta cinzia Rosa | UCLouvain
Chloé Salembier | UCLouvain
Frederik Serroen | BMA
Frederik Tack | BIRA – IASB
Geert te Boveldt | VUB
Eva Van Eenoo | VUB
Anneloes Vandenbroucke | BSI
Pierre Vanderstraeten | UCLouvain
Fabio Vanin | VUB
Sofie Vermeulen | BSI
Benjamin Wayens | ULB
Mareile Wiegmann | VUB

Au-delà du Pentagone

Le centre-ville métropolitain de Bruxelles

De Vijfhoek voorbij

Het metropolitane stadscentrum van Brussel

Aniss M. Mezoued,
Sofie Vermeulen,
Jean-Philippe De Visscher
éd. | red.

Avec la collaboration de
Met de medewerking van
Anneloes Vandenbroucke
en | et
Gabrielle Fenton

bsi.brussels

Table des matières
Inhoudstafel

14 Introduction | Inleiding
Aniss M. Mezoued, Jean-Philippe De Visscher
et | en Michel Hubert

Constats
Bevindingen

28 **Un piétonnier nommé désir…**
Een lang verwachte voetgangerszone…

44 Le piétonnier, ses usages et ses usagers
De voetgangerszone : gebruiken en gebruikers
Gabrielle Fenton et | en Quentin Letesson

50 **Les défis du centre-ville**
De uitdagingen van het stadscentrum

74 Les États Généraux de l'Air de Bruxelles 2019
Staten-Generaal van de Lucht in Brussel 2019
Nicolas da Schio et | en Anneloes Vandenbroucke

82 Droit à la ville. De la marge à l'urbain
Recht op de stad. Van de marge naar het stedelijke
Louise Deblieck et | en Marion Berzin | Brussels Academy

90 **Du piétonnier au projet urbain complexe**
Van voetgangerszone tot complex stadsproject

Vision
Visie

102 **Le centre-ville métropolitain au-delà du Pentagone**
Het metropolitane stadscentrum voorbij de Vijfhoek

114 Le centre-ville dans le Plan régional de développement durable
Het stadscentrum in de gewestelijke ontwikkelingsplanning
Eric Corijn

120 Enclaves inclusives : concevoir l'hospitalité urbaine en archipel
Inclusieve enclaves : een archipel van stedelijke gastvrijheid
Mathieu Berger et | en Benoit Moritz | Metrolab

130 **Vers un maillage d'espaces publics**
Naar een netwerk van openbare ruimtes

142 S'affranchir du Pentagone grâce aux magistrales piétonnes
Voorbij de grenzen van de Vijfhoek
via de voetgangersboulevards
Pierre-Jean Bertrand

150 **La recherche par le projet : un processus de production conjointe de savoirs et d'expériences**
Ontwerpend onderzoek : een proces waarbij men samen kennis en ervaring produceert

164 La Petite Ceinture, d'une autoroute urbaine
à un espace public partagé
De Kleine Ring, van stadssnelweg naar gedeelde publieke ruimte
Rien van de Wall et | en Wim Menten

Actions
Acties

180 **Inventer le centre-ville métropolitain :**
un processus d'apprentissage collectif
Het metropolitane stadscentrum vormgeven :
een collectief leerproces

190 Des dispositifs d'enquête et de participation :
susciter l'intérêt, accueillir ce qui importe
Instrumenten voor inspraak en participatie :
interesse wekken, openstaan voor wat er toe doet
Rafaella Houlstan-Hasaerts, Giulietta Laki,
Guillaume Slizewicz, Greg Nijs et | en Thomas Laureyssens

204 **Projet Steenweg : plus qu'une magistrale piétonne**
Project Steenweg : meer dan een voetgangersboulevard

220 **Projet Pentagone Sud : un réseau vert et bleu,**
et de mobilité douce en collaboration avec le quartier
Project Zuidelijke Vijfhoek : een groen en blauw netwerk
van zachte mobiliteit, in samenwerking met de buurt

238 Appel à la co-conception pour un avenir urbain meilleur —
Expériences et leçons tirées du projet Pentagone Sud
Pleidooi voor co-design voor een betere stadsontwikkeling —
Ervaringen en lessen uit het lopende project Zuidelijke Vijfhoek
Tim Cassiers, Heleen Verheyden
et | en Roeland Dudal | BRAL et | en AWB

248 Pentagone Sud — Équipements collectifs et végétation
comestible comme leviers
Zuidelijke Vijfhoek — Gemeenschapsvoorzieningen
en eetbaar groen als hefboom
Vlaamse Gemeenschapscommissie (cellule Politique Urbaine
cel Stedelijk Beleid) et | en Atelier Groot Eiland

256 L'école, un espace urbain pas comme les autres
De school, geen stedelijke ruimte zoals de andere
Julie Lumen et | en Anne Tréfois | perspective.brussels

264 **Vers la ville en commun : de la co-conception**
et la co-production à la co-gouvernance
Naar een gedeelde stad : van co-design en coproductie
tot medebeheer

268 L'occupation temporaire, un jeu dans la cour des grands ?
Tijdelijk gebruik, een speeltuin voor de grote jongens?
Hanne Van Reusel

282 Changer la ville ensemble — Un aperçu de la gouvernance
dans le développement urbain bruxellois
Samen stad maken — Over open governance
in Brusselse stadsontwikkeling
Frederik Serroen et | en Kristiaan Borret | BMA

292 **Conclusion**
Conclusie
Michel Hubert, Jean-Philippe De Visscher
et | en Aniss M. Mezoued




METROPOLE
HOTEL METROPOLE
ALFREDO
ALFREDO

Page précédente
Vorige pagina

Place de Brouckère :
L'agora urbaine

Het Brouckèreplein :
De stedelijke agora







Introduction Inleiding

Aniss M. Mezoued, Jean-Philippe De Visscher et | en Michel Hubert

Fin juin 2015, les boulevards centraux de Bruxelles sont piétonnisés de la place Fontainas à la place de Brouckère. Cette décision politique majeure est le fait de la nouvelle majorité socialiste-libérale issue des élections communales d'octobre 2012. Elle fait suite aux nombreuses études commandées par la commune de Bruxelles-Ville elle-même et aux revendications portées, depuis plus de quinze ans, par diverses associations urbaines, en faveur d'une transformation du centre de Bruxelles et d'une diminution de la pression automobile en son sein[1], dont la mobilisation « Picnic the streets » initiée en juin 2012 semble avoir été le point d'orgue. Le projet est alors présenté par les autorités communales comme un changement de paradigme tant en termes de mobilité que d'urbanisme. Après plusieurs décennies de dépendance à la vitesse et à l'automobile, mais aussi de périurbanisation tant sur le plan de l'habitat que de l'emploi et du commerce, ce projet de piétonnisation est en effet porteur de nombreux potentiels pour Bruxelles.

D'abord, sur le plan de la mobilité, il peut participer à la transition mobilitaire, c'est-à-dire au passage de mobilités fondées sur les énergies fossiles, carbonées à des mobilités décarbonées, plus durables. Cette transition ne va cependant pas de soi et passe par une réorganisation de l'espace public et des systèmes de transport, ainsi que des modes de vie.

Ensuite, si, sur le plan écologique, réduire l'espace public dédié à la voiture contribue à l'améliora-

« **Le piétonnier c'est un peu un truc dans lequel on n'est pas seul. Il y a eu un moment une décision hyper ferme qui bien sûr est motivée politiquement de façon un peu douteuse à bon nombre d'égards mais c'est un truc fort, dans lequel on s'est reconnu. On ne peut plus se sentir complètement seul. On est exagérément enthousiastes et on veut se faire entendre, on veut avoir une place dans le débat mais, en fait, ce piétonnier il est hyper important d'un point de vue symbolique. C'est la première pierre d'une bataille pour plein de gens dans leur vie. Et c'est une bataille visible, c'est un jeu de forces.**

» **Morgane, habitante d'une rue proche du boulevard Anspach**

Eind juni 2015 werden de Centrale lanen van Brussel, van het Fontainasplein tot het Brouckèreplein, omgevormd tot voetgangerszone. Deze belangrijke politieke beslissing is het wapenfeit van de nieuwe socialistisch-liberale meerderheid die werd gevormd na de gemeenteraadsverkiezingen van oktober 2012. Het project ligt in het verlengde van de talrijke studies die in opdracht van de stad Brussel werden uitgevoerd en de eisen die al meer dan vijftien jaar door verschillende stadsverenigingen worden geuit ten voordele van een transformatie van het Brusselse centrum en een vermindering van de autodruk[1], en waarvan de mobilisatie rond "Picnick de streets", dat in juni 2012 van start ging, het hoogtepunt lijkt te zijn geweest. Het project werd vervolgens door de gemeentelijke overheid voorgesteld als een paradigmawissel op het gebied van zowel mobiliteit als stadsplanning. Na decennia van afhankelijkheid van snelheid en auto's, maar ook van peri-urbanisatie op het vlak van huisvesting, werkgelegenheid en handel, heeft dit voetgangersproject inderdaad heel wat potentieel voor Brussel.

In de eerste plaats kan het op het gebied van mobiliteit deel uitmaken van de mobiliteitstransitie, d.w.z. de overgang van een mobiliteit op basis van fossiele, koolstofrijke energie naar meer duurzame, koolstofarme mobiliteit. Deze overgang is echter niet vanzelfsprekend en vereist een reorganisatie van de publieke ruimte, de vervoerssystemen en de manier van leven.

Als, vanuit ecologisch oogpunt, het

« **De voetgangerszone is zo'n beetje een ding waar je niet alleen bent. Er was een bepaald moment een zeer ferme beslissing, die natuurlijk politiek gemotiveerd is op een, in vele opzichten, enigszins twijfelachtige manier, maar het is een straf ding, waarin we onszelf herkennen. We kunnen ons niet meer helemaal alleen voelen. We zijn overenthousiast en we willen gehoord worden, we willen een plaats hebben in het debat, maar in feite is die voetgangerszone superbelangrijk vanuit een symbolisch standpunt. Het is voor veel mensen de eerste steen van een gevecht in hun leven. En het is een zichtbaar gevecht, het is een krachtenspel.**

» **Morgane, bewoonster van een straat dichtbij de Anspachlaan**

1. Voir en particulier le « Plan NoMo pour 50 % de voitures en moins dans le Pentagone » de septembre 2000 qui a longtemps servi de référence au mouvement associatif : NoMo – Autrement mobile, « Demain, 50 % de voitures en moins dans le centre de Bruxelles », NoMologue, septembre 2000, n°64, pp. 10-27.

1. Zie in het bijzonder het Plan NoMo voor 50 % minder auto's in de Vijfhoek van september 2000 dat lang als referentie diende voor het middenveld: NoMo – Anders mobiel, "Morgen, 50 % minder auto's in het centrum van Brussel", NoMologue, september 2000, n°64, pp. 10-27.

Aperçu de quelques dynamiques positives de transformation du centre-ville métropolitain : place Rogier, rue à vivre (quartier Alhambra), itinéraires cyclables, rénovations (Mima), potagers urbains (rampart des moines) et aménagements pour nouvelles mobilités (place de Brouckère)

Overzicht van een aantal positieve dynamieken in de transformatie van het metropolitane stadscentrum : Rogierplein, Leefstraat (Alhambrawijk), fietsroutes, renovaties (Mima), stadsmoestuinen (Papenvest) en inrichtingen voor een andere mobiliteit (het Brouckèreplein)


M!ma
Hako


the Food Hub



tion de la qualité de l'air et à la réduction des nuisances (bruit, trafic…), à tout le moins dans le périmètre piétonnisé, cela pourrait aussi constituer une opportunité pour perméabiliser les sols et verduriser la ville, conditions nécessaires à l'amélioration des conditions de vie et à la réduction des températures urbaines dans un contexte de réchauffement climatique.

Sur le plan économique, c'est aussi l'occasion de repenser le fonctionnement du commerce de centre-ville et l'hyper-concentration de la fonction touristique.

« **Mais la zone piétonne en 2015 a vraiment fait la différence. Il y avait quand même les Bruxellois qui s'en foutaient largement. Là, ils étaient confrontés avec une zone piétonne qui était sur un grand axe de boulevard, donc ils étaient 'là c'est la zone piétonne, c'est pour les piétons ici !'. Donc ça a quand même été psychologiquement un grand boost, ensemble avec nos efforts sur le terrain et c'est vraiment, comment dire, cette zone piétonne a vraiment été un catalyseur de beaucoup de choses qui ont changé à ce moment-là et c'est pour ça que ce projet est hyper important. C'est pas juste mettre un panneau zone piétonne et voilà ça c'est la zone piétonne, mais voilà on a fait beaucoup de choses là-dedans.**

» **Serge, policier dans le centre-ville**

Enfin, sur le plan social, réduire l'espace public dédié à la voiture augmente le potentiel de rencontre entre les habitants et usagers de la ville, fait place à de nouvelles pratiques urbaines et, de ce fait, permet de renforcer la cohésion sociale et la dimension symbolique du centre de Bruxelles. Et, pour les nombreuses institutions culturelles présentes au centre-ville, c'est aussi l'occasion d'envisager différemment leur interaction avec l'espace public.

Cependant, malgré ces potentiels, le projet de piétonnisation du centre de Bruxelles a fait l'objet de nombreuses controverses et oppositions. Celles-ci ont été causées au départ par un certain nombre de manquements dans la conception, la gestion et la communication du projet, et furent le reflet de multiples craintes quant aux répercussions directes ou indirectes du projet. Parmi les éléments qui ont polarisé les débats, on retrouve notamment le plan de mobilité et ce qui a été qualifié de « mini-ring », le projet (finalement abandonné) de construire de nouveaux parkings au centre-ville, le manque de communication et de participation, le peu d'accompagnement des commerçants pendant la transition, l'insuffisance des solutions alternatives pour les livraisons,

terugschroeven van de publieke ruimte gewijd aan de auto bijdraagt tot het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van de overlast (lawaai, verkeer…), toch op z'n minst in de voetgangerszone, kan dit op zijn beurt een gelegenheid zijn om de bodem terug doorlaatbaar te maken en de stad te vergroenen, wat noodzakelijk is om de levensomstandigheden te verbeteren en de temperatuur in de stad te verlagen in een context van klimaatopwarming.

Op economisch vlak is het ook een gelegenheid om de werking van de handel in het stadscentrum en de hyperconcentratie van de toeristische functie te herdenken.

Op het sociale vlak ten slotte, verhoogt het terugdringen van de openbare ruimte gewijd aan de auto het potentieel voor ontmoetingen tussen de inwoners en gebruikers van de stad, maakt ze plaats voor nieuwe stedelijke praktijken en draagt ze bijgevolg bij tot het versterken van de sociale cohesie en de symbolische dimensie van het centrum van Brussel. En voor de vele culturele instellingen die in de binnenstad aanwezig zijn, is het ook een gelegenheid om op een andere manier na te denken over hun interactie met de publieke ruimte.

Ondanks dit potentieel heeft het voetgangersproject in het centrum van Brussel echter veel stof doen opwaaien en veel weerstand opgeroepen. Dit werd in eerste instantie veroorzaakt door een aantal tekortkomingen in de opzet, het beheer en de communicatie van het project, en weerspiegelden een reeks bezorgdheden over de directe of indirecte gevolgen van het project. Onder de elementen die het debat polariseerden waren het mobiliteitsplan en wat werd omschreven als een "mini-ring", het (uiteindelijk verlaten) project om nieuwe parkings te bouwen in

« **Maar de voetgangerszone heeft in 2015 echt de sprong gewaagd. Er waren nog steeds Brusselaars die er geen moer om gaven. Daar werden ze dan geconfronteerd met een voetgangerszone die op een grote laan lag, dus ze zeiden van 'ah, daar is die voetgangerszone, het is hier voor voetgangers !'. Dat gaf dus psychologisch wel een grote boost, samen met onze inspanningen ter plaatse en het is echt, hoe zal ik het zeggen, deze voetgangerszone is echt een katalysator geweest voor veel dingen die toen veranderd zijn en het is daarom dat dit project zo belangrijk is. Het is niet gewoon kwestie van een bord 'voetgangerszone' te plaatsen en voilà, dat is de voetgangerszone, we hebben er toch veel dingen in gedaan.**

» **Serge, politieagent in het stadscentrum**

ou le déficit de programmation de l'espace public et des espaces bâtis aux alentours du piétonnier.

Ces controverses et oppositions ont révélé la complexité d'un grand projet urbain comme celui-ci, dont les multiples enjeux ont sans doute été sous-estimés. Elles ont mis en lumière que le piétonnier ne peut être réduit au seul réaménagement local d'une portion d'espace public : il touche au cœur même de la ville et remet en cause les nombreuses dynamiques, pratiques et imaginaires qui y prennent place. Par conséquent, on ne peut affronter les enjeux d'une telle transformation sans l'inscrire dans son contexte territorial ou sociétal et sans l'articuler aux nombreuses initiatives citoyennes et dynamiques privées ou publiques déjà à l'œuvre.

Le présent livre présente le travail de quatre années du Brussels Centre Observatory (BCO), une initiative du Brussels Studies Institute (BSI), la plateforme de collaboration interuniversitaire et interdisciplinaire pour la recherche sur Bruxelles. Grâce au soutien de la Ville de Bruxelles, le BSI-BCO a mobilisé à des titres divers une septantaine de chercheurs issus d'une douzaine de centres de recherche de cinq universités (ULB, VUB, USL-B, UCLouvain et KULeuven). En travaillant de manière transdisciplinaire, ces chercheurs ont tenté de répondre à trois objectifs principaux. Le premier était de valoriser le savoir académique existant sur les défis des piétonnisations en général et d'ouvrir des réflexions et des pistes d'actions concrètes aux différentes échelles pertinentes. Le deuxième objectif était de débattre autour de ces savoirs et propositions avec les acteurs publics et la société civile dans des espaces de discussion existants ou constitués à cette fin. Le troisième objectif était de mettre en évidence les questions demeurant en suspens et les manques dans les connaissances et les données.

«
C'est vrai que je ne veux pas non plus qu'on devienne le centre où il n'y a que des touristes et plus d'habitants et que des Airbnb. Je ne voudrais pas non plus qu'on devienne l'endroit où tout le monde vient faire la fête et laisse sa canette par terre.
» Dominique, habitante d'une rue proche du boulevard Anspach

La poursuite de ces différents objectifs a très vite mis en lumière la nécessité d'élargir le périmètre d'étude et de mener

het centrum van de stad, het gebrek aan communicatie en participatie, de beperkte steun voor winkeliers tijdens de overgang, het gebrek aan alternatieve oplossingen voor leveringen, en het gebrek aan een programmatie voor de publieke ruimte en de bebouwde zones rond de voetgangerszone.

Deze controverses en tegenstellingen hebben de complexiteit van een groot stadsproject als dit, waarvan de vele uitdagingen ongetwijfeld werden onderschat, aan het licht gebracht. Ze hebben aangetoond dat de voetgangerszone niet kan worden gereduceerd tot een lokale herinrichting van een deel van de publieke ruimte : ze raakt het hart van de stad en stelt de vele dynamieken, praktijken en denkbeelden die zich daar afspelen ter discussie. We kunnen de uitdagingen van een dergelijke transformatie dan ook niet aangaan zonder ze in hun territoriale of maatschappelijke context te plaatsen en zonder ze te relateren aan de vele burgerinitiatieven en de particuliere en publieke dynamieken die er aan de gang zijn.

Dit boek presenteert het werk van vier jaar Brussels Centre Observatory (BCO), een initiatief van het Brussels Studies Institute (BSI), het platform voor interuniversitaire en interdisciplinaire samenwerking voor onderzoek over Brussel. Dankzij de steun van de Stad Brussel heeft het BSI-BCO een zeventigtal onderzoekers uit een twaalftal onderzoekscentra van vijf universiteiten (ULB, VUB, USL-B, UCLouvain en KU Leuven) in verschillende rollen gemobiliseerd. Door op een transdisciplinaire manier te werken, probeerden deze onderzoekers drie belangrijke doelstellingen te bereiken. De eerste was het valoriseren van de bestaande academische kennis over de uitdagingen verbonden met voetgangerszones in het algemeen en het op gang brengen van reflecties en ontwikkelen van concrete actiepistes op de verschillende relevante schalen. De tweede doelstelling was om deze kennis en voorstellen te bespreken met publieke actoren en het maatschappelijk midden-

«
Het is waar dat ik ook niet wil dat we zo'n centrum worden waar er alleen toeristen zijn en geen inwoners meer en alleen maar Airbnb's. Ik wil ook niet dat we zo'n plek worden waar iedereen komt feesten en zijn blikje op de grond laat liggen.
» Dominique, bewoonster van een straat dichtbij de Anspachlaan

une réflexion sur l'ensemble de ce que nous avons appelé le « centre-ville métropolitain ». Il est ainsi apparu qu'aujourd'hui, ce centre dépasse largement les limites du Pentagone historique. En effet, avec la croissance urbaine bruxelloise de ces 25 dernières années, le territoire caractérisé par une forte densité et diversité en termes d'usagers et de fonctions et qui présente une accessibilité maximale pour le plus grand nombre, s'étend dorénavant sur un périmètre plus large, incluant notamment l'espace compris dans la boucle de la ligne 2 du métro, le canal et les quartiers de gare. Ce travail de reconceptualisation du centre métropolitain étendu a permis d'approfondir le rôle et le fonctionnement du centre-ville, en tant que pôle principal de la structure polycentrique bruxelloise telle que définie par le Plan régional de développement durable (PRDD). Le « centre-ville métropolitain » a été considéré alors comme l'échelle d'étude pertinente pour resituer le piétonnier et développer plus largement les changements de paradigme qui y ont été initiés. Il fournit un cadre suffisamment large pour prendre en considération les multiples dimensions des enjeux et projets urbains, mais suffisamment réduit pour être étudié et expérimenté concrètement. Il permet de se focaliser sur le développement d'un territoire spécifique, mais en prenant en considération son rôle et son impact sur la structure régionale et métropolitaine.

«
Le plus souvent, c'est les gens qui n'y viennent pas qui ont des images un peu genre : c'est une zone sinistrée, il y a des travaux depuis 10 ans, je ne sais pas, dans leurs têtes, ça ne s'arrêtera jamais.... Ça date depuis Mathusalem. Par contre, une fois que les gens viennent, ça va déjà mieux. Je sais que mes parents maintenant, bah oui, ils trouvent que c'est vrai que le piétonnier, ça a l'air chouette et que c'est vrai que ça à l'air d'être pratique. Mais les gens qui persistent à essayer de venir dans le centre de Bruxelles en voiture, par exemple, ben oui ils trouvent ça affreux le piétonnier. Donc ça fait un décalage mais les gens qui sont prêts à s'ouvrir un petit peu, ils viennent, ils essayent, ils voient, et bon bah ils admettent que, non, ce n'est pas Bagdad et que, non, il n'y pas des gangs partout. Ou je ne sais pas quoi. Mais bon, c'est comme pour tout je crois, ceux qui sont braqués, bah ils sont braqués, et ils restent de loin, à dire : 'oh non, ça a l'air dangereux, j'irai jamais !'
» Loes, habitante d'une rue proche du boulevard Anspach

Un quatrième objectif de travail a ainsi émergé pour le BSI-BCO. Il est apparu en effet nécessaire d'entamer un processus permettant de mettre à l'épreuve les analyses et pistes d'action envisagées via l'élaboration de scénarios de

veld in bestaande of daartoe opgezette discussiefora. De derde doelstelling was om de aandacht te vestigen op de nog op te lossen problemen en de lacunes in de kennis en qua gegevens aan te wijzen.

Het nastreven van deze verschillende doelstellingen heeft al snel duidelijk gemaakt dat de perimeter van de studie moest worden uitgebreid en dat er moest worden nagedacht over het geheel van wat we het "metropolitane stadscentrum" hebben genoemd. Zo bleek dit centrum vandaag de dag de grenzen van de historische Vijfhoek ver te overschrijden. Met de Brusselse stedelijke groei van de afgelopen 25 jaar heeft het grondgebied, dat gekenmerkt wordt door een grote dichtheid en diversiteit aan gebruikers en functies en dat een maximale toegankelijkheid biedt voor een zo groot mogelijk aantal mensen, zich nu immers uitgestrekt over een merkelijk groter gebied, met inbegrip van met name het gebied binnen de lus van metrolijn 2, het kanaal en de stationsdistricten. Deze herconceptualisering van het uitgebreidde metropolitane stadscentrum heeft het mogelijk gemaakt om de rol en de werking van het stadscentrum als de belangrijkste pool van de Brusselse polycentrische structuur, zoals bepaald in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO), te verdiepen. Het "metropolitane stadscentrum" werd vervolgens beschouwd als de relevante onderzoeksschaal om de voetgangerszone te herpositioneren en de daar geïnitieerde paradigmaverschuivingen verder te ontwikkelen. Het biedt een kader dat breed genoeg is om rekening te houden met de vele dimensies eigen aan stedelijke vraagstukken en projecten, maar toch ook

«
Meestal zijn het de mensen die hier niet komen die beelden hebben een beetje genre : het is een rampgebied, er zijn al 10 jaar werken aan de gang, ik weet het niet, in hun hoofd, zal het nooit ophouden... Het is al bezig sinds Metusalem. Maar als de mensen eenmaal komen, wordt het al beter. Ik weet dat mijn ouders nu, wel ja, ze zijn het ermee eens dat de voetgangerszone er leuk uitziet en dat het waar is dat het er praktisch uitziet. Maar de mensen die blijven proberen om met de auto naar het centrum van Brussel te komen bijvoorbeeld, nu ja, zij vinden de voetgangerszone vreselijk. Dus het duurt een tijd maar de mensen die bereid zijn om zich een beetje open te stellen, zij komen, ze proberen het uit, ze zien het, en goed ja, ze geven toe dat, nee, het is Bagdad niet en dat, nee, er zijn niet overal bendes. Of ik weet niet wat. Maar goed, het is zoals altijd denk ik, zij die beroofd zijn, tja, die zijn beroofd, en ze blijven weg, zeggende : 'Oh nee, het ziet er gevaarlijk uit, ik kom er nooit meer'.
» Loes, bewoonster van het MSC

Step 1: Setting up a research platform

Step 2: Developing a vision

Step 3: Expanding partnerships

Jul 2012 · Nov-Jan 2014 · Jan-Apr 2016 · Apr 2016 · Oct 2017 · Feb 2018 · Mar-Apr 2018 · May 2018 · Jun 2018

Public stakeholders

Beliris Federal Infrastructure operator
City of Brussels
City of Brussels
City of Brussels
Perspective Brussels (Regional administration for territorial planning)
City of Brussels
Perspective Brussels
Administrations Members
PYBLIK
Perspective Brussels
Administrations Members
City of Brussels
Perspective Brussels
Perspective Brussels
PYBLIK
Perspective Brussels

PIETONNIER ON ANSPACH BVD

VISION FOR BRUSSELS METRO-POLITAN CENTRE

Impact on PRDD (Regional Structure Plan)

Impact on GOODMOVE (Regional Mobility Plan)

IABR EXHIBITION

Portfolio #1 · Workshop Pietonnier · Portfolio #2

PIC-NIC THE STREETS

Protest against circulation plan

Brussels Centre Observatory

Seminar Centralities

Workshop Economy
Workshop Mobility
Workshop PRDD
Workshop European Quarter

Exhibition Beyond the Pentagon

Academy

Academics

Brussels Studies Institute (VUB - ULB - FUSL-B - UCLouvain - KULeuven)

BSI BCO

BSI BCO

BOZAR Exhibition and Public debates

BSI BCO

BSI BCO

BSI BCO
BRUSSELS ACADEMY

BYE BYE KLEINE RING

Civil society

Civil Society 2000 participants

Platform Pentagone

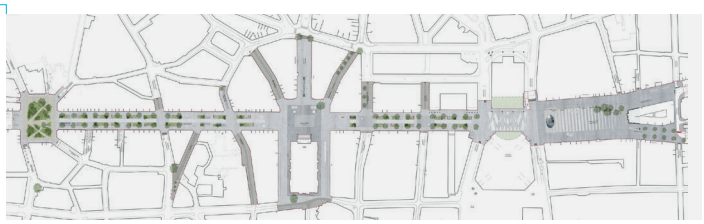
Civil Society

BRAL-IEB
GRACQ
ARAU
EUROPEAN QUARTER FUND
UCM

Civil Society

BYE BYE KLEINE RING
GRACQ
BRAL-IEB
AWB







Step 4:
Learning through pilot projects

7 Pilot project proposals

STEENWEG

June 2018

Perspective Brussels

Exhibition Steenweg

Oct 2018

VGC (Flemish School Administration)

May 2019

Perspective Brussels

Funding of Steenweg project

June-Sept 2019

Perspective Brussels

urban .brussels

Bruxelles Mobilité

hub. brussels

visit. brussels

B-rail

STIB

Steenweg diagnosis phase

Workshop Mobility and Ecological networks

Workshop Culture and Events

Workshop Retail and Housing

Dec 2019 March 2020

Bruxelles-Environnement

Municipality of Brussels: Service d'urbanisme, Instruction publique, Cabinet Sport et Climat.

Perspective.brussels: service écoles dienst scholen

June-July 2020

Municipality of Brussels

Municipality of Ixelles

Municipality of Molenbeek

Steenweg planning phase

Workshop Region-Municipalities

PENTAGONE SUD

Workshop Shared Space, shared mobility

Funding of Groen en blauw netwerk project

Workshops

Introduction Anneessens-Fontainas De Markten and Bloemenhof Chapelle et Terre Neuve Urbanisme

BSI BCO

Brussels Academy

BSI BCO

BSI BCO

BSI BCO

BSI BCO

BSI BCO

BRAL Atelier Groot Eiland

Architecture Workroom Brussels

Convivence Samenleven, Habitat et Rénovation, De Markten, De brede school Nieuwland, Buiten de Lijntjes, Neerhof vzw, La Nuit Blanche, Tour à Plomb, BRAVVO, De Buurtwinkel, PCS Rempart de Moines, Sint Jan Berchmans lagere school, OCMW Ter Ursulinen, a master gardener, inhabitants...

BRAL Bye bye Kleine Rlng

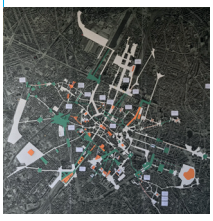
Architecture Workroom Brussels

BRAL Atelier Groot Eiland

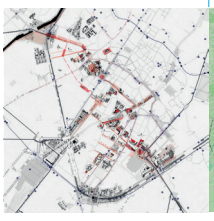
Architecture Workroom Brussels

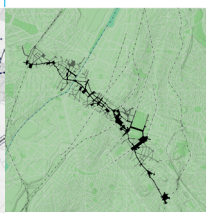
RAB-BKO

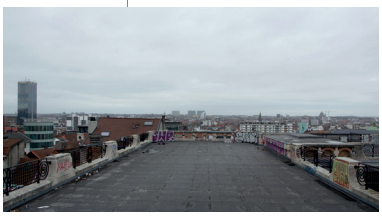
Unizo











« Ben, ils ont d'abord commencé place de Brouckère et puis… D'ailleurs, on dirait que c'est une place chauve maintenant, elle a… Avant, elle était beaucoup plus belle, maintenant elle est chauve. » **Mohamed, habitant d'une rue proche du boulevard Anspach**

projet, des séances de co-design participatif et l'expérimentation de solutions temporaires. Ainsi le BSI-BCO est passé d'un processus de recherche organisé autour de quatre groupes de travail transdisciplinaires et interuniversitaires (espace et société, économie et commerces, mobilité et accessibilité, et gouvernance), à un processus de recherche par le projet qui réorganise les groupes de travail autour de quatre territoires dessinés à travers trois axes transversaux au piétonnier, ainsi qu'autour des connexions nord et sud de celui-ci. Il en a découlé un processus d'apprentissage collectif qui a permis au BSI-BCO d'élargir sa collaboration, au-delà du monde académique et de la Ville de Bruxelles, à des acteurs de la société civile (BRAL, AWB, Byebye Petite Ceinture, Atelier Groot Eiland…) et aux administrations régionales (perspective.brussels, Bruxelles Mobilité, hub.brussels…). Le BSI-BCO se positionne ainsi comme un acteur médiateur, indépendant des procédures classiques de l'action publique urbaine et de la participation. Les méthodes de travail développées ont ainsi permis d'appréhender la complexité du projet urbain de manière transversale et multi-acteurs. Dans cette dynamique, l'université devient un acteur de la fabrique urbaine à travers la constitution d'une interface entre acteurs publics et citoyens. Par ce biais, le BSI-BCO contribue notamment à l'objectivation et au meilleur cadrage des débats et soutient l'émergence d'une vision explicite de l'urbanité bruxelloise par-delà les divergences d'opinions et d'intérêts.

klein genoeg om het gebied concreet te bestuderen en er te experimenteren. Het maakt het mogelijk om zich te concentreren op de ontwikkeling van een specifiek gebied, rekening houdend met de rol en impact ervan op de regionale en metropolitane structuur.

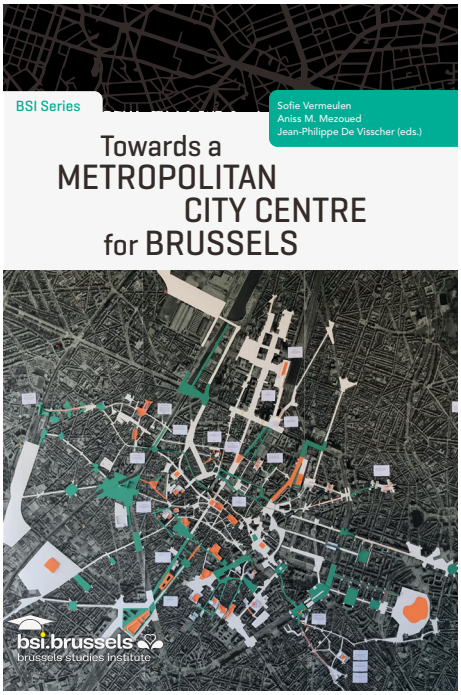
Zo verscheen een vierde werkdoelstelling voor het BSI-BCO. Het bleek namelijk noodzakelijk een traject te starten dat toelaat de analyses en beoogde actiepistes te testen door middel van de ontwikkeling van projectscenario's, participatieve co-design sessies en het experimenteren met tijdelijke oplossingen. Zo is het BSI-BCO van een onderzoeksproces georganiseerd rond vier trans-disciplinaire en interuniversitaire werkgroepen (ruimte en samenleving, economie en handel, mobiliteit en toegankelijkheid, en bestuur) overgestapt op een proces van ontwerpend onderzoek dat de werkgroepen reorganiseert rond vier zones : drie langs assen die haaks staan op de voetgangerszone, en een vierde rond de verbindingen ten noorden en zuiden van de voetgangerszone. Het resultaat was een collectief leerproces dat het BSI-BCO in staat stelde om zijn samenwerking uit te breiden buiten de academische wereld en de Stad Brussel naar actoren van het maatschappelijk middenveld (BRAL, AWB, Welkom op de Kleine Ring, Atelier Groot Eiland…) en de regionale administratie (perspective.brussels, Brussel Mobiliteit, hub.brussels…). Het BSI-BCO positioneert zich zo als een bemiddelende actor, die optreedt onafhankelijk van de klassieke procedures van stedelijke publieke interventie en participatie. De ontwikkelde werkmethodes hebben het dus mogelijk gemaakt om de complexiteit van het stadsproject te vatten op een transversale manier met oog voor de vele betrokkenen. In deze dynamiek wordt de universiteit een actor in het stedelijke weefsel door het leggen van een verbinding tussen publieke actoren en burgers. Op die manier draagt het BSI-BCO in het bijzonder bij tot de objectivering en de betere kadering van de debatten en ondersteunt het de productie van een expliciete visie op de

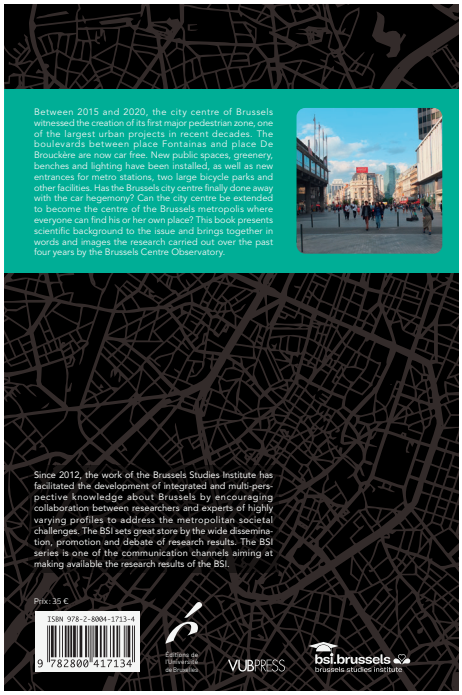
« Wel, ze zijn eerst begonnen op het Brouckèreplein en daarna… Trouwens, het lijkt erop dat het nu een kale plek is, het heeft… Vroeger was het veel mooier, nu is het kaal. » **Mohamed, bewoner van een straat dichtbij de Anspachlaan**

Page précédente
Vorige pagina

Évolution des travaux du BSI-BCO et relations avec les différents acteurs de la ville

Evolutie van het werk van het BSI-BCO en relaties met de betrokkenen binnen de stad





Couverture du livre scientifique complémentaire au présent ouvrage

Cover van het wetenschappelijk boek dat aanvullend is bij deze publicatie

bsi.brussels/publication/beyond-the-pentagon

Deux livres pour le centre-ville métropolitain de Bruxelles

L'ouvrage de synthèse que le lecteur a entre les mains s'appuie sur un ouvrage scientifique qui constitue le volume 2 de la série BSI[2] publiée, en partenariat, par les Presses Universitaires de Bruxelles et VUBPress. *Towards a Metropolitan City Centre for Brussels* regroupe ainsi 11 articles scientifiques rédigés en anglais par des membres actifs du BSI-BCO.

La présente publication, co-publiée également par les Éditions de l'Université de Bruxelles et VUBPress, est destinée à un public plus large et est composée avant tout d'une narration, rédigée par les éditeurs de l'ouvrage, Aniss Mezoued, Sofie Vermeulen et Jean-Philippe de Visscher, qui est une synthèse de la publication scientifique. Cette narration constitue le fil rouge qui accompagne le lecteur à travers les différents contenus. Elle est ponctuée de données chiffrées et de citations. Les premières permettent de mesurer les propos et de donner des repères quantitatifs alors que les secondes offrent une immersion qualitative dans les perceptions des citoyens qui pratiquent, habitent, ou travaillent (sur) le piétonnier

Twee boeken voor het metropolitane stadscentrum van Brussel

Het samenvattende boek dat u in handen heeft, is gebaseerd op een wetenschappelijk werk dat deel 2 uitmaakt van de BSI-reeks[2] die in samenwerking met de Presses Universitaires de Bruxelles en VUBPress wordt gepubliceerd. *Towards a Metropolitan City Centre for Brussels* bevat 11 Engelstalige wetenschappelijke artikelen geschreven door actieve leden van het BSI-BCO.

De publicatie, die eveneens door de Presses Universitaires de Bruxelles en VUBPress wordt uitgegeven, is gericht op een breder publiek en bestaat voornamelijk uit een verhaal, geschreven door de redacteurs van het boek, Aniss Mezoued, Sofie Vermeulen en Jean-Philippe de Visscher, dat een synthese vormt van de wetenschappelijke publicatie. Deze vertelling vormt de rode draad die de lezer door de verschillende inhouden begeleidt en wordt afgewisseld met cijfers en citaten. Het eerste laat toe de voorstellen beter in Brusselse stedelijkheid die verder gaat dan de verschillen in meningen en belangen.

2. Le premier volume, publié en 2019, était intitulé *Voitures de société et mobilité durable. Diagnostic et enjeux* (Vandenbroucke, Mezoued et Vaesen, dir.).

2. Het eerste volume, gepubliceerd in 2019, was getiteld *Bedrijfswagens en duurzame mobiliteit. Analyse en uitdagingen* (Vandenbroucke, Mezoued en Vaesen, Eds).

ou, plus largement, dans le centre-ville métropolitain de Bruxelles. L'ensemble est complété par de nombreux documents graphiques et surtout de courtes contributions de chercheurs du BSI-BCO ou de ses différents partenaires (administration ou organisations de la société civile). Ces dernières permettent d'apporter un point de vue ou un éclairage particulier sur l'une ou l'autre thématique.

Ce livre, ainsi que l'ouvrage scientifique, est organisé en trois parties.

1. Constats : cette première partie expose le diagnostic réalisé sur le piétonnier et définit les opportunités et les enjeux du centre-ville de Bruxelles.
2. Vision : la deuxième partie conceptualise la vision partagée et développée pour le centre-ville métropolitain.
3. Action et projets : la troisième partie expose dans le détail les méthodes utilisées pour certains projets et en expose les ressorts. Elle présente les projets pilotes et expérimentaux sur lesquels le BSI-BCO a pu avancer en 2019 et 2020.

Tout au long de ce livre de synthèse, de nombreuses références sont faites au livre scientifique, à des documents intermédiaires (portfolios, rapports, dépliants), à des sites internet et à du matériel audiovisuel ou bibliographique produit par le BSI-BCO ou ses partenaires.

Les deux ouvrages ont été rédigés, pour l'essentiel, avant la crise du covid-19. Celle-ci leur a donné un supplément d'actualité tant elle accentue l'urgence de mettre en œuvre la transition économique, sociale et écologique pour laquelle la transformation du centre-ville métropolitain de Bruxelles pose certains jalons. Nous y reviendrons dans la conclusion générale.

te schatten en kwantitatieve aanknopingspunten te bieden, terwijl het tweede een kwalitatieve onderdompeling biedt in de perceptie van de burgers die leven, wonen of werken in de voetgangerszone of, ruimer gezien, in het grootstedelijk centrum van Brussel. Het geheel wordt aangevuld met talrijke illustraties en vooral met korte bijdragen van onderzoekers van het BSI-BCO of van zijn verschillende partners (administratie of maatschappelijk middenveld). Dat laatste maakt het mogelijk een specifiek standpunt of inzicht te geven in het ene of andere thema.

Dit boek is, net als het wetenschappelijke werk, georganiseerd in drie delen.

1. Bevindingen : in dit eerste deel wordt een diagnose van de voetgangerszone gepresenteerd en worden de kansen en uitdagingen voor het stadscentrum van Brussel gedefinieerd.
2. Visie : het tweede deel conceptualiseert de ontwikkelde en gedeelde visie voor het metropolitane stadscentrum.
3. Actie en projecten : in het derde deel worden de methodes die voor bepaalde projecten worden gebruikt, in detail beschreven en wordt de grondgedachte erachter toegelicht. Het presenteert de proef- en experimentele projecten waarmee het BSI-BCO in 2019 en 2020 vooruitgang heeft kunnen boeken.

Doorheen dit overzichtsboek worden talrijke verwijzingen gemaakt naar het wetenschappelijke boek en naar tussentijdse documenten (portfolio's, rapporten, folders), websites en audiovisueel of bibliografisch materiaal, geproduceerd door het BSI-BCO of zijn partners.

De twee boeken zijn voor het grootste deel geschreven vóór de covid-19-crisis. Deze heeft hun actualiteitswaarde nog vergroot, omdat ze de urgentie benadrukt om werk te maken van de economische, sociale en ecologische transitie waarvoor de transformatie van het metropolitane centrum van Brussel de weg helpt vrijmaken. We komen hierop terug in de algemene conclusie.


DELHAIZE
AD
super markt
Actiri
Actiri
SH
M
Guylian

1 Constats Bevindingen



Un piétonnier nommé désir…

Een lang verwachte voetgangerszone…

1.1

À la veille des élections communales de 2012, la place de la Bourse est occupée massivement par les citoyens. L'évènement *PicNic the Streets* revendique une réappropriation des espaces publics centraux et une meilleure qualité de vie en ville. Il s'inscrit dans une longue mobilisation citoyenne et militante défendant la réduction de la pression automobile et une réappropriation des espaces urbains par et pour les citoyens.

Cette ultime mobilisation citoyenne pousse la nouvelle majorité communale à piétonniser le boulevard Anspach, de la place de Brouckère à la place Fontainas. Il s'agit là d'un geste fort qui intervient dans un 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.

Plusieurs études concernant la rénovation des boulevards centraux ou, plus largement, le centre-ville ont été réalisées depuis 1997 (voir ligne du temps, p. 20). La première, dite « Simons », a été réalisée par le bureau d'architecture et d'urbanisme Groep Planning, devenu plus tard SumProject, et visait la mobilité dans le Pentagone. Depuis l'inscription de la rénovation des boulevards centraux à l'agenda politique de la ville de Bruxelles en 2003, une étude approfondie fut alors attribuée au même Groep Planning, sans suite immédiate. Elle donna lieu plus tard aux plans d'aménagement des boulevards que l'on connait aujourd'hui.

Comme conçu dans les demandes de permis d'urbanisme, le projet intègre le périmètre constitué du boulevard Anspach, des places de Brouckère, de la Bourse et Fontainas, des tronçons attenants au boulevard Adolphe

«
L'importance symbolique du centre de Bruxelles, on ne peut pas la nier. Le centre de Bruxelles, ce n'est pas n'importe quel centre commercial. Donc il y a quelque chose de symbolique, de beau. Alors que le propre de la voiture, c'est 'ma voiture, ma liberté', c'est de pouvoir aller partout. Et là, en fait, pour eux c'est vraiment un choc. Ils ont peur que le rapport de forces soit inversé. Donc, ils ne peuvent plus faire semblant que ça n'existe pas. »

» Morgane, habitante d'une rue proche du boulevard Anspach

Aan de vooravond van de gemeenteraadsverkiezingen van 2012 wordt het beursplein massaal bezet door burgers. Het evenement *PicNic the Streets* wil de centrale openbare ruimtes opnieuw opeisen en wil een betere kwaliteit van leven in de stad. Het evenement maakt deel uit van een langere burger- en activistische mobilisatie die aandringt op het verminderen van de autodruk en een herbestemming vraagt van de stedelijke ruimtes door en voor de burgers.

Deze ultieme burgermobilisatie zet de nieuwe gemeentelijke meerderheid ertoe aan om de Anspachlaan tot voetgangersgebied te maken, van de place de Brouckère tot aan het Fontainasplein. Dit is een opvallend gebaar gesteld in een context van demografische groei en herinrichting van het stadscentrum - eerst inzake autodruk en vervolgens qua geluids- en luchtvervuiling - en in afwachting van een openbare ruimte die bewoond wordt en waar het verkeer rustiger verloopt.

Sinds 1997 zijn er verschillende studies uitgevoerd met betrekking tot de renovatie van de Centrale Lanen of, meer in het algemeen, het stadscentrum (zie tijdslijn, p. 20). De eerste, "Simons" genaamd, werd uitgevoerd door het architecten- en stedenbouwkundig bureau Groep Planning, dat later SumProject werd en zich richtte op de mobiliteit in de Vijfhoek. Sinds de renovatie van de centrale lanen in 2003 op de politieke agenda van de stad Brussel werd gezet, werd een grondige studie toegewezen aan dezelfde Groep Planning, zonder onmiddellijk gevolg. Later gaf dit aanleiding tot de ontwikkelingsplannen voor de lanen zoals we die nu kennen.

Zoals in de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag is voorzien, integreert het

«
Het symbolische belang van het centrum van Brussel kan niet worden ontkend. Het centrum van Brussel is niet zomaar een winkelcentrum. Er is dus iets symbolisch, iets moois. Terwijl de essentie van de auto, namelijk 'mijn auto, mijn vrijheid', is om overal naartoe te kunnen gaan. En dat is, in feite voor hen echt een schok. Ze zijn bang dat het machtsevenwicht omgekeerd wordt. Dus, ze kunnen niet langer doen alsof het niet bestaat.

» Morgane, bewoonster van een straat dichtbij de Anspachlaan

Page précédente
— Vorige pagina

Aménagement temporaire sur le boulevard Anspach

Tijdelijke inrichting op de Anspachlaan

Max et des rues Saint-Michel, Grétry, du Marché aux Poulets et des Pierres. Il s'agit d'aménager ces voiries pour y créer une zone piétonne qui agrandira celle déjà développée autour de la Grand-Place et rue Neuve.

L'axe de Brouckère — Fontainas est structuré, par les concepteurs du projet, en six grandes zones, chacune caractérisée par une fonction spécifique :

— l'« Agora », lieu des grands évènements culturels, au niveau de la place de Brouckère ;
— le « Foyer », lieu de détente et de repos, entre le centre administratif de la Ville et l'ex Tour Phillips ;
— la « succession de placettes » entre le Foyer et la Bourse ;
— la « Scène urbaine », lieu de rencontre, devant la Bourse ;
— la « Promenade verte », au sud de la Bourse ;
— le « Jardin urbain », au niveau de la place Fontainas et en lien avec le parc nouvellement aménagés par B612 Associates.

Ces aménagements sont projetés sur la base d'une stratégie visant à effacer la barrière urbaine nord-sud formée par l'axe de circulation du boulevard Anspach, d'as-

project de omgeving van de Anspachlaan, het Brouckère-, Beurs- en Fontainasplein, de delen die grenzen aan de Adolphe Maxlaan, de Sint-Michielsstraat, de Grétrystraat, de Kiekenmarkt en de Steenstraat. Het idee is om deze wegen zo in te richten dat er een voetgangerszone ontstaat die de al bestaande voetgangerszone rond de Grote Markt en de Nieuwstraat verder uitbreidt.

De as de Brouckère — Fontainas is door de ontwerpers van het project gestructureerd in zes grote zones die elk gekenmerkt worden door een specifieke functie :

— de "Agora", de plek voor grote culturele evenementen, ter hoogte van het Brouckèreplein ;
— de "Foyer", een plaats van ontspanning en rust, tussen het administratieve centrum van de stad en de voormalige Phillips-toren ;
— het "Snoer van pleinen" tussen de Foyer en de Beurs ;
— het "Stadstheater", een ontmoetingsplaats, voor de beurs ;
— de "Groene promenade", ten zuiden van de Beurs ;
— de "Stadstuin", ter hoogte van het Fontainasplein en verbonden met het

Picnic the street, 2012



surer une diversité d'usages et d'inscrire la zone piétonne dans le prolongement des quartiers existants en renforçant les liens est-ouest.

Le 29 juin 2015, le boulevard Anspach est interdit à la circulation automobile et des aménagements provisoires (mobilier en bois, tables de ping-pong…) sont mis en place, avant le début des travaux. 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.

Alors que les médias annonçaient d'emblée le début des travaux sur le piétonnier, celui-ci va être retardé pendant plus de deux ans (jusqu'en 2017), 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, combinée 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 ».

Cet état de fait est dû en grande partie au manque de clarté de la vision politique et aux nombreux compromis qui ont été réalisés (projet de création de nouveaux parkings, dispersion des arrêts de bus, mini-ring, etc.). Les compromis sont inévitables dans le cadre de la mise en œuvre

park dat opnieuw werd aangelegd door B612 Associates.

De plannen zijn ontworpen op basis van een strategie die gericht is op het wegwerken van de noord-zuid georiënteerde, stedelijke barrière die gevormd wordt door de verkeersas Anspachlaan, het verzekeren van een verscheidenheid aan gebruiksmogelijkheden en het plaatsen van de voetgangerszone in het verlengde van de bestaande wijken waarmee de oost-west verbindingen versterkt worden.

Op 29 juni 2015 wordt de Anspachlaan afgesloten voor het autoverkeer en worden tijdelijke voorzieningen (houten meubilair, pingpongtafels, etc.) geplaatst voor het begin van de werkzaamheden. Tijdens de zomerperiode dompelt de bevolking de plek overdag onder in een gemoedelijke sfeer, die 's avonds echter meer gespannen wordt. Maar al snel wordt de uitvoering van het project aarzelend. De internationale context, met de invoering van een *lockdown* door de minister van Binnenlandse Zaken na de aanslagen in Parijs (november 2015) en vervolgens die in Brussel (maart 2016), leggen een loden last op het centrum van Brussel en



Aménagement temporaire sur le boulevard Anspach

Tijdelijke inrichting op de Anspachlaan

het voetgangersgebied in het bijzonder, dat nu wordt doorkruist door gewapende soldaten. Het toerisme is in vrije val en de bezorgdheid over de toekomst is voelbaar.

Terwijl de media metéén de start van de werkzaamheden aan de voetgangerszone aankondigden, zal die nog meer dan twee jaar op zich laten wachten (tot 2017),




On piétine
ou on
piétonne ?



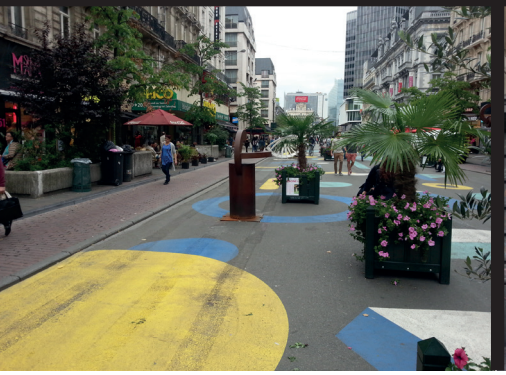

MARC BARTIER
SULTANS of KEBAP


#BRUSSELOVE





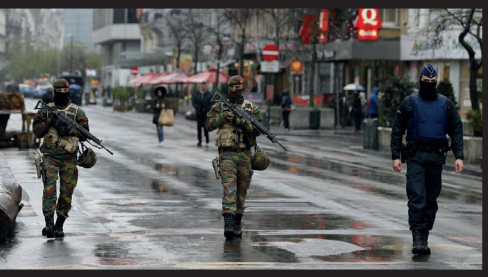
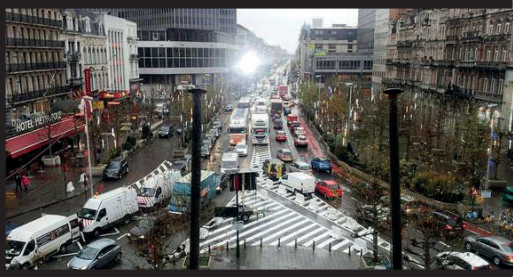

Décoration
BRICO














Le boulevard Anspach entre 2015 et 2016 : aménagements temporaires, lockdown et commémorations

De Anspachlaan tussen 2015 en 2016 : tijdelijke inrichting, lockdown en herdenkingen



Caricature du piétonnier durant le *lockdown* de 2015, Pierre Kroll

Karikatuur van de voetgangerszone tijdens de *lockdown* van 2015, Pierre Kroll

« **Je ne peux pas imaginer y aller. En fait en tant que Bruxelloise, je ne peux pas imaginer qu'ils aient cassé mon Bruxelles. Parce que, pour moi, je ne dis pas qu'il ne faut pas réduire la circulation mais l'annihiler comme ça... et les grands boulevards détruits comme ça, ça me brise le cœur !**

» **Anaïs, habitante de la périphérie**

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 meer bepaald door verschillende beroepen tegen bouwvergunningsaanvragen. Zoals Fenton et al. (2020) het beschrijven :

"Voor veel bewoners en handelaren in het stadscentrum wordt deze periode nog al negatief ervaren en komt de boulevard over als verwaarloosd, aan zijn lot overgelaten door de autoriteiten. Het gebrek aan communicatie over de volgende stappen, in combinatie met de aanwezigheid van een tijdelijke inrichting waarvan sommigen de kwaliteit slecht vinden, en de onduidelijkheid over het beheer van de weg, zijn een bron van ongerustheid en van een gevoel van stagnatie, die zorgen voor een negatieve vooringenomenheid aangaande de uitvoering van het project. Bovendien leidt de tijdelijke inrichting tot bepaalde vormen van gebruik en toe-eigening waar sommige bewoners en handelaren in het gebied sterk over geklaagd hebben".

Dit is grotendeels te wijten aan het gebrek aan duidelijkheid inzake politieke visie en de vele compromissen die zijn gesloten (plannen voor de aanleg van nieuwe parkeergarages, spreiding van de bushaltes, mini-ring, enz.). Bij de uitvoering van grote stadsprojecten zijn compromissen onvermijdelijk (Le Galès, 1995 ; 2002). In het geval van de Brusselse voetgangers-

« **Ik kan me niet voorstellen om erheen te gaan. In feite kan ik me als Brusselse vrouw niet voorstellen dat ze mijn Brussel hebben kapot gemaakt. Want voor mij, ik zeg niet dat we het verkeer niet moeten verminderen, maar om het zo af te schaffen... en de grote lanen zo vernield, dat breekt mijn hart !**

» **Anaïs, bewoonster van de rand**

Vision proposée en 2012 par Luc Schuiten

Visie voorgesteld in 2012 door Luc Schuiten



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 Berger, 2020).

Durant ces débats, de nombreux projets alternatifs issus de la société civile sont ainsi (ré) apparus tels que les visions développées par Luc Schuiten en 2012, par des associations comme l'ARAU ou Platform Pentagone, ou encore issues du concours « Park Anspach » organisé par le BRAL. Ils ont alimenté le débat, sans pour autant faire infléchir les pouvoirs publics sur le projet développé par SumProject.

L'aménagement de l'espace public est lui-même critiqué, du fait notamment de sa linéarité et de son exclusivité piétonne (sans partage avec d'autres modes de déplacement). Sont également mis en avant son manque de mobilier urbain, son manque de végétation et de perméabilisation du sol, notamment au niveau des places de Brouckère et Bourse, ainsi que les matériaux utilisés, leur coût et leur durabilité.

Au-delà de l'aménagement, c'est le lien du piétonnier avec le reste de la ville et les autres dynamiques de transformations du centre-ville, ainsi que le report des nuisances qu'il engendre (report de flux notamment), qui sont mis en avant. Aussi, le fait que le projet ne soit pas pensé à différentes échelles, alors que la centralité du piétonnier a des incidences sur de nombreux aspects. C'est le cas par exemple pour la mobilité, pour les livraisons et le transport de marchandises, pour le prix du foncier et de l'immobilier, pour la dynamique commerciale, etc.

Dans le texte de Hubert et al. (2020) *Du « Grand piétonnier » au projet urbain et métropolitain*, publié dans le livre scientifique, ainsi que dans la revue *Brussels Studies*, les auteurs reviennent plus longuement sur les défis du piétonnier et ses nombreux manquements.

À l'heure d'écrire ces lignes, en plein confinement lié au COVID-19, la fréquentation du piétonnier est à nouveau fortement impactée, comme ce fut le cas lors du *lockdown* de 2016. Pourtant, le centre-ville

zone betekent het daaruit voortvloeiende gebrek aan leesbaarheid echter dat deze compromissen uiteindelijk riskeren meer verdeeldheid te zaaien dan dat ze verenigen, meer inactief dan effectief te zijn, als ze niet worden uitgelegd en begeleid. In feite is de voetgangerszone het voorwerp geweest van veel controverse en oppositievorming. En het landschap van deze controverses is complex, temeer omdat de toekomst van het stadscentrum veel actoren, beleidsniveaus en stedelijke bestuursvraagstukken betreft, die veel verder gaan dan de lokale problematiek (Vanhellemont met Vermeulen, 2016 ; Genard en Berger, 2020).

Tijdens deze debatten zijn veel alternatieve projecten van het maatschappelijk middenveld (opnieuw) verschenen, zoals de visies die Luc Schuiten in 2012 ontwikkelde, van verenigingen zoals het ARAU of het Platform Vijfhoek, of op basis van de door BRAL georganiseerde "Park Anspach"-wedstrijd. Zij hebben het debat gevoed, zonder de overheid echter te hebben doen afwijken van het door SumProject ontwikkelde project.

Ook de inrichting van de openbare ruimte zelf werd bekritiseerd, met name vanwege zijn lineariteit en zijn exclusieve gerichtheid op voetgangers (de zone wordt niet gedeeld met andere verplaatsingswijzen). Daarnaast worden ook het gebrek aan straatmeubilair, het gebrek aan vegetatie en bodemdoorlaatbaarheid ter hoogte van vooral de Brouckère en de Beurs, evenals de gebruikte materialen, hun kost en duurzaamheid, benadrukt.

Behalve de inrichting, wordt ook de verbinding van de voetgangerszone met de rest van de stad en met andere transformatiedynamieken binnen het stadscentrum benadrukt, evenals het verplaatsen van de overlast die het veroorzaakt (in het bijzonder het verleggen van de verkeersstromen). Ook het feit dat het project niet op verschillende schaalniveaus is doordacht, terwijl de centraliteit van de voetgangerszone invloed heeft op heel veel domeinen. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de mobiliteit, voor leveringen en het vervoer van goederen, voor de prijs van de grond en het onroerend goed, voor de commerciële dynamiek, enz.

In de tekst van Hubert et al. (2020) *Van voetgangerszone tot stads- en metropo-*

Simulation des futurs aménagements du piétonnier Jardin urbain et promenade verte

Simulatie van de toekomstige inrichting van de voetgangerszone Stadstuin en groene promenade

Schéma des 6 zones constituant le piétonnier

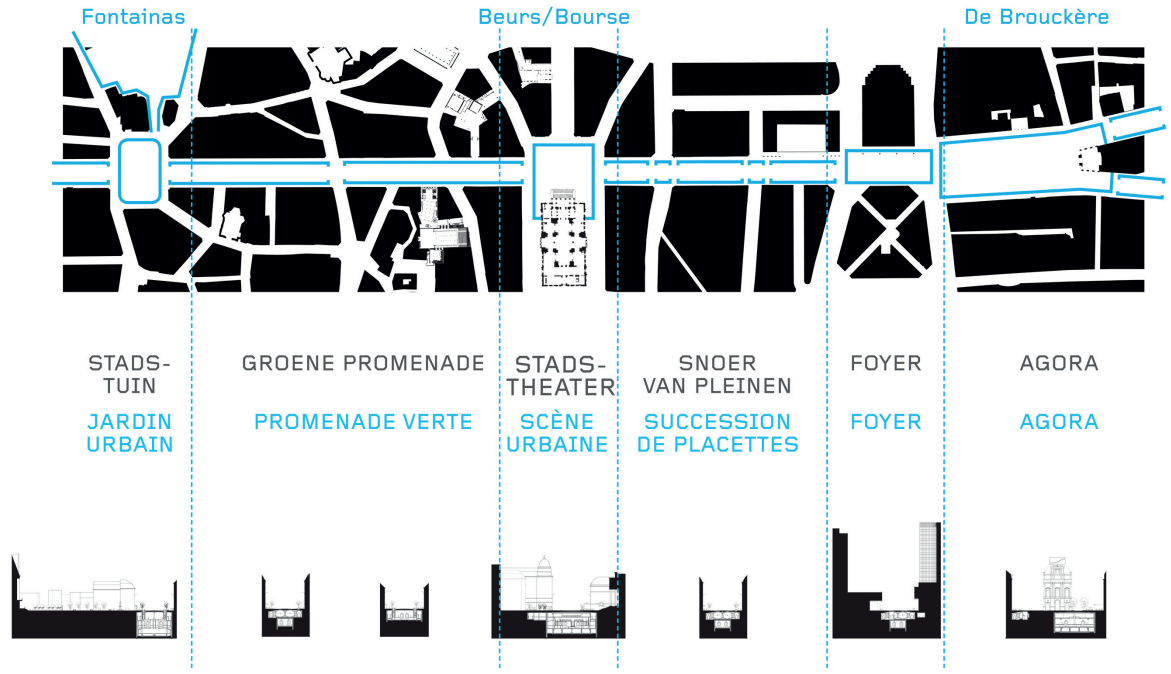
Schema van de 6 zones van de voetgangerszone

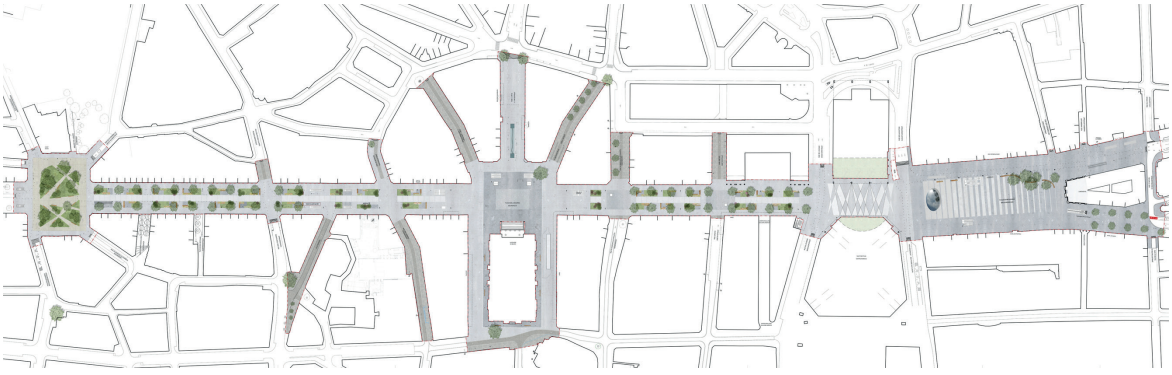
Plan de l'aménagement du piétonnier

Plan voor de inrichting van de voetgangerszone






Fontainas
Beurs/Bourse
De Brouckère
STADS-
TUIN
JARDIN
URBAIN
GROENE PROMENADE
PROMENADE VERTE
STADS-
THEATER
SCÈNE
URBAINE
SNOER
VAN PLEINEN
SUCCESSION
DE PLACETTES
FOYER
FOYER
AGORA
AGORA





Les six zones du piétonnier après aménagement

De zes zones van de voetgangerszone na de inrichting

enregistrait avant cet épisode particulier, dont nous ne connaissons pas encore l'issue, une forte croissance, notamment à l'occasion de grands évènements comme le départ du Tour de France ou les « Plaisirs d'hiver ». Le tourisme y 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 en automne 2020, tandis que les transformations, notamment immobilières, du centre de Bruxelles ne faisaient encore que commencer.

Ces dynamiques de transformation sont déterminantes pour la définition du futur du centre-ville. Comme en témoigne la littérature scientifique, diverses précautions doivent être prises et de nombreux aspects doivent être traités pour réussir un projet urbain complexe comme celui-ci.

litaan project, gepubliceerd in het wetenschappelijke boek, en in het tijdschrift *Brussels Studies*, gaan de auteurs uitgebreider in op de uitdagingen van de voetgangerszone en zijn vele tekortkomingen.

Op het moment van schrijven, in volle COVID-19 *lockdown*, wordt de voetgangerszone opnieuw zwaar getroffen, zoals ook het geval was tijdens de *lockdown* in 2016. Voorafgaand aan deze bijzondere episode, waarvan de uitkomst nog niet bekend is, telde het stadscentrum echter een sterke toename aan bezoekers, vooral tijdens grote evenementen zoals de start van de Tour de France of "Winterpret". Het toerisme brak nieuwe records, nauwelijks drie jaar na de aanslagen. Alleen de herinrichting van het Beursplein en het Fontainasplein waren nog niet afgerond en zouden tegen de herfst van 2020 voltooid moeten zijn, terwijl de transformatie van



Schéma du renforcement des continuités est-ouest

Schema van de versterking van de oost-west verbindingen

Cela 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.

Les travaux du BSI-BCO ont permis dans un premier temps de souligner l'absence d'une vision claire. Cette dernière, il faut le reconnaitre, est difficile à définir au vu des nombreux imaginaires mobilisés et des nombreuses aspirations des différents acteurs. De la ville de proximité à la ville attractive, compétitive et internationale en passant par l'espace d'expression de la société civile et par la ville soutenable, verte et « propre », l'équilibre est difficile à trouver, notamment lorsque celui-ci fait

het centrum van Brussel, in het bijzonder op het gebied van onroerend goed, nog maar net begonnen was.

Deze transformatiedynamiek is bepalend voor de toekomst van het stadscentrum. Zoals uit de wetenschappelijke literatuur blijkt, moeten er verschillende voorzorgsmaatregelen worden genomen en moeten er veel aspecten worden aangepakt om een complex stadsproject als dit tot een goed einde te brengen. Dit vereist de samenwerking van actoren en diensten die dat niet noodzakelijkerwijs gewoon zijn, het verenigen van verschillende, soms concurrerende bestuursniveaus, het creëren van een positieve politieke en burgerdynamiek rond het project, het gebruik en de ontwikkeling van actiehefbomen om de ambities van het project op lange termijn te realiseren, enz.











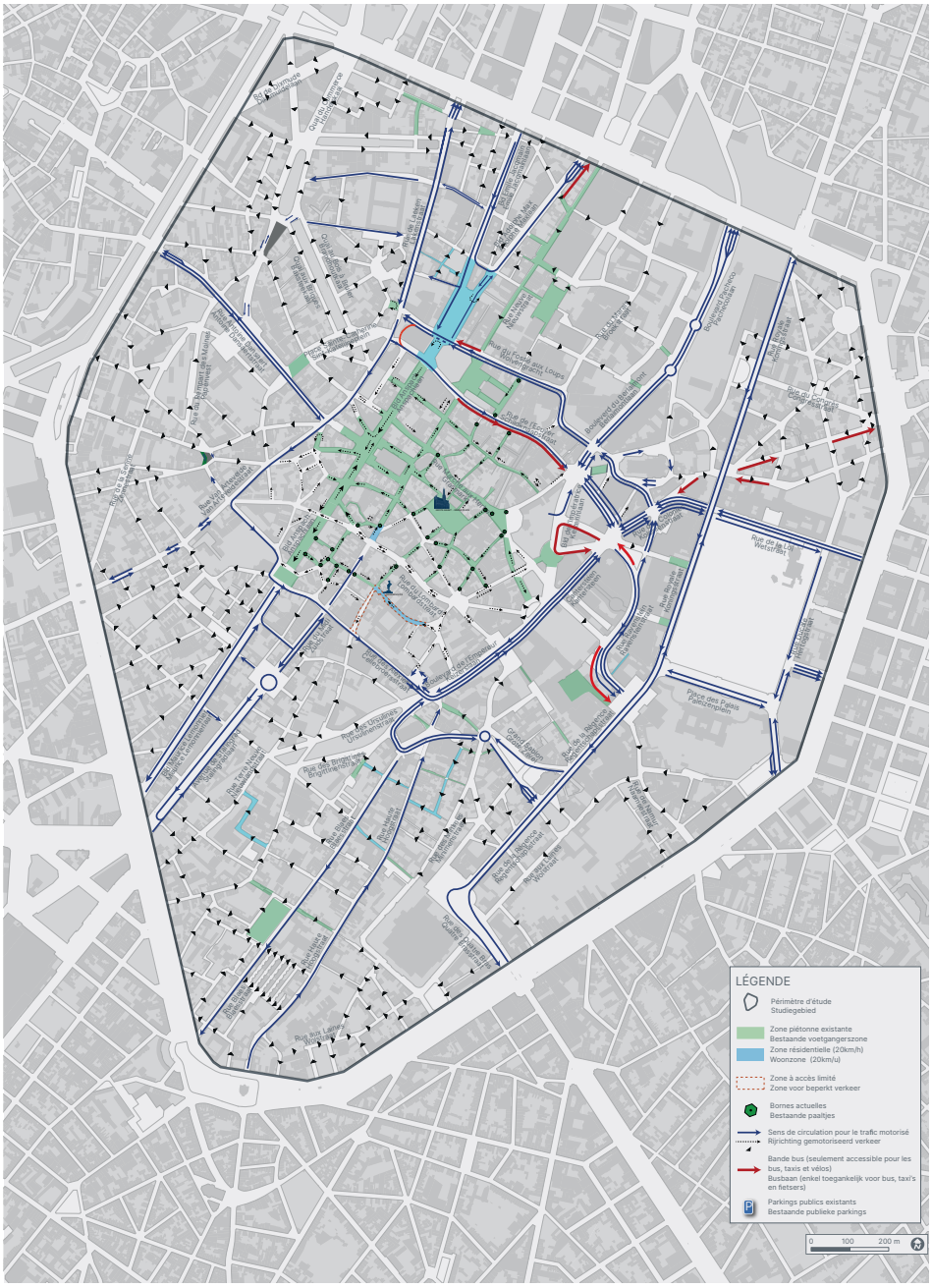

Vues sur quelques rues perpendiculaires au piétonnier : connexions vers les quartiers

Zicht op enkele straten loodrecht op de voetgangerszone : verbindingen met de wijken

l'objet de compromis politiques et non d'objectivation scientifique.

Le BSI-BCO a ensuite identifié quatre pistes d'améliorations possibles du piétonnier et de son projet à l'échelle de la ville. 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

Het werk van het BSI-BCO heeft in eerste instantie het gebrek aan een duidelijke visie benadrukt. Zo'n visie, dat moet erkend, is moeilijk te definiëren, gezien de vele denkbeelden die worden gemobiliseerd en de vele aspiraties van de verschillende actoren. Van de stad van de nabijheid tot de aantrekkelijke, competitieve en internationale stad, via de ruimte voor



Plan de circulation, actualisé en mars 2019

Verkeerscirculatieplan update maart 2019

artistiques du centre-ville ; (2) d'insérer le projet dans une vision de développement territorial multi-échelles 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,

expressie van het maatschappelijk middenveld en de duurzame, groene en "schone" stad : het evenwicht is moeilijk te vinden, vooral wanneer dat het voorwerp uitmaakt van politieke compromissen eerder dan van wetenschappelijke objectivering.

Het BSI-BCO identificeerde vervolgens vier mogelijke verbeterpistes voor de

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, et développé dans les parties 2 et 3 de cet ouvrage.

voetgangerszone en het ruimere stadsproject. Het betreft (1) het vervolledigen van de ruimtelijke plannen door ook rekening te houden met het immateriële en door de sfeer en de sociale, commerciële en artistieke activiteiten van het stadscentrum beter te plannen ; (2) het inpassen van het project in een visie van territoriale ontwikkeling op meerdere niveaus en het verbinden met de verschillende plannen (mobiliteit, milieu, handel, toerisme, cultuur, sociaal, huisvesting, enz.) ; (3) het vergroten van de steun voor het project door de kwaliteit van de informatie en de communicatie te verbeteren, maar ook door participatie en coproductie, en het versterken van de transversale kwesties binnen en tussen bestuursorganen ; en (4) het verdiepen van de paradigmaverschuiving door het verwachte stadsproject uit te leggen, zoals geschetst door het RPDO, en verder ontwikkeld in de delen 2 en 3 van dit boek.

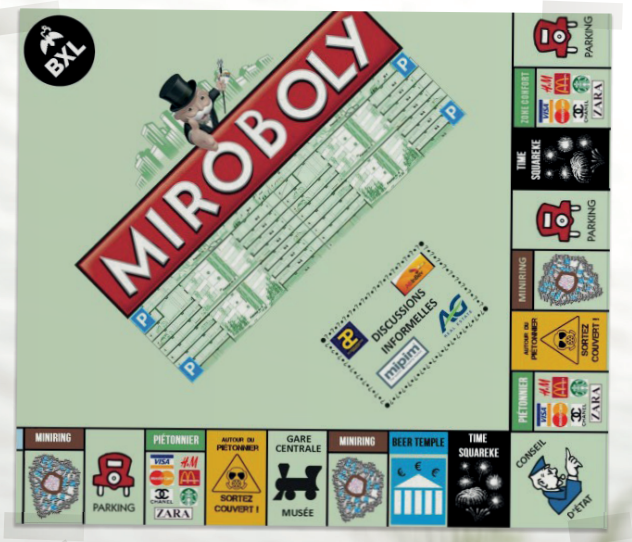
Aperçu de quelques iconographies issues des controverses nées du projet du piétonnier et du mini ring

Overzicht van enkele iconografieën ontsproten aan de controverses die ontstonden in reactie op de plannen voor de voetgangerszone en de mini-ring

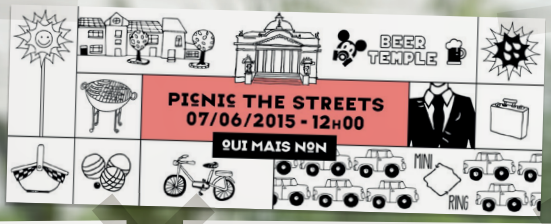


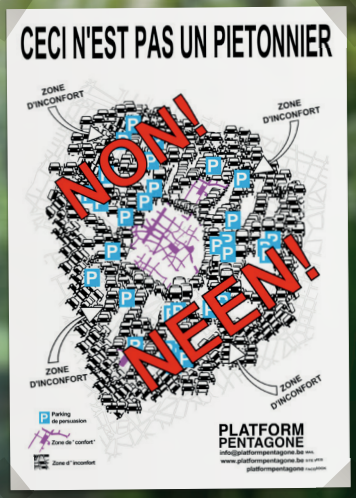
Affiche de l'exposition des résultats du concours organisé par le BRAL sur l'avenir des boulevards centraux

Affiche van de tentoonstelling over de resultaten van de door BRAL georganiseerde wedstrijd over de toekomst van de Centrale Lanen


BXL
MIROBOLY
DISCUSSIONS INFORMELLES
PARKING
ZONE CONFORT
TIME SQUAREKE
MINIRING
SORTEZ COUVERT !
PIÉTONNIER
MINIRING
PARKING
PIÉTONNIER
AUTOUR DU PIÉTONNIER
SORTEZ COUVERT !
GARE CENTRALE
MUSÉE
MINIRING
BEER TEMPLE
TIME SQUAREKE
CONSEIL D'ÉTAT


NON AU GEEN MINIRING


BEER TEMPLE
PICNIC THE STREETS
07/06/2015 - 12H00
QUI MAIS NON
MINI RING


CECI N'EST PAS UN PIETONNIER
ZONE D'INCONFORT
ZONE D'INCONFORT
NON!
NEEN!
ZONE D'INCONFORT
ZONE D'INCONFORT
Parking de persuasion
Zone de " confort "
Zone d' inconfort
PLATFORM PENTAGONE


Le piétonnier pour les nuls
ZONE SEVESO
ZONE DE SPÉCULATION
ZONE UNESCO
ZONE DE BUREAUX
ZONE DE SPÉCULATION (2025-2035)
ZONE PROTÉGÉE

Brève ligne du temps — piétonnier et centre ville

Korte tijdlijn — voetgangerszone en stadscentrum

■ Société civile Middenveld

■ Acteurs publics Publieke actoren

05 — 08-2012
Appel public de Ph. Van Parijs et PicNictheStreets : « pique-nique de rue » sur la place de la Bourse
■ Publieke oproep door Ph. Van Parijs en PicNictheStreets : "straatpicnic" op het Beursplein

10 - 12-2012
Le réaménagement des boulevards centraux inscrit dans l'accord de majorité de la Ville de Bruxelles (bourgmestre Thielemans)
■ De heraanleg van de centrale lanen wordt ingeschreven in het meerderheidsakkoord van Brussel Stad (burgemeester Thielemans)

04-2013
L'échevin de la Mobilité lance des études préliminaires sur le plan de circulation
■ De schepen voor mobiliteit start met voorstudies over het circulatieplan

11-2013 — 01-2014
Plan Mayeur « Un nouveau coeur pour Bruxelles ». Le nouveau bourgmestre Mayeur (PS) remplace Thielemans
Extension zone sans voiture (places de Brouckère–Fontainas). Beliris accorde un budget (18 millions €)
■ Plan Mayeur "Een nieuw hart voor Brussel". De nieuwe burgemeester Mayeur (PS) vervangt Thielemans
Uitbreiding autovrije zone (het Brouckèreplein - Fontainasplein). Beliris kent een budget toe (18 milj. €)

01 — 06-2014
1re série de réactions des citoyens contre le plan de circulation, les 4 parkings et les boulevards centraux sans voiture
■ 1ste reeks reacties van burgers tegen het circulatieplan, de 4 parkings en de autovrije centrale lanen
Lancement de l'avant-projet de réaménagement de l'espace public par SumProject, B-Group et Greisch à la demande de Beliris
■ Start voorontwerp heraanleg publieke ruimte door SumProject, B-Group en Greisch i.o.v. Beliris

09-2014 — 01-2015
Participation autour de l'avant-projet de SumProject sous l'égide de Artgineering à la demande de l'Échevin de la Participation (Ville de Bruxelles)
■ Participatie rond het voorontwerp van SUMProject o.l.v. Artgineering i.o.v. de Schepen van Participatie (Brussel-Stad)

11 — 12-2014
2e série de réactions des citoyens contre la piétonnisation des boulevards centraux (commerçants), les parkings, le « miniring », le risque de privatisation de l'espace public (Plateforme Marolles, Platform Pentagone et No4Parkings) résistance locale jusqu'à l'été 2015
■ 2e reeks reacties van burgers tegen het autovrij maken van de centrale lanen (handelaren), de parkings, de "miniring", het risico op privatisering van de publieke ruimte (Platform Marollen, Platform Vijfhoek en No4Parkings) lokale weerstad tot in zomer van 2015
Présentation publique du plan de circulation par l'Échevin de la Mobilité (Ville de Bruxelles) et approbation du plan de circulation par le Conseil communal
■ Publieke voorstelling van het circulatieplan door de Schepen van Mobiliteit (Brussel-Stad) * goedkeuring circulatieplan door gemeenteraad (Brussel-Stad)

01-2015
La clôture du processus de participation cristallise la contestation
■ Slotmoment van het participatie-proces mondt uit in contestatie

06-2015
Dernier pique-nique de protestation : appropriation intense de l'espace public, mais aussi plaintes au sujet de la propreté, de l'ordre public...
■ Laatste protest-picnic : intense toeëigening van de publieke ruimte, maar ook klachten rond netheid, openbare orde, ..;
Début difficile de la phase test du plan de circulation
■ Moeilijke start testfase circulatieplan

07-2015
Représentation négative du piétonnier dans la presse nationale
■ Negatieve beeldvorming in nationale pers rond de voetgangerszone
La Ville de Bruxelles commence la gestion des déchets, le maintien de l'ordre public, le plan d'information et de communication. Résolution de certains problèmes liés à l'accessibilité de la zone par les transports en commun.
■ Brussel-Stad start met afvalbeheer, bewaking openbare orde, informatie- en communicatieplan. Oplossen van enkele problemen inzake bereikbaarheid zone met openbaar vervoer

08-2015
Demande du permis d'urbanisme (PU) pour le réaménagement par Beliris et la Ville de Bruxelles auprès de la Région
■ Aanvraag bouwvergunning voor heraanleg door Beliris en Brussel-Stad bij Gewest
Achèvement du premier volet de la phase test du plan de circulation, mais aucune communication claire
■ Afronding eerste luik testfase circulatieplan maar geen duidelijke communicatie

09 — 12-2015
La Ville de Bruxelles crée un service de communication et un plan de communication pour le projet
■ Brussel-Stad richt een communicatiedienst op en lanceert een communicatieplan rond het project

09 — 10-2015
Diminution de l'usage de l'espace public à cause du retrait du mobilier urbain temporaire, du début de l'année scolaire et d'une météo plus mauvaise
Nouvelle protestation des citoyens (commerçants et Platform Pentagone), avec, notamment, des courriers de réclamation et des procédures judiciaires
■ Dalend gebruik publieke ruimte door verwijdering tijdelijk stadsmeubilair, start schooljaar en slechter weer
Nieuw burgerprotest (handelaren en Platform Vijfhoek), met o.a. bezwaarschriften & juridische procedures
La première demande de PU entraîne une enquête publique
La commission de concertation soutient la demande de PU malgré les courriers de réclamation et les pétitions
■ De eerste bouwaanvraag gaat in openbaar onderzoek
De overlegcommissie steunt de bouwaanvraag ondanks de bezwaarschriften en petities

16-11-2015
Attentats de Paris — *Lockdown* en Belgique
■ Aanslagen van Parijs — *Lockdown* in België
Le piétonnier souffre de son image négative et de la diminution du nombre de visiteurs
■ De voetgangerszone leidt onder de negatieve beeldvorming en de dalende bezoekersaantallen
La Ville de Bruxelles reçoit les premiers chiffes de la phase test du plan de circulation qui ne sont pas rendus publics à cause du *lockdown*
■ Brussel-Stad ontvangt eerste cijfers over testfase circulatieplan die echter niet bekend worden gemaakt omwille van de *lockdown*

01-2016
Débâcle des tunnels
■ Tunnel-debacle

01-2016
Nouvelle contestation des citoyens (commerçants et la Platform Pentagone), notamment procédures judiciaires contre l'accord du Conseil d'État sur la demande de PU
■ Nieuw burgerprotest (handelaren en Platform Vijfhoek), o.a. juridische procedures tegen de goedkeuring door de Raad van State van de bouwaanvraag
Accord de la Région sur la demande de PU
■ Goedkeuring bouwaanvraag door Gewest
La Région libère 7 millions € pour la rénovation des stations du prémétro
■ Gewest maakt 7 mljn. € vrij voor renovatie premetrostations

22-03-2016
Attentats de Bruxelles
■ Aanslagen van Brussel

2012 ■ 2013 ■ 2014 — 2015 — 2016

Phase 1 — Un centre-ville convivial à l'agenda politique mai 2012 - début 2013
Fase 1 — Een gezellig stadscentrum op de politieke agenda mei 2012 - begin 2013

Phase 2 — Dossier symbolique pour le nouveau bourgmestre nov. 2013 - juin 2014
Fase 2 — Symbooldossier voor de nieuwe burgemeester nov. 2013 - juni 2014

Phase 3 — Participation citoyenne pour le réaménagement, mais pas pour la mobilité sept. 2014 - juin 2015
Fase 3 — Burgerinspraak voor de heraanleg, maar niet voor mobiliteit sept. 2014 - juni 2015

Phase 4 — Phase test : usage temporaire et manque de communication juin 2015
Fase 4 — Testfase : tijdelijk gebruik en gebrek aan communicatie juni 2015

Phase 5 — Permis d'urbanisme critiqué et
Fase 5 — Een aangevochten bouwvergunning

04-2016
Les Bruxellois manifestent à la place de la Bourse
■ Brusselaars rouwen aan het Beursplein
40 chercheurs de 5 universités lancent le BSI-Brussels Centre Observatory
■ 40 onderzoekers van 5 universiteiten starten het BSI-Brussels Centre Observatory
Nouvelles actions « Touche pas à mon piétonnier » et « OUI-OUI-OUI »
■ Nieuwe acties "Touche pas à mon pietonnier" & "OUI-OUI-OUI"
Le service communication de la Ville de Bruxelles réagit à la représentation négative
■ Communicatiedienst Brussel-Stad reageert op negatieve beeldvorming

06-2016
Retrait de la demande de PU par Beliris et la Ville de Bruxelles suite à une fuite dans les médias sur l'avis négatif de l'Auditeur du Conseil d'État
■ Intrekking bouwvergunning door Beliris & Brussel-Stad na lek in de media over het negatief advies door auditeur Raad van State
Le bourgmestre annonce que seuls 2 parkings (sur les 4 initialement annoncés) seront construits
■ Burgemeester kondigt aan dat slechts 2 (van de 4 aangekondigde) parkings zullen worden gebouwd

08-2016
Soumission de la nouvelle demande de PU retravaillée par la Ville de Bruxelles et Beliris
■ Indiening van de herwerkte bouwaanvraag door Brussel-Stad en Beliris

09-2016
Début des travaux préparatoires dans la zone du nouveau piétonnier : égouttage, impétrants et étanchéité
■ Start van de voorbereidende werken in het gebied van de nieuwe voetgangerszone : afvoer, nutsvoorzieningen en waterdicht maken

01-2017
Partage en ligne d'une vidéo par Bruxelles-Ville sur le futur de la zone
■ Brussel-stad deelt een filmpje online over de toekomst van de zone

03-2017
Le Conseil d'État rejette les recours contre le plan de circulation, parce que ce plan de circulation n'a pas de valeur juridique, mais a plutôt fait l'objet d'un accord de principe
■ De Raad van State verwerpt het beroep tegen het circulatieplan, o.b.v. het feit dat het circulatieplan geen juridische waarde heeft, maar eerder een principeakkoord betreft

03 — 04-2017
Résistance de la part des commerçants et de certains habitants
■ Protest vanwege de handelaren en bepaalde bewoners
Introduction de la demande de permis d'urbanisme modifié (ajout d'un nouveau rapport d'incidence) et enquête publique
■ Indiening van de herwerkte bouwaanvraag (toevoeging van een nieuw effectenrapport) en publieksbevraging

27-06-2017
Permis d'urbanisme accordé pour le Boulevard Anspach, mais pas encore pour la place de la Bourse
■ Bouwaanvraag toegekend voor de Anspachlaan, maar nog niet voor het Beursplein
Introduction d'un recours contre la zone piétonne par un groupe de commerçants
■ Een groep handelaren start een beroepsprocedure tegen de voetgangerszone

09-2017
Début des travaux d'aménagement sur le Boulevard Anspach et rues perpendiculaires, ces travaux seront effectués tronçon par tronçon
■ Begin van de inrichtingswerken op de Anspachlaan en de straten die er op uitgeven, deze werken zullen per onderdeel uitgevoerd worden

11-2017
Début des travaux d'aménagement de la place de Brouckère
■ Begin van de inrichtingswerken op het Brouckèreplein

01-2018
Le recours des commerçants est rejeté par le Conseil d'État, mais 6 autres recours sont toujours en cours, concernant entre autres la place de la Bourse et le plan de circulation (le Conseil d'État permet cependant aux travaux d'avancer)
■ Het beroep van de handelaren wordt verworpen door de Raad van State, maar 6 andere beroepsprocedures zijn nog steeds hangende, o.a. wat betreft het Beursplein en het circulatieplan (de Raad van State staat echter toe dat de werken doorgaan)

02-2018
Accélération des travaux grâce à l'augmentation des horaires de travail
■ Versnelling van de werken dankzij een toename van het aantal arbeidsuren

07-2018
De nombreux commerces ont fermé boutique
■ Heel wat handelszaken sluiten hun winkel, reportage van Bruzz
Premiers bancs prêts à être utilisés sur le boulevard
■ Eerste bankjes klaar voor gebruik op de boulevard

09-2018
Action de protestation de la part de certains commerçants
■ Protestactie door bepaalde handelaren
Intervention du comité St Jacques représentant commerçants et habitants pour demander une accélération de la piétonnisation
■ Tussenkomst van het comité St Jacques, dat handelaren en bewoners vertegenwoordigt, om een versnelling te vragen van het autovrij maken van de zone

11-2018
Le tronçon du boulevard débouchant sur la place Fontainas est aménagé et la circulation automobile y est autorisée, ce qui surprend de nombreuses personnes
■ Het gedeelte van de boulevard dat naar het Fontainasplein leidt is aangelegd en het autoverkeer is er toegestaan, wat veel mensen verrast

02-2019
Inauguration de la station de prémétro Bourse-Grand-Place rénovée
■ Inhuldiging van het gerenoveerde premetrostation Beurs-Grote Markt

03-2019
Changement de statut du tronçon débouchant sur la place Fontainas, le trafic automobile des particuliers y est maintenant interdit
■ Verandering van statuut van het gedeelte dat uitgeeft op het Fontainasplein, het particuliere autoverkeer is er nu verboden

04-2019
Fin des travaux de la place de Brouckère
■ Einde van de werken op het Brouckèreplein

08-2019
Début des travaux sur la place de la Bourse et rues rayonnantes
■ Begin van de werken op het Beursplein en de straten die er op uitlopen

10-2019
Début des travaux sur Fontainas
■ Begin van de werken op Fontainas

02-2020
Entrée en vigueur de l'interdiction de la consommation d'alcool sur le piétonnier (sauf terrasses) entre minuit et 6h du matin
■ Het verbod op het consumeren van alcohol in de voetgangerszone (terrassen uitgezonderd) treedt in werking tussen middernacht en 6u 's morgens

03-2020
Confinement dû au COVID-19
■ **Afzondering door COVID-19**

04-2020
Fin prévue des travaux d'aménagement du Boulevard Anspach, y compris place de la Bourse et place Fontainas
■ Voorziene einde van de inrichtingswerken op de Anspachlaan, met inbegrip van het Beursplein en het Fontainasplein

05-2020
Fin prévue de la rénovation de la station de métro De Brouckère
■ Voorziene einde van de renovatie van het metrostation De Brouckère

2017 2018 2019 2020

- janv. 2016
- jan. 2016

contestation permanente janv. 2016 - août 2017
en aanhoudende contestatie jan. 2016 - aug. 2017

Phase 6 — Travaux d'aménagements sept. 2017 - aujourd'hui
Fase 6 — Inrichtingswerken sept. 2017 - vandaag

Source : Vanhellemont, L. & Vermeulen, S. (2016), actualisation BSI-BCO 2020.
Bron : Vanhellemont, L. & Vermeulen, S. (2016), update BSI-BCO 2020.

Le piétonnier, ses usages et ses usagers
De voetgangerszone : gebruiken en gebruikers

Gabrielle Fenton et | en Quentin Letesson

1. Ce projet de recherche intitulé « Centre-ville, piétonnisation et modes de vie » a été financé et suivi scientifiquement par le Forum Vies Mobiles – l'institut de recherche et de prospective créé par la SNCF pour préparer la transition mobilitaire.
2. Réalisés grâce à une application installée sur les téléphones de bénévoles, usagers du piétonnier.

Trois ans après la mise en piétonnier d'une partie des boulevards centraux de Bruxelles et peu de temps après le début des travaux, une équipe du BSI-BCO a réalisé une recherche qualitative sur l'impact du piétonnier sur les modes de vie[1]. Dans ce texte, Gabrielle Fenton et Quentin Letesson nous exposent quelques résultats de leur recherche. Ils y décrivent la diversité des usages et des usagers du piétonnier et mettent en exergue certains conflits d'usage qui émergent des pratiques de l'espace et qui questionnent les politiques publiques et les choix d'aménagement.

Le piétonnier, situé à proximité de quartiers habités par des populations aux profils sociodémographiques très variés et d'établissements et de bâtiments aux fonctions diverses — commerces, HoReCa, bureaux, appartements résidentiels, etc. — voit passer toutes sortes de personnes. Un grand nombre d'entre elles utilisent principalement le boulevard comme espace de transit, mais un nombre non négligeable s'y arrête également : pour prendre un selfie, manger un sandwich sur un banc, s'installer avec des amis en terrasse, jouer au ballon ou encore dormir la nuit.

Flux intenses et rythme soutenu

Intens verkeer aan een hoog tempo

fig. 1



Drie jaar nadat een deel van de centrale lanen van Brussel verkeersvrij werd gemaakt en kort na de start van de werken, ging een team van BSI-BCO via een kwalitatief onderzoek na welke impact de voetgangerszone heeft op de manier van leven[1]. Gabrielle Fenton en Quentin Letesson geven ons enkele resultaten van hun onderzoek. Ze beschrijven de diversiteit die kenmerkend is voor het gebruik en de gebruikers van de voetgangerszone en belichten enkele conflicten bij het gebruik van de ruimte die vragen opwerpen over de beleids- en infrastructuurkeuzes.

In de voetgangerszone, gelegen nabij wijken met zeer uiteenlopende sociaal-demografische profielen, en instellingen en gebouwen met diverse functies - handelszaken, horecazaken, kantoren, woongebouwen, enz. - passeren allerhande personen. Velen van hen gebruiken de laan vooral als transitplaats, maar een niet verwaarloosbaar aantal houdt er ook even halt : om een selfie te nemen, een broodje te eten op een bank, met vrienden een terrasje te doen, met de bal te spelen of te overnachten.

De gegevens voor dit onderzoek werden hoofdzakelijk verzameld in 2019, via gesprekken, observatieperiodes op het terrein en dagboeken over wat men op welke plekken gedaan heeft[2]. In die periode waren er in de voetgangerszone nog altijd werken aan de gang en waren de gebruiken en praktijken nog niet stabiel. Toch zagen we al verschillende gebruiken en konden we afhankelijk van de plaats en de tijd een aantal tendensen afleiden. Het aantal gebruikers en hun profielen variëren naargelang het tijdstip van de dag, het seizoen of het deel van de voetgangerszone dat ze gebruiken. In de noordelijke delen bijvoorbeeld zien we tijdens de avondspits op weekdagen een grote toestroom van personen die van het werk komen en zich snel verplaatsen te voet, met de fiets of met de

La collecte des données pour cette recherche a principalement pris place en 2019 à travers des entretiens, des périodes d'observation sur le terrain et des journaux d'activités spatialisés. Pendant cette période, la zone était encore en travaux et les usages et appropriations n'y étaient pas encore stabilisés[2]. Il était néanmoins possible d'observer la diversité des usages qui y prennent place et de dégager certaines tendances en fonction des lieux et des temporalités. On observe en effet que les profils des usagers et leur nombre varient en fonction de l'heure de la journée, de la saison ou encore de la zone du piétonnier. Sur les tronçons nord par exemple, lors de l'heure de pointe du soir en semaine, un grand nombre de personnes rentrant du travail se déplacent à un rythme soutenu, à pied, à vélo ou en trottinette (figure 1). D'autres usagers en revanche se déplacent d'un pas plus lent, tels les chalands (figure 2) ou encore les familles et les touristes. D'autres encore sont immobiles profitant des terrasses ou des bancs (figure 2) ; des groupes de jeunes (figure 1) et des personnes sans domicile fixe s'y arrêtent pour mendier, se reposer ou encore pour discuter. Même s'ils n'apparaissent pas sur les figures 1 et 2, les balayeurs employés de la Ville ne sont sûrement pas loin puisqu'ils quadrillent le piétonnier à toute heure de la journée. En journée, on retrouve également des missionnaires religieux avec leurs stands à roulettes, des récolteurs de fonds pour des ONG, des agents de sécurité engagés par certains commerces, des agents de police à vélo et des stewards urbains engagés par la Ville. Et dès le matin, on aperçoit les ouvriers des chantiers en cours sur la zone.

Au sein du piétonnier, la place de la Bourse est le lieu qui voit passer la plus grande diversité d'usagers, malgré le fait que les aménagements n'y étaient pas encore finalisés lors des observations. Sur la figure 3 par exemple, prise en soirée un step (figuur 1). Andere gebruikers, zoals shoppers (foto 2), gezinnen en toeristen, houden er een rustiger tempo op na. Nog anderen nemen plaats op de terrasjes of banken (figuur 2) ; groepjes jongeren (figuur 1) en personen zonder vaste woonplaats houden er halt om te bedelen, wat uit te rusten of om met elkaar te praten. Hoewel ze op de figuren 1 en 2 niet te zien zijn, zijn de straatvegers in dienst van de Stad zeker niet veraf. Ze doorkruisen de voetgangerszone immers op elk uur van de dag. Overdag zien we er ook religieuze zendelingen achter hun rijdende stands, fondsenwervers voor ngo's, veiligheidsagenten die werken voor bepaalde handelszaken, politieagenten op de fiets en stadsstewards in dienst van de Stad. En vanaf de vroege ochtend gaan de arbeiders aan het werk op de werven.

Binnen de voetgangerszone is het Beursplein de plaats waar de grootste verscheidenheid aan gebruikers voorbijkomt, hoewel de werken ten tijde van de observaties nog volop aan de gang waren. Op figuur 3 bijvoorbeeld, een foto genomen op een zomerse avond in het weekend, zien we straatartiesten en applaudisserende toeschouwers, gezinnen, toeristen, verliefde paren en groepjes jongeren. Heel wat mensen zitten op de

1. Dit onderzoeksproject, getiteld "Centre-ville, piétonnisation et modes de vie" werd gefinancierd en wetenschappelijk opgevolgd door het Forum Vies Mobiles – het onderzoeksinstituut dat de SNCF oprichtte ter voorbereiding van de mobiliteitstransitie.
2. Gerealiseerd dankzij een app op de smartphone van vrijwilligers die de voetgangerszone frequenteren.

Flânerie et immobilité

Flaneren en immobiliteit

fig. 2



week-end d'été, on peut voir des artistes de rue et des personnes qui les applaudissent, des familles, des touristes, des couples, des groupes de jeunes. Un grand nombre de personnes sont assises sur les marches du bâtiment de la Bourse, certaines attendent un rendez-vous, d'autres consultent leur téléphone, d'autres encore conversent ou mangent un bout, en groupe ou seules. C'est également sur ces marches que viennent souvent s'installer des personnes précarisées qui passent de nombreuses heures ici à discuter et à boire. Certaines d'entre elles y sont réellement à demeure puisqu'elles logent sur le piétonnier la nuit. La police n'est pas visible sur la figure 3, mais elle vient souvent s'installer sur la place avec un véhicule. Par exemple lorsqu'elle estime nécessaire d'intervenir, parfois de manière assez musclée, vis-à-vis du groupe de personnes précarisées cité ci-dessus, quand celles-ci deviennent trop émé-chées ou commencent à se disputer. À cette heure-là, comme à l'heure de midi, on peut également souvent voir des li-vreurs à vélo circulant rapidement dans la zone ou attendant un nouvel appel.

Par comparaison, en milieu d'après-midi et de matinée, au nord comme au sud du boulevard, la fréquentation du piétonnier est moins intense. On y observe tout de même un certain nombre d'usagers tel qu'en témoigne la figure 4 où l'on peut voir des touristes qui se déplacent, mais également au loin des enfants qui jouent dans les fontaines d'eau et de

La diversité d'usagers sur la place de la Bourse

De diversiteit van gebruikers op het Beursplein

fig. 3



trappen van het beursgebouw. Sommigen wachten op hun afspraakje, anderen kijken op hun smartphone en nog anderen zitten te praten of te eten, in groep of alleen. Op diezelfde trappen zien we vaak een groep mensen die aan de rand van de maatschappij leven, en die hier urenlang zitten te praten en te drinken. Voor sommige van hen is de voetgangerszone hun woonst, want ze brengen er de nacht door. De politie is op figuur 3 niet te zien, maar komt vaak alles in de gaten houden vanuit een voertuig. Soms komt ze tussen, al dan niet met harde hand, bijvoorbeeld wanneer die laatsten te dronken worden of ruzie beginnen te maken. Op dit tijdstip, en ook 's middags, passeren er vaak fietskoeriers. Zij doorkruisen de zone in sneltempo of wachten er op een nieuwe oproep.

Halverwege de namiddag en voormiddag, zowel ten noorden als ten zuiden van de laan, wordt de voetgangerszone iets minder druk gefrequenteerd. Toch zijn er een aantal gebruikers te zien op figuur 4 : toeristen die erdoor wandelen, maar in de verte ook kinderen die spelen in de waterfonteinen en heel wat mensen die op de banken zitten. Sommigen eten er een snack.

Ondanks de diversiteit van het gebruik en de gebruikers blijkt uit de studie dat sommige praktijken die zich neigen aan te passen aan de doelstellingen van economische en toeristische ontwikkeling, in de voetgangerszone meer worden aangemoedigd dan andere. De besluiteloosheid eigen aan dit project en het gebrek aan een expliciete beleidsvisie om het te begeleiden (Hubert et al., 2017 :15) zijn daar onmiskenbaar verantwoordelijk voor, evenals de infrastructuurkeuzes die werden gemaakt. Het aantal publieke banken in de zone bijvoorbeeld is vrij verwaarloosbaar in vergelijking met het aantal zitplaatsen op de terrassen, met het gevolg dat ze op bepaalde sociaal-demografische profielen meer aantrekkingskracht uitoefenen dan op andere. Om een gemengd gebruik van de zone te garanderen, moet het 'onthaalpotentieel' breed blijven (Pattaroni, Thomas en Kaufmann, 2009), d.w.z. dat er troeven moeten zijn voor verschillende levenswijzen en voor de verschillende facetten daarvan. Dat onthaalpotentieel kan doorgaans worden

nombreuses personnes assises sur les bancs, certaines s'y arrêtant pour casser la croûte.

L'étude montre que, malgré la diversité d'usages et d'usagers, certaines appropriations, qui tendent à s'aligner avec des objectifs de développement économique et touristique, se voient davantage encouragées sur le piétonnier que d'autres. L'indétermination caractéristique de ce projet et l'absence de visions politiques explicites pour le guider (Hubert et al., 2017 :15) en sont certainement responsables, autant que les options d'aménagement arrêtées. Le nombre de bancs publics sur la zone par exemple est assez négligeable comparé au nombre de places assises aux terrasses, ce qui a pour conséquence évidente d'accommoder certains profils sociodémographiques plus que d'autres. Or, pour garantir une mixité d'usages sur la zone, il est indispensable d'assurer que le « potentiel d'accueil » du piétonnier reste large (Pattaroni, Thomas et Kaufmann, 2009), c'est-à-dire qu'il offre des prises pour des modes de vie variés et pour leurs différentes facettes. Ce potentiel d'accueil peut généralement être évalué en fonction de cinq qualités : le rapport aux aménités (s'intéressant à l'accès aux services et aux infrastructures ainsi qu'à leur distribution spatiale), l'aisance (comprise en tant que « sécurité ontologique »), la tranquillité, le familialisme (compris en tant qu'accueil des publics plus « fragilisés », enfants, PMR, etc.) et, finalement, la sociabilité. Ces qualités s'agencent et se combinent — oscillant entre rapports fonctionnel, sensible et social à l'environnement — dans l'appréciation que les usagers ont de l'espace public et dans l'appropriation qu'ils en font.

Les résultats de notre étude nous renvoient aux interrogations animant la communauté scientifique depuis plusieurs années déjà et portant notamment sur la portée réelle des aménagements piétons dans les centres-villes (Brenac et al. 2013), qui peuvent être résumées de la sorte : les politiques visant à encourager le déploiement de piétonniers au cœur des villes contribuent-elles au développement durable et à la création d'un cadre de vie qualitatif et inclusif ou participent-elles plutôt de visées tenant du marketing urbain et du tri social ?

geëvalueerd op basis van vijf kwaliteiten : de verhouding tot de faciliteiten (toegang tot de diensten en infrastructuren en de ruimtelijke verdeling ervan), het gebruiksgemak (in de zin van "ontologische veiligheid"), de rust, gezinsvriendelijkheid (in de zin van onthaal van meer 'kwetsbare' gebruikers, kinderen, PBM, enz.) en ten slotte de gezelligheid. Deze kwaliteiten worden gecombineerd — balancerend tussen een functionele, emotionele en sociale verhouding tot de omgeving — in het oordeel van de gebruikers over de openbare ruimte en de manier waarop ze die gebruiken.

De resultaten van onze studie brengen ons terug bij de vragen die de wetenschappelijke community zich al enkele jaren stelt en die met name betrekking hebben op de reële reikwijdte van de voetgangersinfrastructuur in de stadscentra (Brenac et al. 2013). We kunnen deze vragen als volgt samenvatten : draagt een beleid dat de uitrol van voetgangerszones in het hart van steden promoot bij tot duurzame ontwikkeling en tot de inrichting van een kwaliteitsvolle en inclusieve leefomgeving, of maakt het eerder deel uit van doelen op het vlak van stadsmarketing en sociale triage ?

Deze vragen zijn fundamenteel in de mate dat een denkoefening over de toekomst van het Brusselse stadscentrum niet kan zonder een kritische reflectie over gevolgen van een proces van het omvormen naar voetgangerszones. Uit de observaties op het terrein en uit de gesprekken die we voerden in het kader van dit onderzoek, blijkt duidelijk dat

Ralentissement en début et fin de journée

Verminderde activiteit aan het begin en einde van de dag

fig. 4



Bibliographie — Bibliografie

— Genard, J.-L. et Berger, M. (2020). Politics, aesthetics, economics : imaginaries of urban public space and their reshaping through the transformation of the Brussels city centre. Dans S. Vermeulen et al. (éds), *Towards a Metropolitan City Centre for Brussels*. Brussels : EUB et VUBPRESS.

— Hubert, M., Corijn, E., Neuwels, J., Hardy, M., Vermeulen, S. et Vaesen, J. (2017). Du « grand piétonnier » au projet urbain : atouts et défis pour le centre-ville de Bruxelles. *Brussels Studies*, Notes de synthèse, n° 115. doi.org/10.4000/brussels.1551

Usages et usagers du piétonnier au niveau de la succession de placettes

Gebruik en gebruikers van de voetgangerszone ter hoogte van de opeenvolging van pleintjes

Ces questions sont fondamentales dans la mesure où penser l'avenir du centre de Bruxelles ne peut se faire sans une réflexion critique sur les corollaires des processus de piétonnisation. Les observations de terrain et les entretiens conduits dans le cadre de cette recherche illustrent très nettement que l'absence d'un projet clairement et explicitement défini par les politiques, non seulement lors de la mise en œuvre initiale du piétonnier, mais également durant la période des travaux, a créé un état d'indétermination général. Cet état est une importante source de conflits d'usages, d'incompréhensions et de frustrations à mesure que différentes dynamiques (essor commercial, développement immobilier, tourisme, interactions sociales, etc.) prennent place dans l'espace (physique et conceptuel) et élargissent leur emprise.

Le piétonnier est en réalité le théâtre, le prisme à travers lequel des aspirations et des conceptions de la ville s'entrechoquent (Genard et Berger, 2020). Il est difficile ici de détailler les controverses et les (dys)fonctionnements que notre recherche a mis en exergue. Cependant, il est évident que l'importance du tourisme, le développement de grandes enseignes commerciales, la fréquentation prononcée de la zone, les exigences logistiques de livraison au sein du périmètre, le phasage des travaux, l'aspiration des résidents à un cadre de vie serein et qualitatif, la présence d'un public précarisé et marginalisé, la coexistence des modes actifs au sein d'un même espace traversé ou parcouru à certains endroits par la circulation

het gebrek aan een duidelijk en expliciet door het beleid gedefinieerd project, een algemene staat van besluiteloosheid heeft gecreëerd. Dit was niet alleen tijdens de oorspronkelijke uitrol van de voetgangerszone zo, maar ook tijdens de periode van de werken. Die besluiteloosheid is een belangrijke bron van gebruiksconflicten, onbegrip en frustraties : binnen de (fysieke en conceptuele) ruimte tekenen zich verschillende dynamieken af (handel, vastgoedontwikkeling, toerisme, sociale interacties, enz.) die hun greep voortdurend trachten te verruimen.

De voetgangerszone is in werkelijkheid het theater, het prisma waarin de aspiraties en opvattingen van de stad met elkaar botsen (Genard et Berger, 2020). We kunnen hier onmogelijk alle controverses en (dis)functies opnoemen die ons onderzoek aan het licht heeft gebracht. Het zal echter duidelijk zijn dat de vele toeristen, de ontwikkeling van grote handelszaken, het drukke bezoek van de voetgangerszone, de logistieke vereisten voor leveringen binnen de perimeter, de fasering van de werken, de vraag van de bewoners naar een rustige en kwaliteitsvolle leefomgeving, de aanwezigheid van een kansarm en marginaal publiek, het naast elkaar bestaan van actieve verplaatsingswijzen in een ruimte die op sommige plaatsen ook wordt overgestoken of doorkruist door het autoverkeer en het openbaar vervoer allemaal bronnen zijn van disfunctionaliteiten, wrijvingen, spanningen en onbegrip. Meer fundamenteel misschien : als die verschillende gebruiken niet nadrukkelijk worden afgebakend, zullen er onvermijdelijk krachtsverhoudingen ontstaan die niet noodzakelijk stroken met een uitnodigend, gemengd en duurzaam stadscentrum. Laten we dus alert zijn voor de manier waarop de verschillende manier van leven worden uitgerold (of niet) in de voetgangerszone, en bij uitbreiding in het stadscentrum. En laten we trachten te begrijpen hoe een specifieke omgeving gevarieerde en meervoudige troeven kan bieden (even gevarieerd als de gebruikers in zekere zin) en dus een hoog onthaalpotentieel voor een gediversifieerd publiek (Mezoued et al., 2020).

fig. 5



automobile et les transports publics sont autant d'éléments qui créent des aspérités, des frictions, des nœuds de tensions et d'incompréhensions. Et qui, peut-être plus fondamentalement, s'ils ne sont pas explicitement balisés, se distribuent dans des rapports de force qui ne vont pas nécessairement dans le sens de la création d'un centre-ville accueillant, mixte et durable. Il est donc capital d'être attentif à la manière dont les différents modes de vie se déploient (ou non) sur le piétonnier, et plus largement dans le centre-ville, et de tenter de comprendre la manière dont un environnement spécifique peut offrir des prises variées et multiples (à l'image des usagers en quelque sorte) et, donc, disposer d'un potentiel d'accueil élevé pour une plus grande variété de personnes (Mezoued et al., 2020).

— Letesson, Q., Fenton, G., Glorieux, A., Minnen, J. (2019). *Centre-ville, piétonnisation et modes de vie*, Forum Vies Mobiles : rapport de recherche.

— Mezoued, A., Letesson, Q., Fenton, G. et Creten, A. (2020). La marchabilité du centre-ville métropolitain comme levier de la transition mobilitaire bruxelloise. Dans S. Vermeulen et al. (éds), *Towards a Metropolitan City Centre for Brussels*. Brussels : EUB et VUBPRESS.

— Pattaroni, L., Thomas, M.-P., et Kaufmann, V. (2009). Habitat urbain durable pour les familles. Enquête sur les arbitrages de localisation résidentielle des familles dans les agglomérations de Berne et Lausanne. Lausanne : Laboratoire de Sociologie Urbaine, Lasur, EPFL.

Usages et usagers du piétonnier au niveau de la Bourse

Gebruik en gebruikers van de voetgangerszone ter hoogte van de Beurs

Fig. 6



Les défis du centre-ville

Les enjeux auxquels est confronté le piétonnier bruxellois sont corollaires de ceux de l'espace dans lequel il est inclus, à savoir le centre-ville. Ce dernier, comme bon nombre de centres-villes européens, se singularise du reste du tissu urbain par de nombreuses caractéristiques.

Sur le plan spatial, il constitue généralement un centre de gravité, un espace en position centrale vers lequel convergent les voies de communication.

Le centre historique de Bruxelles, hérité de l'extension et de la délimitation de la ville médiévale, aujourd'hui communément appelé le Pentagone, est un espace densément habité. Ceci malgré le fait que les bureaux, les lieux de pouvoir, les équipements publics (tribunaux, hôpitaux, établissements scolaires, équipements sportifs, équipements culturels…), les commerces, les hébergements touristiques et le Parc de Bruxelles y occupent de vastes surfaces. C'est donc un espace hautement multifonctionnel.

Bruxelles, comme toute grande ville européenne, a historiquement accumulé dans son tissu urbain en général, et dans son centre en particulier, une valeur économique élevée. Elle se traduit dans le prix du foncier. Le centre a aussi accumulé une valeur symbolique exceptionnelle, qui s'exprime dans les bâtiments emblématiques et dans les imaginaires collectifs.

De uitdagingen van het stadscentrum

1.2

De uitdagingen waarmee de Brusselse voetgangerszone te maken krijgt, hangen nauw samen met die van de omgeving waar ze deel van uitmaakt, namelijk het stadscentrum. Dat laatste onderscheidt zich, zoals veel Europese stadscentra, in heel wat opzichten van de rest van het stedelijk weefsel.

Ruimtelijk gezien vormt zo'n centrum over het algemeen een zwaartepunt, een centraal gelegen gebied waar communicatieroutes samenkomen.

Het historische centrum van Brussel, erfenis van de uitbreiding en afbakening van de middeleeuwse stad, vandaag algemeen bekend als de Vijfhoek, is een dicht bevolkt gebied. Nochtans beslaan de kantoren, de plekken waar de macht zicht concentreert, de openbare voorzieningen (rechtbanken, ziekenhuizen, scholen, sportfaciliteiten, culturele voorzieningen, enz.), winkels, toeristische accommodaties en het Park van Brussel uitgestrekte gebieden. Het centrum is dus een erg multifunctionele ruimte.

Brussel heeft, zoals elke grote Europese stad, historisch gezien een hoge economische waarde opgebouwd in zijn stedelijk weefsel in het algemeen en in het centrum in het bijzonder. Dit weerspiegelt zich in de prijs van de grond. Het centrum heeft ook een uitzonderlijke symbolische waarde opgebouwd, die tot uiting komt



Défis de la transition durable de la mobilité

Uitdagingen in verband met de duurzame mobiliteitstransitie

C'est en raison de cette accumulation initiale, que le centre-ville est resté, en dépit du processus de périurbanisation des commerces et services et du développement polycentrique de la Région, un lieu de concentration des principales fonctions urbaines.

Sur le plan social, cette concentration des fonctions et la densité des occupations, couplées à la proximité des anciennes zones artisanales et industrielles et des quartiers populaires qui y sont associés, entrainent une densité de

in de emblematische gebouwen en in de collectieve verbeelding. Het is door deze oorspronkelijke accumulatie van functies dat het stadscentrum, ondanks het proces van peri-urbanisatie inzake winkels en diensten en de polycentrische ontwikkeling van het Gewest, een plaats van concentratie van de belangrijkste stedelijke functies is gebleven.

Op sociaal vlak leidt deze concentratie van functies en de dichtheid van het grondgebruik, in combinatie met de nabijheid van de voormalige ambachtelijke en

Défis économiques et activités commerciales

Economische uitdagingen en uitdagingen die verband houden met handelsactiviteiten



Défis d'inclusivité et de droit à la ville

Uitdagingen in verband met inclusiviteit en het recht op de stad



publics aux origines socio-culturelles et socio-économiques diverses.

Dans ce contexte, le centre-ville de Bruxelles est soumis à de nombreux défis auxquels il faudra répondre pour assurer la transition durable de ce territoire.

Dans le livre scientifique, plusieurs articles reviennent en détail sur les multiples défis du centre-ville (Hubert et al. ; Wayens et al. ; Rosa et al. ; Boussauw et Decroly ; Vanderstraeten et al.). Nous en donnons ici un résumé.

industriële zones en de daarmee verbonden volkswijken, tot een hoge concentratie van bevolkingsgroepen met uiteenlopende sociaal-culturele en sociaal-economische achtergronden.

Te midden van deze context staat het stadscentrum van Brussel voor tal van uitdagingen die om een antwoord vragen ten einde de duurzame transitie van het gebied te garanderen.

In het wetenschappelijke boek gaan verschillende hoofstukken in detail in op de vele uitdagingen van het stadcentrum (Hubert et al. ; Wayens et al. ; Rosa et al. ; Boussauw en Decroly ; Vanderstraeten et al.). We vatten ze hier samen.



Défis environnementaux et écologiques

Milieu- en ecologische uitdagingen

Défis de la gestion quotidienne des espaces publics

Uitdagingen in verband met het dagelijks beheer van de openbare ruimte



Défis des politiques culturelles

Uitdagingen van het cultuurbeleid



Les défis de la mobilité

— Inverser les priorités en appliquant le principe STOP (arbitrage pour l'aménagement de l'espace public en faveur, dans l'ordre, du piéton, du vélo, du transport en commun et enfin seulement de la voiture), déjà validé par le Plan régional de mobilité (PRM). Ce qui revient à dévoiturer le centre-ville et à repenser un partage plus équilibré de l'espace public entre les différents modes de transport, peu ou pas émetteurs de polluants et de nuisances.
— Renforcer l'hospitalité de l'ensemble des espaces publics à la marche, sans pour autant piétonniser de manière exclusive ou excessive.
— Maintenir et renforcer l'accessibilité du centre-ville à partir de l'ensemble de la Région et de l'aire métropolitaine.
— Densifier et optimiser le réseau de transport en commun, d'une part, et renforcer les aménagements en faveur des modes de déplacement actifs, d'autre part.
— Réorganiser les terminus de bus dans le centre-ville.
— Repenser la politique de stationnement, en voirie et hors voirie, en fonction de ce qui précède.
— Réorganiser la chaine logistique de manière systémique et cohérente avec la réorganisation modale, tout en tenant compte des besoins et du fonctionnement de l'activité économique existante tout comme des nouvelles formes de commerce.

La mobilité du centre-ville en quelques chiffres

— **En 2020, la surface piétonnisée dans le Pentagone s'élevait à ▪155 836 m², et la surface des zones à caractère résidentiel s'élevait à 26 943 m². En tout, cela représente ▪182 779 m² où la priorité est donnée aux piétons et autres modes actifs, soit plus de 12 fois la surface de la Grand-Place[1].**

— **En automne 2019, sur le tronçon nord du boulevard Anspach (entre la place de la Bourse et de Brouckère) quasi ▪35 000 piétons circulent en moyenne en journée, entre 10 h et 19 h. Cela représente une faible augmentation par rapport à 2016, d'environ ▪ 750 piétons. De l'autre côté de la place de la Bourse, sur le tronçon sud du boulevard Anspach, les flux piétons sont plus faibles, avec une moyenne d'environ 23 000 piétons en journée, mais avec une augmentation d'environ 1 000 piétons par rapport à 2016. À titre comparatif, sur la rue Neuve on compte le passage de quasi ▪50 000 piétons en 2019, avec une augmentation de ▪ 10 000 piétons depuis 2016 ; et sur la rue de la Colline, débouchant sur la Grand-Place et bien plus étroite que le boulevard Anspach, on observe environ 26 500 piétons quotidiennement en 2019[2].**

— **L'accessibilité en transport en commun, mesurée en temps de trajet, vers la zone piétonne étendue, à partir de l'ensemble des autres quartiers de la Région est de 23 minutes en moyenne, mais elle varie entre ▪5 et ▪55 minutes[3].**

— **Le Pentagone compte environ ▪2 500 places de stationnement en voirie et environ 12 500 places couvertes, soit un total d'environ ▪15 000 places. Cela n'inclut pas les parkings privés individuels ou d'entreprises[4].**

— **Au printemps 2017, ▪deux ▪tiers des passants qui fréquentaient le piétonnier étaient des Bruxellois dont plus de ▪40 % habitaient le centre-ville. Au total, le pourcentage de passants en provenance de la 1re périphérie bruxelloise était relativement faible (environ 5 %). ▪22 % des passants étaient des étrangers établis hors de Belgique[5].**

— **Parmi les habitants de l'aire métropolitaine bruxelloise interrogés à leur domicile (Région de Bruxelles-Capitale + périphérie), ▪17,5 % déclaraient en 2017 avoir délaissé le centre-ville depuis sa piétonnisation, contre ▪ trois fois moins pour les Bruxellois (6,2 %)[5].**

— **En 2017, ▪60 % des habitants de l'aire métropolitaine bruxelloise qui fréquentaient le centre-ville y accédaient principalement en transport en commun. Selon leurs dires, le choix en faveur de ce mode de transport s'est accentué avec la piétonnisation, au détriment de la voiture (toujours utilisée par environ un quart de ces habitants)[5].**

— **Les entreprises de plus de 100 employés situées dans le Pentagone emploient ensemble 44 825 travailleurs, qui parcourent en moyenne des distances domicile-travail de 30 km[6].**

— **▪74 % des salariés des entreprises de plus de 100 travailleurs dans le Pentagone viennent en transport en commun à leur travail. Plus de ▪2/3 d'entre eux viennent en train, mais, entre 2014 et 2017, le recours au train a diminué, sans doute en partie en raison de l'augmentation du nombre de voitures de société mises à disposition des travailleurs dans ces mêmes entreprises[6].**

— **En 2017, on n'observe pas d'impact important du piétonnier sur les moyens de transport utilisés pour les livraisons. Presque la moitié des livraisons (▪49 %) se font toujours en camionnette. On note cependant une légère augmentation des livraisons à vélo, passant de ▪3 % avant la piétonnisation à ▪5 % en 2017 du total des livraisons dans la zone ainsi qu'une légère diminution des livraisons en camion[7].**









Aperçu de l'offre de parkings dans le centre-ville

Overzicht van het aanbod aan parkings in het stadscentrum



— « Et alors le fait que ce soit le grand axe qui soit devenu piétonnier, ça fait qu'il y a plus de voitures qui circulent dans les petites rues où beaucoup de gens habitent. De mon côté, plutôt vers le sud, la gare du Midi, c'est vraiment très résidentiel, pas du tout le coté commercial, rue Neuve… qu'on connait du centre, là où les gens vont. On ressent très fort l'impact qu'il y a de plus en plus de voitures, et des fois je me dis 'est-ce qu'on n'aurait pas pu garder la circulation là et piétonniser le côté. »

Nissa ; habitante d'un quartier proche du piétonnier

Sources :

1. Bruxelles Ville.
2. Hub.Brussel.
3. Lebrun, 2016.
4. Mobigis, 2019 et parking.brussels, 2020.
5. Wiegmann M. et al., 2018. Cette enquête réalisée en mai-juin 2017 sera réitérée en 2020.
6. Ermans et Huynen, 2019.
7. Sotiaux et Strale, 2017.

De mobiliteits-uitdagingen

— De prioriteiten omkeren door het STOP-principe toe te passen (hulpmiddel om keuzes te maken bij de ontwikkeling van de openbare ruimte ten gunste van, in volgorde: de voetganger, de fietser, het openbaar vervoer en ten slotte de auto), dat al werd gevalideerd door het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GMP). Dit komt neer op het autovrij maken van het stadscentrum en het herdenken van de manier waarop de publieke ruimte evenwichtiger kan verdeeld worden tussen de verschillende vervoersmodaliteiten die weinig of geen vervuilende en schadelijke stoffen uitstoten.
— De volledige openbare ruimte aantrekkelijker maken om te wandelen, zonder dit echter uitsluitend of overmatig te doen bij middel van het aanleggen van voetgangerszones.
— De bereikbaarheid van het stadscentrum behouden en versterken vanuit het hele Gewest en het hele metropolitane gebied.
— Het verdichten en optimaliseren van het openbaar vervoersnet enerzijds en versterken van de voorzieningen voor actieve vervoersmodaliteiten anderzijds.
— Reorganisatie van de busterminals in het centrum van de stad.
— Het parkeerbeleid heroverwegen, zowel langs de wegen als daarbuiten, op basis van bovenstaande principes.
— Een systemische reorganisatie van de logistieke keten die consistent is met de modale reorganisatie, rekening houdend met de behoeften en het functioneren van de bestaande economische activiteit en met nieuwe vormen van handel.

Mobiliteit in het stadscentrum in enkele cijfers

— **In 2020 besloeg de voetgangerszone binnen de Vijfhoek ▪155 836 m² en was de oppervlakte aan woonwijken 26 943 m². In totaal komt dit neer op ▪182 779 m² waar voorrang wordt gegeven aan voetgangers en andere actieve modi, d.w.z. meer dan 12 keer de oppervlakte van de Grote Markt[1].**

— **In de herfst van 2019, circuleerden er overdag tussen 10 uur en 19 uur gemiddeld bijna ▪35 000 voetgangers op het noordelijke deel van de Anspachlaan (tussen het Beursplein en Brouckère). Dat vertegenwoordigt een betrouwbare stijging van ongeveer ▪750 voetgangers in vergelijking met 2016. Aan de andere kant van het Beursplein, op het zuidelijke deel van de Anspachlaan, zijn de voetgangersstromen minder sterk, met een gemiddelde van ongeveer 23 000 voetgangers gedurende de dag, maar met een toename van ongeveer 1 000 voetgangers ten opzichte van 2016. Ter vergelijking : in 2019 werden er in de Nieuwstraat bijna 50 000 voetgangers geteld, met een toename van 10 000 voetgangers sinds 2016 ; en in de Heuvelstraat, die naar de Grote Markt leidt en die veel smaller is dan de Anspachlaan, zagen we in 2019 dagelijks ongeveer 26 500 voetgangers[2].**

— **De toegankelijkheid via het openbaar vervoer, gemeten in reistijd, tot de uitgebreide voetgangerszone vanuit de andere wijken van het Gewest, bedraagt gemiddeld 23 minuten, maar varieert tussen de ▪5 en ▪55 minuten[3].**

— **De Vijfhoek telt ongeveer ▪2 500 parkeerplaatsen op straat en ongeveer 12 500 overdekte parkeerplaatsen, wat een totaal geeft van ongeveer ▪15 000 plaatsen. Dit aantal omvat niet de particuliere of bedrijfsparkeerplaatsen[4].**

— **In het voorjaar van 2017 bestond ▪twee ▪derde van de bezoekers van de voetgangerszone uit Brusselaars, waarvan meer dan ▪40 % in het stadscentrum woonde. In totaal was het percentage passanten uit de 1ste Brusselse periferie relatief laag (ongeveer 5 %). ▪22 % van de voorbijgangers waren buitenlanders die niet in België woonden[5].**

— **Van de inwoners van de ruimere Brusselse metropolitane zone die thuis werden bevraagd (Brussels Hoofdstedelijk Gewest + periferie), verklaarde in 2017 ▪17,5 % dat ze het stadscentrum links lieten liggen sinds de aanleg van de voetgangerszone, tegenover ▪ drie keer minder voor de inwoners van Brussel (6,2 %)[5].**

— **In 2017 bezocht ▪60 % van de inwoners van de ruimere Brusselse metropolitane zone die het stadscentrum bezochten, dit voornamelijk met het openbaar vervoer. Volgens hen was de keuze voor deze vervoerswijze toegenomen sinds de voetgangerszone, ten nadele van de auto (die nog steeds door ongeveer een kwart van deze inwoners wordt gebruikt)[5].**

— **De bedrijven met meer dan 100 werknemers die gevestigd zijn in de Vijfhoek, stellen er samen 44 825 werknemers tewerk, die een gemiddelde woon-werkafstand van 30 km afleggen[6].**

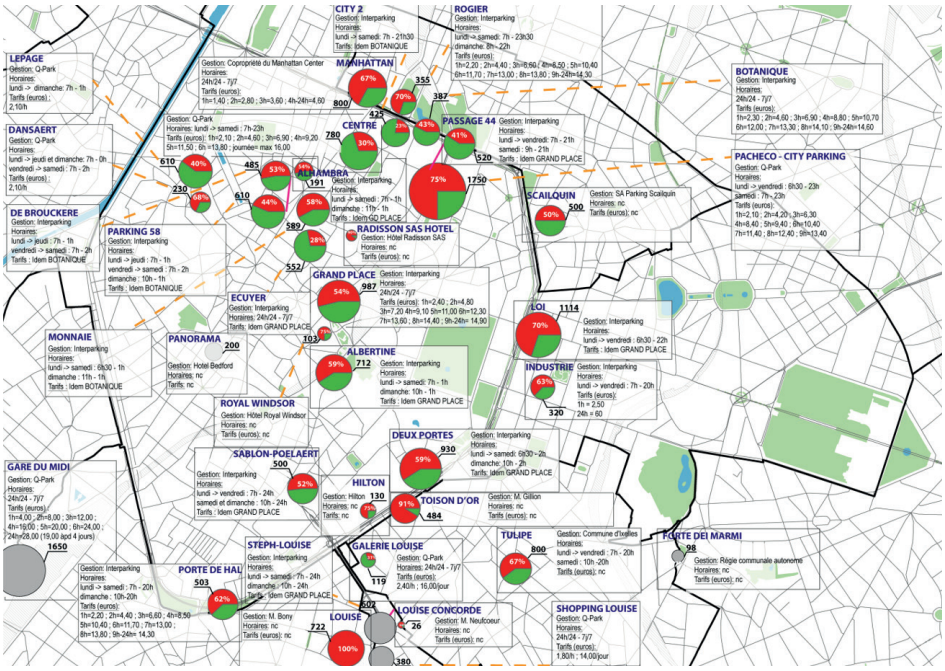
— **▪74 % van de werknemers in bedrijven in de Vijfhoek met meer dan 100 werknemers, komen werken met het openbaar vervoer. Meer dan ▪2/3 daarvan komt met de trein, maar tussen 2014 en 2017 is het gebruik van de trein afgenomen, waarschijnlijk mede door de toename van het aantal bedrijfswagens dat ter beschikking werd gesteld van de werknemers, door diezelfde bedrijven[6].**

— **In 2017 zien we geen opvallende impact van de voetgangerszone op de transportmiddelen die worden gebruikt voor leveringen. Bijna de helft van de leveringen (▪49 %) gebeurt nog steeds met bestelwagens. Er is echter een lichte toename van de fietsleveringen, die stijgen van ▪3 % van de totale leveringen in de zone, vóór de voetgangerszone, tot ▪5 % in 2017, en een lichte daling van de leveringen per vrachtwagen[7].**

«
En dan het feit dat het de hoofdas is die voetgangerszone is geworden, dat betekent dat er meer auto's zijn die circuleren in de kleine straatjes waar veel mensen wonen. In mijn buurt, eerder naar het zuiden, het Zuidstation, is het echt heel residentieel, helemaal niet de commerciële kant of Nieuwstraat... die we kennen van het centrum, waar de mensen naartoe gaan. Je kunt de impact van steeds meer auto's écht goed voelen, en soms denk ik 'hadden we het verkeer daar niet kunnen houden en de buurt ernaast omvormen tot voetgangerszone'.
» Nissa ; bewoonster van een buurt dicht bij de voetgangerszone

Bronnen :

1. Brussel-Stad.
2. Hub.Brussels.
3. Lebrun, 2016.
4. Mobigis, 2019 en parking.brussels, 2020.
5. Wiegmann M. et al., 2018. Deze bevraging, die in mei-juni 2017 werd uitgevoerd, zal in 2020 worden herhaald.
6. Ermans en Huynen, 2019.
7. Sotiaux en Strale, 2017.



Offre de parkings hors voirie accessibles au public : capacité et occupation (zoom sur le Pentagone)

Aanbod van openbare parkings buiten de openbare weg toegankelijk voor het grote publiek : capaciteit en bezetting (zoom op de Vijfhoek)

Les défis économiques

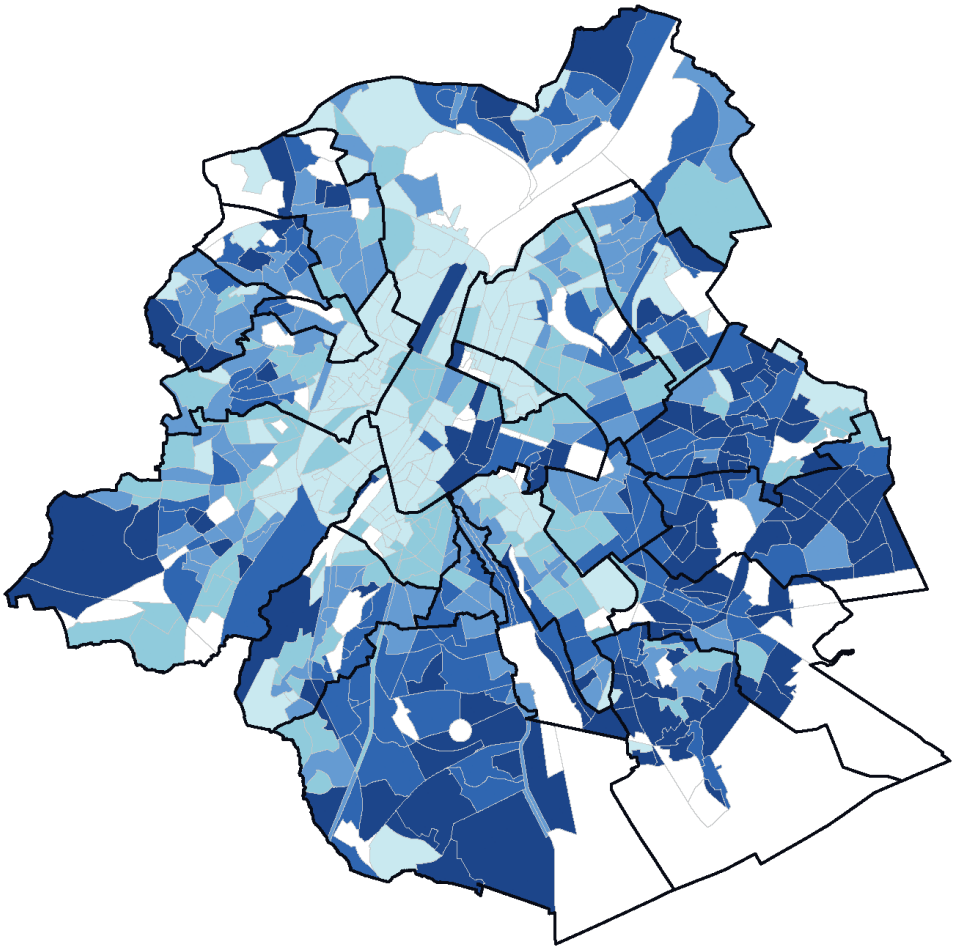
— Maintenir un équilibre entre les activités économiques (et les commerces) locales, supra-locales et internationales.
— Éviter l'hyper spécialisation, notamment dans l'horeca.
— Anticiper les effets de l'évolution économique et des modes de fonctionnement et de travail sur le centre-ville (impacts de l'e-commerce, du télétravail, du déclin du secteur financier national…).
— Assurer le maintien de l'aire de chalandise du commerce au-delà du Pentagone, pour en limiter la dépendance au tourisme.
— Assurer un équilibre entre attractivité évènementielle et attractivité intrinsèque de l'offre commerciale et culturelle du centre-ville.
— Mieux intégrer à la gestion du centre-ville les entreprises, administrations et travailleurs qui y sont *de facto* déjà présents, ainsi que les populations et entrepreneurs des quartiers qui composent le centre-ville métropolitain.
— Renforcer l'encadrement social au centre-ville, pour aider effectivement et *in situ* les populations les plus marginalisées, mais aussi pour limiter les externalités négatives en termes d'image, de sécurité (publique et sanitaire) et de bon fonctionnement des conditions de travail des acteurs économiques du centre-ville.

L'économie et le commerce en quelques chiffres

— **En 2011, le Pentagone regroupait près du tiers de l'emploi des activités financières et d'assurance (▪31,1 %) et de l'administration publique (▪30,1 %) de l'ensemble de la Région. Le cinquième de l'emploi dans l'horeca (▪21,5 %) s'y situait également, ainsi que de nombreuses autres activités[1].**
— **Le Pentagone est le cœur de l'activité touristique de Bruxelles. ▪60 % du contenu des guides touristiques imprimés lui a été consacré entre 2007 et 2010. Il regroupe 40 % des établissements hôteliers de la Région et comprend 62 % des arrêts de bus *hop on hop off*[2].**
— **Au sein des entreprises de plus de 100 employés situées au Pentagone, ▪16,1 % des travailleurs viennent de la première périphérie, ▪25,9 % de la deuxième périphérie, ▪28,3 % du reste de la Région bruxelloise et ▪29,7 % du reste de la Belgique. La distance moyenne parcourue par ces employés depuis chez eux est de 27,7 km par comparaison avec 24,6 pour le reste de la Région[3].**
— **Entre 2009 et 2019, le Pentagone a vu son nombre total de restaurants augmenter de ▪54 établissements et celui des salons de beauté de ▪53. Le nombre de points de vente d'autres types de commerces a également augmenté, tel que le nombre de glaciers/crêperies ▪(+26), le nombre de *fastfood* et de snacks ▪(+22) ou encore le nombre de commerces de réparation multimédia ▪(+14). D'autres services et commerces ont par contre vu leur nombre total de points de vente diminuer. C'est le cas par exemple des cafés et des bars ▪(-72), des *phoneshops* ▪(-51), des agences de voyages ▪(-31), des *night-clubs* ▪(-26), des galeries d'art ▪(-24) ou encore des agences de banque et d'assurances ▪(-14)[4].**

Sources :

1. Calculs IRIB/IGEAT d'après Statistics Belgium, Census 2011.
2. Wayens et Decroly, 2016.
3. Ermans et Huynen, 2019.
4. Wayens et Decroly, 2016, d'après Locatus.



Revenu médian des déclarations par secteur statistique en Région de Bruxelles Capitale en 2015

Mediaan inkomen van de aangiften, per statistische sector in het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest in 2015

25 000€ - 40 400€

22 000€ - 25 000€

19 200€ - 25 000 €

16 600€ - 19 200€

2 600€ - 16 600€

< 50

« Je pense moi que Bruxelles deviendra… Enfin le piétonnier, la rue ici, deviendra une seconde rue Neuve. La rue Neuve est quelque chose de 'vétuste' entre guillemets. Le soir, elle n'a pas de vie, pas de commerces, elle n'a pas de cafés… C'est un peu glauque, on y va plus trop et je pense qu'ici on va faire une zone piétonne, ça va être des grosses enseignes qui vont venir, parce qu'il faudra… Burger King arrive en premier, prend l'emplacement, il va y avoir des Starbucks, il va y avoir tous les commerces qu'on voit partout dans toutes les grandes villes alors que le discours 'hypocrite' du politique c'était 'nous on veut rendre Bruxelles aux Bruxellois'.

» **Bernard, commerçant sur le piétonnier**

« Ça fait quatre ans d'activités, de combats à tous niveaux… Je crois que si j'ai survécu à tous les évènements passés, je suis prêt à survivre à tout, ben oui, soyons sincère : attentats Paris, attentats Bruxelles, piétonnier, travaux, trois mois d'échafaudage sur la façade du bâtiment… Qu'est-ce qu'on peut avoir de pire que ça, commercialement, pour un commerce ? Moi, je le dis. Je sais d'où vient en tout cas le fait que j'ai tenu le coup aux travaux et à la réalisation du piétonnier, c'est le fait que je suis gérant et que je travaille tout seul, sans employé.

» **Arthur, commerçant sur le piétonnier**

De economische uitdagingen

— Een evenwicht handhaven tussen lokale, bovenlokale en internationale economische activiteiten (en handel).
— Vermijden van hyperspecialisatie, met name in de horeca.
— Anticiperen van de effecten die economische veranderingen en manieren van functioneren en werken kunnen hebben op het stadscentrum (effecten van e-commerce, telewerken, de achteruitgang van de nationale financiële sector, enz.)
— Behouden van een handelszone tot buiten de Vijfhoek, om de afhankelijkheid van het toerisme te beperken.
— Zorgen voor een evenwicht tussen aantrekkelijkheid gebaseerd op evenementen en intrinsieke aantrekkelijkheid op basis van het commerciële en culturele aanbod van het stadscentrum.
— De bedrijven, administraties en werknemers die er *de facto* aanwezig zijn, alsook de bevolking en de ondernemers van de wijken die het metropolitane stadscentrum uitmaken, beter meenemen in het beheer van het stadscentrum.
— Versterken van de sociale omkadering in de binnenstad, zodat de meest gemarginaliseerde bevolkingsgroepen effectief en ter plaatse geholpen worden, ook om negatieve externe effecten op vlak van imago, (publieke en gezondheids-) veiligheid en arbeidsomstandigheden voor de economische actoren in het stadscentrum, te beperken.

« Ik denk dat Brussel... Uiteindelijk wordt de voetgangerszone, deze straat hier, een tweede Nieuwstraat. De Nieuwstraat is iets 'ouderwets' tussen aanhalingstekens. 's Avonds is er geen leven, er zijn geen winkels, geen cafés... Het is een beetje griezelig, we gaan er niet veel meer heen en ik denk dat ze hier een voetgangerszone gaan maken, er zullen grote reclameborden komen, omdat het zo hoort... Burger King komt eerst, neemt plaats in, er komt Starbucks, er komen al die winkels die je overal in alle grote steden ziet, terwijl de 'hypocriete' verklaringen van de politiek luidden 'we willen Brussel teruggeven aan de Brusselaars'.

» Bernard, handelaar in de voetgangerszone

Economie en handel in enkele cijfers

— **In 2011 was de Vijfhoek goed voor bijna een derde van de werkgelegenheid in de financiële en verzekeringssector (▪31,1 %) en de overheidsadministratie (▪30,1 %) van het Gewest als geheel. Ook een vijfde van de werkgelegenheid inzake horeca (▪21,5 %) was er gevestigd, evenals vele andere activiteiten[1].**

— **De Vijfhoek is het hart van de toeristische activiteiten in Brussel. Tussen 2007 en 2010 werd ▪60 % van de inhoud van de gedrukte toeristische gidsen er aan gewijd. Ze groepeert ook 40 % van de hotels van het Gewest en omvat 62 % van de hop on hop off bushaltes[2].**

— **Van de bedrijven met meer dan 100 werknemers gevestigd binnen de Vijfhoek, komt ▪16,1 % van de werknemers uit de eerste periferie, ▪25,9 % uit de tweede periferie, ▪28,3 % uit de rest van het Brussels Gewest en ▪29,7 % uit de rest van België. De gemiddelde afstand die deze werknemers tot het werk afleggen is 27,7 km ten opzichte van 24,6 km voor de rest van het Gewest[3].**

— **Tussen 2009 en 2019 heeft de Vijfhoek zijn totale aantal restaurants met ▪54 zien toenemen en de schoonheidssalons met ▪53. Ook het aantal verkooppunten van andere soorten handelszaken is toegenomen, zoals het aantal ijsjes-/pannekoekenverkopers ▪(+26), het aantal fastfoodzaken en snackbars ▪(+22) en het aantal multimediareparatiebedrijven ▪(+14). Andere diensten en winkels zagen hun totale aantal verkooppunten echter dalen. Het gaat dan onder andere over cafés en bars ▪(-72), telefoonwinkels ▪(-51), reisbureaus ▪(-31), nachtclubs ▪(-26), kunstgalerijen ▪(-24) en bank- en verzekeringsagentschappen ▪(-14)[4].**



Typologie synthétique de l'offre commerciale à la fin du 20e siècle

Samenvattende typologie van het commerciële aanbod aan het einde van de 20e eeuw

Bronnen :

1. Berekeningen IRIB/IGEAT op basis van Statistics Belgium, Volkstelling 2011.
2. Wayens en Decroly, 2016.
3. Ermans en Huynen, 2019.
4. Wayens en Decroly, 2016, gebaseerd op Locatus.

Pôle hyperspécialisé — Hypergespecialiseerde pool

Hypercentre et shopping-center — Hypercentrum en shoppingcenter

Main street et petits shopping-center — *Main street* en kleine shoppingcenters

Marge d'hypercentre — Rand van het hypercentrum

Pôle secondaire de fort rayonnement — Secundaire pool met sterke uitstraling

Pôle secondaire de faible rayonnement — Secundaire pool met zwakke uitstraling

Nodule horeca & bureaux — Horeca- en bureauknooppunt

Nodule horeca — Horecaknooppunt

Nodule de proximité diversifié — Gediversifieerd nabijheidsknooppunt

Nodule de proximité — Nabijheidsknooppunt

Alignement de chaussée — Steenwegtracé

Réseau viaire — Wegennetwerk

Cours et plan d'eau — Waterlopen en vijvers

Espaces verts — Groene ruimten

« Dat is nu vier jaar van activiteit, van vechten op alle niveaus. Ik denk dat, als ik alle gebeurtenissen uit het verleden heb overleefd, ik klaar ben om alles te overleven, nu ja, laten we eerlijk zijn : aanslagen in Parijs, aanslagen in Brussel, de voetgangerszone, de werken, drie maanden steigerwerken aan de gevel van het gebouw... Wat kan er nog erger zijn dan dat, commercieel gezien, voor een bedrijf ? Ik zeg het. Ik weet in elk geval hoe het komt dat ik heb standgehouden ondanks de werken en de realisatie van de voetgangerszone, het is het feit dat ik zaakvoerder ben en zelf werk, in feite, en ik ben helemaal alleen. »

Arthur, handelaar in de voetgangerszone

Défis liés à l'habiter

— Préserver la fonction résidentielle pour faire face à la croissance démographique, d'une part, et maintenir la multifonctionnalité du centre-ville, d'autre part.
— Assurer des conditions d'accueil et d'hébergement convenables aux populations précarisées, déjà fortement présentes dans le centre-ville.
— Encadrer la prolifération non contrôlée et spéculative de l'hébergement touristique de plateforme (type AirBnB).
— Définir une politique foncière publique ambitieuse, afin de réduire la spéculation et d'éviter ou compenser une gentrification résidentielle (mais aussi commerciale) exacerbée, que peut engendrer l'amélioration du cadre de vie.
— Assurer un équilibre entre les fonctions de la ville habitée et celles de la ville évènementielle et touristique.

« D'autre part, j'ai un mauvais rapport avec cette rue car il y a un tronçon où il n'y a pas de commerces. Et en fait, systématiquement, de nuit, je me fais harceler car c'est un tronçon sans commerce, sans âme qui y vive. Et du coup, si on est une femme et qu'on y va le soir, il y a systématiquement des voitures qui s'arrêtent, qui vous font des propositions, etc. Il y a eu des moments où c'était tous les soirs, c'est bête mais ce sont des choses qui conditionnent le rapport au lieu. Au bout d'un moment, on évite même si on a du courage. La première fois, on engueule le type ; la deuxième fois, on l'humilie ; la troisième fois, etc., et au bout d'un moment on est juste fatiguée et on se dit 'je veux juste rentrer chez moi et qu'on me foute la paix'.

» **Morgane, habitante d'une rue proche du Boulevard Anspach**

« Ce ne sont pas des gens qui m'effraient. Que fait-on avec cette population qui est quand même là. Ça me dérange, mais pas pour qu'ils disparaissent. Je ne dis pas ça pour qu'il y ait plus de répression. Ces espaces-là mettent plus en avant les inégalités et même plus qu'avant. Les politiques urbaines devraient aussi s'intéresser à ça. N'oublions pas que ce sont les premiers à s'emparer de l'espace public qui est offert, mais je suis sûre qu'ils sont chassés. Pourtant les gens qui vivent ailleurs et se rendent sur le piétonnier pour x raisons, ont une expérience limitée du piétonnier. Or, ces gens-là ont une expérience réelle du piétonnier. Nous, on est en surface ; nos témoignages peuvent être intéressants certes, mais en fait on ne le vit pas ce piétonnier, du moins très peu.

» **Judith, habitante de la périphérie**

L'habiter en quelques chiffres

— **En 2019, le Pentagone comptait 53 633 habitants. Cela représente ▪ 5 % de la population totale de la Région[1].**
— **En 2015, le taux de chômage du Pentagone était de ▪ 26,71 %, contre ▪ 21,31 % pour l'ensemble de la Région[2].**
— **En 2016, le revenu fiscal moyen annuel des ménages dans les quartiers sud et ouest du Pentagone était de moins de ▪ 17 000 euros (14 200 dans le quartier des Marolles par exemple), ce qui est largement inférieur à la moyenne de la Région (19 000). Cependant, à l'est du Pentagone les revenus sont plus élevés, pouvant atteindre une moyenne de ▪ 26 500 euros[2].**
— **En 2019, la part des logements sociaux était de ▪ 10,1 % dans le Pentagone, contre ▪ 7,2 % pour l'ensemble de la région[2].**
— **En 2019, AirbnB et HomeAway ont ensemble comptabilisé 2,3 millions de nuitées sur l'ensemble de la Région, avec une croissance ces dernières années de ▪ 40 % par an. Ces hébergements sont surtout situés dans l'îlot sacré autour de la Grand-Place, dans les quartiers résidentiels adjacents et, dans une moindre mesure, dans la première couronne Est (Saint-Gilles, Ixelles et le quartier européen)[3].**
— **En 2018, ▪ 30 % (227) des sans-abris de la Région (759) ont été recensés dans le Pentagone et 54 % dans ou autour des gares (principalement les grandes). Le nombre de sans-abris a augmenté dans la Région depuis 2014 (+47 %) mais l'on observe une diminution de leur concentration dans le Pentagone. En effet, en 2014, 42 % des sans-abris de la Région se trouvaient dans le Pentagone. Parmi les explications possibles, il y a les nouvelles mesures de sécurité suite aux attentats de 2016 et le fait que la distribution des repas n'est plus autorisée par les organisations de volontaires, mais aussi une croissance du sans-abrisme en dehors du Pentagone[4].**

Sources :

1. Corijn & Vanderstraeten, 2016 et monitoring quartiers.
2. Monitoring des quartiers.
3. Wayens et al., 2020, d'après AirDNA.
4. Rosa et al., 2020 ; Rosa & Malherbe, 2017.



Résidents internationaux dans le centre ville

Internationale inwoners in het stadscentrum



Sans abris dans le centre-ville

Daklozen in het stadscentrum

« Dans notre société, aujourd'hui, les riches deviennent beaucoup plus riches et les pauvres deviennent beaucoup plus pauvres. Si on ne fait pas quelque chose pour ces gens-là, les 'phénomènes' qu'on voit ici sont attirés par le piétonnier. Parce que ça devient plus ou moins beau, c'est agréable, etc. Il y a des restaurants, on peut s'asseoir. Donc, tout le monde, aussi la partie de la société à problèmes est attirée. Et donc, c'est pour ça que je dis, qu'il faut une gestion sociale du piétonnier. »

Pat, dont l'appartement donne sur le piétonnier

De uitdagingen inzake wonen

— Behoud van de woonfunctie ten einde de bevolkingsgroei op te vangen enerzijds en om de multifunctionaliteit van het stadscentrum te bewaren anderzijds.
— Het garanderen van geschikte opvang- en verblijfsomstandigheden voor de precaire bevolkingsgroepen, die al sterk aanwezig zijn in het centrum van de stad.
— Een kader voorzien voor de ongecontroleerde en speculatieve proliferatie van de toeristische platformaccommodatie (type AirBnB).
— Een ambitieus beleid uitstippelen inzake publieke gronden om speculatie te verminderen en om te vermijden dat residentiële (maar ook commerciële) gentrificatie ten gevolge van de verbetering van de leefomgeving, zich verder doorzet of hiervoor compenseren.
— Zorgen voor een evenwicht tussen de functies van de bewoonde stad en die van de evenementen- en toeristenstad.

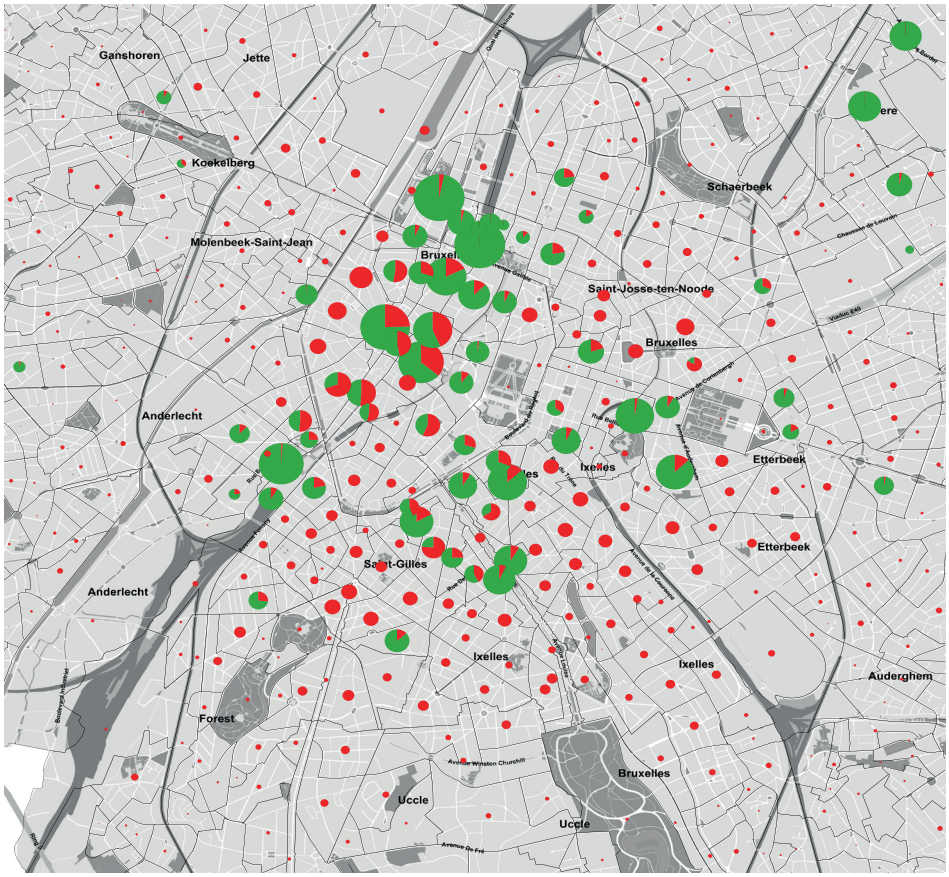
«
Het zijn niet de mensen waar ik bang voor ben. Wat doen we met die groep mensen die daar toch is. Dat stoort me, maar niet omdat ze moeten verdwijnen. Ik zeg dit niet om op te roepen tot meer repressie. Die ruimtes benadrukken de ongelijkheden nog meer dan voorheen. Het stedelijk beleid moet daar ook aandacht aan besteden. Laten we niet vergeten dat zij de eersten zijn die de openbare ruimte die wordt aangeboden innemen, maar ik weet zeker dat ze worden weggejaagd. Nochtans hebben mensen die elders wonen en om x aantal redenen naar de voetgangerszone komen, maar een beperkte ervaring met de voetgangerszone. Terwijl deze mensen een echte ervaring hebben met de voetgangerszone. Wij, we staan aan de buitenkant ; onze getuigenissen kunnen weliswaar interessant zijn, maar we ervaren de voetgangerszone eigenlijk niet echt, althans erg weinig.
» Judith, die aan de rand van de stad woont

Wonen in enkele cijfers

— **In 2019 telde de Vijfhoek 53 633 inwoners. Dit vertegenwoordigt ▪ 5 % van de totale bevolking van het Gewest [1].**
— **In 2015 bedroeg de werkloosheid in de Vijfhoek ▪ 26,71 %, tegenover ▪ 21,31 % voor het Gewest in zijn geheel [2].**
— **In 2016 bedroeg het gemiddelde jaarlijkse fiscale inkomen van de huishoudens in de zuidelijke en westelijke wijken van de Vijfhoek minder dan ▪ 17 000 euro (14 200 in de Marollenwijk bijvoorbeeld), wat ver onder het gemiddelde van het Gewest ligt (19 000). De inkomens in het oosten van de Vijfhoek liggen echter hoger. Daar kunnen ze een gemiddelde van ▪ 26 500 euro bereiken [2].**
— **In 2019 bedroeg het aandeel sociale woningen in de Vijfhoek ▪ 10,1 %, tegenover ▪ 7,2 % voor het Gewest als geheel [2].**
— **In 2019 waren Airbnb en HomeAway samen goed voor 2,3 miljoen overnachtingen over het hele Gewest, met een groei van ▪ 40 % per jaar in de afgelopen jaren. Deze accommodaties bevinden zich voornamelijk op 'het heilig eilandje' rondom de Grote Markt, in de aangrenzende woonwijken en, in mindere mate, binnen de eerste oostelijke kroon (Sint-Gillis, Elsene en de Europese wijk) [3].**
— **In 2018 werd ▪ 30 % (227) van de daklozen in het Gewest (759) geteld binnen de Vijfhoek en 54 % in of rond de stations (voornamelijk de grote). Het aantal daklozen in het Gewest is sinds 2014 gestegen (+47 %), maar hun concentratie in de Vijfhoek is gedaald. In 2014 vonden we nog 42 % van de daklozen die het Gewest telt binnen de Vijfhoek. Mogelijke verklaringen zijn de nieuwe veiligheidsmaatregelen na de aanslagen van 2016 en het feit dat vrijwilligersorganisaties niet langer maaltijden mogen verdelen, maar ook een toename van het aantal daklozen buiten de Vijfhoek [4].**

Bronnen :

1. Corijn & Vanderstraeten, 2016 en Wijkmonitoringrs.
2. Wijkmonitoring.
3. Wayens et al, 2020, gebaseerd op AirDNA.
4. Rosa et al., 2020 ; Rosa & Malherbe, 2017.



Nuitées estimées — Geschatte overnachtingen

Pour les hébergements classiques —
Voor wat betreft de klassieke accommodaties

Pour les hébergements sur Airbnb —
Voor wat betreft de Airbnb-accomodaties

150 000

75 000

10 000

Limites communales — Gemeentegrenzen

Limites des secteurs statistiques —
Grenzen van de statistische sectoren

Sources :

Nuitées enregistrées par Statbel 2017, localisation des hotels : Bruxelles Économie Emplois 2019, nuitées Airbnb estimées par AirDNA 2017.
Fonds de carte : Urbis b-accomodaties

Bronnen :

Overnachtingen geregistreerd door Statbel 2017, lokalisatie van hotels : Brussel Economie en Werk 2019, Airbnb-overnachtingen geschat door AirDNA 2017.
Kaart : Urbis.

Nuitées annuelles estimées pour les hôtels et les hébergements Airbnb

Schatting van de jaarlijkse overnachtingen voor hotels en Airbnb-accommodaties

« **Aan de andere kant heb ik een slechte verhouding met deze straat omdat er een gedeelte is waar geen winkels zijn. En in de praktijk word ik, systematisch, 's nachts, lastiggevallen omdat het een stuk is zonder winkels, zonder een ziel die er woont. En als gevolg daarvan, als je een vrouw bent en je gaat er 's avonds heen, zijn er systematisch auto's die stoppen, die je voorstellen doen, enz. Er zijn tijden geweest dat het elke avond zo was, het is stom, maar dat zijn dingen die je relatie met de plek bepalen. Na een tijdje vermijd je het, zelfs als je de moed hebt. De eerste keer schreeuw je tegen de man ; de tweede keer verneder je hem ; de derde keer, enz., en na een tijdje ben je gewoon moe en zeg je tegen jezelf : 'Ik wil gewoon naar huis en laat me met rust'.**

» **Morgane, bewoonster van een straat dichtbij de Anspachlaan**

« **In onze samenleving, de dag van vandaag, worden de rijken veel rijker en de armen veel armer. Als we niet iets doen voor deze mensen, worden de 'verschijnselen' die we hier zien, aangetrokken door de voetgangerszone. Omdat het min of meer mooi wordt, het aangenaam is, enz. Er zijn restaurants, je kunt gaan zitten. Dus iedereen, ook het deel van de samenleving met problemen, wordt aangetrokken. En daarom zeg ik dat we een sociaal beheer van de voetgangerszone nodig hebben.**

» **Pat, wiens appartement uitgeeft op de voetgangerszone**

Défis écologiques

— Lutter contre la pollution de l'air en s'attaquant à ses multiples sources : les gaz d'échappement, le chauffage, etc.
— Lutter contre les îlots de chaleur à travers la perméabilisation des sols et la verdurisation des espaces publics.
— Réduire l'empreinte écologique des différentes activités humaines qui prennent place dans le centre-ville et en assurer une transition durable.
— Développer une meilleure gestion et un meilleur recyclage des déchets, et organiser davantage de réutilisation dans une économie circulaire locale.
— Assurer les continuités écologiques des écosystèmes.

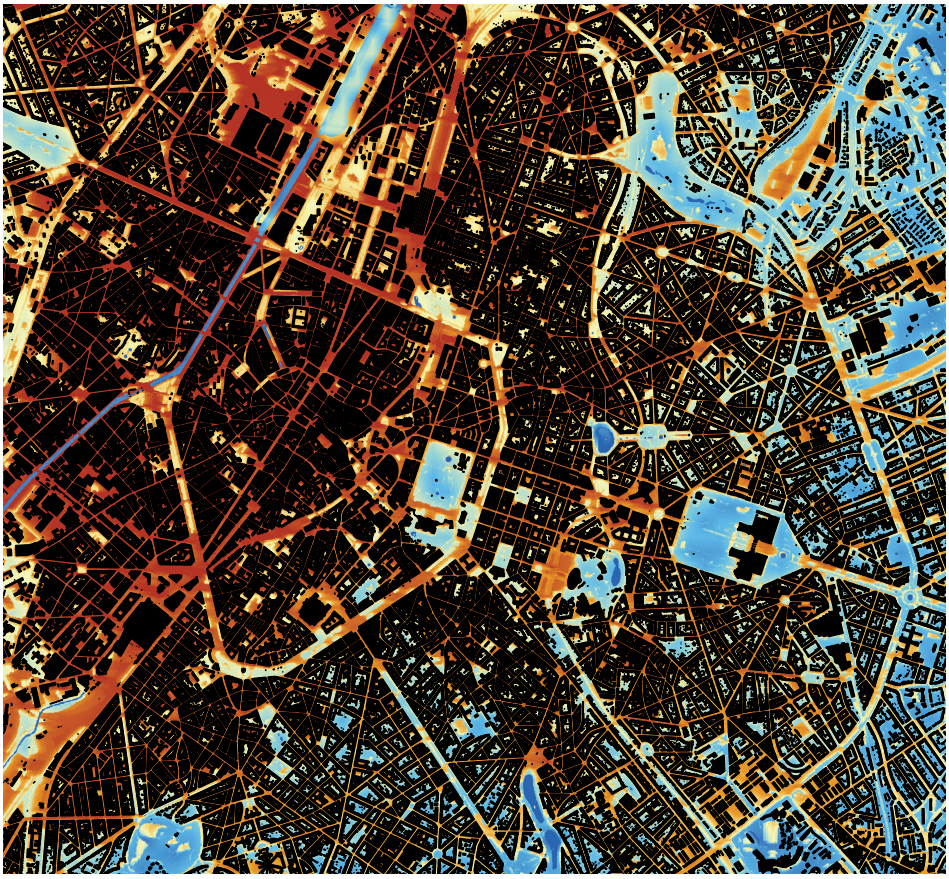
«
J'ai roulé six mois à vélo dans Bruxelles et j'ai eu mon premier asthme. Voilà, j'ai eu des problèmes de santé à cause des automobiles. Et maintenant dans la zone piétonne quand je respire, je respire autrement qu'avant. Au début, j'étais aussi dans le camp des non-believers. Après, j'ai été confronté à la réalité dure du docteur qui a dit 'écoute je te donne comme conseil : tu dois aller travailler à Ostende ou à Dinant'. Et j'ai compris que voilà c'était peut-être pas très bien pour ma santé et je vois l'évolution, je dois toujours prendre des médicaments plus lourds. On voit des enfants qui sont nés à Bruxelles avec de l'asthme à la base et ça en tant que ville il faut faire quelque chose.
» Serge, policier dans le CVM

L'environnement en quelques chiffres

— **En 2004, en Région bruxelloise, 632 morts prématurées étaient liées aux particules fines [1].**
— **Le Pentagone, accueille à lui seul ▪ 40 % des nuitées touristiques et professionnelles officiellement enregistrées à Bruxelles. Une partie importante du trafic international vers Bruxelles est donc liée d'une manière ou d'une autre au centre-ville [2].**
— **Les déplacements vers la Région bruxelloise liés aux voyages touristiques et d'affaires engendrent annuellement des émissions de ▪ 2,7 mégatonnes d'équivalent CO_2. Ce volume est très substantiel, puisqu'il équivaut à plus de deux tiers des émissions officiellement enregistrées par la Région de Bruxelles-Capitale en 2018 (▪ 3,7 mégatonnes), qui ne tiennent compte que des déplacements intrarégionaux. Si l'écrasante majorité des voyageurs qui se rendent à Bruxelles pour des motifs de loisirs ou d'affaire est issue de pays européens (70 %), en revanche ce sont les visiteurs intercontinentaux qui, pris ensemble, ont la plus forte empreinte carbone (▪ 85 % des émissions), car ils franchissent de longues distances et utilisent exclusivement l'avion [2].**
— **Dès le début de la mise en place du piétonnier, une réduction significative (entre 35 et 55 %) de la concentration des particules de « black carbon » a été observée dans la zone. Les zones voisines ont, au contraire, vu une aggravation de la situation, due à une augmentation de la contribution locale sur les concentrations moyennes des émissions : 134 % pour le boulevard de l'Empereur et 128 % pour la zone du Marché au Bois par exemple [3].**
La carte des îlots de fraicheur/chaleur montre que le centre de Bruxelles peut enregistrer des températures jusqu'à ▪ 10 fois plus élevées que le reste de la ville. La configuration du tissu urbain, le manque de végétation et d'eau en sont les principales causes [4].

Sources :

1. Estimations www.eea.europa.eu.
2. Boussauw et Decroly, 2020.
3. Bruxelles Environnement, 2018.
4. Bruxelles Environnement, 2016 ; Wayens et al. 2020.



Cartographie des ilots de chaleur et de fraîcheur dans et autour du centre-ville de Bruxelles

Cartografie van de warmte- en koelte-eilanden in en rond het stadscentrum van Brussel

Zones les plus fraiches — Koelste zones

↓

Zones les plus chaudes — Warmste zones

« Maintenant, j'ouvre ça, je travaille sur la table, sur la terrasse, il n'y a pas de problèmes. Donc l'air, pour moi, ici, il est meilleur, maintenant. Avant c'était impossible. Et aussi, le bruit c'est vivable, le bruit a changé de couleur. Façon de parler. »

Pat, dont l'appartement donne sur le piétonnier

De ecologische uitdagingen

— De luchtvervuiling bestrijden door de verschillende bronnen ervan aan te pakken : uitlaatgassen, verwarming, enz.
— Strijden tegen hitte-eilanden door een betere bodemdoorlaatbaarheid en de vergroening van de openbare ruimte.
— Verminderen van de ecologische voetafdruk van de verschillende menselijke activiteiten die in het stadscentrum plaatsvinden en zorgen voor een duurzame transitie.
— Ontwikkelen van een beter afvalbeheer en een betere afvalrecyclage, en organiseren van meer hergebruik in een lokale kringloopeconomie.
— De ecologische stabiliteit van de ecosystemen waarborgen.

De leefomgeving in enkele cijfers

— **In 2004 waren er in het Brussels Gewest 632 vroegtijdige overlijdens door fijn stof [1].**
— **De Vijfhoek alleen al ontvangt ▪ 40 % van de officieel in Brussel geregistreerde toeristische en professionele overnachtingen. Een belangrijk deel van het internationale verkeer richting Brussel is dus op één of andere manier gelinkt aan het stadscentrum [2].**
— **De verplaatsingen naar het Brussels Gewest omwille van toeristische en zakenreizen brengen jaarlijks een uitstoot van ▪ 2,7 megaton equivalenten CO2 met zich mee. Dit is een erg aanzienlijk volume, dat overeenkomt met meer dan twee derde van de uitstoot die officieel geregistreerd wordt door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest in 2018 (▪ 3,7 megaton), waarbij enkel rekening wordt houden met de intraregionale verplaatsingen. Terwijl de overgrote meerderheid van de vrijetijds- en zakenreizigers die naar Brussel komen, afkomstig is uit Europese landen (70 %), hebben de intercontinentale bezoekers samen de grootste ecologische voetafdruk (▪ 85 % van de uitstoot), omdat ze lange afstanden afleggen en uitsluitend gebruik maken van het luchtvervoer [2].**
— **Van zodra de voetgangerszone werd aangelegd, werd een aanzienlijke vermindering (tussen 35 en 55 %) waargenomen van de concentratie zwarte koolstofdeeltjes in het gebied. In de aanpalende zones daarentegen is de situatie verslechterd door een lokale toename van de bijdrage aan de gemiddelde emissieconcentraties : bijvoorbeeld 134 % voor de Keizerslaan en 128 % voor het gebied rond de Houtmarkt [3].**
— **Op de kaart met koelte-/warmte-eilanden kunnen we zien dat het centrum van Brussel temperaturen kan optekenen tot ▪ 10° hoger dan de rest van de stad. De inrichting van het stedelijk weefsel en het gebrek aan vegetatie en water zijn hier de belangrijkste oorzaken van [4].**

Bronnen :

1. Schattingen www.eea.europa.eu.
2. Boussauw en Decroly, 2020.
3. Leefmilieu Brussel, 2016 ; Wayens et al. 2020.
4. Leefmilieu Brussel, 2018.



Initiative citoyenne de verdurisation d'une « rue à vivre » dans le quartier Alhambra

BurgerInitiatief gericht op het vergroenen van een 'leefstraat' in de Alhambrawijk

«
Nu, ik open dit, ik werk aan de tafel, op het terras, er is geen probleem. Dus de lucht, voor mij, hier, is nu beter. Voordien was het ondoenbaar. En ook, het geluid is leefbaar, het geluid is van kleur veranderd. Bij manier van spreken.

» **Pat, wiens appartement uitgeeft op de voetgangerszone**

«
Ik reed een half jaar met de fiets in Brussel toen ik mijn eerste astma-aanval kreeg. Ik had dus gezondheidsproblemen door de auto's. En nu in de voetgangerszone als ik ademhaal, adem ik anders dan voorheen. In het begin zat ik ook in het kamp van de non-believers. Nadien werd ik geconfronteerd met de harde realiteit van de dokter die zei : 'luister, mijn advies is : je moet gaan werken in Oostende of Dinant'. En ik begreep dat dit misschien niet goed was voor mijn gezondheid en ik zie de evolutie, ik moet altijd zwaardere medicijnen nemen. Je ziet kinderen die in Brussel geboren zijn en die van bij de start astma hebben en daar moet je als stad iets aan doen.

» **Serge, politieagent in het MSC**

Défis liés à la culture

— Définir, avec les acteurs culturels, une programmation de l'espace public qui ne se limite pas à celle des grands évènements.
— Équilibrer l'offre culturelle à destination des touristes et celle à destination des habitants.
— Assurer une pluralité de l'offre culturelle qui soit représentative du cosmopolitisme bruxellois.
— Assurer une accessibilité suprarégionale aux établissements culturels.

« Cette place [la Bourse], elle procure quand même un petit quelque chose que les autres places ne procurent pas. C'est vraiment un lieu de rassemblement. C'est vrai qu'aujourd'hui, on a un peu plus peur, parce que voilà, on a peur des attentats, tout ça, mais c'est vraiment le lieu de rassemblement par excellence. Je ne sais pas expliquer pourquoi mais … Selon moi, c'est vraiment le fait que ce soit un endroit assez chaleureux et que tout le monde s'y retrouve, c'est vraiment ça. C'est un endroit où on ne se dit pas 'ben tiens, je suis étranger, je vais me sentir jugé là, ben tiens je suis trop Belge, je vais peut-être me …' C'est vraiment un endroit où tout le monde est.

» **Klara, habitante de la périphérie et étudiante dans le CVM**

« On a toujours commencé la Pride de la Bourse à Anneessens. On remontait le Lombard, et j'ai toujours trouvé ça intéressant : on passe avec les gens autour et j'ai toujours trouvé ça plus intéressant que la rue du Midi, ou des Fripiers où les gens s'entassent et où on n'a pas vraiment d'espace pour passer. C'est l'espace qui s'y prêtait le mieux. J'espère qu'on pourra revenir à un passage. D'autant plus qu'on est fier de marcher sur un grand axe comme ça. De la Bourse à Anneessens. »

» **Gauthier, habitant du CVM**

La culture, évènements et loisirs en quelques chiffres

— **▪ 29 % de l'emploi dans les spectacles et activités récréatives de la Région se situe dans le Pentagone [1].**
— **En 2020, le Pentagone comptait ▪ 31 musées, dont une bonne partie des plus grands, sur les ▪ 106 présents dans l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale [2].**
— **Brussels Major Events organise dans le Pentagone une dizaine de grands évènements par an, tel que les Plaisirs d'Hiver qui amènent environ 3 millions de visiteurs dans le centre-ville. En 2019, en plus des évènements annuels, on a pu compter un certain nombre d'évènements exceptionnels, tel que le passage du Tour de France [3].**
— **La Police de Bruxelles-Capitale-Ixelles a encadré environ ▪ 4 600 évènements en 2019, dont environ ▪ 1 100 évènements à caractère revendicatif. Parmi ces derniers, un peu plus de ▪ 75 % sont statiques, les autres sont itinérants, telle la marche pour le climat ayant réuni 70 000 personnes en 2019. De très nombreux évènements revendicatifs statiques prennent place dans le Pentagone, par exemple au niveau du Carrefour de l'Europe (zone piétonne à côté de la gare Centrale). Parmi les évènements itinérants, environ ▪ 50 à 60 % passent par le Pentagone (rarement pour une arrivée, mais plus régulièrement pour un départ ou une traversée). Les autres, bien souvent, le longent en suivant la Petite Ceinture. Si le boulevard Anspach était très prisé des manifestations, depuis sa piétonnisation la Police essaie d'éviter que celles-ci n'y prennent place. Ceci à cause du mobilier urbain qui empêche une bonne circulation et qui risque d'être dégradé [4].**

Sources :

1. Calculs IRIB/IGEAT d'après Statistics Belgium, Census 2011.
2. Agenda.brussels.
3. Chercher www.brusselsmajorevents.be.
4. Police Bruxelles-Capitale-Ixelles.







Évènements dans l'espace public en 2015

Evenementen in de openbare ruimte in 2015

De uitdagingen inzake cultuur

— Samen met de culturele actoren een programmatie van de openbare ruimte bepalen die zich niet beperkt tot die van de grote evenementen.
— Het culturele aanbod voor toeristen en dat voor de inwoners met elkaar in evenwicht brengen.
— Zorgen voor een pluralistisch cultureel aanbod dat representatief is voor het Brusselse kosmopolitisme.
— Zorgen voor een supra-regionale toegankelijkheid van de culturele instellingen.

« Dit plein [de Beurs], het biedt toch iets dat de andere pleinen niet bieden. Het is een plek die een beetje anders is. Het is echt een verzamelplaats. Het is waar dat we tegenwoordig iets banger zijn, omdat we tja, bang zijn voor aanslagen en zo, maar het is echt een verzamelplaats bij uitstek. Ik kan niet uitleggen waarom, maar... Volgens mij is het echt het feit dat het een hartelijke plek is en dat iedereen er samenkomt, daar gaat het echt om. Het is geen plek waar je zegt 'oei, ik ben een buitenlander, ik ga me hier beoordeeld voelen, of dju, ik ben te Belgisch, misschien zal ik...': Het is echt een plek waar iedereen is.

» **Klara, woonachtig aan de rand van de stad en studente in het MSC**

« We zijn de Pride altijd gestart aan de Beurs tot Anneessens. Vroeger gingen we de Lombard op, en ik heb dat altijd interessant gevonden : we passeren met de mensen errond en ik heb dat altijd interessanter gevonden dan de Zuidstraat, of de Kleerkopersstraat waar mensen zich opéénhopen en je niet echt de ruimte hebt om te passeren. Het is de ruimte die er zich het best toe leende. Ik hoop dat we terug kunnen komen voor een passage. Zeker omdat we fier zijn dat we op zo'n grote as kunnen lopen. Van de Beurs naar Anneessens.

» **Gauthier, handelaar en inwoner van het MSC**

Cultuur, evenementen en vrije tijd in enkele cijfers

— **▪29 % van de werkgelegenheid in de amusements- en recreatiesector van het Gewest, bevindt zich in de Vijfhoek [1].**
— **In 2020 telde de Vijfhoek ▪31 musea, waaronder veel van de grootste, op een totaal van ▪106 musea in het volledige Brussels Hoofdstedelijk Gewest [2].**
— **Brussels Major Events organiseert in de Vijfhoek een tiental grote evenementen per jaar, zoals Winterpret dat ongeveer 3 miljoen bezoekers in het centrum van de stad brengt. In 2019 hadden we naast de jaarlijkse evenementen ook een aantal uitzonderlijke evenementen, zoals de doortocht van de Tour de France [3].**
— **De politie van Brussel-Hoofdstad-Elsene heeft in 2019 toezicht gehouden op ongeveer ▪4 600 evenementen, waarvan ongeveer ▪1 100 protestacties. Van deze laatste blijven er iets meer dan ▪75 % ter plaatse, de andere zijn rondtrekkend, zoals de klimaatmars die in 2019 70 000 mensen bijeenbracht. Erg veel protestevenementen vinden plaats in de Vijfhoek, bijvoorbeeld ter hoogte van de Carrefour de l'Europe (voetgangerszone naast het Centraal Station). Van de rondtrekkende evenementen, passeren er ongeveer ▪50 tot 60 % langs de Vijfhoek (zelden voor een aankomst, maar vaker voor een vertrek of een doortocht). De anderen volgen nogal vaak de Kleine Ring. Waar de Anspachlaan vroeger erg ingenomen werd door demonstraties probeert de politie sinds de voetgangerszone te voorkomen dat die er nog plaatsvinden. Dit omwille van het straatmeubilair dat een goede circulatie belet en riskeert te worden beschadigd [4].**

Bronnen :

1. Berekeningen IRIB/IGEAT op basis van Statistics Belgium, Volkstelling 2011.
2. Agenda.brussel.
3. Zoeken op www.brusselsmajorevents.be.
4. Politie Brussel-Hoofdstad-Elsene.



Carte des équipements culturels

Kaart van de culturele voorzieningen

Équipements culturels — culturele voorzieningen

Steenweg

Les États Généraux de l'Air de Bruxelles, 2019
Staten-Generaal van de Lucht in Brussel, 2019

Nicola da Schio et | en Anneloes Vandenbroucke

Parmi les nombreux enjeux auxquels fait face le centre-ville métropolitain de Bruxelles, celui de la qualité de l'air est sans doute l'un des plus préoccupants et des plus mobilisateurs. Depuis quelques années, la société civile bruxelloise, ainsi que le monde scientifique se sont saisis de cette question. Les États généraux de l'air de Bruxelles organisés en 2019 marquent le point culminant de cette mobilisation, qui rassemble l'ensemble des acteurs impliqués. Dans ce texte, Nicolas da Schio et Anneloes Vandenbroucke reviennent sur cet évènement et plus largement sur les enjeux globaux de la pollution de l'air qui dépasse de toute évidence les limites du centre-ville métropolitain.

Comme dans de nombreuses villes européennes, la pollution de l'air est devenue un sujet brûlant à Bruxelles. La forte densité de population, la concentration des sources de pollution et les

Van de vele problemen waarmee het metropolitane stadscentrum van Brussel wordt geconfronteerd, is de luchtkwaliteit ongetwijfeld een van de meest verontrustende en mobiliserende. In de afgelopen jaren hebben zowel de Brusselse civiele maatschappij als de wetenschappelijke wereld dit onderwerp aangepakt en uiteindelijk werden zowat alle betrokken partijen gemobiliseerd in een Brusselse Staten-Generaal van de lucht, die in 2019 werd georganiseerd. In deze tekst kijken Nicolas da Schio en Anneloes Vandenbroucke terug op dit evenement en, meer in het algemeen, op de wereldwijde uitdaging van de luchtvervuiling, die duidelijk de grenzen van het grootstedelijk centrum overschrijdt.

Zoals in vele Europese steden, is luchtvervuiling ook in Brussel brandend actueel. Door de hoge bevolkingsdichtheid, de concentratie van vervuilings-



Bruxsel'Air, mobilisation citoyenne pour la qualité de l'air

Bruxsel'Air, burgermobilisatie voor betere luchtkwaliteit

conflits non résolus entre habitabilité et accessibilité, qui caractérisent le centre-ville métropolitain de Bruxelles, rendent le sujet incontournable dans une réflexion sur l'avenir de ce centre-ville. La qualité de l'air est indissociable de la qualité de l'espace public, et une mauvaise qualité de l'air a des conséquences indéniables sur la santé humaine. Cela signifie que chaque visiteur du centre-ville est concerné et impliqué, consciemment ou inconsciemment. Cette implication se reflète d'ailleurs à travers la grande mobilisation pour un air sain.

Cette contribution vise à décrire une série d'activités qui se sont déroulées à Bruxelles en 2019 sous l'intitulé « États Généraux de l'Air » (EGA) et qui ont constitué le point d'orgue de ces mobilisations. Ce faisant, nous donnerons un aperçu des points focaux scientifiques et sociétaux actuels en matière de qualité de l'air dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Les EGA et le processus qui les a précédés ont contribué à la mise en place de coalitions entre citoyens et chercheurs. De telles collaborations pourraient se révéler très utiles pour lutter contre la pollution atmosphérique et, plus généralement, pour créer une ville où il fait meilleur vivre.

Mobilisation pour un air plus sain

En 2017, un article paru dans une publication du BSI-BCO, intitulé « A brief guide to the air of Brussels », présentait les principaux enjeux liés à la pollution de l'air ambiant à Bruxelles (voir da Schio, de Geus & Bouland, 2017). Les observations qui y ont été faites sur la nature de la pollution de l'air, ses sources et ses conséquences pour la santé humaine restent largement d'actualité aujourd'hui. Parallèlement, l'ambition de Bruxelles pour un air plus sain n'a cessé de croître. De nombreux

bronnen en de onopgeloste dilemma's tussen leefbaarheid en toegankelijkheid die kenmerkend zijn voor het centrum van de hoofdstad Brussel, valt dit onderwerp niet te vermijden in een denkoefening over de evolutie van het stadscentrum van Brussel. Luchtkwaliteit is onlosmakelijk verbonden met de kwaliteit van de openbare ruimte. En dat een slechte luchtkwaliteit een invloed heeft op de menselijke gezondheid staat buiten kijf. Dat betekent dat al wie het stadscentrum bezoekt, bewust of onbewust belanghebbende partij is ; dat komt tot uiting in de brede mobilisatie van mensen die streven naar schonere lucht.

Deze bijdrage zoomt in op een aantal activiteiten die anno 2019 plaats vonden in Brussel onder de algemene roepnaam "Etats Généraux de l'Air" (EGA), Staten-Generaal van de Lucht. De EGA vormden het hoogtepunt van deze mobilisatie. Op die manier beschrijven we een momentopname van de huidige wetenschappelijke en maatschappelijke speerpunten inzake luchtkwaliteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De EGA en het hele voorbereidende proces droegen bij tot het ontstaan van allianties tussen burgers en wetenschappers. Dergelijke partnerships zouden wel eens nuttig kunnen blijken in de aanpak van luchtvervuiling en meer in het algemeen in de uitbouw van een meer leefbare stad.

Mobilisering voor schonere lucht

In 2017 werd een bijdrage gepubliceerd in een eerdere publicatie van het BSI-BCO (het Brussels Centre Observatory) met de titel "Brief guide to the air of Brussels" waarin de belangrijkste problemen in verband met de vervuiling van de omgevingslucht in Brussel werden aangekaart (cf. da Schio, de Geus & Bouland, 2017).

groupes de citoyens continuent de se mobiliser et de descendre dans la rue afin de mener des actions telles que poser des masques antipollution sur les statues ou fermer les rues scolaires à la circulation automobile. Différents projets de sciences participatives sur la qualité de l'air ont également été menés par des universités, l'administration et la société civile (tel que ExpAir, Mon Air Mon École, AirCasting Brussels, Les Chercheurs d'air, etc.). Un procès a été intenté contre le gouvernement régional pour des questions de pollution atmosphérique. À la suite d'une série de rencontres entre citoyens et représentants politiques, tous les partis politiques ont évoqué la nécessité d'un air plus sain dans leur programme pour les élections régionales de 2019 (voir les ateliers de lobbying citoyen du BRAL et de Cosmopolis). Finalement, le gouvernement a également introduit — quoique sans grande hâte — de nouvelles politiques, telles que la réforme du plan d'urgence en cas de pics de pollution, le lancement de la zone de basses émissions et la consultation sur l'interdiction des moteurs thermiques.

Les États Généraux de l'Air de Bruxelles, qui se sont déroulés en avril 2019 au PianoFabriek (Saint-Gilles), ont été l'un des moments forts de cette mobilisation. Organisé par Cosmopolis-VUB et le BRAL, et soutenu par toute une série de partenaires de la société civile, du monde académique et de l'administration, l'évènement et le processus qui l'a précédé avaient pour but 1) de rassembler un maximum d'acteurs bruxellois qui luttent pour un air plus sain, 2) de fournir une plate-forme de dialogue et de collaboration, et 3) de discuter des visions et des solutions pour œuvrer à une ville plus saine. L'évènement comprenait trois piliers, à savoir un symposium scientifique international, un rassemblement de hackers et une série d'évènements pour les mouvements citoyens bruxellois en faveur d'un air plus sain.

De verklaringen die erin werden gedaan omtrent de aard van de luchtvervuiling, de bronnen ervan en de gevolgen voor de menselijke gezondheid, blijven vandaag in grote mate overeind. Tegelijk is de Brusselse ambitie voor een schonere lucht niet stilgevallen. Heel wat burgergroeperingen hebben zich gemobiliseerd en zijn op straat gekomen met concrete acties, zoals standbeelden uitrusten met mondmaskers of schoolstraten afsluiten voor het verkeer. Er werden verschillende burgerwetenschapsprojecten rond luchtkwaliteit uitgevoerd door universiteiten, openbare besturen en middenveld (zoals ExpAir, Mon Air Mon Ecole, AirCasting Brussels, Les Chercheurs d'air enz.). Er werd bij de rechtbank een zaak over luchtvervuiling ingeleid tegen de gewestregering. Na een reeks ontmoetingen tussen burgers en politici hebben alle politieke partijen in hun programma's voor de gewestelijke verkiezingen van 2019 gewezen op de behoefte aan schonere lucht (denk maar aan de burgerlobby workshops door BRAL en Cosmopolis). Ook de regering voerde – zij het dan zonder veel haast – nieuwe beleidsmaatregelen in (zoals de hervorming van het noodplan bij vervuilingspieken, het opstarten van een lage-emissiezone, overleg over het verbod op benzine- en dieselmotoren enz.).

De États Généraux de l'Air de Bruxelles, die plaatsvonden in april 2019 in de Pianofabriek (Sint-Gillis), vormden een van de hoogtepunten van deze mobilisatie. Het event werd georganiseerd door Cosmopolis-VUB en BRAL en kreeg de steun van een hele waaier van partners uit het middenveld, de academische wereld en de openbare besturen. Het opzet bestond erin 1) een maximaal aantal in Brussel gevestigde actoren samen te brengen die streven naar een schonere lucht, 2) een platform voor dialoog en samenwerking te bieden, en 3) visies en oplossingen te bespreken om te werken aan een gezondere stad. Het event omvatte drie pijlers, met name een internationaal wetenschappelijk symposium, een hackersontmoeting en een reeks van events voor de Brusselse burgerbewegingen die streven naar schonere lucht.

Un symposium scientifique : « Resistance is in the air »

Ce symposium scientifique a rassemblé environ 80 chercheurs qui ont discuté de divers sujets, notamment la santé et la vulnérabilité, la science citoyenne et la gouvernance de la pollution atmosphérique dans le contexte de Bruxelles et ailleurs. Nous présentons ci-dessous les principaux thèmes de recherche abordés lors du symposium, qui pourraient mettre en avant un agenda qui permettrait de faire de la qualité de l'air une priorité à Bruxelles. Un aperçu et un résumé plus détaillés du symposium sont accessibles sur le site du BSI : bsi.brussels.

De plus en plus de gens prennent conscience des problèmes de santé importants liés à la pollution de l'air. La pollution atmosphérique est non seulement responsable d'un nombre non négligeable de décès prématurés (un nombre qui semble encore sous-estimé), mais elle réduit aussi considérablement le nombre d'années de vie en bonne santé, ce qui entraîne un coût sociétal important. La pollution de l'air est également à l'origine d'une grande injustice sociale. Lors du symposium, les chercheurs ont démontré que les personnes de statut socio-économique plus bas sont souvent confrontées à des niveaux de pollution plus élevés, qu'elles sont plus vulnérables aux effets négatifs de la pollution atmosphérique et qu'elles disposent de moins de ressources pour faire face à la situation (moins d'accès aux services de soin de santé, à un logement sain, etc.)

Les scientifiques ont également discuté des conséquences d'une mauvaise législation et d'une mauvaise mise en œuvre des politiques sur les pics de pollution atmosphérique (saisonniers) et la pollution atmosphérique chronique. En effet, dans des villes ayant un système complexe de gouvernance à plusieurs niveaux comme Bruxelles, la situation évolue souvent lentement. Pour y remédier, les chercheurs ont formulé des recommandations allant d'un meilleur alignement entre les actions et les politiques des différents niveaux de gouvernance, à une plus grande marge d'initiative au niveau local. L'objectif étant

Een wetenschappelijk symposium : 'Resistance is in the air'

Dit wetenschappelijk symposium bracht om en bij de 80 onderzoekers samen die van gedachten wisselden over een bonte waaier onderwerpen, zoals gezondheid en kwetsbaarheid, burgerwetenschap, en de aanpak van luchtvervuiling in een Brusselse en ruimere context. Hieronder brengen we verslag uit over enkele van de belangrijkste onderzoeksthemata die aan bod kwamen tijdens het symposium. Die kunnen een stimulans vormen voor de Brusselse agenda rond schonere lucht. Een meer gedetailleerd overzicht en samenvatting van het symposium is beschikbaar op de website van het BSI : bsi.brussels.

Steeds meer mensen worden zich bewust van de aanzienlijke gezondheidsproblemen die door de luchtvervuiling worden veroorzaakt. Niet alleen veroorzaakt ze een aanzienlijk aantal voortijdige sterfgevallen (een aantal dat nog steeds lijkt te worden onderschat), ze vermindert ook aanzienlijk het aantal gezonde levensjaren, wat een belangrijke maatschappelijke kost met zich meebrengt. Luchtvervuiling is ook een kwestie van sociaal onrecht. Tijdens het symposium toonden onderzoekers aan hoe mensen met een lagere sociaal-economische status vaak geconfronteerd worden met hogere niveaus van vervuiling, kwetsbaarder zijn voor de negatieve gevolgen ervan en minder middelen hebben om de situatie aan te pakken (minder toegang tot gezondheidsdiensten, gezonde huisvesting enz.).

De wetenschappers bespraken ook de invloed van zwakke wetgeving en slechte beleidsuitvoering op de aanwezigheid van (seizoensgebonden) luchtvervuilingspieken en chronische luchtvervuiling. In steden met een complexe bestuursstructuur met verschillende niveaus zoals Brussel evolueren de situaties vaak traag. Om dit aan te pakken hebben de onderzoekers aanbevelingen gedaan die variëren van een betere afstemming tussen de acties en het beleid van de verschillende bestuursniveaus, over het geven van meer ruimte voor initiatief op lokaal niveau om te kunnen handelen op basis van

de pouvoir agir sur la base de connaissances de proximité, en passant par la réalisation d'une approche plus axée sur les données qui combine les connaissances de diverses disciplines, afin de s'attaquer plus efficacement aux problèmes locaux de qualité de l'air.

La disponibilité accrue d'instruments de mesure à faible coût ouvre de nouvelles perspectives d'engagement avec les citoyens pour mesurer la pollution de l'air (par exemple via les sciences participatives). Différentes présentations ont abordé le potentiel de ces instruments pour cartographier les différences spatiales et temporelles de la pollution de l'air, notamment en identifiant l'exposition réelle, ainsi que leurs limites par rapport aux stations de référence. Une sélection minutieuse de la technologie utilisée et un étalonnage régulier se révèlent essentiels.

La coproduction de connaissances sur notre environnement ne contribue pas seulement à faire évoluer la science. Elle représente également une expérience citoyenne importante qui accroît l'empathie, le sentiment d'appartenance et la responsabilité des gens.

Le Aircathon

Un hackathon — une expression dérivée des mots « hack » et « marathon » — est un évènement au cours duquel des personnes ayant des compétences variées en matière de logiciels et de mégadonnées travaillent ensemble sur un sujet particulier en utilisant différents types de données disponibles. Dans le cadre des EGA, l'Aircathon a rassemblé des experts des TIC et des apprentis désireux d'extraire, d'analyser et de visualiser des données sur la pollution atmosphérique et les phénomènes socio-écologiques connexes. Si l'hackathon a été une occasion précieuse d'explorer et de discuter du potentiel et des limites des mégadonnées urbaines, l'expérience a également démontré que la transformation de la vaste quantité de données disponibles en informations et en solutions pratiques reste un défi majeur.

Le gagnant de cet hackathon est le projet Canari, un script transformant des données sur la qualité de l'air issues du crowdsensing en signaux lumineux sur

nabijheidskennis, tot het realiseren van een meer datagestuurde aanpak waarbij kennis uit verschillende disciplines wordt gecombineerd om de lokale luchtkwaliteitsproblemen effectief aan te pakken.

Dat er tegenwoordig meer betaalbare meettoestellen beschikbaar zijn, opent nieuwe mogelijkheden om samen met burgers de luchtvervuiling te meten (bv. via Citizen Science). In verschillende presentaties werd het potentieel van deze apparaten besproken om de ruimtelijke en temporele verschillen in luchtverontreiniging in kaart te brengen, zoals bijvoorbeeld het in kaart brengen van een gedetailleerde weergave van de reële blootstelling, met aandacht voor de bijhorende beperkingen in vergelijking met referentiestations. Een zorgvuldige selectie van de gebruikte technologie en een regelmatige ijking is van cruciaal belang.

Het samenbrengen van kennis over de leefomgeving draagt niet alleen bij tot meer wetenschappelijk inzicht. Het blijkt ook een belangrijke burgerschapservaring te zijn die het inlevingsvermogen, het eigendomsgevoel en de verantwoordelijkheid van mensen doet toenemen.

De Aircathon

Een hackathon – een uitdrukking afgeleid van de begrippen "hack" en "marathon" - is een evenement waarbij mensen met verschillende software en big data-vaardigheden, samenwerken rond een bepaald onderwerp met behulp van verschillende soorten beschikbare data. Op de EGA bracht de Aircathon ICT-liefhebbers en -leerlingen samen om gegevens over luchtvervuiling en aanverwante sociaal-ecologische fenomenen te ontginnen, te analyseren en te visualiseren. Hoewel de hackathon een waardevolle gelegenheid bood om het potentieel en de grenzen van stedelijke big data te verkennen en bespreken, toonde de ervaring ook aan dat het een grote uitdaging blijft om de grote hoeveelheid beschikbare gegevens om te zetten in bruikbare informatie en praktische oplossingen.

De winnaar van de hackathon was het Canariproject dat een script opleverde dat luchtkwaliteitsgegevens die via het publiek verzameld werden, omzet

une lampe portative. En utilisant l'image du « canari dans une mine de charbon », le projet visait à rapporter les données disponibles en ligne dans l'espace public afin de rendre la pollution de l'air visible et d'alerter les citoyens sur l'urgence d'agir, ici et maintenant.

Construire des ponts entre les experts et les citoyens

Au cours de ces trois journées, de nombreuses activités ont également été organisées pour le grand public, c'est-à-dire pour des citoyens qui n'ont pas d'expertise spécifique ou d'engagement professionnel en la matière. Lors de l'atelier « Les praticiens rencontrent des chercheurs », les participants au symposium scientifique ont discuté avec des professionnels et des militants bruxellois. Ils y ont découvert d'autres points de vue sur des questions spécifiques, ont coproduit des réponses à des problèmes complexes, ont soulevé de nouvelles questions et ont développé une vision pour une ville plus saine. Le vendredi après-midi, quelques centaines de participants ayant pris part à la Kidical Mass Bike Parade sont arrivés au PianoFabriek, montrant ainsi le potentiel festif de l'espace public bruxellois. Deux autres ateliers ont été organisés pour les professionnels, à savoir un test pilote d'un module d'apprentissage en ligne pour les personnes travaillant sur des questions de santé et une session conception pour les architectes sur la façon d'améliorer la qualité de l'air pour les enfants sur le chemin de l'école. D'autres ateliers mobiles ont proposé une discussion sur place sur des questions liées à la mobilité, l'urbanisme et la justice environnementale. La dernière journée a été consacrée à un programme interactif continu « Meet & Learn », où différents acteurs du mouvement pour un air sain ont présenté leur travail et ont engagé des discussions avec les habitants. Il y a eu des présentations et des débats, des jeux sérieux pour les enfants et les adultes, un AirCinema et une pièce de théâtre, des émissions radio sur place et de nombreux autres évènements. La journée s'est terminée par un débat

in lichtsignalen op een draagbare lamp. Met behulp van het beeld van de kanarie in de kolenmijn wilde het project online beschikbare data terugbrengen naar de openbare ruimte, waardoor de luchtvervuiling zichtbaar wordt en de burgers worden gewaarschuwd dat er hier en nu iets moet gebeuren.

Bruggen bouwen tussen burgers en onderzoek

Tijdens de driedaagse waren er ook talrijke activiteiten waarbij het grote publiek (d.w.z. burgers zonder specifieke expertise over of professionele betrokkenheid bij de zaak) betrokken was. Tijdens de 'Practitioners Meet Scientists workshop' gingen de deelnemers aan het wetenschappelijk symposium in gesprek met Brusselse professionals en activisten, leerden ze over het perspectief van de ander op specifieke kwesties, produceerden ze samen antwoorden op complexe problemen, stelden ze nieuwe vragen en ontwikkelden ze een visie voor een gezondere stad. Op vrijdagmiddag kwamen een paar honderd deelnemers van de Kidical mass-fietsparade aan in de Pianofabriek, om de feestelijke mogelijkheden van de openbare ruimte te laten zien. Er werden nog twee andere workshops georganiseerd voor professionals: een pilootttest van een e-learningmodule voor mensen die werken rond gezondheidskwesties, en een ontwerpsessie voor architecten over hoe de luchtkwaliteit kan worden verbeterd voor kinderen op weg naar school. Andere mobiele workshops boden een discussie op het terrein over kwesties inzake mobiliteit, stadsplanning en milieurechtvaardigheid. De laatste dag stond in het teken van een doorlopend interactief 'Meet & Learn'-programma, waarbij verschillende actoren van de schonere luchtbeweging hun werk presenteerden en gesprekken voerden met bewoners. Er waren presentaties en debatten, serious games voor kinderen en volwassenen, een AirCinema en een theaterstuk, on-site radio-uitzendingen en vele andere evenementen. De dag werd afgesloten met een politiek debat, waarbij prominente kandidaten voor de regionale

Un air pur à Bruxelles : quelques ressources pour ceux qui veulent en savoir plus et en faire plus — Clean Air for Brussels : enkele bronnen voor wie meer wil weten & doen

— Le site officiel des États Généraux de l'Air de Bruxelles www.brusselsair.org.

— Myst'air à Bruxelles #BXLDemandsCleanAir dans une BD (Couteaux, 2019).

— Citizen Science. Collective knowledge empowers – histoires et collaborations entre des activistes et des scientifiques luttant pour un air plus pur (Chemin, da Schio & Cassiers, 2019).

— Qualité de l'air. Savoir pour agir — Compilation de la littérature pertinente sur la pollution de l'air à Bruxelles (Paumard et al., 2017).

— A Brief Guide to the air of Brussels – Tout ce que vous devez savoir sur l'air de Bruxelles (da Schio, de Geus & Bouland, 2017).

Associations et mouvements citoyens — Burgerbewegingen en verenigingen

Plusieurs mouvements citoyens et organisations non gouvernementales sont actifs dans le domaine de la pollution atmosphérique. Bien qu'ils luttent tous pour un air plus sain, leurs centres d'action, leurs groupes cibles, les caractéristiques de leurs membres et leur niveau d'organisation diffèrent.

Een aantal burgerbewegingen en ngo's zijn actief op het vlak van luchtvervuiling. Hoewel ze allemaal ijveren voor een schonere lucht, verschillen ze in actiegerichtheid en doelgroep, kenmerken van hun leden, niveau van organisatie enz.

— Schools for clean air (AKA Filter Café Filtré).

— BruxselAir

— BRAL Citizen Action Brussels

— Greenpeace

— ClientEarth

Sciences participatives

De manière générale, le terme désigne les initiatives où des scientifiques professionnels travaillent avec des citoyens pour mener des recherches scientifiques. Les organisations suivantes sont actives à Bruxelles et autour, et offrent la possibilité aux citoyens de mesurer la pollution de l'air.

— Les chercheurs d'air

— Influencair

— Luchtpijp

— Air & Citizens Science – réseau informel de chercheurs

Institutions gouvernementales

— Cellule interrégionale de l'environnement (CELINE). Composée de membres du personnel des ministères régionaux de l'environnement et/ou des agences régionales de l'environnement, la cellule CELINE a pour mission de rassembler, d'analyser et de publier des données sur la pollution atmosphérique à l'échelle du pays. Les données et les cartes détaillées sont disponibles sur le site web et l'application de CELINE.

— Bruxelles Environnement/ Leefmilieu Brussel. Agence régionale responsable des questions liées à l'environnement et à l'énergie, y compris la qualité de l'air. Elle gère entre autres le réseau de surveillance de la pollution atmosphérique de Bruxelles et le site Internet sur lequel sont publiées les données (www.qualitedelair.brussels).

politique au cours duquel les principaux candidats aux élections régionales ont été interrogés par des représentants de la société civile.

Dans l'ensemble, ces activités et discussions ont jeté un éclairage intéressant sur le rôle potentiel des citoyens dans la lutte contre la pollution de l'air. Loin de se limiter à réduire leur propre impact, les citoyens peuvent également se joindre à un mouvement, participer à une recherche-action, s'impliquer dans un comité de quartier ou un parti politique, s'exprimer en public, descendre dans la rue ou même intenter un procès, pour revendiquer le droit à une ville plus saine.

Un appel à l'action des États Généraux de l'Air

Les États Généraux de l'Air de Bruxelles se sont conclus par un appel à l'action adressé au gouvernement, au monde académique et à tous les citoyens.

Les niveaux de pollution atmosphérique doivent être réduits. Le respect formel des valeurs limites imposées par l'UE ne suffit manifestement pas pour protéger la santé des citoyens : il faut aller au-delà d'un paradigme urbain dominé par la mobilité automobile, mais aussi renforcer les pratiques innovantes dans d'autres secteurs (par exemple le chauffage des bâtiments). Par ailleurs, il faut prendre des mesures spécifiques pour réduire la vulnérabilité des gens. Tous les citoyens ne sont pas égaux face à la pollution de l'air : les enfants, les personnes âgées et les personnes à la santé précaire doivent être explicitement ciblés lors de l'élaboration de solutions. Tous les citoyens ne disposent pas non plus des mêmes ressources pour faire face à la mauvaise qualité de l'air. C'est pourquoi, pour combattre cette forme d'injustice sociale, les politiques environnementales doivent également intégrer des considérations socio-économiques. Enfin, les EGA ont également appelé à poursuivre la recherche scientifique sur les causes et les conséquences de la pollution atmosphérique, mais aussi à prendre en compte d'autres formes de connaissances et de revendications. Ces dernières pourraient inclure aussi bien les sciences participa-

verkiezingen werden bevraagd door vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld.

In het algemeen werpen deze activiteiten en discussies een interessant licht op de potentiële rol van burgers in de strijd tegen de luchtverontreiniging. Burgers hoeven zich niet te beperken tot het verminderen van hun eigen impact, maar kunnen ook deelnemen aan een beweging, aan actieonderzoek, of betrokken zijn bij een buurtcomité of een politieke partij, zich in het openbaar uitspreken, de straat opgaan of zelfs een rechtszaak aanspannen, om het recht op een gezondere stad op te eisen.

Een oproep tot actie van de États Généraux de l'Air

De Staten-Generaal van de lucht in Brussel sloten af met een oproep tot actie aan het adres van de overheid, de academische gemeenschap en alle burgers.

Het niveau van luchtvervuiling moet naar beneden. Een formele naleving van de EU-grenswaarden volstaat duidelijk niet om de gezondheid van de burgers te beschermen : we moeten het stedelijke paradigma dat wordt gedomineerd door automobiliteit achter ons laten, maar we moeten ook innovatieve praktijken in andere sectoren (bv. de verwarming van gebouwen) opschalen. Bovendien moeten er specifieke maatregelen worden genomen om de kwetsbaarheid van mensen te verminderen. Niet alle burgers maken evenveel kans als het gaat om luchtvervuiling : kinderen, ouderen, mensen met een precaire gezondheid... moeten expliciete aandacht krijgen bij het bedenken van oplossingen. Er is ook sprake van ongelijkheid als het gaat om de middelen die mensen hebben om zich aan te passen aan een ongezonde situatie. Om deze vorm van sociale onrechtvaardigheid te bestrijden, moet in het milieubeleid ook ruimte worden gemaakt voor sociaal-economische overwegingen. Tot slot heeft de EGA ook opgeroepen om het wetenschappelijk onderzoek naar de oorzaken en gevolgen van luchtvervuiling voort te zetten, maar om tegelijk ook rekening te houden met andere vormen van kennis en stellingname. Daartoe behoort niet alleen

tives que les connaissances plus informelles, proximales et contextualisées recueillies par les citoyens et les communautés concernés.

Les institutions gouvernementales à tous les niveaux doivent jouer leur rôle central dans la lutte contre la pollution de l'air. Toutefois, les États généraux de l'Air et la large mobilisation de la société en faveur d'un air plus sain démontrent que nos gouvernements ne sont pas seuls face à ce défi. Le monde académique, la société civile et les groupes d'activistes qui luttent pour un air plus sain ont montré qu'ils étaient prêts à et capables de jouer un rôle actif à cet égard et d'unir leurs efforts pour créer une ville où il fait meilleur vivre.

de zogenaamde Citizen Science, maar ook de meer informele, lokale en gecontextualiseerde kennis die door bezorgde burgers en gemeenschappen wordt verzameld.

Overheidsinstellingen op alle niveaus moeten hun cruciale rol opnemen bij de bestrijding van luchtverontreiniging. Toch hebben de États Généraux de l'Air en de brede maatschappelijke mobilisatie voor schonere lucht, duidelijk gemaakt dat onze regeringen niet alleen staan in het aanpakken van deze uitdaging. De academische gemeenschap, het maatschappelijke middenveld en de activistische groeperingen die streven naar een betere lucht, hebben bewezen dat ze bereid en in staat zijn om een actieve rol op te nemen in deze kwestie en dat ze de handen in elkaar willen slaan voor een leefbaarder Brussel.

Burgerwetenschap (citizen Science)

In grote lijnen verwijst dit begrip naar inspanningen waarbij professionele wetenschappers samenwerken met 'leken' om wetenschappelijk onderzoek uit te voeren. De volgende groepen zijn actief in en rond Brussel en bieden de burgers mogelijkheden om de luchtvervuiling te gaan meten.

— Les chercheurs d'air

— Influencair

— Luchtpijp

— Air & Citizens Science - informal network of researchers

Overheidsinstellingen

— Belgian Interregional Environment Agency (IRCEL - CELINE). IRCELINE is samengesteld uit medewerkers van de regionale ministeries van Leefmilieu en/of gewestelijke milieuagentschappen en heeft als missie het samenbrengen, analyseren en publiceren van luchtverontreinigingsgegevens voor het hele land. Gedetailleerde gegevens en kaarten worden openbaar gemaakt via de website en de app van IRCELINE.

— Bruxelles Environnement/ Leefmilieu Brussel. Gewestelijk agentschap dat verantwoordelijk is voor milieu- en energievraagstukken, waaronder de luchtkwaliteit. Zij beheren onder meer het Brusselse netwerk voor de monitoring van de luchtverontreiniging en de website waar de gegevens worden verspreid bij het publiek. (www.qualitedelair.brussels).

Droit à la ville
De la marge à l'urbain

Recht op de stad
Van de marge naar het stedelijke

Marion Berzin et | en Louise Deblieck — Brussels Academy

Bruxelles ville monde, ville cosmopolite, capitale de l'Europe, tous ces qualificatifs laissent entrevoir Bruxelles comme l'archétype de l'urbanité. Pourtant, pratiques, usages et représentations apportent aussi à l'espace bruxellois limites et frontières. Dans cet article, Marion Berzin et Louise Deblieck (Brussels Academy) questionnent le droit à la ville en mobilisant les marges pour identifier les processus de fragmentation et de ségrégation à Bruxelles. Celles-ci constituent un levier pour interroger les fondements de l'urbanité bruxelloise et les moyens mis en œuvre pour renforcer le vivre ensemble.

La ville repose sur l'urbanité. Elle est la rencontre de la densité – densité d'habitants, densité matérielle, immatérielle – et de la diversité (Lévy, Lussault, 2003).

Wereldstad, kosmopolitische stad, hoofdstad van Europa, … Al deze begrippen brengen Brussel naar voor als het archetype van de stedelijkheid. Praktijken, gebruiken en voorstellingen leggen echter ook grenzen op aan de Brusselse ruimte. Marion Berzin en Louise Deblieck (Brussels Academy) onderzoeken in dit artikel het recht op de stad. Ze doen beroep op de marges om de fragmentatie- en segmentatieprocessen in Brussel te identificeren. Die vormen een hefboom om te zoeken naar de fundamenten van de Brusselse stedelijkheid en naar de middelen die kunnen ingezet worden om het samenleven te versterken.

De stad steunt op stedelijkheid[1]. Ze is het punt waar dichtheid (bevolkingsdichtheid, materiële densiteit, immateri-



Sans abrisme sur le piétonnier

Daklooosheid in de voetgangerszone

La ville suppose donc une altérité forte pour faire société, et porte avec elle l'utopie d'un microcosme. À l'opposé, les processus de ségrégation et d'éparpillement des populations, que révèlent les marges, participent à la désintégration de la ville comme œuvre collective. Ville et marges : ces deux notions contradictoires permettent-elles de saisir les dynamiques sociales, spatiales et culturelles bruxelloises ?

L'association de la ville et des marges n'est pas inédite. Un certain nombre d'études y sont consacrées. Si le caractère intrinsèque des marges pour la ville demeure incertain, elles sont mobilisées pour comprendre et analyser les contradictions et les aspérités — sans valeurs normatives — portées aux espaces urbains. Évidente et pourtant contradictoire, la réflexion portée sur Bruxelles à travers ses marges n'est pas dénuée d'enjeux autant éthiques qu'épistémologiques.

Dans une approche thématique, le cycle de six conférences, « Le Droit à la ville. De la marge à l'urbain », organisé par Brussels Academy au printemps 2019, est revenu sur ces marges, dans leurs multiples aspects, interrogeant les fondements d'une urbanité bruxelloise et du vivre ensemble à Bruxelles. Au cours de ce cycle, l'attention a été particulièrement portée sur les dimensions socio-spatiales des marges et ce que celles-ci révèlent de l'acceptation et/ou du rejet de multiples pratiques au sein des espaces urbains. Ces analyses invitent à questionner certains enjeux clés auxquels la capitale européenne est confrontée.

Définir les marges

Définir la marge, ou plus précisément, qualifier des pratiques, des espaces, des groupes, comme marginaux soulève un

ele densiteit) en diversiteit samenkomen (Lévy, Lussault, 2003). De stad veronderstelt dus een sterke omgang met verschil om de samenleving te maken en draagt de utopie van een microkosmos in zich. Omgekeerd dragen de segregatie- en versnipperingsprocessen van de verschillende bevolkingsgroepen, die de marges aan het licht brengen, bij tot het uiteenvallen van de stad als collectieve creatie. Kunnen stad en marges, twee begrippen die op gespannen voet staan met elkaar, de sociale, ruimtelijke en culturele dynamiek in Brussel vatten ?

Het bestuderen van de link tussen stad en marges is niet nieuw. Hoewel de intrinsieke eigenschappen van de marges van de stad onduidelijk blijven, wordt er toch beroep op gedaan om de tegenstellingen en spanningen - zonder normatieve waarden - in de stedelijke ruimte te begrijpen. Brussel proberen te begrijpen vanuit zijn marges is enerzijds een logische keuze, maar houdt tegelijkertijd ook een spanningsveld in, en is niet verstoken van ethische en epistemologische uitdagingen.

In een thematische benadering organiseerde Brussels Academy in het voorjaar van 2019 een cyclus van zes lezingen onder de noemer "Le Droit à la ville. De la marge à l'urbain". De marges werden bekeken vanuit hun vele aspecten en er werd getracht om de fundamenten te identificeren van een Brusselse stedelijkheid en van het samenleven in Brussel. Tijdens deze cyclus werd vooral aandacht besteed aan de sociaal-ruimtelijke dimensies van de marges en aan wat zij onthullen over de aanvaarding en/of verwerping van talrijke praktijken binnen de stedelijke ruimte. Deze analyses nodigen uit tot het onderzoeken van bepaalde grote uitdagingen waarmee de Europese hoofdstad wordt geconfronteerd.

1. Stedelijkheid staat voor zowel de werkelijkheid als de mentaliteit van het samenleven met respect voor verschil. Een grote arbeidsdeling valt in de stad samen met een veelheid van levenstijlen. In die zin staat het tegenover "nationaliteit" dat inzet op gemeenschappelijkheid, traditie en identiteit.

1. Les noms cités sont ceux des intervenants lors du cycle de conférences sur Le Droit à la ville. De la marge à l'urbain de la Brussels Academy.
2. Avec le souci de préserver la dignité des personnes à la rue, La Strada garantit qu'aucune personne à la rue ne soit réveillée ou dérangée lors des dénombrements. Avec cette méthode, 30 % du profil des sans-abris reste inconnu.

ensemble de questionnements autant éthiques qu'épistémologiques. « La marginalité est relative », voici une déclaration récurrente au cours de ces débats qui symbolise ces enjeux. Elle interroge la légitimité des chercheurs à étudier des espaces auxquels ils n'appartiendraient pas. En effet, la question de la marginalité reflète des enjeux de normes et de jeux de pouvoir qui s'opèrent à l'intérieur des groupes sociaux, entre groupes sociaux, entre État et citoyen et sur des espaces urbains qui en portent les traces et les stigmates. Elisabetta Rosa (UCL)[1] voit dans l'étude des marges une opportunité, pour le chercheur, de saisir ces processus de marginalisation et de ségrégation au sein des villes.

La notion de marge renvoie, dans l'imaginaire collectif, à ce qui est loin, situé aux confins, aux frontières. Les marges seraient une mise à l'écart spatiale par des dynamiques centrales, portées par des groupes sociaux, pour la plupart en situation d'hégémonie. Ces mises à l'écart caractérisent autant les périphéries urbaines que les limites et les séparations au sein des centres urbains. La marge est une rupture spatiale, brutale ou progressive. Dans sa dimension matérielle, ces ruptures s'appuient sur un ensemble d'aménagements urbains : des réseaux routiers aux mobiliers urbains en passant par une privatisation et surveillance croissantes des espaces publics.

La marge doit être comprise dans une dynamique multi-échelles : au niveau des espaces périphériques, tout comme au cœur des centres urbains qui portent en eux des pratiques et des imaginaires, qui introduisent des limites et des frontières en leur sein. Polysémiques, les marges désignent de multiples réalités spatiales allant de la figure du ghetto à son versant opposé que sont les *gated communities* en passant par les espaces délaissés, les « vides de la ville ».

Associée à ces notions de limites, la marge devient ainsi un objet riche, permettant surtout d'observer les dynamiques, les pratiques de transition entre un dedans et un dehors. C'est un espace des possibles où les dynamiques de transition, voire de transgression, sont alors porteuses d'une forte urbanité.

Bepaling van de marges

De bepaling van de marge, of meer bepaald het bestempelen van praktijken, ruimten, groepen als 'marginaal', roept een aantal ethische en epistemologische vragen op. "Marginaliteit is relatief" is een vaak gehoorde uitspraak tijdens debatten over deze vraagstelling. Ze roept vragen op over de legitimiteit waarmee onderzoekers ruimten bestuderen waarvan ze geen deel uitmaken. Het begrip 'marginaliteit' reflecteert de uitdagingen verbonden aan de normen en machtsverhoudingen die bestaan binnen sociale groepen, tussen sociale groepen, tussen de staat en de burgers en binnen stedelijke ruimten die er de sporen en stigmata van dragen. Elisabetta Rosa (UCL)[2] ziet in de studie van de marges een opportuniteit voor de onderzoekers om een beeld te schetsen van deze marginalisatie- en segregatieprocessen in de steden.

Het begrip 'marge' verwijst in het collectieve gedachtegoed naar iets wat veraf is, aan de grenzen ligt. De marges zouden ruimtelijke breuken zijn, gecreëerd door centrale dynamieken, gedragen door sociale, meestal dominerende groepen. Deze breuken kenmerken zowel de stadsrand als de grenzen en breuklijnen binnen de stadscentra. De marge is een ruimtelijke breuk die plots of geleidelijk aan is ontstaan. In hun materiële dimensie steunen deze breuken op een aantal stadsinrichtingen : van wegennetten tot stadsmeubilair, over privatisering en toenemende bewaking van de openbare ruimte.

De marge moet worden begrepen als een dynamiek op verschillende niveaus : niet enkel op het niveau van de perifere ruimtes, maar ook in het hart van de stadscentra zijn er praktijken en denkbeelden die grenzen en restricties opwerpen. Marges hebben verschillende betekenissen. Ze incarneren verschillende ruimtelijke realiteiten die gaan van 'getto's', over verlaten ruimtes, "de lege plekken in de stad" tot het tegenovergestelde van getto's, de *gated communities*.

Gecombineerd met het begrip 'grens' wordt de marge een rijk object dat vooral toelaat om dynamieken te observeren, de overgang tussen 'binnen' en 'buiten'. Het is een ruimte van mogelijkheden waar de

Bruxelles et ses marges

Dans une approche thématique, il est possible, à partir des logiques de classe, de genre, de pratiques culturelles et d'orientations sexuelles, d'observer trois grands piliers des processus de ségrégation et de mises à l'écart spatiales à Bruxelles.

1. Précarité et pauvreté

La question de la pauvreté occupe une place centrale dans l'étude des marges et ce, d'autant, que la ville est de plus en plus dotée d'une valeur marchande au détriment de la valeur d'usage (Lefebvre, 1968). L'image libérale que véhiculent les grandes villes s'accommode mal des situations de précarité qui, si elles ont toujours existé, voient leur présence dans l'espace public de plus en plus malaisée.

Selon Alain Malherbe (UCL), les politiques publiques naviguent entre refoulements — la marge est perçue comme une nuisance — et tolérances de séjour. Dans ce dernier cas, les obstacles à l'habiter se multiplient. Ces obstacles sont visibles notamment au niveau de l'aménagement de mobiliers urbains, hostiles à une installation prolongée. Martin Wagener (ULB) et Benoit Quittelier (La Strada), rappellent que la moitié des sans-abris de rue, composés pour 60 % d'hommes, 3 % d'enfants et 7 % de femmes[2], occupent les trois gares principales de la Région bruxelloise (jonction Nord-Midi). En 2008, sur l'ensemble des sans-abris, seulement 15 % se situaient à l'extérieur du Pentagone. En 2018, les trois gares principales se sont vidées et les sans-abris quittent le centre-ville, 50 % d'entre eux vivent aujourd'hui à l'extérieur du Pentagone. Ce refoulement de la marge vers la périphérie fait écho à ce qu'Henri Lefebvre revendiquait comme un droit au centre (1968). Il fait partie de l'accommodement du centre-ville aux seuls besoins économiques et commerciaux plutôt qu'à ceux de résidence. En effet, ce droit prend une dimension d'autant plus concrète qu'il se charge d'un droit à l'habiter, défini comme un acte social par lequel les individus et les groupes s'approprient un espace.

La visibilité et la prise en charge des situations de pauvreté et de précarité

overgangs- en transgressiedynamieken een sterke stedelijkheid in zich dragen.

Brussel en haar marges

Binnen een thematische benadering kunnen we, op basis van een logica van klassen, gender, culturele praktijken en seksuele geaardheid, drie grote pijlers onderscheiden van de ruimtelijke segregatieprocessen en breuken in Brussel.

1. Kwetsbaarheid en armoede

Armoede neemt een centrale plaats in, in de studie van de marges. De stad krijgt immers meer en meer een handelswaarde toegedicht, ten koste van de gebruikswaarde (Lefebvre, 1968). Het liberale imago van de grote steden is moeilijk te verzoenen met situaties van kwetsbaarheid. Die hebben altijd bestaan, maar hun aanwezigheid in de openbare ruimte wordt vandaag steeds ongemakkelijker.

Volgens Alain Malherbe (UCL) schipperen de beleidsmaatregelen van de overheid tussen terugdrijven — de marge wordt als hinderlijk ervaren — en tolerantie tegenover hun verblijf in de stad. In dat laatste geval nemen de obstakels tot het bewonen van de ruimte wel toe. Die obstakels zijn meer bepaald zichtbaar in de inrichting van het stadsmeubilair dat een langdurig verblijf ontmoedigt. Volgens Martin Wagener (ULB) en Benoit Quittelier (La Strada) verblijft de helft van de daklozenpopulatie, zijnde 60 % mannen, 3 % kinderen en 7 % vrouwen[3], in één van de drie grootste stations van het Brussels Gewest (Noord-Zuidverbinding). In 2008 verbleef slechts 15 % van alle daklozen buiten de Vijfhoek. In 2018 werden de drie grote stations ontruimd en trokken de daklozen weg uit het stadscentrum. 50 % verblijft vandaag buiten de Vijfhoek. Dit terugdrijven van de marge naar de rand herinnert ons aan wat Henri Lefebvre een 'recht op het centrum' noemde (1968). Het stadscentrum moet vooral tegemoetkomen aan economische en commerciële noden, en minder aan residentiële noden. Dat recht wordt des te concreter als we het verbinden met een 'recht op beleving', de sociale handeling waarmee individuen en groepen zich een ruimte eigen maken.

2. De geciteerde namen zijn die van de sprekers op de lezingenreeks "Le droit à la ville. De la marge à l'urbain", georganiseerd door Brussels Academy.
3. Om de waardigheid van de mensen op straat te vrijwaren, garandeert La Strada dat tijdens de tellingen niemand wordt wakker gemaakt of gestoord. Met deze methode blijft 30 % van het profiel van de daklozen onbekend.

interrogent la place des marges au sein des espaces urbains. Pour ce faire, tant au niveau politique que citoyen, il conviendrait, selon Wagener et Quittelier, de renforcer les espaces publics — soit des espaces accessibles à tous, capables de résumer la diversité des populations et des fonctions d'une société urbaine dans son ensemble. Aujourd'hui, les processus de surveillance, de sécurisation, de privatisation et de ségrégation tendent à nier le caractère public des espaces urbains. Le non-usage de ces espaces se renforce au profit des fonctions de passage et de transit. Marie-Sophie Devresse (UCL) rappelle que, dans le monde occidental, les mécanismes de surveillance se sont généralisés et banalisés. La gouvernance du risque dans les sociétés libérales a fait basculer le monde vers une vision fondée sur la sécurité. La dimension globale des évènements terroristes des dernières décennies et l'émotion mondiale qui les a entourés banalisent l'état d'exception et la surveillance. Associées à ces deux réalités, les technologies de l'information et de la communication permettent un déploiement exponentiel des mesures de surveillance au sein des villes européennes.

2. Sexualités, ethnicité et classe

Homosexuel(le)s, transgenres, étrangers, femmes, migrants… Ces catégories de groupes sont très souvent abordées sous l'angle des discriminations dont elles peuvent faire l'objet et qui dessinent au sein des espaces urbains, en guise d'exclusion ou de protection, de nouvelles frontières et de nouvelles communautés. Dans une recherche menée sur la place Fontainas à Bruxelles, Alexandre Donnen (ULB) aborde la dimension spatiale des situations de discrimination et de minorité.

Cette place est appréhendée sous le prisme de la frontière sociale, ethnique et de genre. La place Fontainas, située entre le quartier gay (rue du Marché au Charbon) et le quartier populaire Anneessens (boulevard Maurice Lemmonier), unit autant qu'elle divise.

De cette étude, il ressort que la rue du Marché au Charbon est un espace fortement masculinisé, un espace communautaire gay. Il s'agit d'un espace sûr, dans lequel les usagers peuvent déployer

De zichtbaarheid en de behandeling van situaties van armoede en kwetsbaarheid roepen vragen op over de plaats van de marges in de stedelijke ruimten. Volgens Wagener en Quittelier zouden overheid en burgers er goed aan doen om de stedelijke ruimten te versterken, d.w.z. ruimten te creëren die voor iedereen toegankelijk zijn, die plaats bieden aan alle vormen van diversiteit en aan de functies van een stedelijke samenleving in haar geheel. De bewakings-, beveiligings-, privatiserings- en segregatieprocessen zouden ons bijna doen vergeten dat de stedelijke ruimten een openbaar karakter hebben. Deze ruimten worden steeds minder gebruikt, ten voordele van doorgangs- en transitfuncties. Volgens Marie-Sophie Devresse (UCL) zijn de bewakingsmechanismen in de westerse wereld veralgemeend en gebanaliseerd. Risicobeheersing in de liberale samenleving heeft de wereld doen overhellen naar een visie gestoeld op veiligheid. De globale dimensie van de terroristische aanslagen van de laatste decennia en de emoties die daar wereldwijd mee gepaard gingen, banaliseren het uitzonderlijke karakter en de bewaking. Samen met deze twee realiteiten, maken de informatie- en communicatietechnologieën een exponentiële groei van bewakingsmaatregelen in de Europese steden mogelijk.

2. Geaardheid, etniciteit en sociale klasse

Homo's, transgenders, buitenlanders, vrouwen, migranten… Al deze categorieën van mensen worden heel vaak benaderd vanuit het oogpunt van de discriminatie waarmee ze worden geconfronteerd. Deze vormen van discriminatie in de stedelijke ruimte die uitsluiten of beschermen, leiden tot nieuwe grenzen en gemeenschappen. In een onderzoek over het Brusselse Fontainasplein benadert Alexandre Donnen (ULB) de ruimtelijke dimensie van discriminatie- en minderheidssituaties.

Het plein wordt beschouwd in het licht van sociale, etnische en gendergrenzen. Het Fontainasplein, gelegen tussen de 'homo-wijk' (Kolenmarkt) en de volkse Anneessenswijk (Maurice Lemonnierlaan), verbindt evenzeer als het verdeelt.

des pratiques, des comportements qui ne sont pas dominés par des normes hétérosexuelles. Une fois la place Fontainas franchie, l'exposition non hétéronormative devient une contrainte. Se faisant, les pratiques et les comportements s'adaptent, les gestes affectifs se raréfient, la drague homosexuelle est limitée. Il existe toutefois une continuité masculine au sein de ces espaces. L'invisibilisation des femmes se déploie différemment au sein de la rue du Marché au Charbon vers le boulevard Maurice Lemonnier : la première rue à travers la projection sexualisée d'un espace associé à la sociabilisation gay masculine, la deuxième à travers des occupations spatiales genrées. Les tensions existantes, au sein de la place Fontainas, s'inscrivent à la fois dans un différentiel de sexualité, de classe et d'ethnicité.

3. Pratiques culturelles et artistiques marginales : des arts urbains ?

Hip-Hop, slam, graffiti, stand up… autant de pratiques artistiques fortement associées à l'urbanité et à la notion de quartier. Dans une séance consacrée aux arts marginaux, Fatima Zibouh (ULg) et Simon Raket (Lezarts Urbains) dressent un panorama riche de la scène artistique et culturelle *underground* à Bruxelles. De cette scène, il persiste une triple tension entre marginalisation, normalisation et institutionnalisation. À cet effet, Zibouh et Raket rappellent que la dimension marginale des arts bruxellois doit être envisagée comme une projection et une catégorisation par des groupes dominants, pour lesquels l'art n'existerait que dans une forme institutionnalisée et donc reconnue par leurs pairs. De même, la tension entre marginalité et institutionnalisation est perceptible dans les processus de reconnaissance de certains groupes de hip-hop, d'artistes stand-up, slam, par les grandes maisons culturelles bruxelloises, telles que Bozar. Cette production est souvent rendue possible grâce à un soutien politique qui financera le coût de la location de la salle.

La question des lieux de production occupe une place centrale dans l'étude des arts marginaux à Bruxelles. Une géographie de ces lieux met en évidence la prédominance des salles privées dans

Uit deze studie blijkt dat de Kolenmarkt een ruimte is met een overwegend mannelijke aanwezigheid, een ruimte voor de homogemeenschap. Een veilige ruimte waar de gebruikers praktijken kunnen ontwikkelen, gedragingen kunnen stellen die niet gedomineerd worden door hetero-normen. Zodra men het Fontainasplein is overgestoken, wordt homoseksueel vertoon een belemmering. De praktijken en gedragingen worden hieraan aangepast : er wordt minder geflirt of affectie getoond tussen homoseksuelen. Toch bestaat ook hier een mannelijke continuïteit. De onzichtbaarheid van vrouwen heeft op de Kolenmarkt wel een andere reden dan richting Maurice Lemonnierlaan : de Kolenmarkt wordt gekenmerkt door een geseksualiseerde projectie, nl. dat dit een ruimte is waar homoseksuele mannen socialiseren, terwijl de Maurice Lemonnierlaan getypeerd wordt door genderspecifieke ruimtelijke bezigheden. De bestaande spanningen op het Fontainasplein zijn gebaseerd op verschillen in geaardheid, sociale klasse en etniciteit.

3. Marginale culturele en artistieke praktijken : stadskunsten ?

Hiphop, slam, graffiti, stand up… Het zijn allemaal artistieke praktijken die sterk worden geassocieerd met stedelijkheid en het begrip 'wijk'. In een sessie over marginale kunsten, schetsen Fatima Zibouh (ULg) en Simon Raket (Lezarts Urbains) een rijk panorama van de artistieke en culturele underground scene in Brussel. Deze scène wordt gekenmerkt door een drievoudige spanning tussen marginalisatie, normalisatie en institutionalisering. Volgens Zibouh en Raket moeten we de marginale dimensie van de Brusselse kunsten zien als een projectie en een categorisatie door dominante groepen voor wie kunst enkel zou bestaan in een geïnstitutionaliseerde vorm die wordt erkend door hun 'peers'. De spanning tussen marginaliteit en institutionalisering is ook merkbaar in de processen waarbij bepaalde hiphopgroepen, stand-up artiesten, slam-dichters worden erkend door de grote culturele huizen van Brussel, bijvoorbeeld Bozar. Een dergelijke productie wordt vaak mogelijk gemaakt dankzij

la production de ces arts, notamment en raison des coûts moindres de location. Espaces refuges, espaces sûrs, ghettos, lieux de créations alternatifs… sont autant de réalités spatiales qui comportent la diversité des pratiques, des usages et des représentations, sociaux, sexuels, culturels à Bruxelles. Leurs coexistences et les transgressions possibles interrogent la capacité des individus et des groupes à faire société et à porter la ville comme projet collectif.

Vivre ensemble à Bruxelles

Quelles sont donc les conditions pour assurer l'appropriation de la ville par toutes et tous ou pour paraphraser Lefebvre : comment assurer un droit à la ville ? Trois grandes tendances se dégagent : laisser une place à la diversité, produire des espaces publics et assurer une participation citoyenne. Christine Schaut (USL-B), Elisabetta Rosa (UCL), Alain Malherbe (UCL) et Eric Corijn (VUB) plaident pour une plus grande place laissée à la diversité — sociale, culturelle et sexuelle — au sein des espaces urbains. Celle-ci ne devrait plus être encombrée de limites et de frontières et se défaire des logiques communautaires, culturelles et sociales. Plus précisément, les processus de ségrégation, de relégation et de mises à l'écart sociales et spatiales révélés par les marges, questionnent l'existence d'une ville produite exclusivement dans un double rapport dialectique centre/marges — d'un point de vue spatial — et norme/marges — d'un point de vue social.

Les intervenant(e)s invitent donc à considérer la marge comme partie intégrante du monde urbain. Constat fait, donner une plus grande place à la diversité ne résout pas la question de la coexistence des différentes pratiques au sein de l'espace urbain.

La production d'espace(s) public(s) demeure une piste à explorer davantage selon Eric Corijn. Ces espaces peuvent favoriser les rencontres et les projets communs. Pour ce faire, il est nécessaire de décommunautariser l'individu et de le rendre capable de construire des rapports sociaux dans l'espace. L'individu doit être en mesure de comprendre l'altérité, être disponible et attentif aux autres.

politieke ondersteuning die de kost van de zaal financiert.

De kwestie van de productieplaatsen neemt in de studie van de marginale kunsten in Brussel een centrale plaats in. Als we deze plaatsen in kaart brengen, zien we dat vooral de privézalen domineren, onder meer omdat hun huurprijs lager ligt. Toevluchtsoorden, veilige ruimten, getto's, alternatieve creatieplaatsen… Al deze ruimtelijke realiteiten typeren de diversiteit van de sociale, seksuele en culturele praktijken, gebruiken en voorstellingen in Brussel. Het feit dat ze naast elkaar bestaan en er transgressies mogelijk zijn, doet ons stilstaan bij het vermogen van individuen en groepen om de samenleving te maken en de stad te dragen als een collectief project.

Samenleven in Brussel

Aan welke voorwaarden moet worden voldaan opdat iedereen zich de stad kan eigen maken of, om Lefebvre te parafraseren : hoe garanderen we het recht op de stad ? Er tekenen zich drie grote tendensen af : plaats laten voor diversiteit, openbare ruimten produceren en burgerparticipatie garanderen. Christine Schaut (USL-B), Elisabetta Rosa (UCL), Alain Malherbe (UCL) en Eric Corijn (VUB) pleiten voor meer ruimte voor - sociale, culturele en seksuele - diversiteit in de stedelijke ruimten. Die moeten zich ontdoen van allerhande grenzen en van culturele en sociale communautaire logica's. De sociale en ruimtelijke segregatie-, degradatie- en breukprocessen die de marges aan het licht brengen, doen vragen rijzen over het bestaan van een stad die uitsluitend wordt geproduceerd in een dubbele dialectische verhouding centrum/marges — vanuit ruimtelijk oogpunt — of norm/marges — vanuit sociaal oogpunt.

Deze deelnemers aan de discussie roepen dus op om de marge te beschouwen als een wezenlijk deel van de stedelijke omgeving. Dat gezegd zijnde doet meer ruimte voor diversiteit niets af aan het feit dat binnen de stedelijke ruimten verschillende praktijken naast elkaar bestaan.

De productie van openbare ruimte(n) blijft een piste die we volgens Eric Corijn verder moeten exploreren. Deze ruimten

Toutefois, la question des moyens mis en œuvre pour comprendre et se saisir de cette altérité demeure en suspens. Celle-ci ne fait pas l'objet d'un consensus au sein de la communauté de chercheurs. Faut-il renforcer la participation citoyenne, réaliser des écoles urbaines en capacité d'éduquer l'individu à cette diversité ?

En conclusion, la lecture de Bruxelles par ses marges permet de saisir des processus de ségrégation et de relégation socio-spatiales peu connues. Celle-ci influence notamment les priorités des centres urbains. Bruxelles demeure marquée par des contrastes importants, où les logiques d'entre-soi, de communautarisation et de privatisation de l'espace, notamment par le renforcement des politiques de surveillance, portent un coup à l'urbanité. Pour autant, observer ces marges favorise le foisonnement de projets qui mettent au cœur de la réflexion l'espace public et la participation citoyenne, en somme un droit à la ville par tous et pour tous.

kunnen ontmoetingen en gezamenlijk gedragen projecten bevorderen. Daarvoor moet het individu zijn lidmaatschap van een bepaalde gemeenschap overstijgen en in staat worden gesteld om sociale relaties uit te bouwen in de ruimte. Het individu moet de verschillen kunnen begrijpen, zich bereidwillig opstellen en luisteren naar de anderen. Welke middelen moeten worden ingezet om deze verschillen te kunnen begrijpen en vatten, is echter niet duidelijk. Onderzoekers hebben hier nog geen consensus over bereikt. Moeten we burgerparticipatie versterken, of stedelijke scholen bouwen die het individu kunnen 'opleiden' tot deze diversiteit ?

Een benadering van Brussel via zijn marges geeft ons inzicht in de minder bekende sociaal-ruimtelijke segregatieprocessen. We kennen de sociale geografie van de stad die haar opdeelt in verschillende sociaal-economische en culturele zones, maar we weten minder over de sociale en culturele zonering van de gedeelde ruimtes. Deze processen beïnvloeden in het bijzonder de prioriteiten van de stadscentra. Brussel blijft gekenmerkt door grote contrasten waarin een logica van 'onder gelijkgezinden', van communautarisering en privatisering van de ruimte - in het bijzonder door de versterking van het bewakingsbeleid - de stedelijkheid zware slagen toebrengt. De observatie van die marges bevordert het ontstaan van projecten waarin de openbare ruimte en burgerparticipatie, of het recht op de stad door en voor iedereen, centraal staan.

Bibliographie
Bibliografie

— Donnen, A. (2019). La place Fontainas comme espace frontière. La production de la ville au regard de la sexualité, du genre, de l'ethnicité et de la classe sociale. *Brussels Studies* [En ligne], n° 139, mis en ligne le 07 octobre 2019, consulté le 04 février 2020 doi.org/10.4000/brussels.3738

— Levy, J. et Lussault, M. (2003). *Dictionnaire de géographie et de l'espace des sociétés*. Paris : Belin.

— Lefebvre, H. (1968). *Le Droit à la ville*. Paris : Édition Anthropos.

— Quittelier, B. et Horvat, N. (2019). Personnes sans-abri et mal logées en Région Bruxelles-Capitale. *Brussels Studies* [En ligne], Fact Sheets, n° 140, mis en ligne le 04 novembre 2019, consulté le 19 mars 2020. URL : journals.openedition.org/brussels/3944

— Malherbe, A., Moriau, J., Rosa, É., et Wagener, M. (2019). Homelessness in Brussels – Limits of Multi-Level Governance in the Application of the Principle of Spatial Justice. *Justice spatiale - Spatial Justice*, 13.

Du piétonnier au projet urbain complexe

Van voetgangerszone tot complex stadsproject

1.3

La première phase d'analyse, menée par le BSI-BCO entre 2016 et 2018, a montré clairement que la prise en charge de l'ensemble des défis auxquels étaient confrontés le piétonnier et le centre-ville nécessitait une prise en compte de la complexité des dynamiques à l'œuvre dans un espace qui dépasse les limites historiques du Pentagone. Les enjeux de mobilité, de pollution de l'air et d'écologie, d'habitat et d'activités économiques ne peuvent se contenter ni d'une approche localiste ni d'une spécialisation thématique. Ils nécessitent une articulation entre les échelles du territoire qui va du détail de l'espace public à l'ensemble de l'aire métropolitaine bruxelloise, ainsi qu'une articulation systémique entre les différents thèmes et les différents acteurs du territoire.

« Un piétonnier ça se fait avec les commerçants qui y sont déjà, ça ne peut pas se faire seulement avec les grandes chaines internationales.
» Bernard, commerçant du piétonnier

Il s'agit là d'une des conditions de la réussite du projet urbain souhaité et de la transition durable du centre-ville de Bruxelles. Or, les processus de projet et de planification habituels, ainsi que la spécificité du millefeuille institutionnel bruxellois, ne jouent pas en faveur d'un projet urbain complexe. Ce dernier nécessite :

« Il faut vraiment participer avec les gens, il ne faut pas demander : est-ce qu'on va mettre votre rue en rue piétonne, parce que là, la plupart vont dire nous on veut pas. Non, il faut participer dès que c'est mis en marche, là il faut participer avec les gens pour dire, nous on travaille pour votre zone, c'est votre zone, votre rue, votre maison, on veut augmenter votre qualité de vie.
» Serge, policier du CVM

— une approche transversale des problématiques et des phénomènes à l'œuvre ;
— un dépassement des limites institutionnelles et administratives, notamment communales ;
— la mise en place de processus multi-acteurs rassemblant pouvoirs publics, acteurs privés et société civile ;
— un renforcement des dispositifs de participation et leur implication, le plus en

De eerste analyses van het BSI-BCO (2016-2018) brachten de uitdagingen van de voetgangerszone en het stadscentrum in kaart. Ze hebben aangetoond dat oplossingen rekening moeten houden met complexe dynamieken die de historische grenzen van de Vijfhoek overschrijden. De kwesties van mobiliteit, luchtvervuiling en ecologie, huisvesting en economische activiteiten kunnen noch door een zuiver lokaal gerichte aanpak, noch door thematische specialisatie worden aangepakt. Ze vereisen een articulatie tussen de verschillende niveaus van het grondgebied, van het detail binnen de openbare ruimte tot het geheel van het Brusselse metropolitane zone, alsook een systemische articulatie tussen de verschillende thema's en de verschillende actoren op het grondgebied.

« Een voetgangerszone wordt gemaakt met de handelaren die er al zijn, dat kan niet enkel worden gerealiseerd met de grote internationale ketens.
» Bernard, handelaar in de voetgangerszone

Dit is een van de voorwaarden om het gewenste stadsproject en de duurzame transitie van het stadscentrum van Brussel te laten slagen. De gebruikelijke project- en planningsprocessen en het specifieke karakter van de Brusselse institutionele gelaagdheid, werken echter niet in het voordeel van een complex stadsproject. Dit laatste vereist namelijk :

« Je moet echt met de mensen meedoen, je moet niet vragen : gaan we je straat omvormen tot voetgangersstraat, want dan zullen de meeste mensen zeggen we willen dat niet. Nee, je moet meedoen zodra het in gang is gezet, dan moet je meedoen met de mensen om te zeggen, wij werken voor jouw omgeving, het is jouw omgeving, jouw straat, jouw huis, wij willen jouw kwaliteit van leven verhogen.
» Serge, politieagent in het MSC

— een transversale benadering van de problemen en fenomenen die zich voordoen ;
— het overwinnen van institutionele en administratieve grenzen, met name op gemeentelijk niveau ;
— het opzetten van multi-actor processen waarbij overheden, particuliere actoren

amont possible, dans la programmation et la conception des projets ;
— une expérimentation des dispositifs innovants et leur évaluation ;
— enfin, de procéder de manière incrémentale, c'est-à-dire par ajustements et ajouts progressifs à chaque étape du processus.

Les deux premières années du BSI-BCO ont également permis d'identifier les limites de son propre travail, c'est-à-dire d'un processus de production de connaissances qui se ferait exclusi-

en maatschappelijk middenveld worden samengebracht ;
— een versterking van de participatiemechanismen en hun toepassing - zo vroeg mogelijk in het proces - bij de programmering en het ontwerp van de projecten ;
— het experimenteren met innovatieve mechanismen en hun evaluatie ;
— tenslotte, het stapsgewijs te werk gaan, d.w.z. door middel van geleidelijke aanpassingen en toevoegingen, in elke fase van het proces.



Complexité de la gestion de l'impact économique des chantiers

Complexiteit van het beheer van de economische impact van de bouwwerven



Complexité de la gestion de la temporalité des chantiers

Complexiteit van het tijdsbeheer van de bouwwerven

vement à travers l'observation et l'objectivation par les données. En effet, cette première phase n'a pas permis de décloisonner les imaginaires ni de mettre suffisamment en marche des politiques publiques allant dans le sens de la transition durable du centre-ville. Le besoin d'expérimenter de nouvelles méthodes de travail et de nouveaux dispositifs de recherche-action et de projet s'est donc avéré nécessaire.

Ainsi, tout en continuant l'observation et l'objectivation des données, le BCO a mis en place dès 2018 un processus qui

De eerste twee jaar van het BSI-BCO hebben het ook mogelijk gemaakt om de grenzen van het eigen werk vast te stellen, d.w.z. van een kennisproductieproces dat uitsluitend gebaseerd is op observatie en objectivering op basis van gegevens. Deze eerste fase maakte het immers niet mogelijk om de heersende denkbeelden open te breken of om in voldoende mate een overheidsbeleid op gang te brengen dat evolueert in de richting van een duurzame transitie van het stadscentrum. De noodzaak om te experimenteren met nieuwe werkmethoden en nieuwe vormen



Complexité de la gestion quotidienne et de l'entretien

Complexiteit van het dagelijks beheer en het onderhoud



Complexité de la maitrise de l'impact des projets et de leurs nuisances

Complexiteit van het beheer van de impact van projecten en hun overlast

articule recherche, projet et action (voir schéma). Ses objectifs sont :

— l'exploration de nouvelles échelles de projet et leur articulation ;
— l'expérimentation de nouvelles méthodes de travail, tant dans le monde de la recherche que dans celui de la pratique urbaine et urbanistique ;
— la mise en place de nouveaux dispositifs d'apprentissage et de production de savoirs, dont la finalité est l'action.

Grâce à ce nouveau processus, longuement décrit dans le livre scientifique et résumé dans les parties 2 et 3 du présent

van actie-onderzoek en projectvoering, bleek dan ook noodzakelijk.

Zo heeft het BCO, terwijl het observeren en objectiveren via gegevens bleef doorlopen, vanaf 2018 een proces opgezet dat onderzoek, project en actie combineert (zie schema). De doelstellingen hiervan zijn :

— de verkenning van nieuwe projectniveaus en hun onderlinge verhouding ;
— het experimenteren met nieuwe werkmethoden, zowel binnen de onderzoekswereld als binnen de wereld van de stedelijke en stedenbouwkundige praktijk ;

Complexité de l'équilibre entre attractivité commerciale et commerce de proximité

Complexiteit van het evenwicht tussen commerciële aantrekkelijkheid en lokale handel



Complexité de la mobilisation et de la médiation multi-acteurs

Complexiteit van het mobiliseren en bemiddelen tussen verschillende actoren





Complexité de la définition des politiques foncières

Complexiteit van het grondbeleid



Complexité de l'équilibre entre internationalisation, qualité de vie et droit à la ville

Complexiteit van het evenwicht tussen internationalisering, levenskwaliteit en het recht op de stad

ouvrage, l'ambition est d'identifier les conditions de ce projet urbain complexe et de la mise en place de dynamiques de transition l'accompagnant.

Premièrement, par la définition d'une vision pour le centre-ville, à partir de l'objectivation des données réalisées dans la première phase.

— de implementatie van nieuwe vormen van leren en kennisproductie waarvan het uiteindelijke doel is actie te ondernemen.

Dankzij dit nieuwe proces, uitvoerig beschreven in het wetenschappelijke boek en samengevat in delen 2 en 3 van dit boek, is het de ambitie om de voorwaarden van dit

Deuxièmement, par la mise en débat de cette vision avec un large éventail d'acteurs, afin de l'éprouver et de l'affiner, pour en dégager une vision commune.

Troisièmement, par l'élaboration de processus de co-design participatifs sur certains des territoires de projet.

Quatrièmement, par l'expérimentation, par l'action des dispositifs spatiaux ou organisationnels sous la forme de projets-pilotes.

Cinquièmement, par l'évaluation de ces tests, pour en définir leur éventuelle « réplicabilité » et guider l'action urbaine publique.

Dans l'ensemble de ce processus, le BCO se positionne comme un acteur tiers, indépendant des jeux de pouvoir et des intérêts des différents acteurs. Il espère ainsi agir comme médiateur dont le rôle est de mettre en place un processus d'intelligence collective qui permet de rassembler l'ensemble des initiatives positives et de les synthétiser autour d'une vision commune pour le centre-ville de Bruxelles.

«
Mais donc, il y a des règles qui doivent s'installer. Alors, il faudra trouver un équilibre entre se divertir et habiter, et avoir un comportement correct. Enfin correct, entre guillemets parce que, qu'est ce qui est correct pour toi, et pour moi, ce n'est peut-être pas la même chose. Un piétonnier n'est pas seulement un problème ou un changement infrastructurel, c'est aussi un changement social. Et ce changement social, comme l'infrastructurel, d'ailleurs, il faut le gérer. Il faut avoir une politique, une vision, sur quel type de vie on veut admettre dans une ville, dans un piétonnier.
» Pat, dont l'appartement donne sur le piétonnier

complexe stadsproject en van de implementatie van de bijbehorende transitiedynamiek, te bepalen.

Ten eerste, door het definiëren van een visie voor het stadscentrum, gebaseerd op de objectivering van de gegevens die in de eerste fase werden bekomen.

Ten tweede, door deze visie te bespreken met een breed scala aan actoren, om ze te testen en te verfijnen, om zo tot een gemeenschappelijke visie te komen.

Ten derde, door de ontwikkeling van participatieve co-designprocessen rond bepaalde projectzones.

Ten vierde door te experimenteren met ruimtelijke of organisatorische arrangementen in de vorm van proefprojecten.

Ten vijfde, door deze tests te evalueren om hun « repliceerbaarheid » na te gaan zodat ze de publieke, stedelijke actie kunnen leiden.

Gedurende dit hele proces positioneert het BCO zich als een derde partij, onafhankelijk van de machtsspelletjes en de belangen van de verschillende actoren. Het hoopt zo op te kunnen treden als een bemiddelaar die een proces van collectieve intelligentie op gang brengt dat het mogelijk maakt om alle positieve initiatieven samen te brengen en te synthetiseren rond een gemeenschappelijke visie voor het stadscentrum van Brussel.

«
Maar er zijn dus regels die zich moeten innestelen. Dan moet je een evenwicht vinden tussen plezier maken en wonen, en zorgen dat mensen zich goed gedragen. Allez goed, tussen aanhalingstekens, want wat voor jou en voor mij goed is, is misschien niet hetzelfde. Een voetgangerszone is niet enkel een probleem of een infrastructurele verandering, het is ook een sociale verandering. En deze sociale verandering, net als de infrastructurele trouwens, moet in goede banen worden geleid. Je moet een beleid hebben, een visie op wat voor leven je wil toelaten in een stad, in een voetgangerszone.
» Pat, wiens appartement uitgeeft op de voetgangerszone

Tester la pertinence des projets
De relevantie beoordelen van projecten
Mettre en situation
In context plaatsen
Tester des solutions | Expérimentation
Oplossingen testen | Experimenteren
Évaluer et optimiser
Evalueren en verbeteren

Action
■ Actie

Vérifier les hypothèses
Hypotheses testen
Confronter la connaissance au terrain
De kennis testen op het terrein
Faire émerger de nouvelles questions
Ruimte creëren voor nieuwe vragen
Produire de la connaissance pratique
Praktische kennis produceren

Projet
■ Project

Recherche
■ Onderzoek

Produire des connaissances
Kennis produceren
Identifier les enjeux et défis
De uitdagingen identificeren
Définir des objectifs à long terme
Doelen bepalen op lange termijn
Émettre des hypothèses pour la transition
Hypotheses formuleren over de transitie
Établir la synthèse des processus de projet et d'action
Samenvatten van de ontwerp- en actieprocessen
Définir la programmation de projet et les cahiers des charges
De planning en lastenboeken van het project bepalen

Les interrelations entre les objectifs de la recherche, du projet et de l'action

De samenhang tussen de doelstellingen van het onderzoek, het project en de actie

Acteurs privés
■ Private actoren

Commerçants
Handelaren
Entreprises
Bedrijven
...

PRDD GPDO
GoodFood
GoodMove

Région
■ Gewest

perspective.brussels
Service école — Dienst scholen
Connaissance territoriale — Territoriale kennis
Service sports — Dienst sport
IBSA BISA
Brussels Bouwmeester | BMA
Bruxelles Environnement — Leefmilieu Brussel
Bruxelles Mobilité — Brussel Mobiliteit
STIB MIVB
Hub.brussels
...

Communautés
■ Gemeenschappen

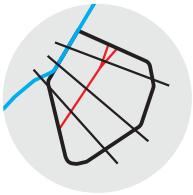
Vlaamse Gemeenschapscommisie
COCOF
Franse Gemeenschapscommissie

Autres communes
■ Andere gemeentes

Ixelles Elsene
Saint-Gilles — Sint-Gillis
Molenbeek
Anderlecht
Schaerbeek — Schaarbeek
Saint-Josse — Sint-Joost

BSI-BCO

Acteur médiateur
Bemiddelende actor



Ville de Bruxelles
■ Stad Brussel

Premier partenaire du BSI-BCO
Eerste partner van het BSI-BCO

Brussels Studies Institute

VUB | ULB | USL-B | KU Leuven | UCLouvain

Partenaires non académiques du BSI-BCO
■ Niet-academische partners van het BSI-BCO

Architecture Workroom Brussels
BRAL
Brussels Academy
Atelier Groot Eiland

Société civile
■ Maatschappelijk middenveld

Filter Café Filtré
Bye Bye Kleine Ring
Brusselair
ARAU
Platform Pentagone
Inter-Environnement
Fonds Europese Wijk
Up4north
PlatformNorth
...

Administration communale
■ Gemeentelijke administratie

Urbanisme
Stedenbouw
Mobilité et travaux publics
Mobiliteit en openbare werken
Participation citoyenne
Burgerparticipatie
Rénovation urbaine
Stadsrenovatie
Espaces verts
Groene ruimtes
Instruction publique
Openbaar onderwijs
Patrimoine public
Openbaar Patrimonium
Tourisme et culture
Toerisme en cultuur
...

Le BSI-BCO en tant qu'acteur médiateur

Het BSI-BCO als bemiddelende actor

Débat organisé en 2017 par Brussels Academy : Où en est le piétonnier ?

Debat georganiseerd in 2017 door Brussels Academy : Hoe staat het met de voetgangerszone ?



Pour en savoir plus sur les constats

Entre 2016 et 2018,
le BSI-BCO a produit :

Un article scientifique
publié dans Bruxelles Studies :
Du « Grand piétonnier » au projet urbain, par Michel Hubert, Eric Corijn, Julie Neuwels, Margaux Hardy, Sofie Vermeulen et Joost Vaesen.
doi.org/10.4000/brussels.1551

Un rapport et une synthèse
de ce rapport, sous la forme de recommandations, adressés à la ville de Bruxelles afin d'améliorer le projet du piétonnier. Il reprend 4 grands défis, 10 actions et 40 recommandations pour poursuivre le projet.
bco.bsi-brussels.be/4-10-40

Un Portfolio #1 qui regroupe 13 articles, avec des approches multidisciplinaires, qui propose de cadrer le débat et d'objectiver les observations sur le centre-ville et sur le piétonnier.
bco.bsi-brussels.be/portfolio-1

Als je meer wil weten over de vaststellingen

Tussen 2016 en 2018 heeft het BSI-BCO de volgende werken gerealiseerd :

Een wetenschappelijk artikel gepubliceerd in Brussels Studies: *Van "grote voetgangerszone" tot stadsproject*, door Michel Hubert, Eric Corijn, Julie Neuwels, Margaux Hardy, Sofie Vermeulen en Joost Vaesen.
doi.org/10.4000/brussels.1551

Een rapport en een synthese van dit rapport in de vorm van aanbevelingen gericht aan de Stad Brussel, met het oog op het verbeteren van het project voor de voetgangerszone. Het vermeldt 4 grote uitdagingen, 10 acties en 40 aanbevelingen om het project voort te zetten.
bco.bsi-brussels.be/4-10-40

Een Portfolio #1 die 13 artikelen samenbrengt met een multidisciplinaire aanpak, die voorstelt om het debat beter te kaderen en de observaties over het stadscentrum en de voetgangerszone te objectiveren.
bco.bsi-brussels.be/portfolio-1


Villa
Romana
RESTAURANT
LA PETITE
CASCADE

Vision Visie



Le centre-ville métropolitain au-delà du Pentagone

Het metropolitane stadscentrum voorbij de Vijfhoek

2.1

La capacité d'un centre urbain à jouer un rôle moteur et fédérateur des dynamiques urbaines est le produit d'une série de conditions spécifiques (Wayens et al., 2020 ; Vanin et al., 2020). Premièrement, un centre urbain se caractérise par une grande diversité, densité et simultanéité de fonctions, de pratiques et d'usagers. Deuxièmement, cette intensité urbaine est rendue possible grâce à une haute connectivité aux réseaux de mobilité permettant une accessibilité optimale aux différentes échelles et pour différents types d'usagers. Selon le sociologue Henri Lefebvre, cette accessibilité au centre urbain constitue une composante essentielle du « droit à la ville » (Rosa et al., 2020). Troisièmement, les synergies entre les différentes dynamiques sont soutenues grâce à un réseau d'espaces publics favorisant les rencontres entre les personnes. Enfin, un centre urbain rassemble une haute densité d'espaces symboliques. Ceci comprend autant les ensembles patrimoniaux historiques que les espaces où se jouent les défis de la ville contemporaine.

Partant de cette définition, il apparaît que l'emprise spatiale du centre de la métropole bruxelloise dépasse aujourd'hui les limites du Pentagone historique. Cela pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, cet héritage historique n'est plus le réceptacle exclusif des caractéristiques contemporaines d'un centre urbain. L'hyper accessibilité en transport public, l'hyper mixité des fonctions et activités, l'hyper diversité en termes de population qui y vit et le fréquente et l'hyper intensité des espaces publics et de la vie dépassent en effet les limites du Pentagone. Pourtant, la Petite Ceinture, ainsi que le canal continuent à constituer des ruptures spatiales entre le Pentagone et d'autres

« **Parce que je ne pense pas qu'un espace public il gagne si on resserre les tranches d'âge au point que, finalement, il n'y ait plus que des trentenaires, en pleine de santé, valides et compagnie.**
» **Christiane, habitante de la périphérie**

Het vermogen van een stadscentrum om een drijvende en federerende kracht te zijn achter de stedelijke dynamiek is de optelsom van een reeks specifieke voorwaarden (Wayens et al, 2020 ; Vanin et al., 2020). Ten eerste kenmerkt een stadscentrum zich door een grote diversiteit, dichtheid en samenloop van functies, praktijken en gebruikers. Ten tweede wordt deze stedelijke intensiteit mogelijk gemaakt door een sterke aansluiting op de mobiliteitsnetwerken die een optimale toegankelijkheid bieden van de verschillende geografische schalen en voor de verschillende soorten gebruikers. Volgens socioloog Henri Lefebvre is deze toegankelijkheid van het stadscentrum een essentiële component van het "recht op de stad" (Rosa et al., 2020). Ten derde wordt de synergie van de verschillende dynamische krachten ondersteund door een netwerk van openbare ruimtes die de ontmoeting tussen mensen bevordert. Ten slotte kent een stadscentrum een hoge dichtheid aan symbolische ruimtes. Dit geldt zowel voor het volledige historische erfgoed als voor de ruimtes waar de uitdagingen van de hedendaagse stad zich afspelen.

Gelet op deze definitie lijkt het gebied van het centrum van de Brusselse metropool vandaag de grenzen van de historische Vijfhoek te overschrijden. En wel om meerdere redenen.

Allereerst vormt dit historische erfgoed niet meer de exclusieve thuishaven van de hedendaagse eigenschappen van een stadscentrum. De hyperbereikbaarheid met het openbaar vervoer, de hypermix van functies en activiteiten, de hyperdiversiteit van de bevolking die er woont en de zone bezoekt en de hyperintensiteit van de openbare ruimtes en het leven overschrijden namelijk de grenzen van de Vijfhoek. Toch blijven de Kleine Ring en het kanaal ruim-

« **Want ik denk niet dat een openbare ruimte er mee wint als je de leeftijdsgrenzen verengt, zodat er uiteindelijk alleen nog maar gezonde, valide dertigers overblijven en hun gezelschap.**
» **Christiane, bewoonster van de rand**





Page précédente
— Vorige pagina

Rue Royale — Botanique

Koningsstraat
— Kruidtuin



Louise et place Poelaert
Louiza en Poelaertplein

Porte de Flandre
Vlaamsepoort

Porte de Ninove
Ninoofsepoort





Esplanade de l'Europe
— gare du Midi
Europaesplanade
— Zuidstation

Place Rogier
— rue Neuve
Rogierplein
— Nieuwstraat

Canal
Kanaal



espaces faisant partie intégrante de la dynamique du centre-ville : le quartier européen, Molenbeek, Anderlecht, le quartier Nord et le quartier de la gare du Midi. De plus, les portes d'entrée du centre-ville ne se situent plus uniquement autour des anciens remparts. Les grandes gares et le réseau de métro en constituent les nouveaux accès et en définissent probablement les nouvelles limites.

Ensuite, un nombre important des défis évoqués précédemment nécessitent des réponses multiscalaires — multi-échelles — et vont au-delà du Pentagone. C'est le cas notamment de la mobilité, de la pollution, de l'écologie et du droit à la ville. Sur ce dernier point par exemple, réduire la fracture géographique et sociale entre l'est et l'ouest et entre le haut et le bas de la ville constitue un des points importants pour la prise en compte de la diversité socioéconomique et socioculturelle et de son implication dans la dynamique du centre-ville. La dé-ghettoïsation, l'atténuation des effets de la gentrification et la prise en compte des publics marginalisés sont indissociables d'une approche multi-échelles et d'un zoom out sur le territoire élargi du centre-ville.

Enfin, l'évolution polycentrique planifiée par la Région de Bruxelles-Capitale (voir Focus sur le PRDD) suppose la valorisation des centralités métropolitaines sur l'ensemble du territoire. Dans cette nouvelle constellation, l'enjeu pour le centre-ville est de maintenir ses spécificités et de renforcer son caractère métropolitain. Il doit être en mesure de se repositionner en tant que centre géographique capable de faire le lien avec les dynamiques des autres centralités.

Pour y arriver, il est important de redéfinir l'emprise spatiale du centre-ville de façon cohérente par rapport aux structures du paysage naturel, des réseaux de mobilité, de la géographie sociale, et des dynamiques économiques de l'aire métropolitaine. Il apparaît alors que le territoire du centre métropolitain doit être étendu de façon à inclure les espaces urbains suivants :

— en termes d'écologie, le périmètre du centre-ville métropolitain doit inclure le canal et la vallée de la Senne comme colonne vertébrale du maillage régional ;

telijke onderbrekingen vormen tussen de Vijfhoek en andere ruimtes die deel uitmaken van de dynamiek van het stadscentrum : de Europese wijk, Molenbeek, Anderlecht, de Noordwijk en de wijk van het Zuidstation. Bovendien bevinden de toegangspoorten tot het stadscentrum zich niet meer uitsluitend rond de oude stadsmuren. De grote stations en het metronetwerk vormen de nieuwe toegangen en bepalen waarschijnlijk de nieuwe grenzen van de zone.

Voorts zijn voor een belangrijk aantal eerder aangehaalde uitdagingen antwoorden vereist op meerdere schalen die verder reiken dan de Vijfhoek. Dat geldt met name voor de mobiliteit, de vervuiling, de ecologie en het recht op de stad. Wat dit laatste punt betreft vormt bijvoorbeeld het verminderen van de geografische en sociale breuk tussen oost en west en tussen de boven- en benedenstad een van de belangrijke punten voor de verwerking van de sociaal-economische en sociaal-culturele diversiteit en de betrokkenheid daarvan in de dynamiek van het stadscentrum. Het tegengaan van gettovorming, de verlichting van de gevolgen van de gentrificatie en het rekening houden met gemarginaliseerde bevolkingsgroepen zijn onlosmakelijk verbonden met een meerschalige aanpak en een zoom out op het verruimde grondgebied van het stadscentrum.

Ten slotte veronderstelt de door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geplande poly-centrische ontwikkeling (zie Focus op het GPDO) de valorisatie van metropolitane kernen1 over het gehele grondgebied. In deze nieuwe constellatie is het voor het stadscentrum van belang zijn specifieke eigenschappen te behouden en zijn metropolitane karakter te versterken. Het moet als geografisch centrum een nieuwe positie innemen waarbij het verbinding maakt met de dynamiek in de andere kernen.

Om dit te bereiken dient de ruimtelijke afbakening van het stadscentrum op coherente wijze geherdefinieerd te worden ten opzichte van de structuren van het natuurlijke landschap, de mobiliteitsnetwerken, de sociale geografie en de economische dynamiek van de metropolitane zone. Zo bekeken moet het grondgebied van het metropolitane stadscentrum uitgebreid worden zodat het de volgende stedelijke ruimtes omvat :



Hyper accessibilité : le centre-ville métropolitain constitue un nœud dense de croisement de différents réseaux de mobilité douce ou de transport en commun : piéton, vélo, bus, tramway (lignes orange), métro et train (lignes grises).

Hypertoegankelijkheid : het metropolitane stadscentrum vormt een druk knooppunt van verschillende mobiliteitsnetwerken van zowel zachte mobiliteit als openbaar vervoer : voetgangers, fietsers, bus, tram (oranje lijnen), metro en trein (grijze lijnen).



Hyper diversité : le centre-ville métropolitain se caractérise par une concentration de noyaux d'identité locale (tâches orange), une forte présence d'habitants d'origine étrangère (dégradé orange), avec une population très jeune 18-24 ans (points), et des situations socio-économiques se situant entre des revenus élevés (Sud-Est) et de bas revenus (Nord-Ouest) (lignes horizontales).

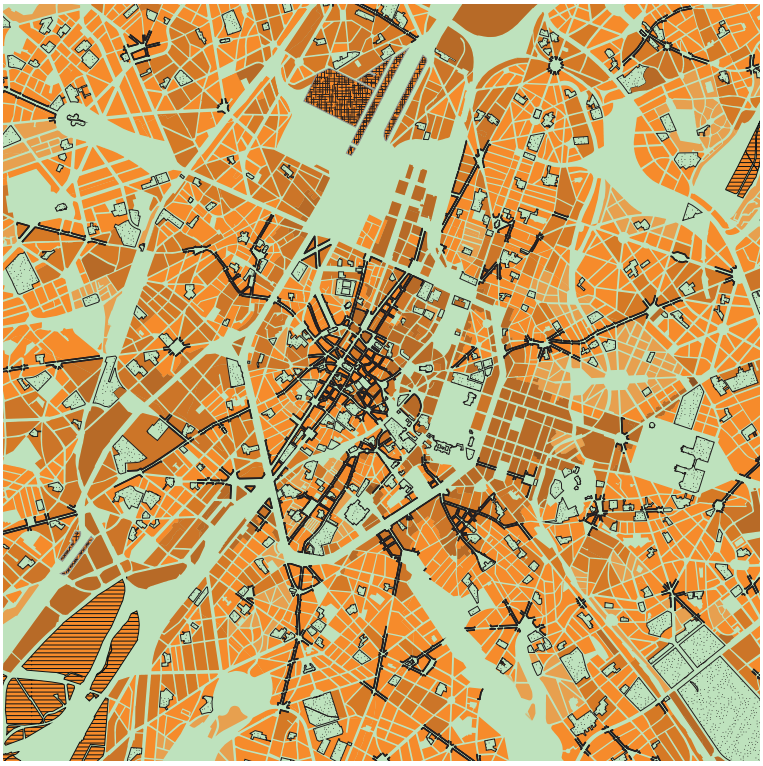
Hyperdiversiteit : het metropolitane stadscentrum wordt gekenmerkt door een concentratie van lokale kernen (oranje vlekken), met een sterke aanwezigheid van inwoners van buitenlandse origine (verschillende tinten oranje), met een zeer jonge populatie 18-24 jaar (punten) en socio-economische situaties variërend van hoge inkomens (zuid-oosten) tot lage inkomens (noord-oosten) (horizontale lijnen)

— en termes de mobilité, le périmètre du centre métropolitain doit inclure la boucle de métro et les gares du Nord, de l'Ouest, du Midi et du Luxembourg. Il doit soutenir une transition mobilitaire durable grâce à un report modal vers les transports en commun et les mobilités actives qui soit effectif le plus en amont possible : à partir des portes d'entrée (grandes gares, stations de métro et stations du réseau S) voire de l'ensemble de l'aire métropolitaine (gares du réseau RER). Inversement, la valorisation des transports en communs et réseaux de mobilités actives doit permettre de réduire la dépendance aux autoroutes urbaines ;
— en termes de diversité socio-culturelle, le périmètre du centre-ville métropolitain doit s'étendre sur les deux flancs ouest et est de la vallée et contribuer à effacer la figure du canal comme matérialisation de la fracture sociale bruxelloise. Il doit être à l'image du cosmopolitisme de Bruxelles ;
— en termes de diversité de fonctions, le périmètre du centre-ville métropolitain doit inclure les quartiers productifs autour du canal, les quartiers culturels, touristiques et commerciaux du premier noyau médiéval, les quartiers administratifs et d'affaires du haut de la ville et autour des gares, ainsi que les liserés commerciaux le long des anciennes chaussées et portes médiévales.

Notons par ailleurs que cette extension du périmètre permet d'inclure plusieurs espaces et projets stratégiques pour le développement du centre tels que le plan Canal, les Plans d'aménagements directeurs (PAD) gare de l'Ouest, Heyvaert, Ninove, Midi et Loi, les Abattoirs d'Anderlecht, le Musée Kanal, le quartier Nord, etc. Elle incite également à réduire le caractère autoroutier de la Petite Ceinture pour en faire un système de boulevards urbains fédérant les différents quartiers qui se situent de part et d'autre.

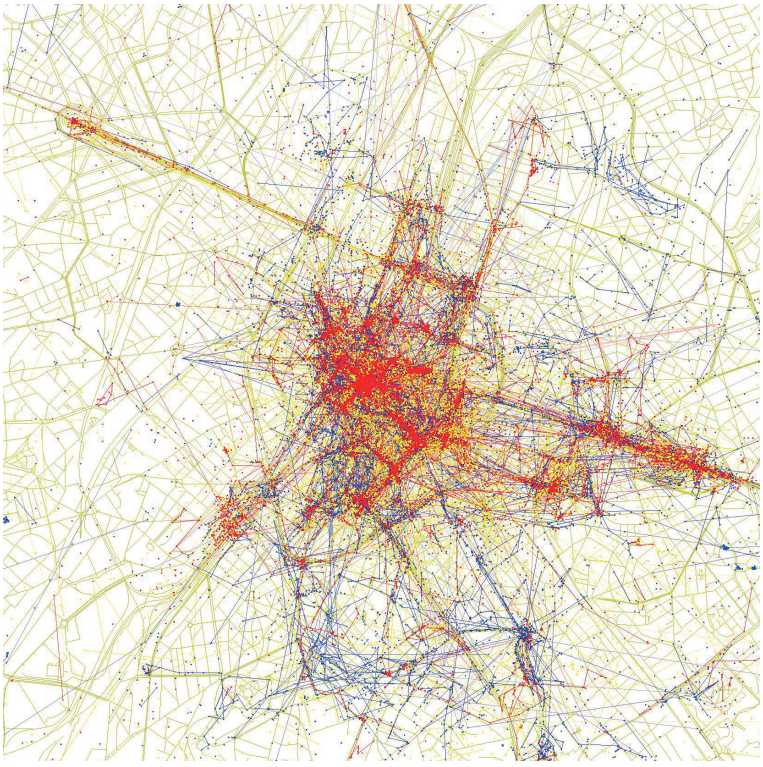
— vanuit ecologisch oogpunt dient de perimeter van het metropolitane stadscentrum het kanaal en de Zennevallei te omvatten als ruggengraat van het gewestelijke netwerk ;
— in termen van mobiliteit dient de perimeter van het metropolitane stadscentrum de metrolus en de stations Noord, West, Zuid en Luxemburg te omvatten. Ze dient een overgang naar duurzame mobiliteit te ondersteunen dankzij een modale verschuiving richting openbaar vervoer en actieve mobiliteit, die zo stroomopwaarts mogelijk gestalte moet krijgen : vanaf de toegangspoorten (grote stations, metrostations en stations van het S-netwerk), en zelfs vanuit de gehele metropolitane zone (stations van het GEN-netwerk). Omgekeerd dient de valorisatie van het openbaar vervoer en de actieve mobiliteitsnetwerken de afhankelijkheid van de stedelijke autowegen te verminderen ;
— vanuit het oogpunt van de sociaal-culturele diversiteit dient de perimeter van het metropolitane stadscentrum zich uit te breiden tot de westelijke en oostelijke flank van de vallei en moet ze het beeld van het kanaal als materialisatie van de Brusselse sociale breuk helpen tegengaan. Ze dient het kosmopolitische karakter van Brussel te weerspiegelen ;
— in termen van de diversiteit van functies, dient de perimeter van het metropolitane stadscentrum ook de productieve wijken rond het kanaal, de culturele, toeristische en handelswijken van de eerste middeleeuwse kern, de bestuurs- en zakenwijken van de bovenstad en rond de stations, evenals de handelsactiviteiten langs de oude steenwegen en middeleeuwse poorten te omvatten.

Merk overigens op dat deze uitbreiding van de perimeter het mogelijk maakt om verschillende strategische ruimtes en projecten voor de ontwikkeling van het centrum in te sluiten, zoals het Kanaalplan, de Richtplannen van Aanleg (RPA) Weststation, Heyvaert, Ninoofse Poort, Zuid en Wet, de Slachthuizen van Anderlecht, het Kanaalmuseum, de Noordwijk, enz. Het spoort ook aan om het autowegkarakter van de Kleine Ring te verminderen en te veranderen in een systeem



Hyper mixité :
le centre-ville métropolitain concentre une grande variété de fonction et d'activité au sein du même espace (tons orange et marron). Il est le point de convergence de la plupart des grands liserés commerciaux de Bruxelles (lignes noires).

Hypermix :
het metropolitane stadscentrum concentreert een grote verscheidenheid aan functies en activiteiten binnen eenzelfde ruimte (oranje en bruine tinten). Het is ook de plaats waar de meeste handelsstraten zich bevinden (zwarte lijnen).

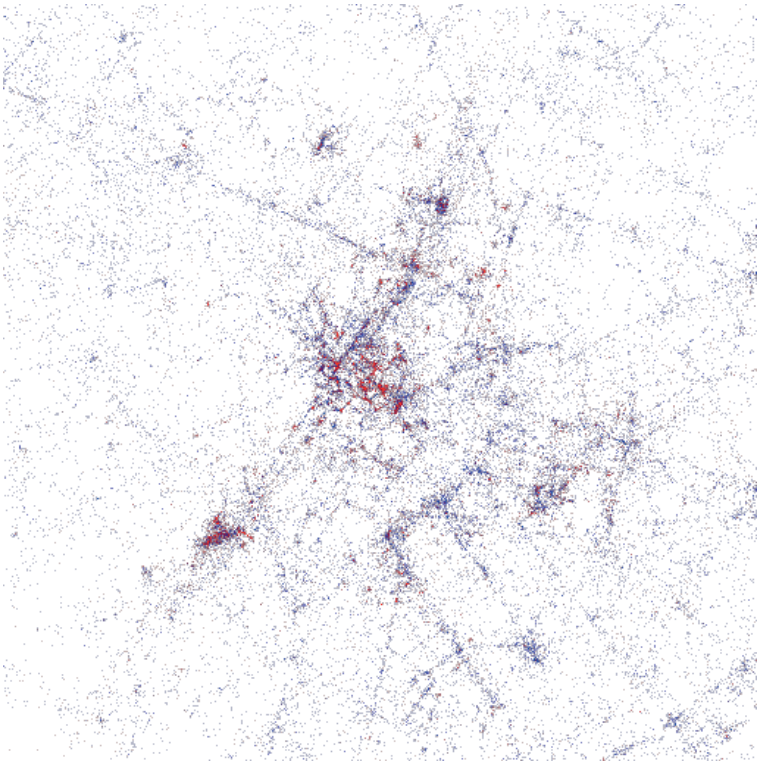


Hyper-intensité :
répartition spatiale des photographies réalisées à Bruxelles et postées sur Flickr, en distinguant les photos des résidents (points bleus) et de celles des visiteurs (points rouges).

Hyper-intensiteit :
ruimtelijke verdeling van de foto's genomen in Brussel en gepost op Flickr, met onderscheid tussen de foto's van bewoners (blauwe punten) en die van bezoekers (rode punten).

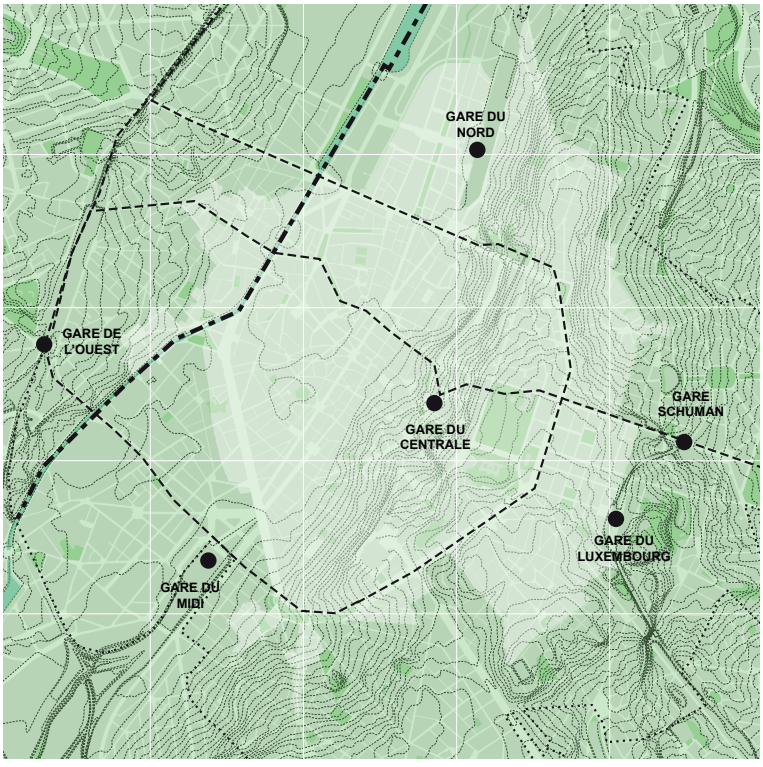
Hyper-intensité : répartition spatiale des tweets émis depuis Bruxelles, en distinguant les tweets émis par les résidents (points bleus) et ceux émis par les visiteurs (points rouges).

Hyper-intensiteit : ruimtelijke verdeling van de tweets verstuurd vanuit Brussel, met onderscheid tussen de tweets verzonden door bewoners (blauwe punten) en die verzonden door bezoekers (rode punten).



Définition des limites du centre-ville métropolitain au-delà du Pentagone incluant le canal, les grandes gares, la boucle du métro et les quartiers historiquement constitués au rythme de la marche.

Bepaling van de grenzen van het metropolitane stadscentrum voorbij de Vijfhoek met inbegrip van het kanaal, de grote treinstations, de metrolus en de wijken die historisch gezien wandelbaar zijn.



Limite de la ville constituée en 1866, antérieurement au tram, source : Plan Besme — Grenzen van de stad zoals gezien in 1866, voorafgaandelijk aan de tram,

Gare — Treinstation

Axe du canal — Kanaal-as

Lignes de métro — Metrolijnen

Limites des quartiers touchés par la définition du centre métropolitain — Grenzen van de buurten betrokken bij de definitie van het metropolitane stadscentrum

Sur cette base, le BSI-BCO propose de définir de manière plus précise les limites du centre-ville métropolitain comme l'ensemble des quartiers (tels que définis dans la Monitoring des quartiers) comprenant un ou plusieurs des éléments listés ci-avant.

van stedelijke boulevards die de verschillende wijken met elkaar verbinden.

Gelet op het voorgaande stelt het BSI-BCO voor om de grenzen van het metropolitane stadscentrum nader te definiëren als een geheel van wijken (zoals bepaald in de Wijkmonitoring) die één of meerdere van de hiervoor opgesomde elementen bevatten.



Espace vert — Groene ruimte

Espace minéralisé — Verharde ruimte

Périmètre de PAD — Perimeter van RPA

Projet d'espace public porté par : — Project in de publieke ruimte door :

Bruxelles Mobilité — Brussel Mobiliteit

Contrat de rénovation urbaine / de quartier — Stadsvernieuwings- / Wijkcontract

Schéma directeur / PAD — Richtschema / RPA

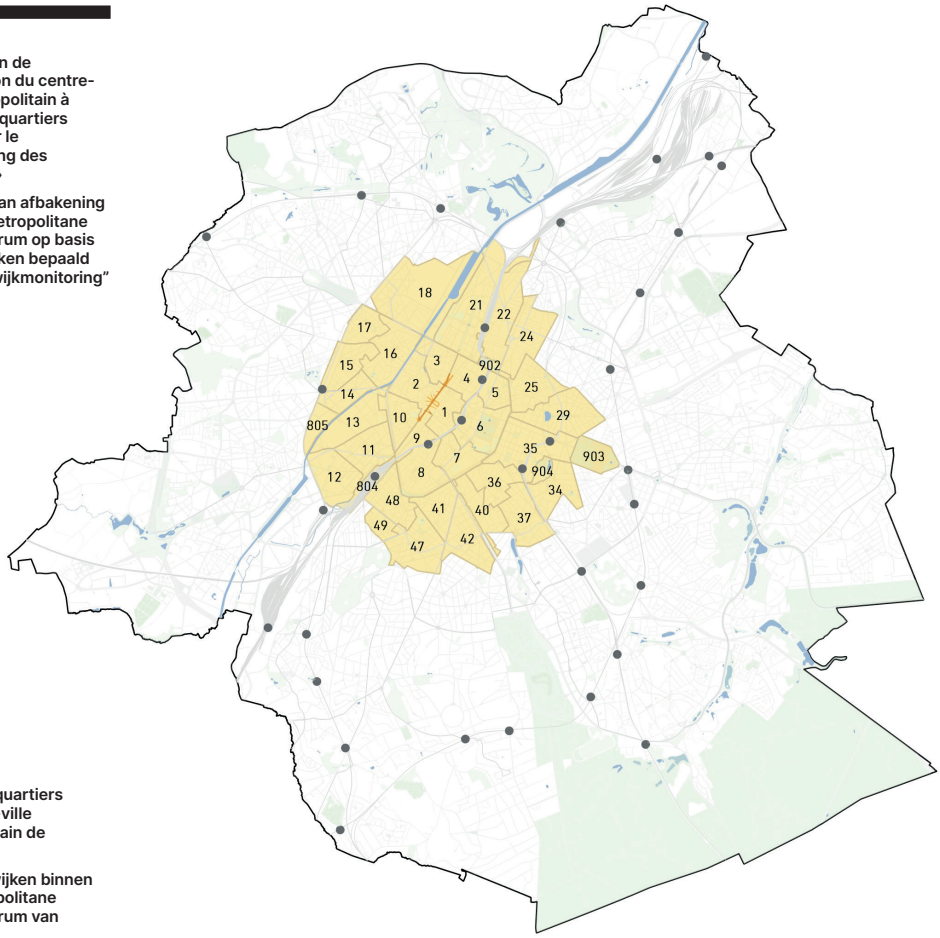
Ville / Commune — Stad / Gemeente

Chantiers importants du centre-ville métropolitain

Belangrijke werven in het metropolitane stadscentrum

Proposition de délimitation du centre-ville métropolitain à partir des quartiers définis par le « monitoring des quartiers »

Voorstel van afbakening van het metropolitane stadscentrum op basis van de wijken bepaald door de "wijkmonitoring"



Liste des quartiers du centre-ville métropolitain de Bruxelles

Lijst van wijken binnen het metropolitane stadscentrum van Brussel

1	Grote Markt / Grand-Place
2	Dansaert
3	Begijnhof - Diksmuide / Béguinage - Dixmude
4	Martelaars / Martyrs
5	O.L.V. Ter Sneeuw / Notre-Dame aux Neiges
6	Koningswijk / Quartier Royal
7	Zavel / Sablon
8	Marolle (n)(s)
9	Stalingrad
10	Anneessens
11	Kuregem Bara / Cureghem Bara
12	Kuregem Veeartsenij / Cureghem vétérinaire
13	Kuregem Dauw / Cureghem Rosée
14	Hertogin / Duchesse
16	Historisch Molenbeek / Molenbeek historique
17	Koekelberg
18	Havenwijk / Quartier Maritime (Incl. Tour & Taxis-site)
21	Noordwijk / Quartier Nord
22	Brabantwijk / Quartier Brabant
24	Haachtse Stwg. / Chée de Haecht
25	St-Joost Centrum / St-Josse centre
29	Squares
34	Jourdan
35	Europawijk / Quartier européen
36	Matonge
37	Flagey - Malibran
40	Louiza - Langehaag / Louise - Longue haie
41	Berckmans - Munthof / Berckmans - Hôtel des Monnaies
42	Kastelein / Châtelain
47	Hoog St-Gillis / Haut St-Gilles
48	Hallepoort / Porte de Hal
49	Bosnie
15	Weststation / Gare de l'Ouest (Spoorwegsite)
804	Zuidstation / Gare du Midi (Spoorwegsite)
805	Industrie Birmingham (Spoorwegsite)
902	Kruidtuin / Botanique (Park)
903	Jubelpark / Cinquantenaire (Park)
904	Leopoldpark / Parc Leopold (Park)

Le centre-ville métropolitain en quelques chiffres

— **La population totale du centre-ville métropolitain en 2019 était de 324 500 habitants. Il est composé de ▪ 38 quartiers statistiques, c'est-à-dire des ▪ 10 quartiers du Pentagone ainsi que de 28 autres quartiers. Il s'étend sur 8 communes au total et comprend à la fois le haut et le bas de la ville, ainsi que la partie centrale de la zone du canal. Il représente le principal lieu d'arrivée des personnes qui viennent s'installer à Bruxelles, et ce tant pour les populations aisées que pour les classes populaires. On y retrouve également 6 grandes gares, un pôle universitaire et d'enseignement supérieur, la plupart des lieux culturels bruxellois, une importante concentration de commerces, plusieurs grands hôpitaux, les institutions européennes, fédérales, régionales bruxelloises et flamandes, de la Fédération Wallonie-Bruxelles, etc.**

Source :

BSI-BCO et Monitoring des quartiers.

Het metropolitane stadscentrum in enkele cijfers

— **De totale bevolking van het metropolitane stadscentrum bedroeg in 2019, 324 500 inwoners. Dit centrum bestaat uit 38 statistische buurten, met name de 10 wijken van de Vijfhoek en nog 28 andere wijken. Het strekt zich uit over wel 8 gemeenten en omvat zowel het hoge als het lage deel van de stad, evenals het centrale deel van de kanaalzone. Het is de belangrijkste plaats van aankomst voor mensen die zich in Brussel komen vestigen, zowel voor de meer welgestelden als voor de arbeidersklasse. Er zijn ook 6 grote stations, een universitair en hoger onderwijscentrum, de meeste Brusselse culturele sites, een grote concentratie aan handelszaken, verschillende grote ziekenhuizen, de Europese, federale, Brusselse en Vlaamse gewestelijke instellingen, de Federatie Wallonië-Brussel, enz.**

Bron :

BSI-BCO en
Wijkmonitoring.

Le centre-ville dans le Plan régional de développement durable

Het stadscentrum in de gewestelijke ontwikkelingsplanning

Eric Corijn

En 2018, le gouvernement bruxellois a approuvé sa vision spatiale pour l'avenir de la métropole bruxelloise. Résumée dans le Plan régional de développement durable (PRDD), cette vision crée un cadre politique stratégique pour le développement urbain. Elle vise un développement multipolaire avec des pôles locaux importants, une densification, une économie urbaine, une coopération transrégionale et une transition durable de la mobilité. Une attention particulière est également accordée aux contours du futur centre-ville de Bruxelles. L'enjeu ? Trouver un équilibre entre une ville de proximité (comme la ville à 10 minutes) et une métropole internationale. Sur la base de son expertise en tant que vice-président de la Commission régionale de développement, Eric Corijn décrit d'abord les grandes lignes de ce projet et montre sa complémentarité avec le renforcement de 4 axes piétons proposé par le BSI-Brussels Centre Observatory (BSI-BCO).

In 2018 keurde de Brusselse regering haar ruimtelijke toekomstvisie goed voor de Brusselse metropool. Samengevat in het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO), schept deze visie een strategisch beleidskader voor de stadsontwikkeling. Het zet in op een meerpolige ontwikkeling met sterke lokale kernen, kiest voor verdichting, stedelijke economie en transregionale samenwerking en een duurzame mobiliteitstransitie. Ook de contouren voor de toekomst van het Brusselse stadscentrum krijgen hierin bijzondere aandacht. De inzet ? Een evenwicht vinden tussen buurtstad (ook wel 'de stad-op-10-minuten' genoemd) en internationale metropool. Vanuit zijn expertise als ondervoorzitter van de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie licht Eric Corijn eerst de belangrijkste krijtlijnen toe en toont hoe complementair dit idee is met de versterking van 4 wandelassen dat het BCO voorstelt.

Lorsque les 19 communes de Bruxelles ont officiellement formé la Région de Bruxelles-Capitale en 1989, le gouvernement bruxellois a décidé de définir sa vision stratégique sur l'aménagement du territoire dans un Plan régional de développement (PRD). Le premier plan, établi en 1995, répondait principalement à l'exode urbain et à la démolition du patrimoine. En 2002, le deuxième plan, qui a introduit la notion de « zones leviers », résumait le développement urbain en 12 priorités. Un troisième plan a été élaboré à partir de 2009. À cette époque, la région connaissait un boom démographique et était confrontée à de nouveaux défis économiques, sociaux et environnementaux, le tout dans le contexte d'une sixième réforme de l'État belge. Le nouveau plan est explicitement consacré

Toen de negentien gemeenten in 1989 officieel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden samengebracht, besloot de Brusselse regering de strategische visie over de ruimtelijke ordening in een Gewestelijk Ontwikkelingsplan, een GewOP, vast te leggen. Het eerste plan van 1995 gaf vooral een antwoord op de stadsvlucht en de sloop van het patrimonium. In 2002 voerde het tweede plan de notie "hefboomgebieden" in en vatte de stadsontwikkeling samen in 12 prioriteiten. Vanaf 2009 wordt een derde plan voorbereid. Het Gewest ondergaat een demografische boom, kent nieuwe economische, sociale en milieu-uitdagingen en dat alles in de context van een zesde staatshervorming in België. Het nieuwe plan wordt expliciet in het teken van duurzaamheid gesteld en wordt dus

à la durabilité et devient ainsi un PRDD, un Plan régional de développement durable.

L'élaboration de ce plan n'a pas été facile. L'objectif initial était de le terminer en 2013, à la fin du mandat du Premier ministre Charles Piqué. Sans succès. De nouvelles versions ont ensuite été approuvées par le nouveau gouvernement en 2014 et en 2016. C'est cette dernière version qui a fait l'objet d'une enquête publique en 2017. Après des modifications basées sur quelque 6 000 commentaires et un rapport détaillé de la Commission régionale de développement, une version finale entièrement révisée a finalement été approuvée le 12 juillet 2018.

Le nouveau PRDD est fondé sur une triple analyse spatiale. Tout d'abord, l'écosystème urbain est étudié sur base des résultats de l'étude Metropolitan Landscapes qui s'est intéressée au potentiel des espaces ouverts et a été réalisée par le bureau Bas Smets ainsi que d'autres bureaux d'étude. Il est évident que le plan doit être à l'échelle de la métropole et qu'il doit tenir compte de la morphologie urbaine et des caractéristiques de cette grande zone. Ensuite, cette base spatiale est structurée par les infrastructures de mobilité, les routes et les transports publics. Ce n'est pas une vision concentrique, c'est une vision qui prend en compte plusieurs pôles régionaux. Enfin, l'espace doit également être abordé d'un point de vue sociogéographique. Bruxelles est une ville duale où différentes parties de la ville accueillent différents groupes de population. Les quartiers du canal, à l'ouest du Pentagone, continuent de regrouper les couches les plus pauvres de la population : le « croissant pauvre » est une réalité. Et la moitié du marché de l'emploi bruxellois est occupé par des habitants de la périphérie, principalement

een GPDO, een Gewestelijk Plan voor Duurzame ontwikkeling.

De uitwerking ervan heeft heel wat voeten in de aarde gehad. Het was oorspronkelijk de bedoeling het in 2013, op het einde van het mandaat van minister-president Charles Piqué, klaar te hebben. Zonder succes. Nieuwe versies werden dan door de nieuwe regering goedgekeurd in 2014 en 2016. Het is die laatste versie die in 2017 in openbaar onderzoek werd gesteld. Na amendering op basis van zo'n 6 000 opmerkingen en na een uitgebreid rapport van de Gewestelijke Ontwikkelingscommissie, werd een grondig aangepaste definitieve versie op 12 juli 2018 definitief goedgekeurd.

Het nieuwe GPDO vertrekt van een drievoudige ruimtelijke analyse. In de eerste plaats wordt op zoek gegaan naar het relevante stedelijke ecosysteem en dat vanuit het onderzoek van het ontwerp- en landschapsbureau Bas Smets en enkele andere ontwerpbureaus naar de open ruimte in "Metropolitan landscapes". Het is evident dat moet worden gepland op de schaal van de metropool en dat daarin rekening moet worden gehouden met de stedelijke morfologie en de eigenschappen van dat grote gebied. Deze ruimtelijke onderlegger wordt verder gestructureerd door de mobiliteitsinfrastructuur, de wegen en het openbaar vervoer. Die is niet alleen concentrisch maar bedient ook een aantal regionale polen. En tenslotte moet de ruimte ook sociaal-geografisch worden gelezen. Brussel is immers een duale stad waar verschillende stadsdelen verschillende bevolkingsgroepen herbergen. De kanaalwijken ten westen van de Vijfhoek blijven de meest arme lagen van de bevolking groeperen : de "croissant pauvre" is een realiteit. En de helft van de Brusselse arbeidsmarkt wordt bediend door mensen

Carte de l'« armature spatiale et vision pour Bruxelles » du Plan régional de développement durable, avec l'hypercentre étendu à la boucle de métro.

Kaart van de "ruimtelijke ruggengraat en visie voor Brussel" uit het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling, met de metrolus als grens voor het hypercentrum

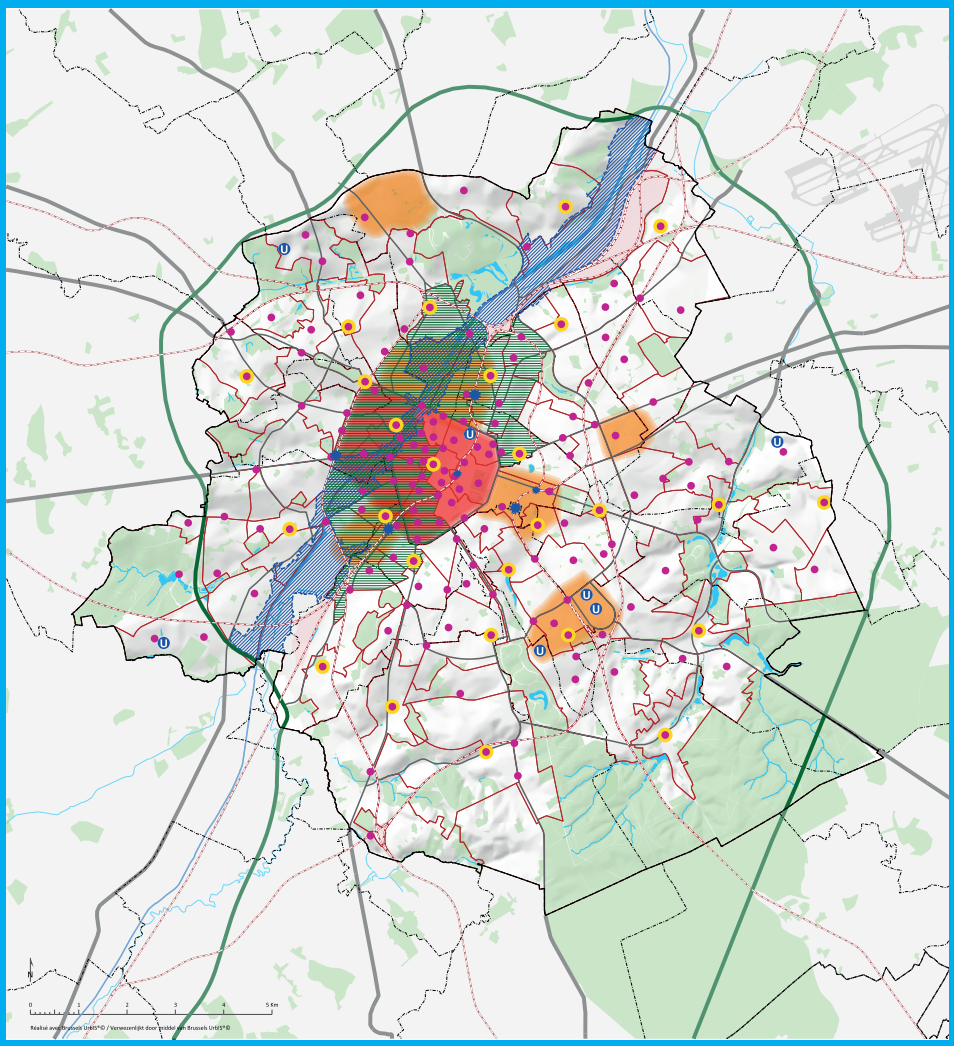
Centre de quartier — Wijkcentrum

Centre interquartier — Interwijken centrum

Centre urbain — Stedelijk centrum

Hypercentre ville — Hyperstadscentrum

Canal — Kanaal



du Brabant flamand et wallon.

Cette analyse spatiale conduit à une image d'une ville à plusieurs échelles et multipolaire. Le plan distingue quatre niveaux d'échelle spatiale et sociale : un centre métropolitain qui abrite de nombreux espaces verts, les centres régionaux qui ont chacun un profil associé à un thème spécifique (le quartier européen, le pôle des médias, le quartier universitaire, Heyzel, etc.), les quartiers qui doivent servir de point de départ pour la ville proche et où il fait bon vivre, et enfin les centres interquartiers qui desservent quelques zones résidentielles avec des équipements et services supra-locaux. Ce sont différentes couches, qui se confondent en certains points en pôles régionaux et

uit de periferie, hoofdzakelijk uit Vlaams- en Waals-Brabant.

Die ruimtelijke analyse leidt tot een beeld van een meerschalige en multipolaire stad. Het plan onderscheidt vier ruimtelijke en sociale schaalniveaus : een metropolitaan centrum dat de wijde omgeving bedient, de regionale centra die elk een specifiek thema (Europawijk, mediapool, universitaire wijk, Heizel, ...) als profiel hebben, de wijken die als vertrekbasis voor de nabije en leefbare stad moeten dienen, en dan de interwijken centra die enkele woonwijken bedienen van bovenlokale voorzieningen en diensten. Het zijn verschillende lagen, die op bepaalde punten samenvloeien in regionale polen en daar specifieke vragen naar

qui soulèvent des questions spécifiques sur l'accessibilité et les services. Sur la base de cette analyse spatiale, le PRDD définit les paysages et les zones de développement, envisage la densification et le dénoyautage des zones, communique une vision du logement, défend le développement des quartiers, prévoit un développement écosystémique et économique (local), discute du déplacement de la mobilité et de la logistique, et définit les instruments de participation et de co-production.

Ainsi, une nouvelle vision du centre-ville métropolitain, l'hypercentre, émerge également. Le centre-ville est souvent assimilé au noyau historique, le Pentagone médiéval. La croissance de la ville s'est faite en deux ceintures concentriques : la première, industrielle, et puis la deuxième, plus périphérique. Une analyse plus approfondie conduit à une figure urbaine différente. C'est le produit des dynamiques des dix dernières années : les développements démographiques, la fermeture de la rocade de métro en 2009, la planification d'un développement autour du canal. Ces dynamiques spatiales ont été largement étudiées et cartographiées par le BSI-BCO et discutées dans divers groupes de travail et publications. Ce sont ces observations qui ont été reprises par la suite dans le PRDD.

Un hypercentre se définit par un grand nombre de fonctions différentes, par sa valeur historique et patrimoniale, par son économie et son animation 24h/24, par ses connexions avec le reste de la ville, etc. Il est non seulement intégré dans la ligne de métro circulaire mais aussi entouré par cinq stations de train : Nord, Léopold, Schuman, Midi et Ouest. Il est donc très accessible. À noter qu'il est dominé par des axes nord-sud : canal, avenues centrales, liaison nord-sud, etc. Et c'est là que se produisent des transitions remarquables. Les avenues centrales ont été transformées en zone piétonne et une autoroute a ainsi été remplacée par une succession de places. Le Plan Canal de la Région Bruxelles-capitale s'inscrit dans le cadre du réaménagement des quartiers et joint le Vieux Molenbeek au centre. Ces deux dynamiques mettent à l'ordre du jour la nécessité de créer des axes est-ouest plus clairs. Par exemple, la chaussée his-

bereikbaarheid en dienstverlening oproepen. Op basis van die ruimtelijke lezing worden in het GPDO verder landschappen en ontwikkelingsgebieden vastgelegd, de verdichting en ontpitting van gebieden voorgesteld, een huisvestingsvisie gedeeld, de wijkontwikkeling verdedigd, ecosystemische en (lokale) economische ontwikkeling voorzien, mobiliteitsshift en logistiek besproken en tenslotte de instrumenten van participatie en coproductie vastgelegd.

In het geheel komt dus ook een nieuwe visie over het grootstedelijke stadscentrum, het hypercentrum, naar voren. Vaak wordt het stadscentrum vereenzelvigd met de historische kern, de middeleeuwse Vijfhoek. De groei van de stad ging dan in twee concentrische gordels : de industriële gordel en dan de meer perifere tweede kroon. Een meer nauwkeurige lezing leidt tot een andere beeldvorming. Die is het product van dynamieken van de laatste tien jaren : de demografische ontwikkelingen, de sluiting van de metroring in 2009, het plannen van een centrale ontwikkeling rond het kanaal. Deze ruimtelijke dynamiek is uitgebreid door het BSI-BCO onderzocht, in kaart gebracht en in verschillende werkgroepen en publicaties besproken. Het zijn die inzichten die naderhand ook in het GPDO werden opgenomen.

Een hypercentrum wordt gedefinieerd vanuit een groot aantal diverse functies, vanuit de historische en erfgoedwaarde, vanuit de 24-uur economie en animatie, vanuit de verbindingen met de rest van de stad... Het is niet alleen gevat in de ringvormige metrolijn maar ook omgeven door vijf treinstations : Noord-Leopold-Schuman-Zuid en West. Het is dus zeer goed bereikbaar. Opmerkelijk is dat het gedomineerd wordt door noord-zuid assen : kanaal, centrumlanen, Noord-Zuidverbinding, ... En net daar gebeuren nu opmerkelijke transities. De centrale lanen zijn omgebouwd tot een voetgangerszone waardoor een autoweg vervangen is door een opeenvolging van pleinen. Het Kanaalplan van het Brussels Gewest kadert de herontwikkeling van de wijken en voegt zo ook Oud Molenbeek bij het centrum. Beide dynamieken zetten de nood aan meer duidelijke oost-west assen op de agen-

torique, qui serpente de la rue de Flandre vers la porte de Namur en passant par la Grand-Place et la place Royale, apparait à nouveau comme un axe structurant important. Autre exemple, les développements dans la partie sud du Pentagone exigent une connexion plus lisible entre la porte de Ninove, la place Fontainas, les Marolles et la porte Louise. Ou encore, Saint-Josse-ten-Noode cherche une meilleure connexion avec le canal et le quartier maritime via l'ancien centre administratif national et la place de Brouckère. Bref : la nouvelle configuration du centre nécessite diverses interventions urbanistiques réfléchies dans l'espace public.

Mais ce nouveau centre métropolitain élargi est également en relation directe avec plusieurs autres pôles de développement. Au nord par exemple, il y a les nouveaux développements de la gare du Nord et de Rogier, en passant par le quartier Nord, la rue Masui et le bassin Vergote jusqu'à Tours & Taxis. Il y a aussi la dynamique autour de la gare du Midi et les Abattoirs et leur connexion avec le centre. Le quartier européen, tout proche, qui est directement relié à l'hypercentre par le Mont des Arts en est un autre exemple. Finalement, la dynamique attendue autour de la gare de l'Ouest attirera sans aucun doute des fonctions métropolitaines supra-locales.

Ces développements centraux sont tous repris dans la carte de synthèse du nouveau PRDD. La vision du nouveau centre est claire : « En termes de planification urbaine, la vision d'un centre métropolitain multipolaire signifie une révision de la carte mentale historique de Bruxelles (le Pentagone comme centre et le canal comme frontière) afin de parvenir à une nouvelle image du centre fondée sur la structure de la zone formée par le paysage, la géographie sociale et la mobilité. En raison de ces dynamiques, notre carte mentale du centre change et évolue d'une vision concentrique vers une vision polycentrique ». Une image qui correspond aux recherches du BSI-BCO.

da. Zo komt de historische steenweg, die langs de Vlaamse Steenweg via de Grote Markt en het Koningsplein naar de Naamse Poort slingert, opnieuw prominent naar voren als structurerende as. Zo vragen de ontwikkelingen in het zuidelijke deel van de Vijfhoek om een meer leesbare verbinding tussen Ninoofse Poort, Fontainas, Marollen en Louisapoort. Zo zoekt Sint-Joost-ten-Node, via het oude Rijksadministratief Centrum en het Brouckèreplein en betere verbinding met het kanaal en de Maritiemwijk. Kortom : de nieuwe configuratie van het centrum vraagt om verschillende doordachte stedenbouwkundige ingrepen in de publieke ruimte.

Maar dat nieuwe uitgebreide metropolitane centrum staat ook in directe verbinding met enkele andere ontwikkelingspolen. Zo zijn er naar het noorden toe de nieuwe ontwikkelingen van Noordstation en Rogier, over de Noordwijk, via Masui en Vergotedok naar Turn & Taxis. Zo is er de dynamiek rond het Zuidstation en de Slachthuizen en hun verbinding met het centrum. Of er is de nabijgelegen Europawijk die via de Kunstberg direct aanleunt bij het hypercentrum. Of er is nog de te verwachten dynamiek rond het Weststation die ongetwijfeld metropolitane bovenlokale functies zal aantrekken.

Die centrale ontwikkelingen zijn allemaal in de synthesekaart van het nieuwe GPDO opgenomen. De blik op het nieuwe centrum is duidelijk : "In termen van stedelijke planning betekent de visie van een grootstedelijk multipolair binnenste centrum een herziening van de historische mentale kaart van Brussel (de Vijfhoek als centrum en het kanaal als grens) om te komen tot een nieuw beeld van het centrum dat steunt op de structuur van het gebied gevormd door landschappen, sociale geografie en mobiliteitsstructuur. Als gevolg van deze dynamieken verandert onze mentale kaart van het centrum en evolueert van een concentrische naar "een polycentrische visie". Een beeld dat overeenstemt met het onderzoek van BSI-BCO.

Enclaves inclusives : concevoir l'hospitalité urbaine en archipel

Inclusieve enclaves : een archipel van stedelijke gastvrijheid

Mathieu Berger et | en Benoît Moritz — Metrolab

L'hyperdiversité qui caractérise le centre-ville métropolitain et les enjeux de droit à la ville auxquels il fait face concernent en réalité l'ensemble de la ville. L'inclusion de la diversité peut être pensée aussi bien dans les espaces centraux, que dans les multiples centralités du Bruxelles polycentrique. Le concept d'enclaves

Het hyperdiverse karakter van het centrum van de metropool, en de uitdagingen van het recht op de stad waarmee het geconfronteerd wordt, gelden eigenlijk voor de hele stad. Over de inclusie van diversiteit kunnen we zowel in de centrale ruimten nadenken als in de vele kernen van het polycentrische Brussel. Het concept



Brussels Meat Market Masterplan

Maître d'ouvrage : Abattoir SA
Architecte – Urban Planner : ORG – Permanent Modernity
2008-2018

Le Masterplan élaboré par ORG prévoit une évolution significative du site des Abattoirs mais conserve toutefois la caractéristique actuelle d'une intériorité spécifique. Cette intériorité est caractérisée par le développement de typologies architecturales singulières (« urban warehouses »), articulée autour d'un vaste espace public central qui peut accueillir des évènements socio-culturels en plus des activités hebdomadaires du marché.
La qualité d'intériorité est soulignée par le traitement piétonnier et continu de l'espace ouvert.

inclusives, présenté dans ce texte par Mathieu Berger et Benoît Mortiz, animateurs du Métrolab Brussels, apporte une nouvelle grille de lecture, à d'autres échelles, qui laisse espérer le déploiement d'un réseau d'espaces urbains publics et semi-publics bruxellois inclusifs.

"inclusieve enclaves", dat Mathieu Berger en Benoît Mortiz van Metrolab Brussels in deze tekst voorstellen, biedt een nieuwe lectuur van de ruimte, op andere schalen. Een nieuw perspectief op de uitrol van een netwerk van inclusieve openbare en semi-openbare stedelijke ruimten in Brussel.



Brussels Meat Market Masterplan

Bouwheer : Slachthuizen NV Architect – Stadsplanner : ORG – Permanent Modernity 2008-2018

Het Masterplan uitgewerkt door ORG voorziet in een betekenisvolle evolutie van de Slachthuizen-site, maar bewaart wel het bestaande karakter met zijn kenmerkende interioriteit. De site is "naar binnen gekeerd" en dit wordt benadrukt door de ontwikkeling van enkelvoudige architectonische typologieën ("urban warehouses"), gearticuleerd rondom een weidse centrale publieke ruimte, waar bovenop de wekelijkse markten ook socio-culturele evenementen kunnen plaatsvinden. De eigenschap van interioriteit wordt onderlijnd doordat de open ruimte een doorlopend voetgangersgebied wordt.

Hyperdiversiteit : niet alleen in het hypercentrum

De werkzaamheden van Metrolab Brussels over de inclusieve ruimten in het Brussels Gewest, evenals de onderzochte terreinen en sites, sluiten nauw aan bij die van het Brussels Center Observatory (BCO).

Het BCO heeft voornamelijk vorm gekregen vanuit een herontdekte gedachte dat de centrale openbare ruimte een smeltkroes kan zijn van kosmopolitisme en stedelijk burgerschap. In ons eigen actieonderzoek bestudeerden we de onthaal- en inclusiecapaciteit van ruimten in Brussel die geen centra zijn volgens een officiële geografie, maar het wel kunnen zijn volgens de geografie gebaseerd op de gewoonten van de volksklassen en de kwetsbare groepen. Ruimten die niet worden gekenmerkt door openheid op het vlak van vorm en ligging, maar het wel kunnen zijn op sociologisch vlak. Met hun (semi-)gesloten organisatie kunnen ze immers hyperdiversiteit ontvangen en herbergen op een andere manier dan de externe en doorlopende openbare ruimten dat doen.

Hiervoor bedachten we het begrip inclusieve enclave (Berger en Moritz, 2018). Hier schetsen we er kort de definitie van, het ontstaan in het kader van een actie-onderzoek, de inspiratiebronnen in de literatuur en de bestaande en potentiële praktische gevolgen ervan.

L'hospitalité d'un environnement urbain et ses critères
fig.1

De gastvrijheid van een stedelijke omgeving en haar criteria
fig.1

L'hyperdiversité, par-delà l'hypercentre

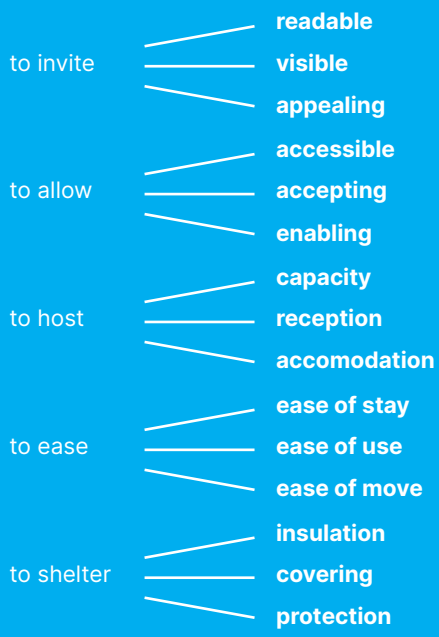
Les travaux du Metrolab Brussels consacrés aux espaces d'inclusion en Région bruxelloise, ainsi que les terrains et sites étudiés, se présentent comme complémentaires à ceux du BCO.

Ce dernier s'est structuré autour de l'imaginaire retrouvé de l'espace public central en mode majeur, comme creuset du cosmopolitisme et de la citoyenneté urbaine. Nos propres travaux de recherche-action ont visé à étudier les capacités d'accueil et d'inclusion d'espaces bruxellois pas toujours centraux selon une géographie officielle, mais qui peuvent l'être selon la géographie structurée par les usages des classes populaires et des publics précaires. Des espaces qui, s'ils ne sont pas caractérisés par l'ouverture sur le plan morpho-topologique, peuvent l'être sur le plan sociologique, leur organisation (semi -) close leur permettant de recevoir et d'abriter l'hyperdiversité d'une façon qui diffère des espaces publics extérieurs et continus.

Ces travaux nous ont amenés à conceptualiser la notion d'enclave inclusive (Berger et Moritz, 2018), que nous présentons ici brièvement : sa définition, son émergence liée à un dispositif de recherche-action, ses sources d'inspirations dans la littérature et ses conséquences pratiques, actuelles et potentielles.

Concevoir l'hospitalité urbaine

Dans le cadre de son suivi de la programmation FEDER 2014-2020, le Metrolab a mené ses travaux en suivant trois axes thématiques : urban inclusion, urban ecology, urban production. Une première MasterClass en 2017, intitulée Designing Urban Inclusion, consistait en une expérimentation de deux semaines au cours desquelles un collectif international interdisciplinaire d'une cinquantaine d'enquêteurs (juniors et expérimentés) a mené une recherche-action auprès de quatre projets infrastructurels financés dans le cadre du FEDER, illustrant chacun des enjeux différents de l'inclusion urbaine :



Stedelijke gastvrijheid

In het kader van het programma 2014-2020 van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling spitste Metrolab haar onderzoek toe op drie grote thema's : urban inclusion, urban ecology en urban production. Een eerste Masterclass in 2017, onder de titel Designing Urban Inclusion, was een twee weken durend experiment waarbij een internationaal en interdisciplinair collectief van een vijftigtal onderzoekers (juniors en mensen met ervaring), een actieonderzoek verrichtte rond vier infrastructuurprojecten die werden gefinancierd in het kader van EFRO en die elk verschillende uitdagingen van stedelijke inclusie illustreerden :

— Slachthuizen van Anderlecht : toegang tot voeding.
— Artsen van de Wereld in Kuregem : toegang tot zorg.
— Abdij van Vorst : toegang tot cultuur.
— Hippodroom van Bosvoorde : toegang tot groene en recreatieve ruimten.

De onderzoekers analyseerden deze projecten in het licht van inclusie en gastvrijheid, volgens een gezamenlijke matrix van criteria (fig.1), en kwamen op korte tijd tot een diagnose en een aantal designvoorstellen die ze voorlegden aan de dragers van de projecten.

— Abattoirs d'Anderlecht : accès à l'alimentation ;
— Médecins du Monde à Cureghem : accès aux soins ;
— Abbaye de Forest : accès à la culture ;
— Hippodrome de Boitsfort : accès aux espaces verts et récréatifs.

Analysant ces projets à travers le prisme de l'inclusion et de l'hospitalité, disposant pour cela d'une matrice commune de critères (fig.1), les enquêteurs ont produit sur des temps courts un diagnostic et un ensemble de propositions de design adressées aux porteurs de projet.

L'expérience de la MasterClass a été, pour chacun de ces sites, le point de départ de collaborations plus soutenues, menées sur des temps plus longs, mêlant des chercheurs du Metrolab organisés en cellules.

Des enclaves inclusives ?

En conclusion de cette enquête collective, dans un effort de synthèse et de théorisation, nous avons proposé un concept permettant d'orienter la conception de lieux d'inclusion et de diversité, à Bruxelles ou ailleurs : l'enclave inclusive. Il est en effet apparu, à l'observation de trois des quatre cas retenus pour l'enquête, que les attentes d'inclusion urbaine concernaient des sites caractérisés par un certain enclavement, dû à une fonction d'origine très spécifique ; fonction que chacun de ces projets s'emploie aujourd'hui à transformer considérablement :

— Abattoirs d'Anderlecht : la fonction de production de viande devient secondaire par rapport à l'activité du marché, de la halle alimentaire et aux fonctions culturelles et de loisirs.
— Abbaye de Forest : ses anciennes fonctions religieuses (puis civiques) laissent place à un pôle culturel-artistique et à un espace vert qualitatif.
— Hippodrome de Boitsfort : l'ancien hippodrome est transformé en un *melting park*, un espace vert récréatif et sportif d'ampleur (potentiellement) métropolitaine.

Chacun de ces projets vise donc aujourd'hui, au moins sur le plan du discours, une réaffectation du site concerné en un lieu de sociabilité urbaine et de brassage

Het experiment van de MasterClass was voor elk van deze sites het vertrekpunt voor een meer doorgedreven samenwerking, over langere tijd, met medewerking van Metrolab-onderzoekers, georganiseerd in cellen.

Inclusieve enclaves ?

Als conclusie van deze collectieve bevraging, in een poging tot samenvatting en theoretisering, stelden we een concept voor om de opvatting over plekken van inclusie en diversiteit, in Brussel of elders, te oriënteren : de inclusieve enclave. Het bleek immers dat drie van de vier bestudeerde sites gekenmerkt werden door een zekere enclavevorming als gevolg van een specifieke functie die hen was toebedeeld. Een functie die elk van deze projecten vandaag aanzienlijk tracht om te vormen :

— Slachthuizen van Anderlecht : de vleesproductiefunctie wordt ondergeschikt aan de activiteit van de markt, de voedingshal en de culturele en vrijetijdsactiviteiten.
— Abdij van Vorst : de religieuze (en vervolgens burgerlijke) functies van vroeger maken plaats voor een cultureel-artistieke pool en een kwaliteitsvolle groene ruimte.
— Hippodroom van Bosvoorde : de oude hippodroom wordt omgevormd tot een *melting park*, een uitgestrekte, (potentieel) grootstedelijke groene ruimte voor recreatieve en sportactiviteiten.

Elk van deze projecten wil vandaag de site herbestemmen tot een plaats van stedelijke gezelligheid en kosmopolitische ontmoeting. Een plaats die een publiek aantrekt met uiteenlopende profielen die er om verschillende redenen naartoe komen, op zoek naar uiteenlopende diensten, gebruiken of goederen.

Vormen de introversie en afsluiting van deze sites ten opzichte van hun directe stedelijke omgeving al dan niet een obstakel voor inclusie en vermenging ? Is de enclave van nature geen stadsvorm die uitsluit ? Ook al zijn stedelijke enclaves in heel wat gevallen daadwerkelijk uitsluitend, dat hoeft daarom geen fataliteit of inherente eigenschap van de enclave te zijn.

cosmopolite, rassemblant des publics aux profils diversifiés qui convergeraient vers ce lieu pour des raisons différentes, y recherchant des services, des usages ou des biens différents.

La question se pose alors de savoir si l'introversion et la déconnexion de ces sites vis-à-vis de leur environnement urbain direct représentent ou non des obstacles à ces enjeux d'inclusion et de brassage. L'enclave n'est-elle pas, par nature, une forme urbaine excluante ? Si le caractère excluant d'une enclave urbaine peut se vérifier dans bien des cas, il ne s'agit pas ici d'une fatalité ou d'un travers inhérent à la forme enclave.

Les Abattoirs d'Anderlecht le montrent dans l'utilisation hebdomadaire de leur marché : une enclave peut aussi être un espace d'inclusion et d'hyperdiversité. Mieux, l'enclave, précisément par ses qualités de contenance, d'intériorité et de déconnexion vis-à-vis de l'environnement urbain immédiat, permet de recevoir et d'abriter la sociabilité urbaine et les interactions civiles entre inconnus sur un mode apaisé, qui la distingue de ce que peut proposer l'espace public extérieur, ouvert, continu, davantage exposé au tumulte de la ville et en particulier au trafic automobile.

D'où l'idée d'enclave inclusive, comprise comme un espace urbain enclos sur le plan morpho-topologique, mais programmé pour un public large, rendu accessible et hospitalier à une diversité d'usagers et apprêté, en particulier, à recevoir les plus vulnérables d'entre eux. Cette notion, qui peut sembler paradoxale à première vue, nous semble en réalité nécessaire à un urbanisme contemporain dans de grandes villes cosmopolites comme Bruxelles — un urbanisme plus conscient et réaliste sur le plan sociologique, et plus réfléchi quant aux exigences spatiales et formelles des interactions et rencontres entre citadins.

À Bruxelles, ces trente dernières années, les politiques urbaines visant à renforcer le vivre-ensemble se sont centrées sur l'amélioration des espaces publics, compris comme espaces extérieurs, ouverts et continus (rues, boulevards, squares, places). Il semble, d'un côté, que des attentes excessives aient été placées

De Slachthuizen van Anderlecht illustreren dat wekelijks met hun markt : een enclave kan ook een plaats zijn van inclusie en hyperdiversiteit. Meer nog, net omdat ze besloten is, naar binnen gericht en afgesloten van de onmiddellijke omgeving van de stad, kan de enclave de stedelijke sociabiliteit en de burgerlijke interacties tussen onbekenden op een rustiger manier integreren. Dat onderscheidt haar van de externe openbare omgeving die open is, doorlopend en meer blootgesteld aan het stadstumult en vooral aan het autoverkeer.

Vandaar de idee van inclusieve enclave : een stedelijke ruimte die op morfotypologisch vlak besloten is, maar geprogrammeerd is voor een breed publiek, toegankelijk en gastvrij is voor uiteenlopende gebruikers en in het bijzonder voor de meest kwetsbaren onder hen. Dit begrip, dat op het eerste gezicht misschien paradoxaal lijkt, lijkt ons in werkelijkheid noodzakelijk voor een hedendaagse stedenbouw in kosmopolitische grootsteden zoals Brussel er een is - een sociologisch meer bewuste en realistische stedenbouw die beter aansluit bij de ruimtelijke en vormelijke eisen van de interacties en ontmoetingen tussen burgers.

De beleidsmaatregelen die in Brussel de laatste dertig jaar werden genomen om het samenleven te versterken, spitsten zich vooral toe op de verbetering van die openbare ruimten die werden opgevat als open en doorlopende buitenruimten (straten, lanen, squares en pleinen). Aan de ene kant lijkt het of er te veel werd verwacht dat deze ruimten een afdoend kader zouden bieden voor het openbare leven en om de sociale interacties te stimuleren. Aan de andere kant werd het potentieel van de "public interiors" onderschat om de ontmoeting tussen diverse bevolkingsgroepen die elkaar niet kennen, te ontvangen, te beschermen en te cultiveren.

Een sociaal stadsbeleid dat het principe van de inclusieve enclave zou uitrollen tot een archipel van gastvrijheid, zou een discreet maar noodzakelijk contrapunt plaatsen bij de huidige transformatie van het Brusselse hypercentrum en het beeld van de grote openbare ruimte dat haar motiveert (Genard et Berger, 2020).

dans la capacité de ces espaces à offrir un cadre suffisant à la vie publique et à stimuler les interactions sociales ; et d'un autre côté, que les « intérieurs publics » ont été, eux, sous-estimés dans leur capacité à accueillir, protéger et cultiver la rencontre entre des populations diverses et mutuellement étrangères.

Une politique urbaine à caractère social déployant le principe de l'enclave inclusive en un archipel d'îles d'hospitalité proposerait un contrepoint, discret, mais nécessaire, à l'actuelle transformation de l'hypercentre bruxellois et à l'imaginaire de l'Espace Public majeur qui la motive (Genard et Berger, 2020).

Une intériorisation de la vie publique

Inspirée sur le plan empirique par la recherche-action menée au Metrolab, la conceptualisation de l'enclave inclusive a aussi profité d'une littérature traitant de l'« intériorisation de la vie publique », de ses potentiels et de ses risques.

En architecture et en urbanisme, parmi d'autres initiatives récentes (Pimlott, 2007 et 2016 ; Van Gammeren et al., 2011 ; Cicek et al., 2017), la réédition du manifeste du duo Ungers–Koolhaas, The City in the City, témoigne d'un regain d'intérêt pour le modèle d'organisation de la ville par fragments et la structuration de la vie publique urbaine en « îles » fonctionnant comme des « condenseurs sociaux » (Ungers et Koolhaas, 2013). Contre une conception de la ville envisagée comme un grand continuum, la « ville archipel » se conçoit comme une diversité de lieux disposant chacun de qualités architecturales propres et d'intériorités spécifiques. Du fait de leurs qualités intrinsèques, de leurs interdépendances fonctionnelles et de la distinction qu'ils marquent avec leur environnement direct, ces lieux développent une singularité et une attractivité particulières.

En philosophie, si les travaux de Lieven De Cauter ont insisté sur l'horizon dystopique d'une société constituée sur le principe de l'enclave (De Cauter, 2004), Peter Sloterdijk a, dans son impressionnante trilogie (1998-2004), rappelé la nécessité socio-anthropologique, à la

Een interiorisering van het openbaar leven

Empirisch geïnspireerd door het actie-onderzoek van Metrolab, is de opvatting van de inclusieve enclave ook schatplichtig aan een literatuur die aandacht besteedt aan de "interiorisering van het openbaar leven", aan de mogelijkheden en de risico's die eraan verbonden zijn.

In het domein architectuur en stedenbouw is een van de recente initiatieven (Pimlott, 2007 en 2016 ; Van Gammeren et al., 2011 ; Cicek et al., 2017) de heruitgave van het manifest van het duo Ungers–Koolhaas, The City in the City. Dat getuigt van een hernieuwde belangstelling voor de organisatie van de stad in fragmenten en voor de structurering van het stedelijke openbaar leven in "eilanden" die functioneren als "social condensors" (Ungers en Koolhaas, 2013). Tegenover de stad die wordt opgevat als een groot continuüm, is de "archipelstad" een diversiteit van plaatsen die elk hun eigen architecturale kwaliteiten en hun specifieke interioriteiten hebben. Vanwege hun intrinsieke kwaliteiten, hun functionele onderlinge afhankelijkheid en de zaken waarmee ze zich onderscheiden van hun onmiddellijke omgeving, ontwikkelen deze plaatsen een specifieke bijzonderheid en aantrekkelijkheid.

In de filosofie benadrukt Lieven De Cauter de dystopische horizon van een samenleving die is opgebouwd volgens het principe van de enclave (De Cauter, 2004). Peter Sloterdijk van zijn kant verwijst in zijn indrukwekkende trilogie (1998-2004) naar de socio-antropologische noodzaak, zowel voor het sociaal als voor het openbaar leven, om te worden ontvangen, opgevangen, gesteund en beschermd door "sferen", materiële en sociale entiteiten die het interne leven bevorderen en zich kunnen afsluiten van de buitenwereld.

In de sociologie, in de context van de Amerikaanse grootsteden, benadrukten verschillende auteurs het belang - voor de stedelijke interacties tussen onbekenden - om te kunnen rekenen op een eigen plek met kenmerken van interioriteit die de externe en doorlopende openbare ruimte aanvult. Elijah Anderson (2011)

Pour en savoir plus
Voor meer informatie

— Metrolab : www.metrolab.brussels

— Programme FEDER 2014-2020 : be.brussels/a-propos-de-la-region/bruxelles-internationale/feder-obtenir-une-aide-europeenne/programme-2014-2020

— Projet Sain-Vincent-de-Paul, Paris : www.parisetmetropole-amenagement.fr/fr/saint-vincent-de-paul-paris-14e

— Carcel Modelo à Barcelone : lamodel.barcelona

Références
Referenties

— ARCH - Action Research Collective for Hospitality (éds.) (2019). *Whose Future is Here ? Searching For Hospitality in Brussels Northern Quarter*. Brussels : Metrolab Series.

— Anderson, E. (2011). *The Cosmopolitan Canopy. Race And Civility In Everyday Life*. New York : W.W. Norton & Co.

— Berger, M. (2018). Questioning some forms and qualities of urban togetherness. In M. Berger, B. Moritz, L. Carlier et M. Ranzato (éds.), *Designing Urban Inclusion*. Brussels : Merolab Séries, pp. 176-181.

— Berger, M. et Moritz, B. (2018). Inclusive Urbanism as Gatekeeping. In M. Berger, B. Moritz, L. Carlier et M. Ranzato (éds.), *Designing Urban Inclusion*. Brussels : Metrolab Series, pp. 149-161.

— Berger, M., Moritz, B.,Carlier, L. et Ranzato, M. (éds.) (2018). *Designing Urban Inclusion*. Brussels : Metrolab Series.

— Cicek, A., Grafe, Ch., Mandias, S. et Rosbottom D. (éds.) (2018) Microcosms. Searching For The City In Its Interiors. *OASE*, #101.

— De Cauter, L. (2004). *The Capsular Civilization. On The City in The Age of Fear*. Rotterdam : NAi010 Publishers.

fois pour la vie sociale et la vie publique, d'être accueillies, contenues, soutenues et protégées par des « sphères », des entités matérielles et sociales favorisant leur vie interne et capables de se clore vis-à-vis du dehors.

En sociologie, dans le contexte des grandes villes américaines, différents auteurs ont insisté sur l'importance, pour les interactions urbaines entre inconnus, de pouvoir compter sur des lieux propres montrant des qualités d'intériorité, complémentaires à l'espace public extérieur et continu. Elijah Anderson (2011) identifie les différentes scènes urbaines participant de ce qu'il appelle la « canopée cosmopolite », ces îles urbaines de civilité dans lesquelles citadins blancs, noirs et d'autres minorités peuvent baisser la garde et socialiser par-delà les frontières ethno-raciales ou culturelles. Dans *Palaces For The People*, le sociologue Eric Klinenberg (2018) se rapproche de considérations spatiales, en s'intéressant aux formes architecturales et urbanistiques, ainsi qu'aux principes d'organisation et de régulation favorables aux intérieurs publics.

Opérationnalisations et circulations du concept

Ainsi, le concept d'enclave inclusive doit, notamment[1], être mis à l'épreuve de sa formalisation spatiale et architecturale. Sur ce point, l'étude de différents projets urbains bruxellois, financés par la politique FEDER et intégrant implicitement les principes et qualités associés à l'enclave inclusive, a été instructive. Par exemple, sur le site des Abattoirs d'Anderlecht, le Masterplan élaboré par l'agence d'architecture et d'urbanisme ORG prévoit une évolution significative du site, mais conserve toutefois la caractéristique actuelle d'une intériorité spécifique. Cette intériorité est caractérisée par le développement de typologies architecturales singulières (*urban warehouses*), articulées autour d'un vaste espace public central qui peut accueillir des évènements socio-culturels en plus des activités hebdomadaires du marché. La qualité d'intériorité est, de plus, soulignée par le traitement piétonnier et continu de l'espace enclos.

1. Il est certain que ces aspects de formalisation spatiale et architecturale, et même plus largement, de design, ne sont pas suffisants pour garantir le fonctionnement inclusif du lieu. Notre texte (Berger et Moritz, 2018) esquisse ainsi le concept complémentaire de *gate-opening/gate-keeping*, qui concerne les modalités de l'ouverture, de l'accessibilité et de l'hospitalité du lieu, sans lesquelles un espace conçu comme une enclave inclusive pourrait bien s'avérer être une enclave « tout court » !

identificeert de verschillende stedelijke scènes die bijdragen tot wat hij de "cosmopolitan canopy" noemt, stedelijke eilanden van hoffelijkheid waar blanken, zwarten en andere minderheden hun defensieve houding kunnen laten varen om te socialiseren over alle etnisch-raciale of culturele grenzen heen. In *Palaces For The People* levert de socioloog Eric Klinenberg (2018) zich over aan ruimtelijke beschouwingen. Hij schetst de architecturale en stedenbouwkundige vormen en de organisatie- en reguleringsprincipes die de "public interiors" ten goede komen.

Operationalisering en circulatie van het concept

Het concept van de inclusieve enclave moet ruimtelijk en architecturaal[1] worden uitgeprobeerd. In dit opzicht staken we heel wat op van de bestudeerde Brusselse EFRO-projecten. Impliciet integreren zij de principes en kwaliteiten van de inclusieve enclave. Op de site van de Slachthuizen van Anderlecht bijvoorbeeld voorziet het Masterplan van ORG, agentschap voor architectuur en stedenbouw, in een significante evolutie van de site, maar met behoud van de specifieke interioriteit van deze site. Die interioriteit wordt gekenmerkt door de ontwikkeling van bijzondere architecturale typologieën (*urban warehouses*) rond een grote, centrale openbare ruimte waar naast de wekelijkse markt ook socioculturele evenementen kunnen worden georganiseerd. Die interoriteit wordt bovendien benadrukt door de verkeersvrije en doorlopende behandeling van de ingesloten ruimte.

Maar ook andere projecten uit 2019, van uiteenlopende aard, illustreren de vele ruimtelijke vormen van het begrip inclusieve enclave. In Sint-Jans-Molenbeek werd het cultureel centrum Recyclart gevestigd in een voormalige fabriek langs het Kanaal met heel wat binnenplaatsen. Ten zuiden van het metropolitane stadscentrum zal deze fabriek tijdelijk dienst doen als een plaats voor stedelijke cultuur die is verbonden met de lokale economie, als contrapunt voor de aangekondigde ontwikkeling van het Kanal Museum.

Au-delà du contexte FEDER, les multiples formes spatiales dans lesquelles la notion d'enclave inclusive peut se développer se sont illustrées au cours de l'année 2019 à travers des projets bruxellois de différentes natures. Ainsi le centre culturel Recyclart s'est installé à Molenbeek-Saint-Jean, en bordure de Canal, dans un ancien ensemble industriel articulé autour d'un dispositif de cours intérieures. L'occupation temporaire annonce le développement, au sud du centre-ville métropolitain, d'un lieu dédié aux cultures urbaines en lien avec l'économie locale, en contrepoint du développement annoncé du Musée Kanal.

À proximité de ce site, dans l'espace temporaire Decoratelier installé rue de Liverpool, le scénographe Jozef Wouters a réalisé, en collaboration avec Globe Aroma et un groupe de primo-arrivants, l'aménagement dans un hangar d'un « jardin secret », mis en scène et présenté dans le cadre du Kunstenfestivaldesarts 2019. Citant la notion d'« enclave inclusive », le producteur de ce projet présentait l'aspect clos et dissimulé du lieu comme condition de son hospitalité à un public de « nouveaux venus » et à l'expression de leurs capacités esthétiques (Gypens, 2019).

Cette même année, dans le cadre de l'initiative Action Research Collective for Hospitality (ARCH, 2019), des chercheurs du Metrolab ont accompagné la Plateforme Citoyenne BXLRefugees dans le déménagement de son « hub humanitaire » qui, après avoir dû quitter le CCN/gare du Nord, s'est installé Avenue du Port. Son réaménagement, inspiré par les principes de l'enclave inclusive tels qu'interprétés par l'architecte d'ARCH Marie Lemaître d'Auchamp (2019), a bénéficié de recherches spécifiques et d'ateliers de co-conception (Lemaître d'Auchamp & Ranzato, 2019).

Ainsi, cette recherche autour des enclaves inclusives n'est pas seulement descriptive ou analytique, elle est opérationnelle. Sur ce plan, elle peut orienter la conception d'espaces modestes à caractère social comme ceux décrits ci-dessus, mais aussi de sites plus vastes, comme le projet Usquare (Casernes d'Ixelles), dont le cahier des charges architectural a bé-

Niet ver van deze site, in de tijdelijke ruimte Decoratelier in de Liverpoolstraat, realiseerde de scenograaf Jozef Wouters in samenwerking met Globe Aroma en een groep nieuwkomers in een hangar een "geheime tuin" die werd voorgesteld op het Kunstenfestivaldesarts 2019. De producent van dit project verwees naar het begrip "inclusieve enclave" om het ingesloten en verborgen aspect van deze plaats voor te stellen als voorwaarde voor zijn gastvrijheid voor een publiek van "nieuwkomers" die er uitdrukking kunnen geven aan hun esthetische capaciteiten (Gypens, 2019).

Eveneens in 2019, in het kader van het initiatief Action Research Collective for Hospitality (ARCH, 2019), begeleidden de onderzoekers van Metrolab het burgerplatform BXLRefugees bij de verhuis van hun "humanitaire hub". Zij moesten het CCN/Noordstation verlaten en hun intrek nemen in de Havenlaan. Voor de herinrichting, geïnspireerd door de principes van de inclusieve enclave zoals geïnterpreteerd door de architecte van ARCH, Marie Lemaître d'Auchamp (2019), werd specifiek onderzoek verricht en werden workshops georganiseerd (Lemaître d'Auchamp & Ranzato, 2019).

Dit onderzoek over inclusieve enclaves is dus niet alleen beschrijvend of analytisch, maar ook operationeel. Ze kan het ontwerp oriënteren van bescheiden ruimten met een sociaal karakter zoals we hiervoor hebben beschreven, maar ook van ruimere sites zoals het project Usquare (Kazernes van Elsene) waarbij het architecturale lastenboek gevoed werd door een reflectiedag en een rapport over de ruimtelijke kenmerken van de inclusieve enclave.

Buiten Brussel vonden we ook concrete internationale toepassingen van de inclusieve enclave : de heraanleg van de site Saint-Vincent de Paul in het hart van Parijs of, nog potentieel, de herwaardering-herbestemming van de Carcel Modelo-gevangenis in Barcelona tot een sociale en culturele voorziening die zich openstelt voor de stad. Rond deze laatste site loopt een stedenbouwkundige en landschappelijke wedstrijd waarbij wij het behoud van de grenzen voorstelden als mogelijk project.

1. Deze aspecten van ruimtelijke en architecturale formalisering, en zelfs in bredere zin van design, volstaan echter niet om het inclusieve functioneren van de plaats te garanderen. Onze tekst (Berger en Moritz, 2018) schetst daarom het bijkomende concept van gate-opening/gate-keeping dat betrekking heeft op het openstellen, de toegankelijkheid en de gastvrijheid van de plaats. Zonder dat bijkomende concept kan een ruimte die wordt opgevat als een inclusieve enclave uiteindelijk niet meer blijken te zijn dan een enclave "tout court" !

— Gypens, G. (2019). *"Secret Gardens", essay gepubliceerd.* op : www.kaaitheater.be/fr/articles/secret-gardens.

— Klinenberg, E. (2018) *Palaces For The People. How Social Infrastructure Can Help Fight Inequality, Polarization And The Decline Of Civic Life*. New York : Crown.

— Lemaître d'Auchamp, M. (2019) *Accueillir dignement l'étranger : composition d'un lieu d'hospitalité pour les migrants à Bruxelles*. TFE de Master en architecture, Université Catholique de Louvain.

— Lemaître d'Auchamp, M. and Ranzato, M. (2019). Moving out/Fitting in. Penser ensemble le déplacement du Hub Humanitaire. In ARCH (éds), *Whose Future is Here ? Searching For Hospitality in Brussels Northern Quarter*. Brussels : Metrolab Series, pp.139-150.

— Pimlott, M. (2007). *Within And Without. Essays On Territory And The Interior*. Rotterdam : Episode.

— ___ (2016). Public Interiors As Idea And Project, Jap Sam Books, Prinsenbeek. — Sloterdijk Peter, 1998–2004. *Spheres*, Vol.1-3. Los Angeles : Semiotext.

— Ungers, O.M. and Koolhaas, R. (2013 -1977). *The City In The City*. Berlin : A Green Archipelago, Zurich : Lars Müller.

— Van Gameren, D., Schrijver, L., Van den Heuvel, D., Van der Putt, P. and Harwood, E. (éds) (2011). The Urban Enclave. Delft : NAI010 (DASH 05).

néficié d'une journée de réflexion et d'un rapport sur les caractéristiques spatiales de l'enclave inclusive.

Au-delà du cadre bruxellois, cette recherche nous a amenés à entrer en interaction avec des exemples internationaux de mise en application implicites de l'enclave inclusive, tels que le réaménagement du site de Saint-Vincent de Paul au cœur de Paris, ou encore potentiellement celui de la requalification-réaffectation de la prison Carcel Modelo à Barcelone, en un équipement social et culturel qui s'ouvre à la ville. Ce dernier site fait aujourd'hui l'objet d'un concours d'urbanisme et de paysage, dans le cadre duquel nous avons suggéré un travail sur le maintien des limites comme possibilité de projet.

Vers une politique d'hospitalité urbaine

Dans le cadre d'une politique d'aménagement d'espaces propices au vivre ensemble cosmopolite à Bruxelles, cette recherche apporte des compléments significatifs aux efforts actuellement consacrés à la transformation du centre-ville et à son étude. Elle éclaire ce qu'une focalisation sur l'hypercentre et sur les espaces publics ouverts de circulation laisse dans l'ombre, à savoir la nécessité pour les publics les plus vulnérables, non pas seulement d'apparaître dans l'espace public, mais surtout d'y être reçus dans des conditions décentes. Une politique d'hospitalité urbaine au-delà des vastes espaces publics extérieurs (qui jouent certes un rôle crucial par rapport à cet enjeu) doit se concevoir en archipel, par la multiplication d'« intérieurs publics » qualitatifs et inclusifs.

Naar een beleid van stedelijke gastvrijheid

Voor de inrichting van ruimten die het kosmopolitische samenleven in Brussel bevorderen, kan dit onderzoek een belangrijke aanvulling zijn op de inspanningen die vandaag worden geleverd voor de transformatie van het stadscentrum en de studie ervan. Het belicht datgene wat een focus op het hypercentrum en op de openbare ruimte die wordt opengesteld voor circulatie niét belicht : de noodzaak voor een kwetsbaar publiek om niet alleen de openbare ruimte te bezoeken, maar vooral om er in waardige omstandigheden te worden ontvangen. Een beleid van stedelijke gastvrijheid buiten de grote, externe openbare ruimten (die in deze uitdaging weliswaar een cruciale rol vervullen), moet worden gezien als een archipel, een veelheid van kwaliteitsvolle en inclusieve "public interiors".

Vers un maillage d'espaces publics

Naar een netwerk van openbare ruimtes

2.2

Comme mentionné précédemment, un centre-ville métropolitain se caractérise par une haute diversité, densité et simultanéité de types d'usages et de profils d'usagers, soutenue par une haute connectivité aux réseaux de mobilité. Néanmoins, pour que cette densité et simultanéité génèrent une véritable dynamique sociale, culturelle et économique, il est primordial que le centre urbain dispose d'un réseau d'espaces publics favorisant les interactions entre ces différents usages et usagers. Après avoir redéfini le périmètre du centre-ville métropolitain bruxellois de façon à mieux inclure les pôles de mobilité et les différentes dynamiques sociales, économiques et écologiques (point 2.1.), la deuxième étape consiste donc à identifier le maillage d'espaces publics autour duquel le structurer.

Pour ce faire, le BSI-BCO a progressivement mis au point plusieurs critères de sélection.

Premièrement, un espace public favorisant les rencontres est avant tout un espace public hospitalier pour les piétons en séjour ou en mouvement. Par-delà l'enjeu écologique d'une transition mobilitaire décarbonée, il s'agit de favoriser les interactions grâce au déploiement à large échelle d'un réseau d'espaces publics où les mobilités actives (marche, vélo) sont clairement pensées comme les modes principaux et prioritaires d'occupation de l'espace. D'un point de vue historique, il est intéressant de noter que le périmètre proposé pour le centre-ville métropolitain correspond à peu près aux limites du noyau urbain dense de 1860, soit les limites de la ville formée au rythme de la marche avant l'arrivée du tramway d'abord et de l'automobile ensuite.

«
Même chose quand ils ont détruit à Sainctelette. Donc là, et ça pour moi ce sont de grands échecs de pouvoir décisionnel à Bruxelles, c'est que chaque fois qu'il y a des endroits qui sont des endroits-clés comme ça, qui pourraient devenir verts comme la porte de Ninove, comme à Sainctelette, comme au Parking 58. Ce sont des occasions ratées de faire quelque chose de vert à Bruxelles quoi, où les gens se rassemblent quoi. De nouveau ce piétonnier ouais je pense que ça va de nouveau être un défi de faire en sorte que les gens puissent vraiment s'y arrêter quoi.
» Coralie, habitante de Molenbeek

Zoals hiervoor al vermeld kenmerkt een metropolitaan stadscentrum zich door een grote diversiteit, dichtheid en samenloop van manieren van gebruik en gebruikersprofielen, ondersteund door een sterke verbinding met de mobiliteitsnetwerken. Opdat deze dichtheid en samenloop een echte sociale, culturele en economische dynamiek zou voortbrengen, is het echter van groot belang dat het stadscentrum over een netwerk van publieke ruimtes beschikt die de interactie tussen de verschillende gebruiken en gebruikers bevordert. Na de perimeter van het Brusselse metropolitane stadscentrum zodanig geherdefinieerd te hebben dat de mobiliteitspolen en de verschillende sociale, economische en ecologische dynamische krachten beter ingesloten worden (punt 2.1), bestaat de tweede stap er dus uit het netwerk van openbare ruimtes te bepalen waar omheen het gestructureerd moet worden.

Hiertoe heeft het BSI-BCO geleidelijk aan verschillende selectiecriteria uitgewerkt.

Ten eerste dient een openbare ruimte die ontmoetingen bevordert bovenal een gastvrije openbare ruimte te zijn voor voetgangers die er verblijven of passeren. Naast de ecologische uitdaging van een koolstofvrije mobiliteitstransitie, is het doel interacties te stimuleren dankzij de uitrol op grote schaal van een netwerk van openbare ruimtes waar actieve mobiliteit (wandelen, fietsen) duidelijk voorrang krijgt bij het innemen van de ruimte. Vanuit historisch oogpunt is het interessant om op te merken dat de voorgestelde perimeter voor het metropolitane stadscentrum nagenoeg overeenkomt met de dichte stadskern van 1860, dat wil zeggen de grenzen van de stad die ontstond

«
Hetzelfde als toen ze aan Sainctelette dingen hebben vernield. Dus, en dat zijn voor mij grote nederlagen van de Brusselse besluitvorming, elke keer dat er plaatsen zijn die zo belangrijk zijn, die groen zouden kunnen worden zoals de Ninoofse poort, zoals aan Sainctelette, zoals bij Parking 58. Het zijn toch gemiste kansen om iets groens te realiseren in Brussel, waar de mensen samenkomen. Weer die voetgangerszone, ja ik denk dat het weer een uitdaging wordt om er voor te zorgen dat de mensen daar echt zullen kunnen halthouden.
» Coralie, inwoonster van Molenbeek

Vers un maillage d'espaces publics de qualité

Naar een evenwichtig gespreid netwerk van kwaliteitsvolle publieke ruimtes








SUPERB





Deuxièmement, le maillage d'espaces publics doit être fortement connecté aux gares, transports en commun et réseaux cyclables à grande échelle. En effet, il s'agit d'éviter de former des zones piétonnes exclusives entourées de parkings selon le modèle des piétonniers dits de première génération. Au contraire, il s'agit de favoriser une accessibilité piétonne généralisée et non dépendante de la voiture.

Troisièmement, le maillage d'espaces publics doit favoriser les mobilités interquartiers. À l'opposé d'un zonage fonctionnaliste ou d'une certaine tendance à la ségrégation socio-culturelle, il s'agit de favoriser les rencontres, les hybridations et les synergies entre les différentes dynamiques qui composent le centre-ville métropolitain. D'un point de vue historique, la géographie sociale et fonctionnelle de Bruxelles s'est structurée selon la géographie de la vallée : quartiers du port, des manufactures et des ouvriers dans le marais, quartiers du commerce, des arts et du divertissement dans le bas de la pente, quartier du pouvoir et des affaires sur le plateau du Coudenberg. Par conséquent, afin de repenser les interactions entre ces différents pôles, il est stratégique d'accorder une importance particulière aux séquences d'espaces publics qui traversent le centre d'ouest en est, perpendiculairement à la vallée.

Quatrièmement, le maillage d'espaces publics doit relier un maximum de lieux symboliques. Ceux-ci doivent non seulement

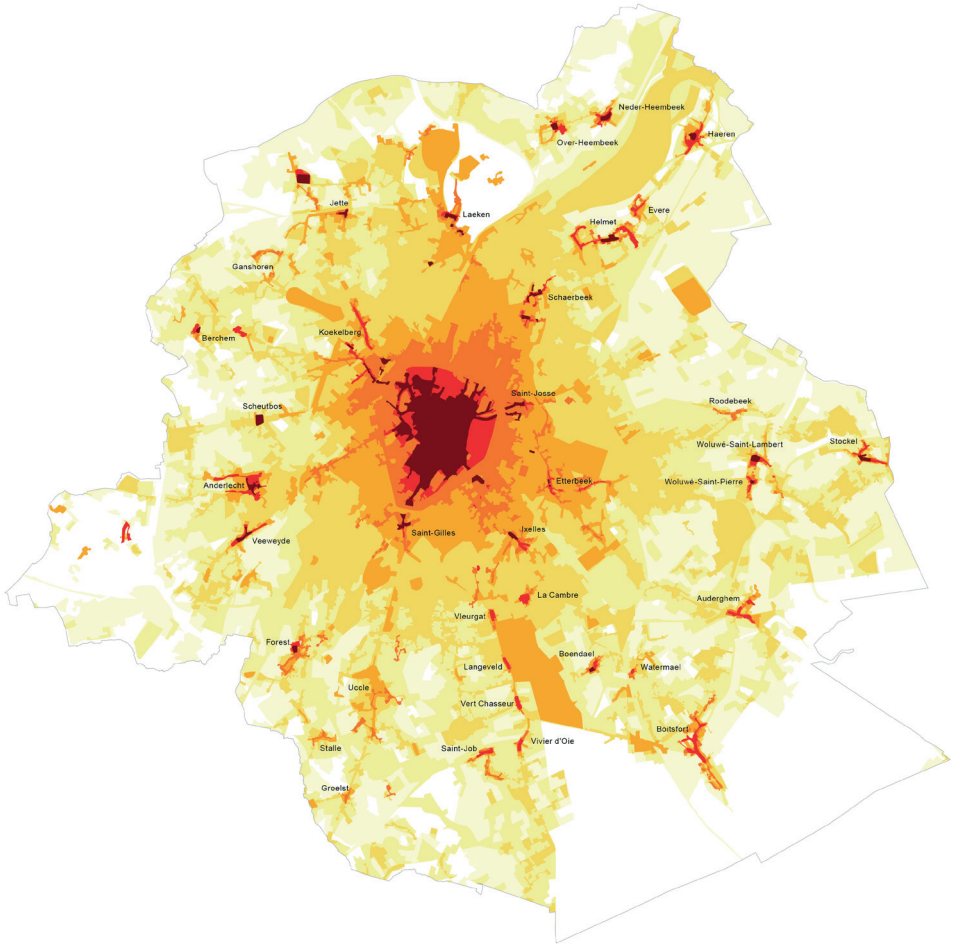
«
Habiter dans le centre donne un confort inouï car il suffit d'aller à pied quelque part pour se rejoindre. Ça fait qu'on s'approprie plus facilement son quartier. Il y a certains parcours que je fais et j'y trouve des amis proches à chaque coin de rue. Ça augmente la sympathie globale qu'on a pour un endroit. On met des visages sur les lieux. Chaque fois qu'il y en a un qui a un bon plan local, il le partage avec les autres. Par exemple, il y a une amie qui a commencé à faire de la boxe à la rue du Boulet, c'est hyper chouette, très varié et multiculturel. Du coup, elle a embrigadé un autre ami, et puis un autre, etc. et maintenant ils sont cinq à y aller toutes les semaines. Pareil pour le yoga. J'ai découvert que pas très loin de chez moi, il y avait un potager partagé. J'ai commencé à y aller et j'ai trouvé le projet génial. Du coup, j'en ai parlé à d'autres amis aussi. Donc, à chaque fois tout est renforcé, on a plus facilement accès à une implication dans le quartier car on se pousse les uns les autres à s'impliquer. Pour l'instant on est un peu au stade où on se pousse un peu les uns les autres à s'impliquer au stade politique aussi. On n'y est pas encore mais bon, on est dans la phase d'émulation. Tout ça ce sont des choses qui augmentent les liens que l'on a avec les lieux.
» Morgane, habitante d'une rue proche du boulevard Anspach

op het ritme van de wandelaar, voor de komst van de tram en vervolgens de auto.

Ten tweede dient het netwerk van openbare ruimtes sterk aan te sluiten op de stations, het openbaar vervoer en de fietsroutes op grote schaal. Er dient namelijk vermeden te worden dat er voetgangerszones gevormd worden die uitsluitend omringd worden door parkeergarages volgens het model van de voetgangerszones van de zogeheten eerste generatie. Er dient in tegendeel een algemene toegankelijkheid te voet bevorderd te worden die niet afhankelijk is van de auto.

Ten derde dient het netwerk van openbare ruimtes de mobiliteit tussen de wijken te bevorderen. In tegenstelling tot een functionele zonering of een zekere neiging naar sociaal-culturele segregatie, dienen de ontmoetingen, de hybridisatie en de synergie tussen de verschillende dynamische krachten van het metropolitane stadscentrum bevorderd te worden. Vanuit historisch oogpunt heeft de sociale en functionele geografie van Brussel zich gestructureerd volgens de geografie van de vallei : haven-, fabrieks- en arbeiderswijken in het moeras, handels-, kunst- en amusementswijken onderaan de helling, bestuurs- en zakenwijk op de vlakte van de Coudenberg. Alvorens de interactie tussen deze verschillende polen te herzien, is het van strategisch belang om bijzondere aandacht te schenken aan de opeenvolging van openbare ruimtes die het centrum van

«
Wonen in het centrum geeft een uitzonderlijk comfort want je hoeft maar te voet ergens naar toe om elkaar te treffen. Dat maakt dat je je makkelijker thuis voelt in je buurt. Er zijn bepaalde routes die ik neem waar ik op elke straathoek goede vrienden vindt. Dat verhoogt de algemene sympathie die je hebt voor een plaats. Je verbindt gezichten met plaatsen. Telkens als iemand een goed plan weet om te doen in de buurt, deelt hij dat met de anderen. Er is bijvoorbeeld een vriendin van me die is begonnen met boksen in de Kogelstraat, het is supertof, erg gevarieerd en multicultureel. Vervolgens heeft ze er een andere vriend bijgehaald, en dan nog een andere, enz. en nu gaan er elke week vijf van hen. Hetzelfde voor de yoga. Ik ontdekte dat er niet ver van mij, een gemeenschappelijke moestuin is. Ik begon er heen te gaan en ik vond het een geweldig project. Dus heb ik er andere vrienden ook over verteld. Dus elke keer wordt alles versterkt, is het makkelijker om betrokken te raken bij de buurt, omdat we elkaar pushen om betrokken te raken. Op dit moment bevinden we ons zo'n beetje in het stadium waarin we elkaar aansporen om ook actief te worden in de politiek. We zijn er nog niet, maar goed, we zitten in een wedijverfase. Dat zijn allemaal dingen die de banden versterken die men heeft met plekken.
» Morgane, bewoonster van een straat dichtbij de Anspachlaan



Croissance de l'urbanisation de la Région bruxelloise

Verstedelijking van het Brussels Gewest

Avant 1950
Vóór 1950

Entre 1550 et 1777
Tussen 1550 en 1777

Entre 1777 et 1860
Tussen 1777 en 1860

Entre 1860 et 1880
Tussen 1860 en 1880

Entre 1880 et 1930
Tussen 1880 en 1930

Entre 1930 et 1955
Tussen 1930 en 1955

Après 1955
Na 1955

comprendre les ensembles patrimoniaux majeurs, mais aussi les lieux où se redéfinissent symboliquement nos rapports à des enjeux contemporains tels que la transition écologique, la diversité culturelle ou l'inclusion sociale. De ce point de vue, il est nécessaire d'identifier les séquences spatiales capables de relier les différents pôles historiques, de traverser les espaces de fractures sociales et spatiales et de mettre en valeur la structure sous-jacente du paysage naturel.

Partant de ces critères, et suivant une logique de transformation du centre à partir du piétonnier, le BSI-BCO a identifié quatre séquences spatiales majeures à partir desquelles étudier le redéploiement du maillage d'espaces publics du centre-ville métropolitain. La première séquence suit une orientation nord-sud, dans la continuité du piétonnier, d'une part, vers la gare du Midi et, d'autre part, vers la gare du Nord.

west naar oost doorkruisen, loodrecht op de vallei.

Ten vierde dient het netwerk van openbare ruimtes zoveel mogelijk symbolische plaatsen met elkaar te verbinden. Deze dienen niet alleen de grote erfgoedsites te omvatten, maar ook de plaatsen waar onze relatie met de grote hedendaagse vraagstukken, zoals de ecologische transitie, de culturele diversiteit of de sociale inclusie, symbolisch geherdefinieerd wordt. Vanuit dit oogpunt dienen die ruimtelijke sequenties bepaald te worden die in staat zijn de verschillende historische plaatsen te verbinden, ruimtes te doorkruisen die sociale en ruimtelijke breuklijnen vormen en de onderliggende structuur van het natuurlijke landschap te valoriseren.

Op basis van deze criteria en volgens een logica van transformatie van het centrum vanaf de voetgangerszone, heeft het BSI-BCO vier grote ruimtelijke se-

Les trois autres traversent la vallée de la Senne d'est en ouest et croisent le piétonnier au niveau de ses trois places principales : la place de Brouckère, la place de la Bourse et la place Fontainas (voir Vanin et al., 2020). La première séquence est-ouest relie la place Saint-Josse à Molenbeek en passant par Madou, le quartier Notre-Dame-aux-Neiges, la cité administrative, la place des Martyrs, le Béguinage, le petit château et le parvis Saint-Jean-Baptiste. La deuxième suit les traces historiques du Steenweg, cette chaussée médiévale qui a longtemps été l'artère principale reliant le haut et le bas de la ville, de la porte de Namur à la porte de Flandre. Cette séquence se prolonge à l'est vers le quartier européen et la gare du Luxembourg, vers la chaussée d'Ixelles et la place Flagey et vers la chaussée de Wavre et à l'ouest, vers la chaussée de Gand, la place communale de Molenbeek et les Étangs Noirs. La troisième séquence est-ouest connecte les places Stéphanie, Louise et Poelaert, le Sablon, les Marolles, la gare de la Chapelle, Anneessens, la porte de Ninove et la gare de l'Ouest. Elle est notamment caractérisée en son centre par une grande densité de lieux d'enseignement, de tous niveaux et de tous réseaux.

Cette sélection accorde une importance particulière au maillage fin d'espaces publics hérités de l'époque médiévale. Inversement, elle relativise l'importance habituellement accordée aux grands axes structurants tels que le canal, les boulevards centraux, la jonction Nord-Midi, l'axe royal ou encore la Petite Ceinture. Plusieurs raisons motivent ce choix.

Tout d'abord, ce choix croise les résultats de différents travaux menés en dehors du BSI-BCO : l'histoire de la formation des espaces du centre-ville (voir De Visscher et al., 2016), l'analyse de la marchabilité des espaces publics en fonction de leur syntaxe spatiale (Mezoued et al., 2020), la définition des principaux réseaux piétons et cyclistes dans le Plan régional de mobilité GoodMove (voir Focus sur la politique piétonne de la RBC, p. 142), l'accord de majorité de la Ville de Bruxelles en faveur d'une « ville à 10 minutes », les réflexions menées par des initiatives citoyennes telles que Bienvenue sur la Petite Ceinture (voir Focus, Bievenue sur la Petite Ceinture, p. 164) ou Filter Café Filtré.

quenties bepaald van waaruit het nieuwe netwerk van openbare ruimtes voor het metropolitane stadscentrum ontwikkeld kan worden. De eerste sequentie volgt een noord-zuid richting, in het verlengde van de voetgangerszone, enerzijds naar het Zuidstation en anderzijds naar het Noordstation. De drie andere doorkruisen de Zennevallei van oost naar west en kruisen de voetgangerszone ter hoogte van de drie grote pleinen : het Brouckèreplein, het Beursplein en het Fontainasplein (zie Vanin et al., 2020). De eerste oost-west sequentie verbindt het Sint-Joostplein met Molenbeek via Madou, de wijk Onze-Lieve-Vrouw-ter-Sneeuw, het Rijksadministratief Centrum, het Martelarenplein, het Begijnhof, het Klein Kasteeltje en het Sint-Jan-Baptistvoorplein. De tweede sequentie volgt de historische sporen van de middeleeuwse Steenweg die lange tijd de hoofdader is geweest die de bovenstad met de benedenstad verbond, van de Naamsepoort tot de Vlaamse Poort. Deze sequentie loopt in het oosten door naar de Europese wijk en het station Brussel-Luxemburg, naar de Elsense Steenweg en het Flageyplein en naar de Waversesteenweg en in het westen naar de Gentsesteenweg, het gemeenteplein van Molenbeek en de Zwarte Vijvers. De derde oost-west sequentie verbindt de pleinen Stefania, Louiza en Poelaert, de Zavel, de Marollen, het station Brussel-Kapellekerk, Anneessens, de Ninoofsepoort en het Weststation. Hij wordt in het midden gekenmerkt door een grote concentratie van scholen, van alle niveaus en van alle netten.

Deze selectie hecht een bijzonder belang aan een fijn netwerk van openbare plaatsen die stammen uit de middeleeuwse periode. Omgekeerd relativeert ze het belang dat men meestal hecht aan de grote structurerende assen zoals het kanaal, de centrale lanen, de Noord-Zuidverbinding, de Koninklijke as of de Kleine Ring. Meerdere redenen liggen aan deze keuze ten grondslag.

Allereerst wordt deze keuze gesteund door de resultaten van verschillende werkzaamheden die los staan van het BSI-BCO : de geschiedenis van het ontstaan van de ruimtes van het stadscentrum (zie De Visscher et al., 2016), de analyse van de bereikbaarheid te voet van de openbare

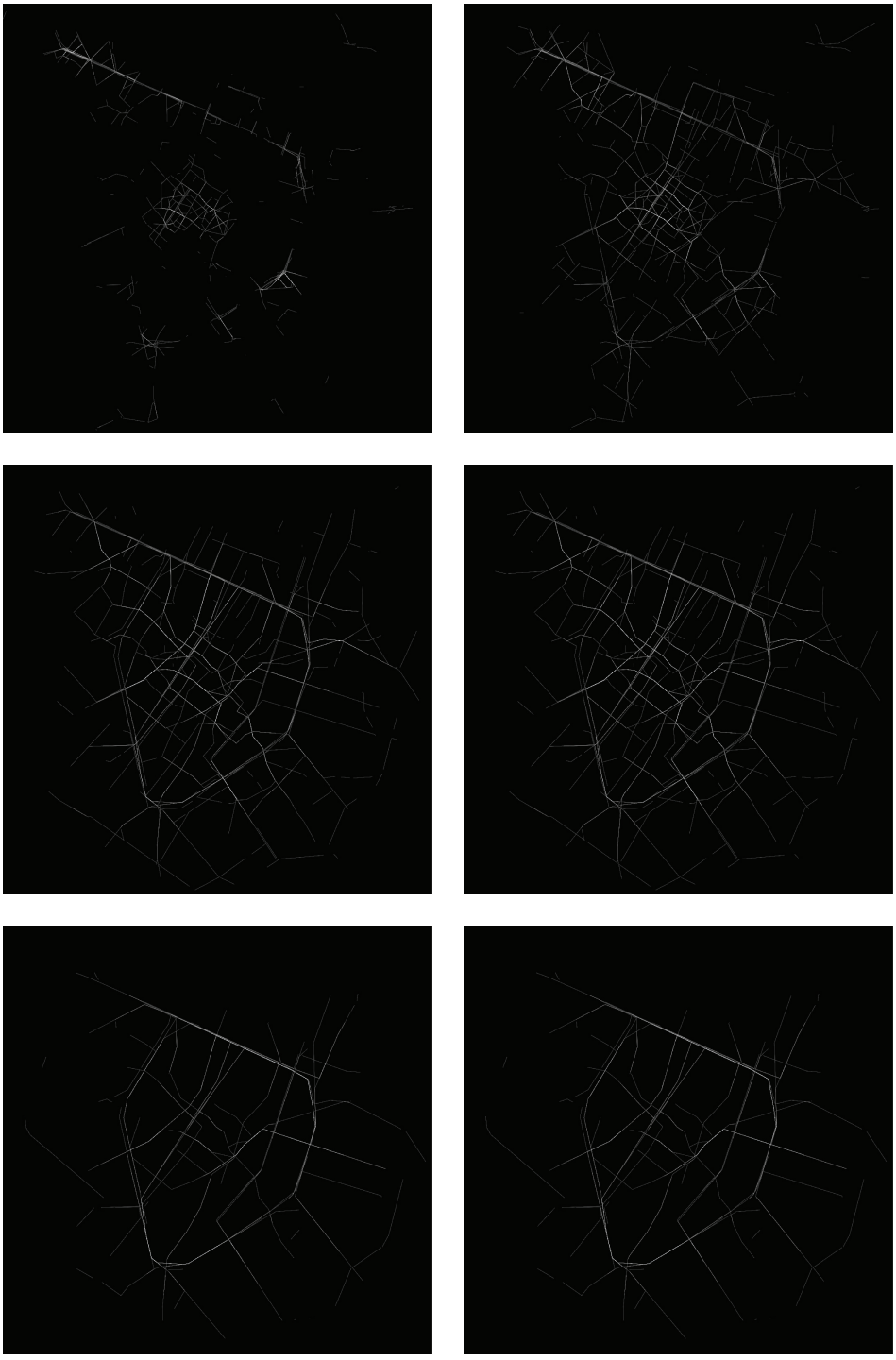
Ensuite, ce choix est pragmatique. Les séquences sélectionnées ne font pas partie du réseau routier principal. Il y est donc plus aisé d'y réduire la place accordée à la voiture en faveur des piétons et des cyclistes et d'y mener des expériences pilotes à court terme. En outre, les grands axes nord-sud font ou ont fait l'objet de plusieurs études et plans par ailleurs alors qu'inversement, le potentiel du maillage fin est resté à ce jour relativement inexploré.

Enfin, ce choix permet d'incarner un changement clair en termes de planification : rendre lisible le paysage de la vallée plutôt que le dissimuler, donner la priorité aux réseaux de lenteur par rapport aux espaces de la vitesse, favoriser les interactions entre des espaces diversifiés plutôt que délimiter des zones homogènes, mettre en réseau un grand nombre de petits projets plutôt qu'un nombre limité de grands projets.

ruimtes naargelang hun ruimtelijke syntaxis (Mezoued et al., 2020), de definitie van de belangrijkste voet- en fietsnetwerken in het gewestelijke mobiliteitsplan GoodMove (zie Focus op het voetgangersbeleid van het BHG, p. 142), het meerderheidsakkoord van de Stad Brussel ten voordele van een "stad op 10 minuten", de ideeën van burgerinitiatieven zoals Bye Bye Kleine Ring (zie Focus, Welkom op de Kleine Ring, p. 164) of Filter Café Filtré.

Daarnaast is deze keuze pragmatisch. De geselecteerde sequenties maken geen deel uit van het primaire wegennet. Het is er dus makkelijker om de ruimte voorbehouden aan auto's te verminderen ten gunste van voetgangers en fietsers en om hier op korte termijn pilootexperimenten uit te voeren. Bovendien worden en werden er elders al meerdere studies uitgevoerd en plannen opgesteld voor de grote noord-zuid assen, terwijl omgekeerd de mogelijkheden van een fijnmazig netwerk tot op heden betrekkelijk onderbelicht zijn gebleven.

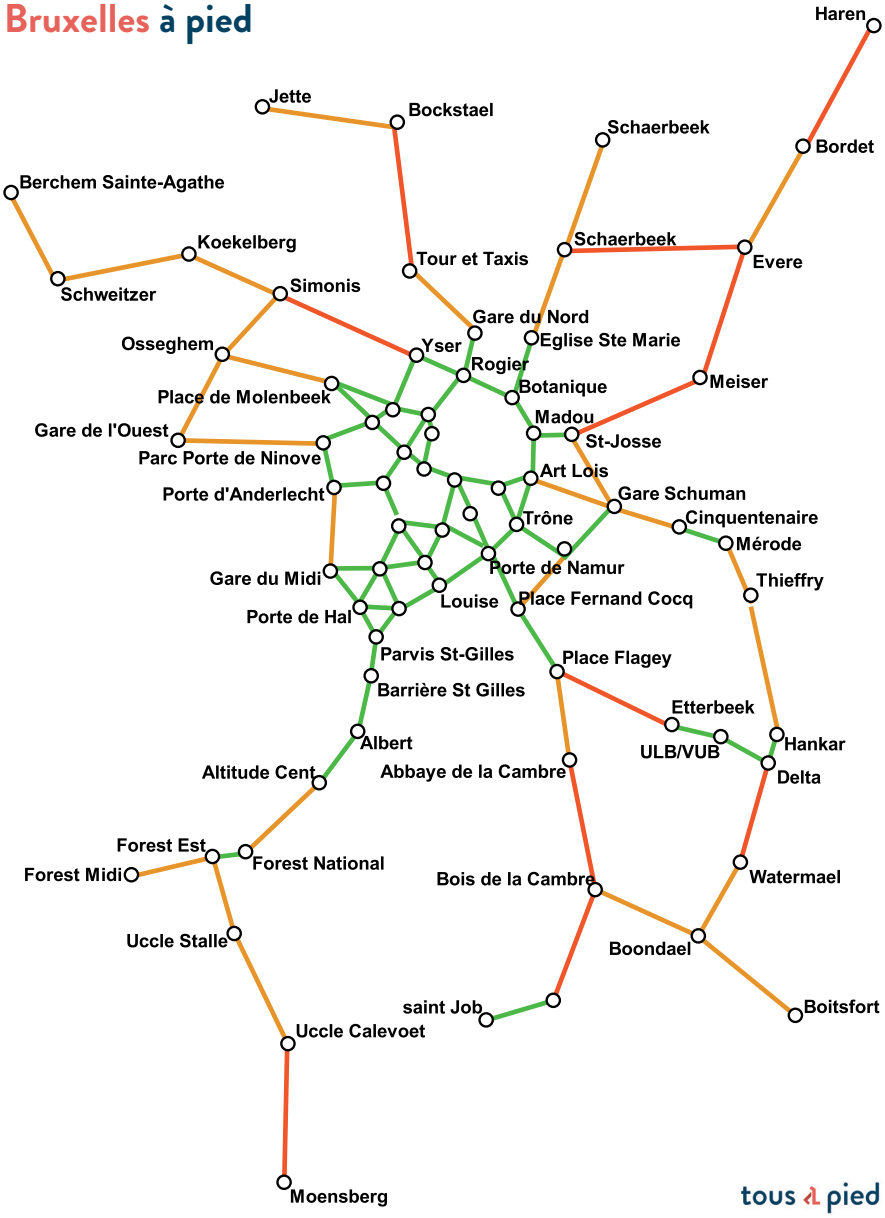
Ten slotte kan er door deze keuze een duidelijke verandering in de ruimtelijke planning doorgevoerd worden : het landschap van de vallei wordt zichtbaar gemaakt in plaats van het te verbergen, er wordt voorrang verleend aan de trage netwerken ten opzichte van de ruimte voor het snelle verkeer, de interactie tussen de gediversifieerde ruimtes wordt bevorderd in plaats van dat er homogene zones worden afgebakend, talrijke kleine projecten worden in een netwerk met elkaar verbonden in plaats van een beperkt aantal grote projecten.



Rues potentiellement utilisées pour des déplacements de 400 m, 800 m, 1 600 m, 3 200 m, 6 400 m et 12 800 m, modélisation selon la méthode « space syntax ».

Straten die mogelijk gebruikt kunnen worden voor verplaatsingen van 400 m, 800 m, 1 600 m, 3 200 m, 6 400 m en 12 800 m, modelisering volgens de “space syntax” methode.

Bruxelles à pied



tous à pied

Bruxelles à pied — carte des temps de marche

Brussel te voet — kaart van de wandeltijden

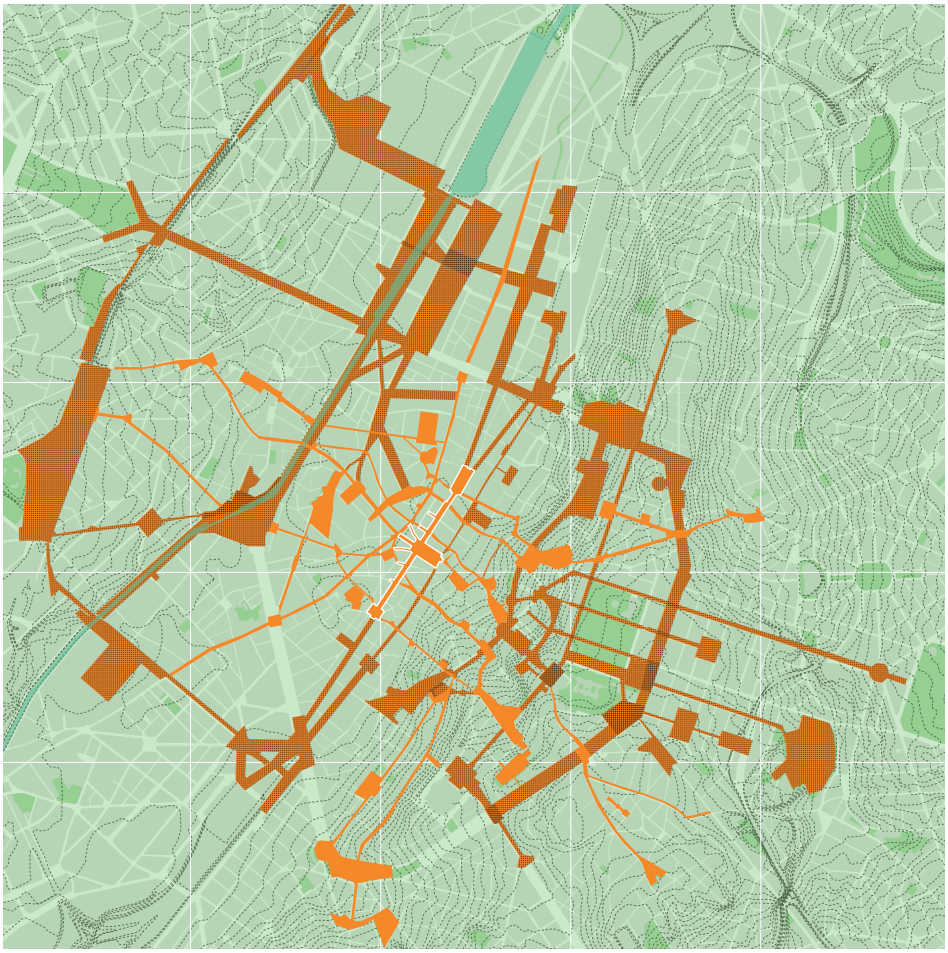
1'-10'

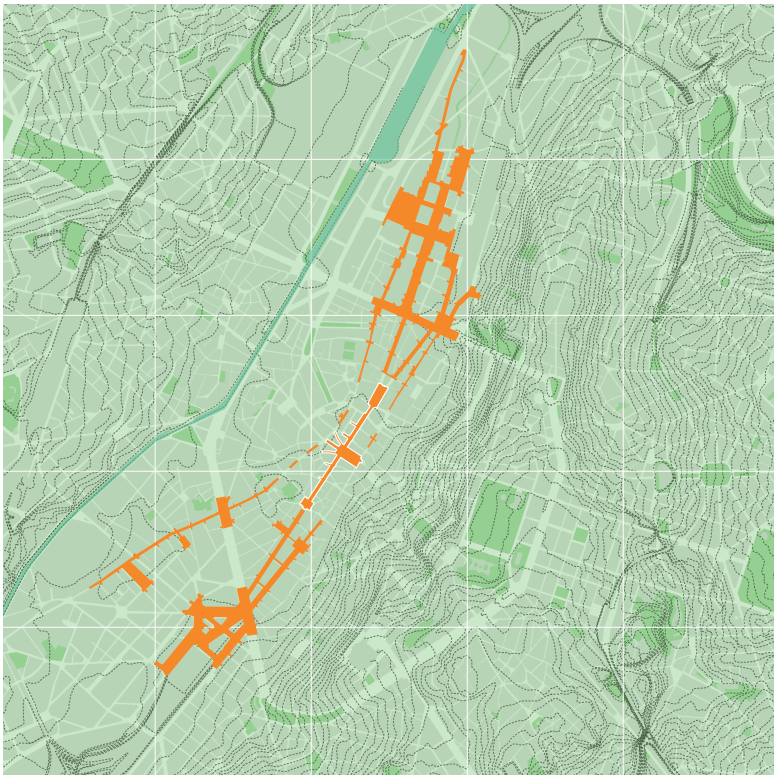
11'-20'

21'-30'

Les grands tracés (orange foncé) et le maillage fin (orange clair) d'espaces publics

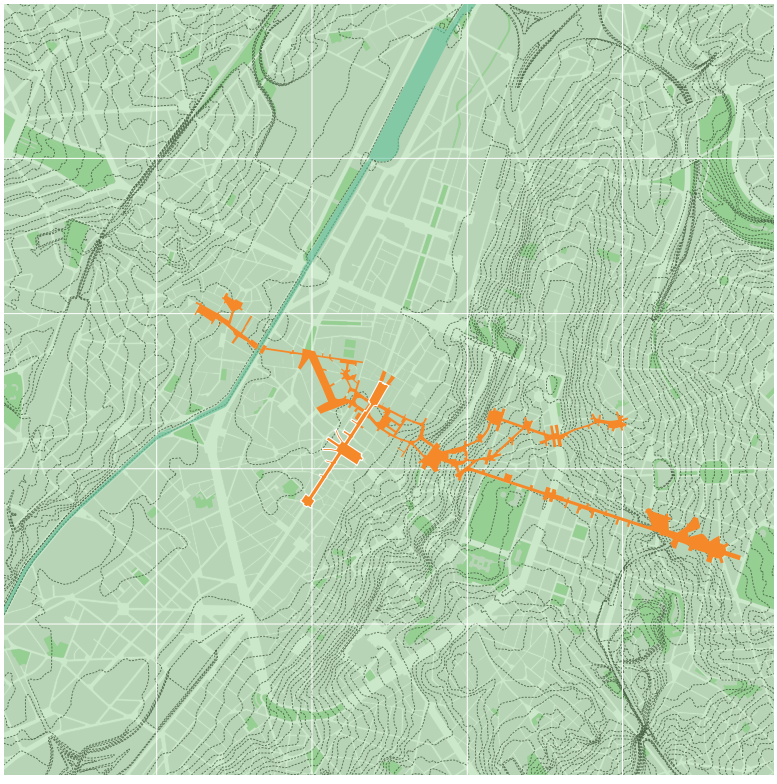
De grote tracés (donker oranje) en de fijnmazigheid (licht oranje) van de publieke ruimtes





Séquence 1 —
gare du Nord – gare du Midi : prolongation du piétonnier vers la gare du Nord et vers la gare Midi

Sequentie 1 —
Noordstation – Zuidstation : verlenging van de voetgangerszone richting Noordstation en Zuidstation

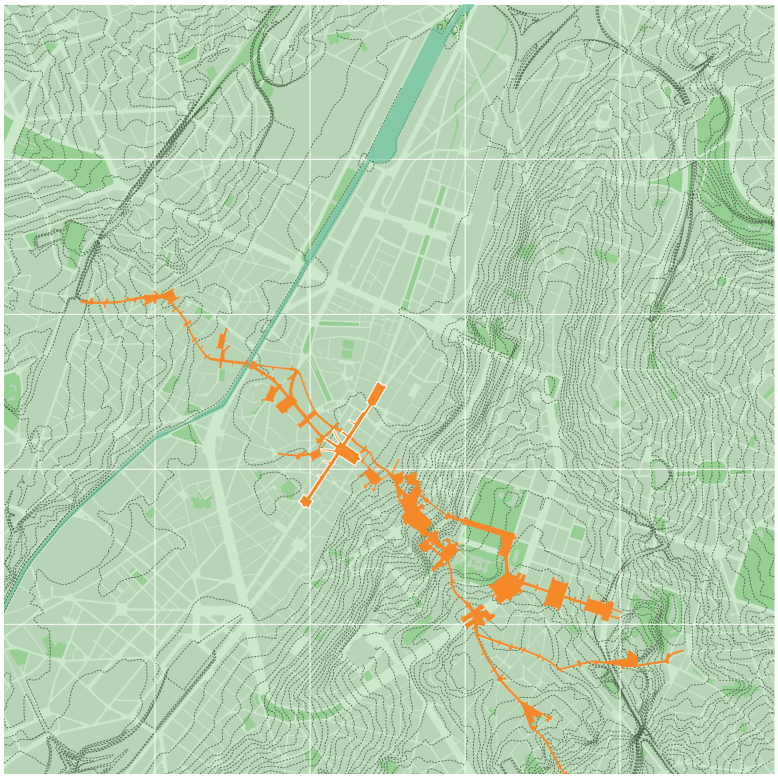


Séquence 2 —
Pentagone Nord : place Saint-Josse, Madou, quartier Notre-Dame-aux-Neiges,cité administrative, place des Martyrs, Béguinage, Comte de Flandre

Sequentie 2 —
Noordelijke Vijfhoek : Sint-Joostplein, Madou, Onze-Lieve-Vrouw-ter-Sneeuw-wijk, Rijksadministratief Centrum, Martelaarsplein, Begijnhof, Graaf van Vlaanderen

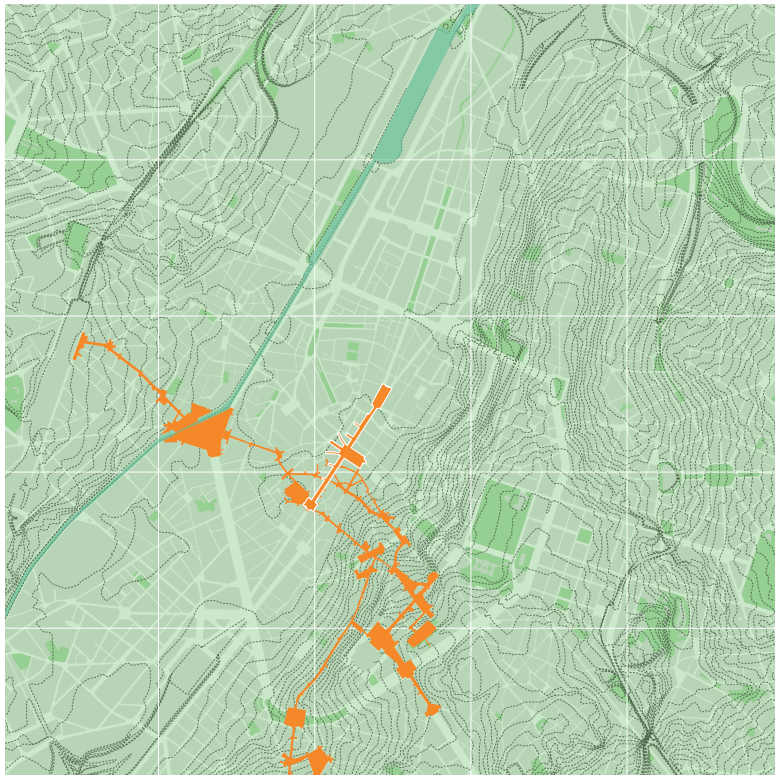
Séquence 3 —
Steenweg :
place Flagey, place Fernand Coq, porte de Namur, place Royale, Mont des arts, place de la Bourse, porte de Flandre, place communale de Molenbeek, Étangs Noirs, Osseghem

Sequentie 3 —
Steenweg :
Flageyplein, Fernand Cocqplein, Naamsepoort, Koningsplein, Kunstberg, Beursplein, Vlaamsepoort, Gemeenteplein Molenbeek, Zwarte Vijvers, Ossegem



Séquence 4 —
Pentagone Sud :
places Stéphanie, place Louise, place Poelaert, Sablon, Marolles, gare de la Chapelle, Anneessens, porte de Ninove et gare de l'Ouest

Sequentie 4 —
Zuidelijke Vijfhoek :
Stefaniaplein, Louizaplein, Poelaertplein, Zavel, Marollen, Station Kapellekerk, Anneessens, Ninoofsepoort en Weststation



S'affranchir du Pentagone grâce aux magistrales piétonnes

Voorbij de grenzen van de Vijfhoek via de voetgangersboulevards

Pierre-Jean Bertrand

Comme beaucoup d'autres villes, Bruxelles développe des plans stratégiques et des actions concrètes pour la réalisation d'un réseau piéton qui couvre l'ensemble de la ville. Approuvé en 2013, le Plan piéton est l'outil stratégique actuellement mis en œuvre par la Région de Bruxelles-Capitale en collaboration avec les 19 communes de la Région. Dans ce texte, Pierre-Jean Bertrand, expert « modes actifs et politique piétonne » à Bruxelles Mobilité, présente en détail la mise en œuvre de ce Plan piéton. Il y évoque notamment les magistrales piétonnes, proposées pour structurer le maillage pédestre à partir du piétonnier et au-delà du Pentagone.

Depuis 2013, la Région de Bruxelles-Capitale dispose d'un Plan stratégique piéton, un nouvel outil de gouvernance stratégique, pour stimuler une véritable politique dédiée à toutes celles et tous ceux qui choisissent de marcher dans leur ville. Ce Plan a été construit entre autres en se basant sur les ressentis des piétons récoltés lors de balades citoyennes dans différents quartiers de la Région et avec différents publics. Sept quartiers avaient été sélectionnés avec l'aide de TRIDEE, bureau d'étude chargé de réaliser le Plan stratégique piéton. Des invitations avaient été déposées en toutes boîtes dans un rayon de 500 mètres autour du lieu de rassemblement où se tenait l'évaluation finale faisant suite à ces balades qui rassemblèrent chaque fois entre 20 et 30 participants et incluaient deux représentants de l'administration.

Une liste des 10 désirs des piétons appelée GO-10 introduit le Plan piéton. C'est en se calquant sur ces 10 désirs que la Région a décliné ses actions en tentant de couvrir chacun d'eux par différents programmes. La Région a ainsi déterminé avec chaque commune un réseau struc-

Net als heel wat andere steden ontwikkelt ook Brussel haar strategische plannen en onderneemt ze concrete acties voor de realisatie van een voetgangersnetwerk dat de hele stad beslaat. Het Voetgangersplan, goedgekeurd in 2013, is het strategische instrument dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest momenteel ten uitvoer legt in samenwerking met de 19 gemeenten van het Gewest. In dit artikel belicht Pierre-Jean Bertrand, expert "actieve verplaatsingswijzen en voetgangersbeleid" bij Brussel Mobiliteit, in detail de uitvoering van dit Voetgangersplan. Hij gaat vooral dieper in op de voetgangersboulevards die werden voorgesteld om het voetgangersnetwerk te structureren vanuit de voetgangerszone en tot buiten de Vijfhoek.

Sinds 2013 beschikt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest over een Strategisch Voetgangersplan, een nieuw strategisch instrument dat een volwaardig beleid stimuleert voor al wie zich wel eens te voet verplaatst in de stad. In de aanloop naar het Plan werden onder meer wandelingen georganiseerd in verschillende wijken van het Gewest en met verschillende doelgroepen. Op onder meer de bevindingen van deze wandelaars is het Plan gebaseerd. Met de hulp van TRIDEE, het studiebureau dat werd belast met de uitwerking van het Strategisch Voetgangersplan, werden zeven wijken geselecteerd. In alle brievenbussen binnen een straal van 500 meter rond de verzamelplaats werden uitnodigingen gedeponeerd. Na de wandeling, waaraan telkens 20 tot 30 personen deelnamen met ook twee vertegenwoordigers van het Bestuur, werden op de verzamelplaats de bevindingen genoteerd.

Een lijst van 10 wensen van de voetgangers, GO-10 genaamd, leidt het Voetgangersplan in. Steunend op die

turant piéton comprenant trois niveaux : itinéraires principaux, itinéraires de liaison et maillage de base. Ils ont été déterminés sur la base de leur fréquentation qui a été estimée par les administrations communales et confirmée par des représentants de comités de quartiers et les conseils consultatifs du troisième âge et de la personne handicapée. La Région a veillé à ce que ces réseaux communaux se connectent au niveau régional afin d'avoir un maillage dense et des itinéraires continus. Ce réseau structurant a été repris dans le Plan régional de mobilité (appelé aussi GoodMove).

De plus, pour chaque commune, une cartographie de toutes les voies lentes comme les sentiers, chemins, raccourcis et impasses a été établie par l'association Trage Wegen. Cette dernière, afin d'éviter les erreurs d'une cartographie hors site, a fait appel à 100 volontaires pour valider sur place la présence de ces voies et leurs usages possibles, et ce à deux reprises entre 2015 et 2016. Ce travail donna lieu à l'édition d'un plan de poche, ainsi qu'à une application « be walking be.Brussels » qui permet de choisir des itinéraires empruntant ces voies lentes en donnant la priorité à la distance et/ou au côté agréable. La cartographie en question sera reprise dans les futurs plans communaux de mobilité dans le même objectif de densifier le réseau piéton et de le diversifier, ainsi que de répondre au désir de pouvoir vivre des expériences différentes sur un réseau hors circulation des véhicules motorisés.

Enfin, un travail considérable a été réalisé dans les Plans communaux d'accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE) avec l'audit des 3 600 km de trottoirs, qui comprend le relevé géoréférencé de toutes les non-conformités d'aménagement pour les Personnes à mobilité réduite (PMR), ainsi que des recommandations.

10 wensen heeft het Gewest zijn acties ontwikkeld. Met verschillende programma's wordt getracht om aan al die wensen tegemoet te komen. Samen met elke gemeente werd een structurerend voetgangersnetwerk uitgetekend waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen hoofdwandelroutes, wandelroutes en het basisnetwerk. Het statuut van deze routes werd bepaald op basis van het gebruik ervan, geraamd door de gemeentebesturen en bevestigd door vertegenwoordigers van wijkcomités en de adviesraden voor senioren en personen met een handicap. Het Gewest ziet erop toe dat deze gemeentelijke netwerken op gewestelijk niveau samenkomen om zo een dicht netwerk met doorlopende routes te vormen. Dit structurerende netwerk werd opgenomen in het Gewestelijk Mobiliteitsplan (ook GoodMove genaamd).

Bovendien bracht de vereniging Trage Wegen voor elke gemeente de trage wegen in kaart : wandelpaden, wegen, doorsteken en doodlopende wegen. Om fouten in deze cartografie te vermijden, stuurde de vereniging 100 vrijwilligers op pad die in 2015 en 2016 de aanwezigheid van deze wegen en het mogelijke gebruik ervan ter plaatse gingen vaststellen. Op basis daarvan werd een pocketplan uitgegeven en de app "be. walking be brussels" gelanceerd die voetgangers helpt om een aangename en/of korte route te vinden langs trage wegen. De cartografie zal worden opgenomen in de toekomstige gemeentelijke mobiliteitsplannen, eveneens met het doel om het voetgangersnetwerk te verdichten en te diversifiëren en te beantwoorden aan de vraag naar verschillende belevingsvormen binnen een netwerk zonder gemotoriseerd verkeer.

Een gigantisch werk werd ten slotte gerealiseerd met de gemeentelijke

dations d'adaptation et/ou de rectification. Ce travail devra permettre de mettre en œuvre des mesures correctrices sur tous les réseaux de voirie, qui répondront aux besoins du piéton PMR d'avoir des aménagements inclusifs et un confort physique excellent. Dans ce même ordre d'idée, une charte sur les revêtements accessibles ou la qualité d'usage pour tous est mise en avant, notamment pour les usagers les plus fragiles. Elle a été approuvée par le Gouvernement suite à un travail établi par le Centre de Recherche Routière (CRR) en collaboration avec différentes administrations régionales et l'administration fédérale Beliris qui conçoit et exécute des travaux permettant à la Région d'assurer sa charge de Capitale.

Entamé il y a 7 ans, ce travail laborieux, mais nécessaire pour tous les piétons devrait permettre la mise en œuvre des plans d'entretien coordonnés des aménagements piétons (qui n'existaient pas auparavant), ainsi que de concevoir les futurs aménagements de manière, dès le départ, à mieux tenir compte du piéton. Cette nouvelle conception de l'espace public se donne déjà à voir dans de nombreux aménagements récents réalisés sur fonds régionaux ou par Beliris, qui font la part belle aux piétons. Nous pouvons citer en exemples : le Parvis de Saint-Gilles, la place du Miroir à Jette, la place Dumon à Woluwe-Saint-Pierre, la chaussée d'Ixelles et la place Fernard Cocq à Ixelles, la place Jourdan à Etterbeek et la place Rogier à Saint-Josse.

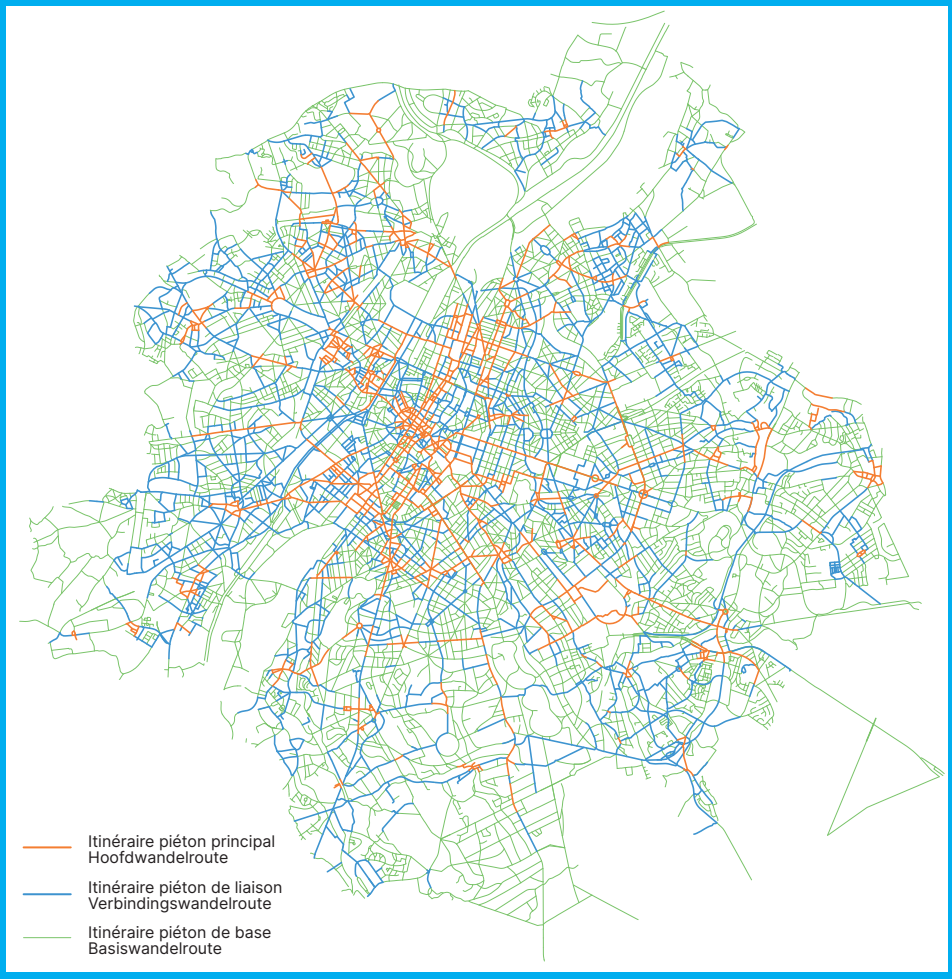
Tout ce déploiement stratégique, qui doit se poursuivre dans les années qui viennent, ne fait que rendre justice aux piétons, qui ont été, depuis les années 1950, les parents pauvres de l'aménagement des espaces publics bruxellois. Aujourd'hui, la transition vers une ville plus piétonne est inscrite dans le Plan stratégique piéton et reprise dans le Plan régional de développement durable (PRDD).

C'est ainsi qu'en 2019, lors de la préparation du projet de Plan régional de mobilité (GoodMove), il a été décidé de s'appuyer sur la piétonnisation des boulevards du centre pour programmer huit magistrales piétonnes, qui sont autant d'itinéraires de marche continus, lisibles, agréables, confortables. Partant du piétonnier, ces magistrales s'affranchissent

plannen voor de toegankelijkheid van de wegen en openbare ruimte, kortweg PAVE genaamd (Plan d'Accessibilité de la Voirie et de l'Espace Public) : 3 600 km voetpaden werden gecontroleerd, met aandacht voor alle punten waar de inrichting niet geschikt is voor personen met beperkte mobiliteit (PBM) en aanbevelingen om die punten aan te passen en/of te corrigeren. Op basis van die werkzaamheden kunnen er corrigerende maatregelen worden uitgewerkt op alle wegennetten, met het oog op het beantwoorden van de vraag van wandelende PBM naar een inclusieve heraanleg en lichamelijk comfort. In diezelfde geest werd er een charter opgesteld rond de toegankelijke afwerking van het wegdek, waarin de gebruikskwaliteit wordt benadrukt voor iedereen, met name voor de meest kwetsbare gebruikers. De Brusselse Regering heeft dat charter goedgekeurd na werkzaamheden van het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW) in samenwerking met verschillende gewestelijke besturen en het federale bestuur Beliris dat werken ontwerpt en verricht die het Gewest in staat stelt om zijn taak van hoofdstad te vervullen.

De opdracht, gigantisch maar broodnodig voor alle voetgangers, werd 7 jaar geleden gestart. Bedoeling is om te komen tot gecoördineerde onderhoudsplannen voor de voetgangersvoorzieningen (dergelijke plannen bestonden eerder niet) en bij toekomstige wegenwerken van meet af aan beter rekening te houden met de voetgangers. Deze nieuwe opvatting over de openbare ruimte zien we vandaag al in tal van recente projecten die werden uitgevoerd met gewestelijke fondsen of door Beliris en waarin de voetgangers op hun wenken worden bediend. Enkele voorbeelden : het Sint-Gillisvoorplein, het Spiegelplein in Jette, het Dumonplein in Sint-Pieters-Woluwe, de Elsensesteenweg en het Fernand Cocqplein in Elsene, het Jourdanplein in Etterbeek en het Rogierplein in Sint-Joost-ten-Node.

Al deze strategische werkzaamheden die de komende jaren nog zullen worden voortgezet, hebben slechts één doel : de voetgangers die sinds de jaren 50 zwaar over het hoofd werden gezien bij de inrichting van de Brusselse publieke ruimte, geven waar ze recht op hebben. Vandaag is de transitie naar een meer



Itinéraires piétons prévus au plan GoodMove

Wandelroutes voorzien in GoodMove

des limites du centre-ville historique bruxellois, dit le Pentagone, pour relier entre eux les grands pôles économiques, touristiques, récréatifs et culturels de Bruxelles (voir Mezoued et al., 2020).

La magistrale est avant tout un grand collecteur urbain qui ouvre une perspective nouvelle au piéton et qui permet de relier des destinations sur 2 ou 3 km. C'est un tracé d'un côté de la voirie, mais avec des dimensions généreuses qui ne peuvent qu'attirer le piéton qui croise la magistrale sur sa route et ne la quittera qu'arrivé à destination, car elle offre un confort comparable à nul autre aménagement piéton. Elle rentre vite dans la carte mentale du marcheur comme une colonne vertébrale de toute destination dans sa zone d'influence. C'est pourquoi tout doit être pensé dans son aménagement pour retenir tout autant les piétons en séjour sur les terrasses ou sur les bancs sous les arbres que les piétons flâneurs et les piétons rapides, y compris les joggeurs.

Le concept de magistrale est né à Strasbourg pour permettre un accès aisé de la gare au centre historique. D'autres villes comme Avignon et Rouen travaillent sur ce concept dans l'esprit de revaloriser les espaces piétons et de favoriser le tourisme urbain. À Bruxelles on désire mettre ce concept au service du développement de la marche, mais avec des spécificités propres à chaque magistrale qui sera une création unique du fait de son environnement urbain. Ces magistrales devraient assurer tous les types de déplacements à pied partant des quatre grandes gares.

Ce programme en dit long sur la qualité d'accueil du piéton que doit offrir la magistrale : une largeur généreuse, un design universel dans son aménagement et ses équipements, la présence de la nature, de l'eau et de l'art. Elle part d'une grande gare ou du piétonnier du centre-ville et se faufile dans la ville vers d'autres attracteurs piétons. Pour ne pas briser le plaisir du déplacement, il faut des repères qui invitent à aller jusque-là, une bonne liaison avec l'épaisseur du tissu urbain traversé et des cheminements agréables. Il faut promouvoir tout au long du trajet une diversité d'usages profitants des ressources riveraines que sont les commerces, les expositions et les équipements polyvalents qui peuvent servir de

voetgangersvriendelijke stad opgenomen in het Strategisch Voetgangersplan en het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO).

In 2019, bij de voorbereiding van het ontwerp van Gewestelijk Mobiliteitsplan (GoodMove), werd beslist om vanuit de voetgangerszone in het centrum acht voetgangersboulevards aan te leggen : doorlopende, leesbare, aangename en comfortabele wandeltrajecten. Vanuit de voetgangerszone overschrijden deze voetgangersboulevards de grenzen van het historische stadscentrum, de Vijfhoek genaamd, om zo de grote economische, toeristische, recreatieve en culturele polen van Brussel met elkaar te verbinden (zie Mezoued et al., 2020).

De voetgangersboulevard is in de eerste plaats een grote stedelijke verzamelweg die de voetgangers een nieuw perspectief biedt en de bestemmingen met elkaar verbindt over een afstand van 2 of 3 km. Het is een tracé langs één kant van een verkeersweg, maar met zo'n ruime afmetingen dat de voetganger die de boulevard op zijn weg tegenkomt er zeker door aangetrokken wordt en ze pas zal verlaten als hij op zijn bestemming is aangekomen. Op geen enkele andere voetgangersvoorziening is het wandelcomfort immers zo groot. De boulevard zal snel opgenomen worden in de mentale kaart van de voetganger, als een ruggengraat naar elke bestemming binnen haar invloedszone. Daarom moet bij de inrichting alles zo worden uitgedacht dat men zowel de voetgangers op de terrassen of op de zitbanken onder de bomen, als de wandelaars en de snelle voetgangers, inclusief de joggers, op de boulevard kan houden.

Het concept van de voetgangersboulevard ontstond in Straatsburg en was bedoeld om de voetgangers gemakkelijk toegang te bieden tot het station in het historische centrum. Andere steden zoals Avignon en Rouen sleutelen aan het concept om de voetgangersruimten te herwaarderen en het stadstoerisme te bevorderen. Brussel wil met dit concept de verplaatsingen te voet bevorderen, maar voorziet voor elke voetgangersboulevard bijzonderheden die er een unieke feitelijke creatie van maken en de stedelijke omgeving verfraaien. Vanuit de vier grote

jeu aux enfants, ces grands oubliés de la ville (Lavadinho, 2011), de siège improvisé ou encore de tablette pour déposer son sac. Les activités accueillies peuvent aussi y être saisonnières comme les fêtes, les guinguettes et les apéros urbains qui y trouveront aisément place en été. Pour modifier fondamentalement la relation au plaisir de marcher — la marche étant aujourd'hui souvent vécue comme une contrainte —, il faudra jouer honnêtement le jeu en mettant en œuvre des magistrales qui respectent les principes formalisés par les experts de la marche en y incorporant les spécificités avancées par les riverains, qui doivent être complices de la démarche.

À Bruxelles, certains tracés de type magistrales étaient déjà dans les cartons depuis longtemps. C'est le cas notamment des Chemins de la ville (Culot et Schoonbrodt, 1981 ; JNC et A2RC, 1990) ainsi que de l'itinéraire qui propose de relier le centre-ville au quartier européen afin de mieux intégrer celui-ci et de permettre à ceux qui y travaillent de vivre la ville et aux visiteurs et aux touristes de rejoindre facilement à pied les institutions européennes.

Deux autres magistrales potentielles semblent en bonne voie de concrétisation au vu des changements en cours. Premièrement, la future passerelle Picard qui débouchera sur le boulevard Bolivar appelle la création d'une liaison piétonne de qualité avec la gare du Nord et la place de Brouckère si proche. Il s'agit ici de faire le lien entre le centre historique de la ville et le nouveau quartier en création autour de Tour et Taxis et de permettre aux habitants de part et d'autre de profiter de deux programmations culturelles et socio-économiques différentes et complémentaires. Deuxièmement, la mise en zone de rencontre de la chaussée d'Ixelles constitue également un potentiel de liaison entre le haut et le bas de la ville.

Le Plan régional de mobilité (GoodMove) comprendra, lorsqu'il aura été adopté, un Plan d'aménagement des voiries (PAV) dans lequel figureront deux ou trois magistrales à exécuter dans les 10 ans à venir. Le concept sera encore affiné par les auteurs de projets avec la participation des associations d'usagers et de riverains. Pour chaque magistrale, stations moeten de stadsboulevards alle soorten verplaatsingen te voet ondersteunen.

Het programma zegt veel over de onthaalkwaliteit die de voetgangersboulevard de gebruiker moet bieden : een ruime breedte, een universeel design in de inrichting en de voorzieningen en de aanwezigheid van natuur, water en kunst. Vanaf het station of vanuit de voetgangerszone in het centrum baant ze zich doorheen de stad een weg naar andere attractiepolen voor voetgangers. Om het plezier van de verplaatsing te bevorderen, worden er landmarks voorzien die uitnodigen om tot daar te gaan. Ook een goede verbinding met de dichtheid van het doorkruiste stadsweefsel en aangename doorgangen zijn onontbeerlijk. Langs het hele traject moeten verschillende gebruiksdoelen worden aangemoedigd, steunend op buurtvoorzieningen : handelszaken, tentoonstellingen en polyvalente voorzieningen waar kinderen - zo vaak vergeten door de stad (Lavadinho, 2011) - kunnen spelen en mensen kunnen gaan zitten op geïmproviseerde zitplaatsen of hun tas kunnen neerzetten op een tablet. Er kunnen seizoensgebonden activiteiten worden georganiseerd zoals feesten, buffetten en stadsaperitieven in de zomer. Om de perceptie van het wandelen - dat vandaag nog vaak als een last wordt gezien - fundamenteel te veranderen, moet het spel eerlijk worden gespeeld. De voetgangersboulevards moeten de principes van de wandelexperts integreren, maar ook de bijzonderheden die worden naar voor geschoven door de buurtbewoners die nauw bij het project moeten worden betrokken.

Er bestaan in Brussel voor bepaalde trajecten van de voetgangersboulevards al lang ideeën. Denk maar aan de Chemins de la ville (Culot en Schoonbrodt, 1981 ; JNC en A2RC, 1990) en aan de routes tussen het stadscentrum en de Europese wijk die bedoeld zijn om die beter te integreren en om diegenen die er werken, maar ook de bezoekers en de toeristen, de kans te geven om de stad te beleven en de Europese instellingen makkelijk te voet te bereiken.

Twee andere voetgangersboulevards zijn, afgaande op de geplande veranderingen, al flink op weg om realiteit te

il y aura des choses non négociables comme l'aménagement des traversées, la possibilité physique d'accueillir des piétons en séjour, des flâneurs et des piétons rapides. D'autres objectifs comme la plantation d'arbres, le traitement des eaux de surfaces, des revêtements évitant la surchauffe en cas de fortes chaleurs seront mis en œuvre au cas par cas.

Reste à articuler étroitement cette démarche de mobilité au projet de ville (PRDD) et à la transformation et valorisation de l'espace public, mais aussi à son environnement construit et aux activités qui y prennent place. Pour y arriver, nul doute qu'il faudra adopter une approche transversale et mettre en œuvre une action publique moins segmentée.

worden. Ten eerste is er de toekomstige wandelbrug Picard die zal uitgeven op de Bolivarlaan en een hoogwaardige voetgangersverbinding biedt met het Noordstation en het nabijgelegen het Brouckèreplein. Deze brug vormt de link tussen het historische stadscentrum en de nieuwe wijk die wordt gebouwd rond Thurn and Taxis en zal de inwoners aan beide kanten twee verschillende maar elkaar aanvullende culturele en socio-economische programma's bieden. Ten tweede biedt ook de Elsensesteenweg, die wordt omgevormd tot een woonerf, een verbindingspotentieel tussen de boven- en de benedenstad.

Het Gewestelijk Mobiliteitsplan (GoodMove) zal, eenmaal goedgekeurd, een Plan voor de herinrichting van het wegennet (PAV-Plan d'Aménagement des Voiries) omvatten met twee of drie voetgangersboulevards die binnen de komende 10 jaar moeten worden aangelegd. De ontwerpers zullen het concept nog verder verfijnen met de medewerking van gebruikers- en bewonersverenigingen. Voor elke voetgangersboulevard zijn er ook zaken waarover niet kan worden onderhandeld, zoals de inrichting van de oversteekplaatsen en de fysieke mogelijkheden om langer blijvende voetgangers, wandelaars en lopers te verwelkomen. Andere doelstellingen zoals de aanplanting van bomen, de behandeling van het oppervlaktewater, een wegdek dat niet oververhit bij warme temperaturen, zullen geval per geval worden bekeken.

Rest nog om dit mobiliteitsproject nauw te doen aansluiten bij het stadsproject (GPDO) en bij de transformatie en herwaardering van de openbare ruimte, maar ook bij de bebouwde omgeving en de activiteiten die er plaats vinden. Dat vraagt onmiskenbaar om een transversale benadering en een minder gesegmenteerde publieke actie.

Pour plus d'informations
Voor meer informatie

- Cahiers du Vademecum piéton de Bruxelles Mobilité : mobilite-mobiliteit.brussels/sites/default/files/plan-pietons-fr-web_0.pdf
- Stapas : www.stapas.be
- GoodMove : goodmove.brussels/fr

Bibliographie
Bibliografie

- Culot, M. et Schoonbrodt, R. (éds.) (1981). *Les espaces publics bruxellois, analyse et projets*. IEB et les AAM et la collaboration de l'ARAU. Bruxelles : Fondation Roi Baudouin.
- JNC et A2RC (1990). *Les chemins de la Ville*. Cabinet du Ministre-Président de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale.
- Lavadinho, S. (2011). Réenchanter la marche, ludifier la ville. Bonnes pratiques et actions innovantes. *Les Cahiers nouveaux*, 80, 14-24.
- Mezoued, A. et al. (2020). The walkability of the Metropolitan City Centre as Lever for Brussels Mobility Transition. In S. Vermeulen et al. (éds.) Towards a Metropolitan City Centre for Brussels. Brussels : EUB et VUBPRESS.



Magistrales piétonnes
Voetgangersboulevards

La recherche par le projet : un processus de production conjointe de savoirs et d'expériences

L'identification des quatre séquences d'espace publics structurantes était une hypothèse de départ qui nécessitait d'être développée et mise en débat. Pour atteindre cet objectif, il est apparu nécessaire au BSI-BCO d'initier une démarche de « recherche par le projet » permettant d'ajouter un volet prospectif et participatif aux autres recherches menées antérieurement. La décision de développer cette méthodologie fut également une des conclusions tirées du bilan des premières recherches. En effet, en 2018, après deux ans centrés sur la production de recherches descriptives, analytiques, comparatives et critiques, il apparut que la transposition des recommandations formulées par la BSI-BCO à la Ville de Bruxelles n'était pas aisée à transformer en actions concrètes. Il sembla alors nécessaire de mettre en œuvre une méthodologie de recherche-action permettant de mieux accompagner les différents acteurs dans le développement d'une vision pour le centre-ville métropolitain et de tester cette vision à travers des projets-pilotes.

La recherche par le projet est une forme particulière de recherche, qui mobilise le projet en tant que ressource pour la production de connaissances (voir Vanin et al., 2020). Issue des disciplines liées au design, elle est de plus en plus utilisée en planification, urbanisme et architecture comme méthode permettant d'appréhender la complexité et les incertitudes inhérentes aux problèmes urbains de façon plus collaborative, plus transversale, plus prospective, mais également plus concrète et expérimentale. Au travers de projets fictifs représentés sous forme de cartes, plans, croquis, schémas, maquettes, perspectives, etc., le premier objectif de la recherche par le projet est de visualiser les potentiels de transformation d'un ensemble de lieux et de pratiques au regard d'enjeux actuels et futurs. Ces représen-

Ontwerpend onderzoek: een proces waarbij men samen kennis en ervaring produceert

2.3

De identificatie van de vier structurerende sequenties van openbare ruimtes betrof een initieel voorstel dat nader ontwikkeld en besproken diende te worden. Om deze doelstelling te bereiken, leek het voor het BSI-BCO nodig een "ontwerpend onderzoek" op te starten om een prospectief en participatief element toe te voegen aan de eerder uitgevoerde onderzoeken. De beslissing om deze methodiek uit te werken sloot ook aan bij één van de conclusies die getrokken werden uit de eerdere onderzoeken. Na twee jaar te hebben gefocust op de productie van beschrijvend, analytisch, vergelijkend en kritisch onderzoek, bleek namelijk in 2018 dat de door het BSI-BCO aan de Stad Brussel voorgestelde aanbevelingen niet gemakkelijk omgezet konden worden in concrete acties. Het leek dan ook nodig om actieonderzoek in te zetten zodat de verschillende actoren beter begeleid konden worden in de ontwikkeling van een visie voor het metropolitane stadscentrum en om deze visie te toetsen aan de hand van pilootprojecten.

Ontwerpend onderzoek is een bijzondere onderzoeksvorm die het project inzet als bron voor de productie van kennis (zie Vanin et al., 2020). Deze onderzoeksvorm, die ontstaan is in de designwereld, wordt steeds vaker gebruikt binnen de planologie, stedenbouwkunde en architectuur als een methode die de complexiteit en onzekerheden eigen aan de stedelijke problemen niet alleen aanpakt op een meer collaboratieve, transversale en prospectieve wijze, maar ook op een meer concrete en experimentele wijze. Via ontwerpoefeningen in de vorm van kaarten, plattegronden, schetsen, schema's, maquettes, perspectieftekeningen, enz. bestaat het eerste doel van het ontwerpend onderzoek erin de transformatiemogelijkheden te visualiseren van een geheel van plaatsen en praktijken in het licht van de huidige en toekomstige vraagstukken. Deze weerga-

Présentation des constats, visions et actions élaborés dans le cadre de la masterclass Zoom In | Zoom Out, Bozar, février 2018

Presentatie van de vaststellingen, visie en acties ontwikkeld in het kader van de Masterclass Zoom In | Zoom Out, februari 2018







ven dienen vervolgens als basis voor een collectief leerproces. Dankzij een visuele, concrete en eenvoudig te begrijpen taal maakt het ontwerpend onderzoek het mogelijk de inbreng van verschillende soorten expertise (vanwege burgers, professionals, academici en politici) aan elkaar te toetsen. De ruimtelijke benadering maakt het ook mogelijk de verschillende disciplines en thema's aan elkaar te toetsen (een straat is bijvoorbeeld zowel een mobiliteitsruimte, als een economische infrastructuur, een ecologische corridor, een plaats voor sociale interactie, een symbolische ruimte, enz.). Via de organisatie van co-design workshops, tentoonstellingen, openbare debatten, enz. is het doel van dit collectieve leerproces tweeledig. Enerzijds is het de bedoeling een algemene visie voor de lange termijn te bepalen die zowel ambitieus is wat betreft de diverse uitdagingen als gedeeld wordt door zoveel mogelijk actoren. Anderzijds is het de bedoeling die plaatsen, kansen, betrokkenen en middelen te bepalen die zullen toelaten om concreet, lokaal en op korte termijn te experimenteren met deze algemene visie. Uiteindelijk is de geproduceerde kennis uiteenlopend :

— weergave van de transformatiemogelijkheden van de bestudeerde plaatsen en praktijken in het licht van verschillende prospectieve scenario's ;
— bepalen van de concrete relaties, onderlinge afhankelijkheden en tegenstrijdigheden tussen de verschillende belangen, soorten kennis en disciplinaire benaderingen ;
— erkenning van de netwerken van actoren, hun middelen, belangen en vermogen om samen te werken ;
— een methodiek die de gezamenlijke productie van gedeelde visies, pilootacties en collectieve beoordelingsprocessen bevordert, dankzij de productie van "bemiddelende" voorwerpen waarrond discussies kunnen ontstaan en ook toenadering tussen de verschillende aanwezige actoren.

Op deze basis organiseerde het BSI-BCO in samenwerking met perspective.brussels een Masterclass onder de titel "Zoom-in | Zoom-out. From Pedestrian area to urban project". Via ontwerpend onderzoek wilden we het potentieel van de vier ruimtelijke sequenties als basis van het

tations servent ensuite de support à un processus d'apprentissage collectif. Grâce à un langage visuel, concret et aisément compréhensible, la recherche par le projet permet de croiser les apports de différents types d'expertises citoyennes, professionnelles, académiques et politiques. L'approche spatiale permet également de croiser les disciplines et thématiques (à titre d'exemple, une rue est à la fois un espace de mobilité, une infrastructure économique, un corridor écologique, un lieu de sociabilité, un espace symbolique, etc.). Via l'organisation de workshops de co-design, d'expositions, de débats publics, etc., l'objectif de ce processus d'apprentissage collectif est double. D'une part, il s'agit de faire émerger une vision générale à long terme, à la fois ambitieuse par rapport aux différents défis et partagée par un maximum d'acteurs. D'autre part, il s'agit d'identifier des lieux, des opportunités, des groupes d'acteurs et des moyens grâce auxquels expérimenter concrètement, localement et à court terme cette vision générale. Au final, les connaissances produites sont de différentes natures :

— représentation des potentiels de transformations des lieux et pratiques étudiés face à différents scénarios prospectifs ;
— identification de relations-interdépendances-contradictions concrètes entre les différents enjeux, savoirs et approches disciplinaires ;
— reconnaissance des réseaux d'acteurs, de leurs moyens, intérêts et capacités de collaboration ;
— méthodologie facilitant la co-production de visions partagées, d'actions-pilotes et de processus d'évaluation collective grâce à la production d'objets transactionnels (de médiation) autour desquels peuvent s'établir les discussions et les ajustements entre les différents acteurs en présence.

Sur cette base, le BSI-BCO, en partenariat avec perspective.brussels, organisa une masterclass intitulée « Zoom-in | Zoom-out. From Pedestrian area to urban project ». Via une démarche de recherche par le projet, l'objectif était de tester, affiner et représenter le potentiel des quatre séquences spatiales en tant qu'armature du maillage d'espaces publics du centre-ville métropolitain. Pendant une semaine,



Affiche de lancement de la masterclass Brussels Zoom-in | Zoom-out

Affiche van de lancering van de Master Class Brussels Zoom-in | Zoom-out

netwerk van openbare ruimtes voor het metropolitane stadscentrum testen, verfijnen en uitbeelden. Gedurende een week hebben een twintigtal studenten, onderzoekers en professionals inzake architectuur, stedenbouw, geografie, sociologie en antropologie, onder leiding van een team van het BSI-BCO, in vier multidisciplinaire teams gewerkt aan elk van deze vier vooraf bepaalde sequenties van openbare ruimtes. Elke groep heeft plannen voor een nieuwe inrichting en nieuwe programmatie ontwikkeld in functie van een duurzame en inclusieve transitie van het metropolitane stadscentrum.

De resultaten van deze werkzaamheden hebben aanleiding gegeven tot drie maquettes :

1. De eerste omvat de uitdagingen die men tegenkomt langs elk van de ruimtelijke sequenties.
2. De tweede maquette groepeert de visies voorgesteld voor elke sequentie. Ze verschaft een globaal beeld van het netwerk van openbare ruimtes die het metropolitane stadscentrum structureren. Het betreft hier de Zoom-Out.
3. De derde omvat een veelvoud van kleine maquettes opgesteld op plaatsen die als strategisch beschouwd worden voor de uitrol van pilootprojecten,



Participants de la masterclass Zoom-in | Zoom-out

Deelnemers aan de Master Class Zoom-in | Zoom-out

Nous souhaitons remercier l'ensemble des participants à la masterclass, ainsi que perspective.brussels, l'équipe du BMA, Pyblik, Brussels Academy et Bozar pour leur soutien. En espérant n'avoir oublié personne :

We willen alle deelnemers aan de Masterclass bedanken, evenals perspective.brussels, het BMA-team, Pyblik, Brussels Academy en Bozar voor hun steun. We hopen dat we niemand vergeten zijn :

Ait Benasser Yousra, Barthel Camille, Billet Adam, Bujoreanu Benjamin, Catsaris Georges, Chaubet Christine, Creten Alexis, Dieryck Maarten, Gandrabur Konstantin, Grekhnoyva Ekaterina, Laki Giulietta, Laureyssens Thomas, Le Fort Barbara, Lhoest Sophie, Malyshev Gavriil, Milosevic Alexandra, Museux Basile, Raynaud Frédéric, Serroen Frédéric, Tehrany Massaude Sayed Azizilah, Tsopze Nina, Zeit Odile… ainsi que — en ook Borret Kristiaan, De Bethune Livia, Onkelinx Jeremy, Sanders Tom, Soil Christophe, Vanderstraeten Pierre en Verstraeten Olivier

une vingtaine d'étudiants, chercheurs et professionnels en architecture, urbanisme, géographie, sociologie et anthropologie, encadrés par une équipe du BSI-BCO, ont travaillé en quatre groupes multidisciplinaires sur chacune des quatre séquences d'espaces publics identifiées préalablement. Chaque groupe a développé des projets de nouveaux aménagements et de nouvelles programmations favorisant une transition durable et inclusive du centre-ville métropolitain.

Les résultats de ces travaux ont donné lieu à trois maquettes :

1. La première reprend les enjeux rencontrés sur le long de chacune des séquences spatiales.
2. La deuxième assemble les visions proposées pour chaque séquence. Elle donne une image globale du maillage d'espaces publics structurant le centre-ville métropolitain. Il s'agit là du Zoom-out.
3. La troisième reprend une multitude de petites maquettes disposées en des lieux considérés comme stratégiques pour développer des projets-pilotes, des tests et l'expérimentation de la vision. Il s'agit là du Zoom-In.

Prises dans leur ensemble, les quatre séquences contribuent à construire une nouvelle figure du centre-ville métropo-

tests en experimenten van de visie. Dit betreft de Zoom-In.

Samen genomen dragen de vier sequenties bij aan de opmaak van een nieuwe vorm voor het metropolitane stadscentrum van Brussel. Het netwerk van openbare ruimtes dat de zachte mobiliteit verwelkomt en de omkering van de gebruikersprioriteit op de wegen, laten toe dat de limieten en fysieke grenzen van de grote routes overschreden worden. De dominerende vorm van de Vijfhoek vervaagt ten gunste van een meer transversale continuïteit, zowel in de richting oost-west als in de richting noord-zuid. Ook de grens van het kanaal wordt overschreden en wordt nu een ruggengraat die eerder banden schept dan een scheiding creëert. Deze nieuwe vorm draagt er ook toe bij dat heel wat plaatsen, programma's en gebruiken met elkaar verbonden worden, die voorheen van elkaar gescheiden waren. Eenmaal verbonden, kunnen zij de dynamiek en de diversiteit van het hypercentrum ondersteunen en versterken.

Na afloop van de Masterclass werden de maquettes tentoongesteld en werd er een debat rond georganiseerd in BOZAR met de deelname van Jeremy Onkelinx (Kabinet van Minister-President Rudy Vervoort), Olivier Verstraeten (Kabinet van Burgemeester Philippe Close – Stad

litain de Bruxelles. Le maillage d'espaces publics favorables à la mobilité douce et le renversement des priorités d'usage de la voirie permettent de dépasser les limites et frontières physiques que constituent les grands tracés. La figure dominante du Pentagone s'estompe au profit des continuités transversales est-ouest, mais aussi nord-sud. La limite du canal est également franchie et devient une colonne vertébrale qui fabrique du lien, plutôt qu'elle ne sépare. Cette nouvelle forme contribue également à mettre en réseau de multiples lieux, programmes et usages, autrefois séparés. Ainsi connectés, ils peuvent soutenir et renforcer la dynamique et la diversité de l'hypercentre.

Au terme de la masterclass, les maquettes ont fait l'objet d'une exposition et d'un débat organisés à BOZAR avec la participation de Jeremy Onkelinx (Cabinet du ministre président Rudy Vervoort), Olivier Verstraeten (Cabinet du Bourgmestre Philippe Close – Ville de Bruxelles), Christophe Soil (perspective.brussels), Tom Sanders (perspective.brussels), Kristiaan Borret (bMa), Livia De Bethune (urbaniste, SumProject) et Pierre Vanderstraeten (UCLouvain). L'exposition a ensuite été déplacée durant trois mois chez perspective. brussels. Pendant cette période, un cycle de séminaires-workshops a été organisé par thématiques (mobilité, commerce, gouvernance…), par territoire de projet (Pentagone Sud, Steenweg…) et par acteurs (Commission Régionale de Développement, Fonds quartier européen…). Enfin, la seconde maquette a été exposée au WTC dans le cadre de l'exposition « You Are Here » liée à l'International Architecture Biennale of Rotterdam (IABR), au côté de celle réalisée selon les mêmes codes graphiques par le collectif Bienvenue sur la Petite Ceinture. Cette exposition a également été l'occasion d'organiser plusieurs workshops de co-design.

Ce processus a permis de croiser les expertises d'une diversité d'acteurs politiques, publics, privés, associatifs et académiques. Au fil des discussions, le maillage d'espaces publics synthétisé dans la seconde maquette (Zoom-out) a progressivement été adapté et affiné. Durant cette période, l'élaboration de deux plans régionaux a permis une adoption







Masterclass Brussels Zoom-In | Zoom-Out dans les locaux de perspective.brussels

Master Class Brussels Zoom-In | Zoom-Out in de lokalen van perspective.brussels







Brussel), Christophe Soil (perspective.brussels), Tom Sanders (perspective.brussels), Kristiaan Borret (bMa), Livia De Bethune (stedenbouwkundige, SumProject) en Pierre Vanderstraeten (UCLeuven). De tentoonstelling werd vervolgens drie maanden ondergebracht bij perspective.brussels. Tijdens deze periode werd een reeks seminaries en workshops georganiseerd rond verschillende thema's (mobiliteit, handel, bestuur...), per projectgebied (Zuidelijke Vijfhoek, Steenweg...) en per type actor (Gewestelijke Ontwikkelingscommissie, Fonds Europese Wijk...). Ten slotte werd de tweede maquette tentoongesteld in het WTC in het kader van de tentoonstelling "You Are Here" in de context van de Internationale Architectuur Biënnale van Rotterdam (IABR), naast een maquette die werd gerealiseerd volgens dezelfde grafische codes door het collectief Bye Bye Kleine Ring. Deze tentoonstelling bood tevens de gelegenheid om een aantal co-design workshops te organiseren.

Door dit proces kon er deskundigheid uitgewisseld worden tussen uiteenlopende politieke, publieke, particuliere, verenigings- en academische actoren. In functie van het verloop van de discussies werd het netwerk van publieke ruimtes dat gesynthetiseerd werd in de tweede maquette (Zoom-out) geleidelijk aangepast en verfijnd. In de loop van deze periode konden dankzij de uitwerking van twee gewestelijke plannen, de door het BSI-BCO verdedigde voorstellen (gedeeltelijk) aangenomen worden. Enerzijds werd op voorzet van de GOC, het GPDO gewijzigd om de perimeter van het hypercentrum uit te breiden tot de metrolus voorbij het kanaal. Anderzijds ontwikkelde het planningsproject GoodMove het concept van de "voetgangersboulevards" (structurerende assen van het voetgangersnetwerk), waaronder de as tussen de stations Zuid en Noord (sequentie 1) en de historische as van de Steenweg (sequentie 2).

(partielle) des propositions défendues par le BSI-BCO. D'une part, sous l'impulsion de la CRD, le projet de PRDD a été modifié pour étendre le périmètre de l'hypercentre à la boucle de métro, par-delà le canal. D'autre part, le projet de plan GoodMove a développé le concept de « magistrales piétonnes » (axes structurants du réseau piéton), parmi lesquelles figurent l'axe reliant les gares du Midi et du Nord (séquence 1) et l'axe historique du Steenweg (séquence 2).

En complément, les différents expositions et débats ont permis de développer des partenariats avec différents acteurs publics, associatifs et privés souhaitant développer des actions pilotes plus concrètes. À ce jour, deux séquences spatiales sont étudiées plus en détail :

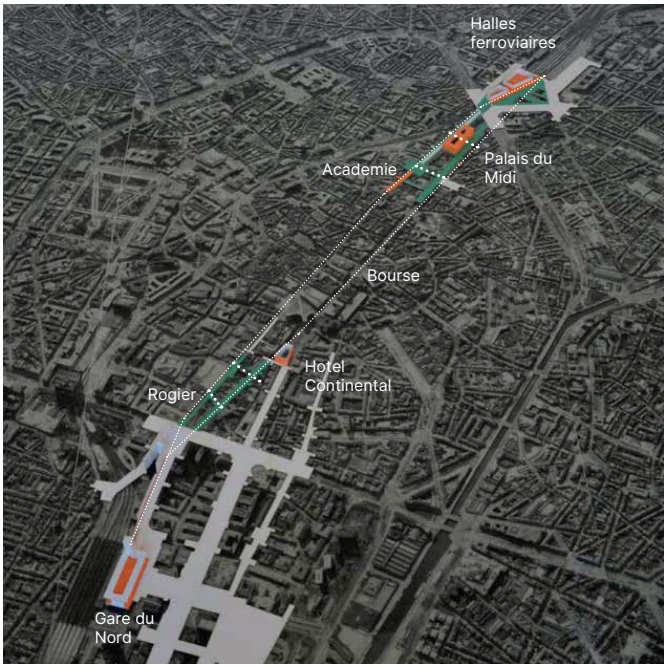
— le réseau d'école du Pentagone Sud en partenariat avec Brusselse Raad voor het Leefmilieu (BRAL), Architecture Workroom Brussels, Bienvenue sur la Petite Ceinture, Atelier GrootEiland, via notamment un soutien partiel de la Vlaamse Gemeentschap Commissie (VGC) et de l'échevin du climat et des sports de la Ville de Bruxelles, Benoît Hellings ;
— l'axe historique du Steenweg, en partenariat avec perspective.brussels.

Daarnaast konden dankzij de verschillende tentoonstellingen en debatten samenwerkingsverbanden aangegaan worden met verschillende publieke, verenigings- en particuliere actoren die meer concrete pilootacties wensten te ontwikkelen. Tot op heden zijn er twee ruimtelijke sequenties nader bestudeerd :

— het scholennetwerk van de "Zuidelijke Vijfhoek" in samenwerking met de Brusselse Raad voor het Leefmilieu (BRAL), Architecture Workroom Brussels, Bye Bye Kleine Ring, Atelier Groot Eiland, met name een aanvullende steun van de Vlaamse Gemeenschapscommissie (VGC) en de schepen van klimaat en sport van de Stad Brussel, Benoît Hellings ;
— de historische as van de Steenweg in samenwerking met perspective. brussels.

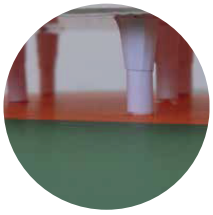
Visions pour les quatre séquences de projets

Visies voor de vier beoogde sequenties









Séquence 1 : gare du Midi gare du Nord

Sequentie 1 : Zuidstation Noordstation

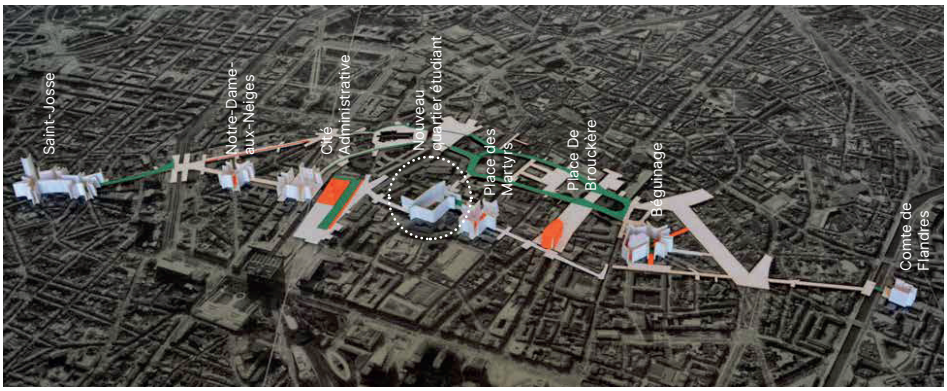
Il s'agit ici de renforcer les liaisons des boulevards centraux vers la gare du Nord et vers la gare du Midi. Ces connexions sont considérées dans leur épaisseur en incluant la rue du Progrès, la place Rogier, la rue Neuve, la rue du Midi, l'avenue de Stalingrad et l'Esplanade de l'Europe (devant la gare du Midi). Ces rues et ces places ont chacune un caractère spécifique et une animation propre que nous proposons ici d'intégrer dans un ensemble cohérent en renforçant les liens spatiaux et programmatiques entre elles. Ceci passe, entre autres, par le renforcement du caractère métropolitain de l'ensemble de la séquence en complétant l'offre en équipements d'ordre métropolitain, notamment par la reprogrammation de l'Hôtel Continental, l'ouverture de l'Académie des Beaux-Arts vers l'espace public, la reprogrammation du Palais du Midi, ainsi que l'aménagement et la programmation des espaces existants sous les chemins de fer le long de l'esplanade de l'Europe.

Deze sequentie beoogt een versterking van de verbindingen van de centrale lanen naar het Noordstation en Zuidstation. Deze verbindingen omvatten in hun breedte de Vooruitgangsstraat, het Rogierplein, de Nieuwstraat, de Zuidstraat, de Stalingradlaan en de Europaesplanade (voor het station Brussel-Zuid). Deze straten en pleinen hebben elk een eigen karakter en bezieling die wij voorstellen te integreren in een samenhangend geheel door de ruimtelijke en programmatorische verbindingen ertussen te versterken.
Dit krijgt onder andere gestalte door de versterking van het metropolitane karakter van de gehele sequentie via een uitbreiding van het aanbod aan metropolitane faciliteiten, met name door de herprogrammatie van het Hotel Continental, het ontsluiten van de Academie voor Schone Kunsten naar de openbare ruimte, de her programmatie van het Zuidpaleis, evenals de inrichting en programmatie van de bestaande ruimtes onder de spoorlijnen langs de Europaesplanade.









Séquence 2 : Pentagone Nord

Sequentie 2 : Noordelijke Vijfhoek

L'idée principale de la proposition est de permettre une continuité et une fluidité du cheminement depuis la place Saint-Josse jusqu'à Comte de Flandre et de ponctuer ce parcours, devenu intuitif, par une succession de placettes. Ces dernières font l'objet d'une programmation hebdomadaire de marchés qui matérialisent l'unité programmatique de l'espace.

Entre ces lieux, les rues et ruelles se voient libérées de la voiture à l'arrêt et des parkings sur chaussée. Un nouveau scénario de mobilité s'inscrivant dans le changement de paradigme escompté pour le centre-ville métropolitain est proposé ici. L'espace public y est libéré de la dominance automobile. Il devient partagé et ouvre la voie à d'autres types d'appropriations, avec une priorité au piéton et au vélo.

Pour faciliter les liaisons proposées, le focus est mis sur la séquence allant de la Colonne du Congrès à la place des Martyrs. Un travail est réalisé sur les cicatrices de la jonction Nord-Midi et de la Cité administrative pour faciliter les continuités et les franchissements piétons entre la partie haute et la partie basse du boulevard Pachéco.

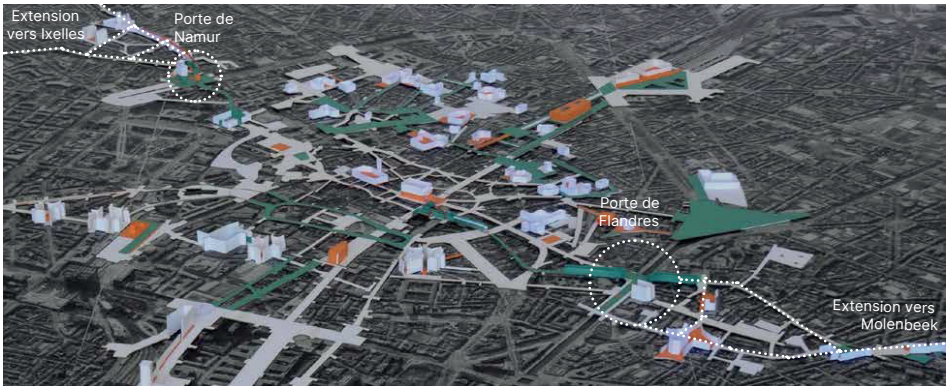
De hoofdgedachte van het voorstel is een continuïteit te scheppen en een vloeiende doorgang van het Sint-Joostplein tot aan Graaf van Vlaanderen en het intuïtief geworden tracé her en der te voorzien van pleintjes. Op deze pleintjes worden wekelijkse markten gepland die de programmatorische eenheid van de ruimte gestalte geven.

Tussen deze plaatsen worden de straten en stegen vrijgemaakt van stilstaande auto's en parkeerplaatsen langs de weg. Een nieuw mobiliteitsscenario wordt voorgesteld, in lijn met de voor het metropolitane stadscentrum verwachte paradigma-wissel. De openbare ruimte wordt bevrijd van de overheersing door de auto. De ruimte wordt gedeeld en opent de weg naar andere gebruiksvormen met voorrang voor voetgangers en fietsers.

Om de voorgestelde verbindingen te bevorderen wordt de focus gericht op de sequentie van de Congreskolom tot het Martelarenplein. Er wordt gewerkt aan de littekens van de Noord-Zuidverbinding en van het Rijksadministratief Centrum om de continuïteit en de voetgangersdoorgangen tussen het hoge en het lage gedeelte van de Pachecolaan te verbeteren.







Séquence 3 : Steenweg

Sequentie 3 : Steenweg

La vision proposée ici est d'étendre le Steenweg vers Ixelles et Molenbeek et d'inscrire la chaussée de Gand et Matonge dans la continuité des séquences d'espaces symboliques bruxellois (place de la Bourse, Grand-Place, Mont des Arts, place Royale, etc.). Cette extension et cette unité se font dans un premier temps par la piétonnisation des tronçons manquants le long de la séquence. En effet, la majorité des rues de cet axe sont déjà piétonnisées. L'idée est donc de les compléter et de créer une sorte de piétonnier est-ouest sur la chaussée historique. Ceci implique un réaménagement des croisements avec la Petite Ceinture. Afin d'assurer la continuité du cheminement pédestre, les porte de Namur et porte de Flandre sont donc entièrement repensées.

À côté de l'aménagement de l'espace public pour accueillir une mobilité lente, d'autres actions, plus légères ou exclusivement programmatiques et immatérielles, sont également envisagées :

— Accompagner le cheminement par un plan lumière qui met en valeur un certain nombre d'éléments spécifiques liés à l'identité locale des lieux.
— Créer des festivals culturels et sportifs qui se déplacent le long de l'axe dans le but de faire se rencontrer les diverses populations habitant les différentes parties de la séquence et favoriser ainsi le vivre ensemble.

De hier voorgestelde visie wil de Steenweg uitbreiden naar Elsene en Molenbeek en wil de Gentsesteenweg en Matonge opnemen in de continuïteit van de sequentie van symbolische Brusselse plaatsen (Beursplein, Grote Markt, Kunstberg, Koningsplein, enz.). Deze uitbreiding en deze eenheid krijgen in eerste instantie vorm door de ontbrekende stukken langs deze sequentie om te vormen tot voetgangerszone. De meeste straten van deze as zijn namelijk al voetgangerszones. Het idee is dus om ze aan te vullen en een soort oost-west voetgangerszone te creëren langs de historische steenweg. Dit veronderstelt een herinrichting van de kruisingen met de Kleine Ring. Om de continuïteit te verzekeren van het voetgangerstracé worden de Naamsepoort en de Vlaamse Poort dus volledig herzien.

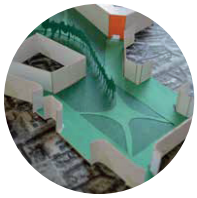
Naast de inrichting van de openbare ruimte om een trage mobiliteit te verwelkomen, worden ook nog andere, lichtere of uitsluitend programmatorische en immateriële acties, beoogd :

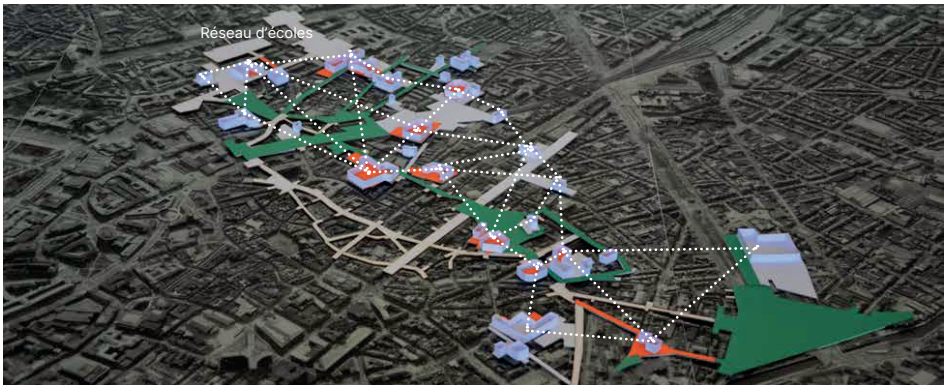
— Combineren van de route met een lichtplan dat een aantal specifieke elementen onder de aandacht brengt die verband houden met de lokale identiteit van de plaatsen.
— Organiseren van culturele en sportieve festivals die zich verplaatsen langs de as zodat de verschillende groepen die

— Créer une application mobile qui renseigne sur les différents événements culturels et sportifs, mais aussi sur les lieux d'intérêt tout au long de la séquence.

langs de verschillende delen van de sequentie wonen elkaar kunnen ontmoeten en zo het samenleven bevorderd wordt.
— Creatie van een mobiele applicatie die inlichtingen verschaft over de verschillende culturele en sportieve evenementen, maar ook over de interessante plaatsen langsheen de hele sequentie.







Séquence 4 : Pentagone Sud

Sequentie 4 : Zuidelijke Vijfhoek

Dans cette séquence se situant au sud du Pentagone, il existe une densité importante d'écoles et d'instituts de formation supérieure ou professionnelle issus des différents réseaux communautaires, ainsi qu'une multitude d'équipements de proximité. La proposition consiste ici à créer un réseau de proximité, notamment d'écoles, qui se matérialise autour d'un réseau d'espaces publics hospitaliers à la marche et que vient renforcer une forte connectivité en transport en commun. Une sorte de chemin des écoles, sécurisé et débarrassé de la dominance automobile et de sa prégnance sur l'espace. Une sorte de maillage de rues scolaires à l'échelle du centre-ville métropolitain.

In deze sequentie in het zuiden van de Vijfhoek liggen veel scholen en opleidingsinstituten voor hoger of beroepsonderwijs van de verschillende netten en gemeenschappen, evenals een veelvoud aan buurtvoorzieningen. Het voorstel bestaat in dit geval uit het scheppen van een buurtnetwerk van vooral scholen, dat gestalte krijgt rond een netwerk van openbare ruimtes die eenvoudig bereikbaar zijn te voet en waarvan de toegankelijkheid versterkt wordt door een sterke verbinding met het openbaar vervoer. Een soort veilige scholenroute die ontdaan is van de autodominantie en zijn overwicht op de ruimte. Een soort netwerk van schoolstraten op het niveau van het metropolitane stadscentrum.

Les écoles et les équipements de proximité sont également mis en réseau par un programme commun d'agriculture urbaine. Les toitures, les cours et certains espaces publics deviennent des espaces productifs. Ce programme d'agriculture urbaine serait inscrit dans le cadre du programme régional GoodFood, avec trois objectifs :

1. Développer un programme pédagogique lié à la bonne alimentation.
2. Développer la cohésion sociale et la lutte contre la précarité alimentaire que connait le quartier.
3. Verduriser l'espace public pour lutter contre les îlots de chaleur et redéployer un réseau écologique vert et bleu.

Dans ce projet, l'idée est également de réinventer le rapport entre l'école, le quartier et l'espace public. L'utilisation des cours intérieures de certaines écoles ou certains de leurs locaux pour d'autres activités ouvertes au public est une des propositions du projet. Elle s'inspire des programmes néerlandophones « Brede School ».

De scholen en buurtvoorzieningen worden ook met elkaar verbonden door een gemeenschappelijk programma voor stadslandbouw. De daken, speelplaatsen en sommige openbare ruimtes worden productieve ruimtes. Het programma voor stadslandbouw zou deel gaan uitmaken van het gewestelijke programma GoodFood, met drie doelstellingen :

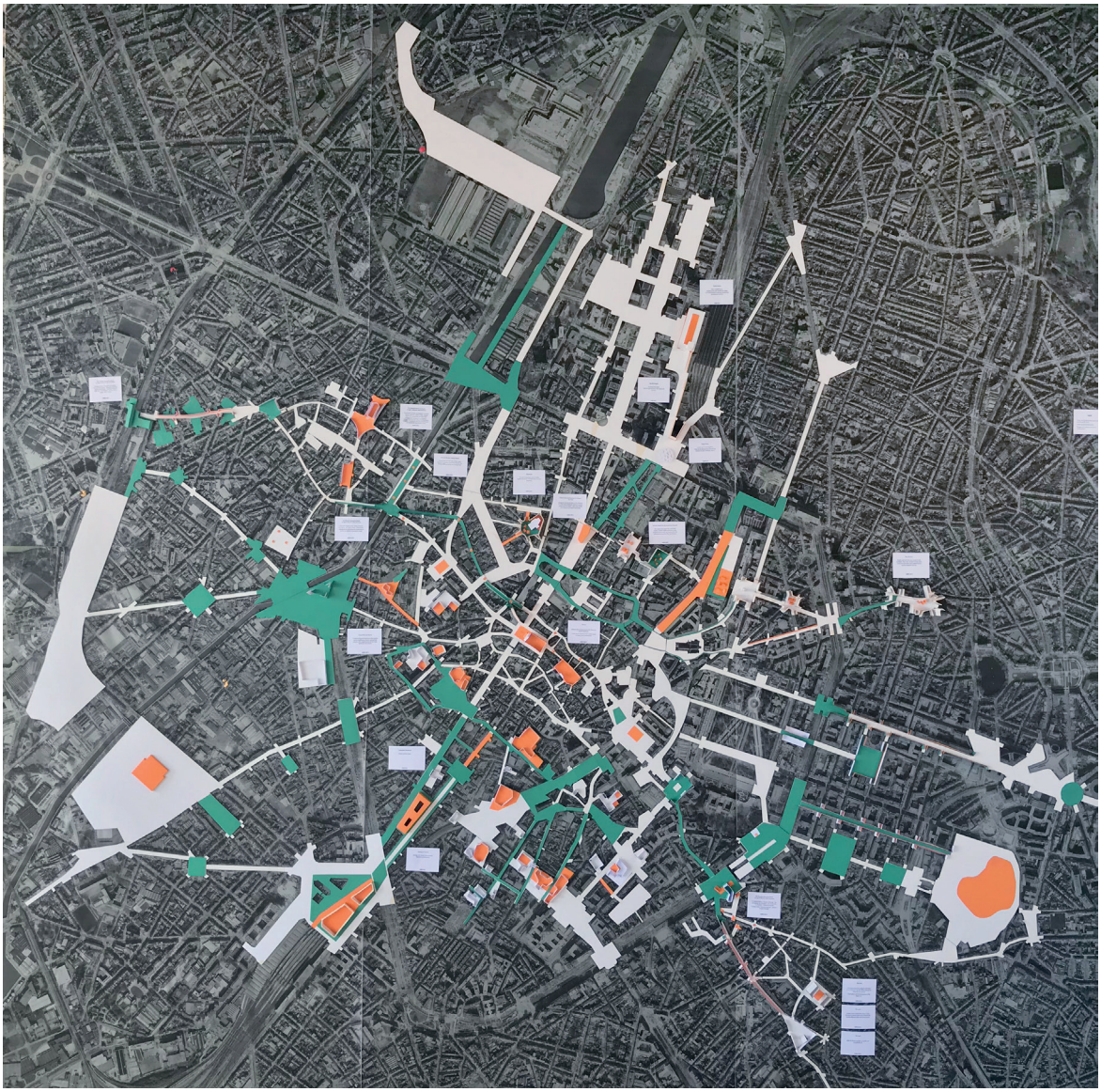
1. Ontwikkelen van een educatief programma inzake gezonde voeding.
2. Ontwikkelen van de sociale cohesie en de strijd aangaan tegen de voedselarmoede waar de wijk mee te kampen heeft.
3. Vergroenen van de openbare ruimte om hitte-eilanden tegen te gaan en uitrol van een groen en blauw ecologisch netwerk.

Dit project wil ook de verhouding tussen school, wijk en openbare ruimte heruitvinden. Het gebruik van de speelplaats van sommige scholen of van sommige van hun lokalen voor andere activiteiten die publiek toegankelijk zijn, is een van de voorstellen van het project. Het is gebaseerd op de Nederlandstalige projecten inzake "Brede School".



Évènement final, présentation des résultats et mise en débat à Bozar, février 2018

Slotevenement, voorstelling van de resultaten en debat in Bozar, februari 2018



La vision pour le centre-ville métropolitain au-delà du Pentagone

De visie voor het metropolitane stadscentrum voorbij de Vijfhoek

La Petite Ceinture, d'une autoroute urbaine à un espace public partagé

De Kleine Ring, van stadssnelweg naar gedeelde publieke ruimte

Rien van de Wall et | en Wim Menten

Dans de nombreuses villes, l'accessibilité, la qualité de l'air et la qualité de vie des centres-villes sont des priorités. À Bruxelles aussi. Depuis des années, la Petite Ceinture de Bruxelles fait la une de l'info trafic. L'infrastructure routière moderniste exerce une grande pression sur les quartiers centraux densément peuplés. C'est pourquoi les urbanistes Rien van de Wall et Wim Menten ont ouvert en 2016 un débat public, bottom-up, avec un processus de co-création. Leur contribution est complémentaire à la vision développée par le BSI-BCO pour le centre-ville métropolitain, au-delà du Pentagone. Le réaménagement de la Petite Ceinture est en effet une condition préalable au déploiement du réseau d'espaces publics accueillants proposé dans cette vision.

Le cœur de Bruxelles abrite un espace public de pas moins de quatre fois la taille du Parc de la Guarande. C'est la Petite Ceinture. Ce qui a été aménagé au XIXe siècle comme une imposante ceinture de boulevards piétons a fait place depuis l'Expo 58 à un paysage de voies, de tunnels et de places de parking. Dans un contexte d'accroissement du trafic et de préoccupation croissante pour la qualité de l'air et de la vie, mais aussi de baisse de la motorisation et d'habitudes de déplacement changeantes, il est temps de faire entrer les boulevards dans le XXIe siècle.

Sur la base des résultats de la recherche conceptuelle de Rien van de Walls et avec le soutien de six organisations de la société civile bruxelloise et du monde académique, les habitants et les experts se sont penchés sur les opportunités et les goulets d'étranglement sur et autour de la Petite Ceinture. Depuis 2017, des promenades, des ateliers de création, des réunions, des présentations

In heel wat steden staat de bereikbaarheid, de lucht- en de leefkwaliteit van stadscentra hoog op de agenda. Ook in Brussel. De Kleine Ring is al jaar en dag vaste prik in het filebulletin. De modernistische verkeersinfrastructuur legt een grote druk op de dichtbevolkte centrumwijken. Daarom openden stadsplanners Rien van de Wall en Wim Menten in 2016 het publieke debat, bottom-up, met een co-creatief proces. Hun bijdrage is complementair aan de door het BCO ontwikkelde visie voor het metropolitane stadscentrum, "de Vijfhoek voorbij". Om het daarin voorgestelde netwerk van gastvrije publieke ruimten uit te rollen, is het herdenken van de Kleine Ring immers een voorwaarde.

In het hart van Brussel ligt een publieke ruimte, maar liefst viermaal zo groot als het Warandepark. Het is de Kleine Ring. Wat in de negentiende eeuw werd aangelegd als een statige gordel van wandelboulevards, maakte vanaf Expo 58 plaats voor een landschap van rijstroken, tunnels en parkeerplaatsen. In een context van toenemende verkeersdrukte en groeiende bezorgdheid om lucht- en leefkwaliteit, maar ook van dalend autobezit en veranderende verplaatsingsgewoontes, is het tijd om de lanen de eenentwintigste eeuw binnen te leiden.

Op basis van inzichten uit Rien van de Walls stedenbouwkundig onderzoek en met de steun van zes organisaties uit het Brusselse middenveld en de academische wereld, bogen bewoners en experten zich over de kansen en knelpunten op en rond de Kleine Ring. Sinds 2017 hebben wandelingen, ontwerpateliers, vergaderingen, presentaties en debatten de uitwisseling tussen burgers, ontwerpers en beleidsmakers gevoed. Ze leidden tot een aantal verfrissende voorstellen voor de herinrichting van vier delen langs-

et des débats alimentent les échanges entre citoyens, concepteurs et décideurs politiques. Ces échanges ont abouti à un certain nombre de propositions innovantes pour le réaménagement de quatre sections le long de la Petite Ceinture. Ce projet montre que la recherche conceptuelle peut conduire à un soutien plus large pour transformer ces propositions en un véritable projet urbain. Il permet de repenser cet espace public comme un espace partagé, et non pas uniquement comme un projet de mobilité. Le débat se poursuit avec « Bienvenue sur la Petite Ceinture ! ».

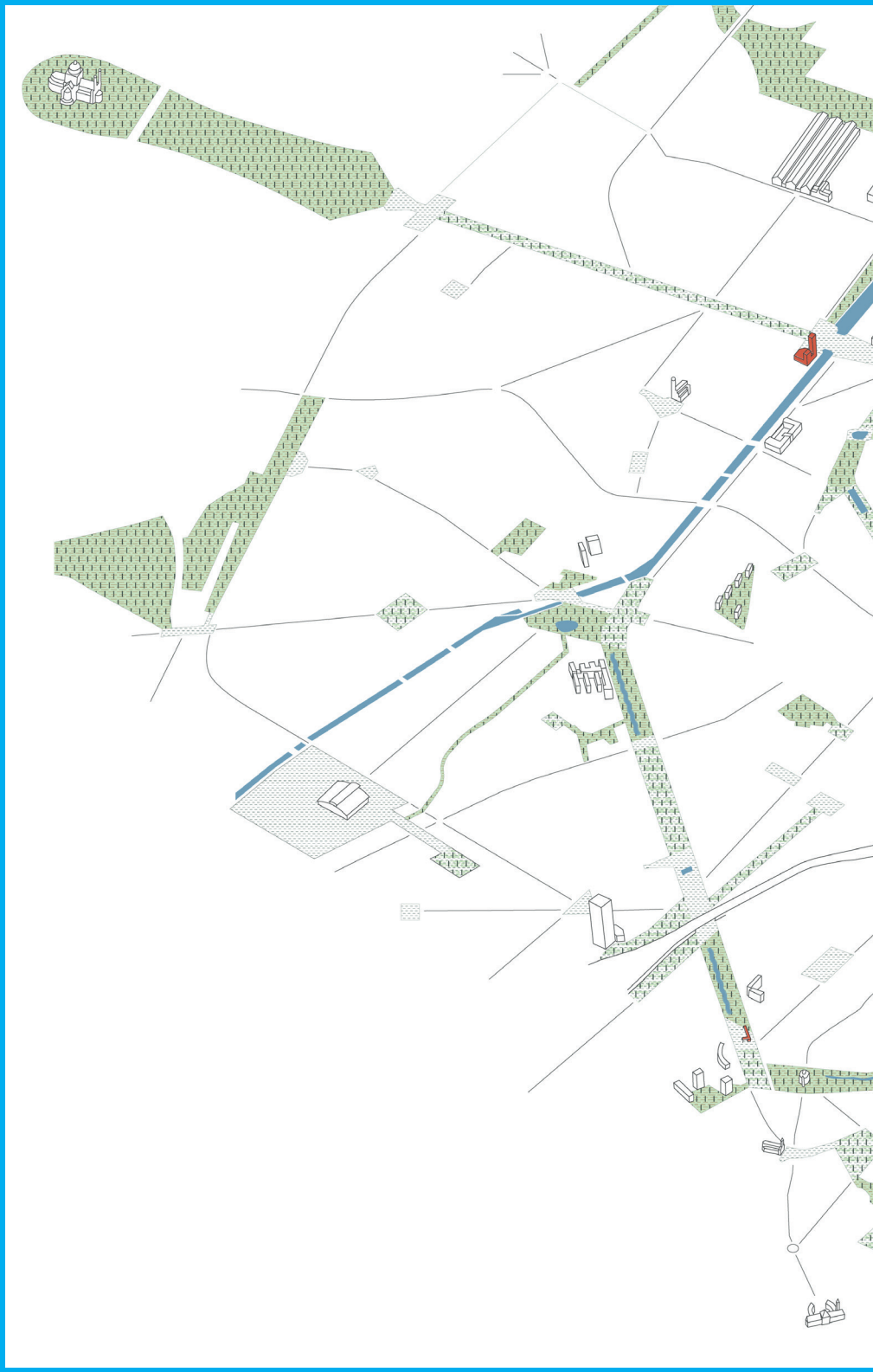
Comment l'espace de trafic motorisé, peu attrayant d'aujourd'hui, peut-il se transformer en un lieu métropolitain multifonctionnel ? La configuration actuelle crée une barrière entre les quartiers les plus densément peuplés et bâtis de la Région. C'est là que vit une population jeune et vulnérable, qui a besoin de plus d'espaces de sport, de jeu et de rencontre. C'est là que l'effet des îlots de chaleur urbains joue un rôle, en faisant monter les températures estivales. Plus de 8 000 élèves y sont scolarisés, mais la qualité de l'air dépasse structurellement les limites des normes sanitaires européennes. Autant de défis urgents qui attendent une réponse.

Les cinquante hectares de la Petite Ceinture offrent de l'espace, mais leur aménagement actuel doit être revu. Cela peut se faire grâce à une politique de mobilité directrice, comme le nouveau plan régional de mobilité « GoodMove ». Ce plan vise à orienter activement les déplacements et à encourager les gens à combiner davantage les modes de transport, afin que le nombre de voitures sur les routes de Bruxelles diminue (voir l'encadré sur la politique piétonne de Bruxelles Mobilité, p. 142). Les actions

heen de Kleine Ring. Dit project toont dat ontwerpend onderzoek kan leiden tot een breder draagvlak om van deze voorstellen een echt stadsproject te maken. Ze laat toe deze publieke ruimte te herdenken als een gedeelde ruimte, en niet enkel als een mobiliteitsproject. Het debat gaat verder onder de vlag "Welkom op de Kleine Ring !".

Hoe kan de onaantrekkelijke verkeersruimte van vandaag zich ontpoppen tot een multifunctionele, metropolitane plek ? De huidige inrichting legt een barrière tussen wijken die tot de meest dichtbevolkte en dichtbebouwde van het Gewest behoren. Hier woont een kwetsbare en jonge bevolking, die behoefte heeft aan meer sport-, speel- en ontmoetingsruimte. Hier speelt het effect van de stedelijke hitte-eilanden, dat de temperaturen 's zomers de hoogte injaagt. Hier gaan ruim achtduizend leerlingen naar school, maar overschrijdt de luchtkwaliteit structureel de Europese gezondheidsnormen. Stuk voor stuk dwingende opgaven die op een antwoord wachten.

De vijftig hectare Kleine Ring biedt ruimte, maar dan moet de huidige inrichting op de schop. Met de omkadering door een sturend mobiliteitsbeleid, zoals het nieuwe gewestelijke mobiliteitsplan GoodMove, kan dat. Dit plan wil de verplaatsingen actief gaan sturen en mensen aansporen tot het meer combineren van vervoermodi, zodat het aantal auto's op de Brusselse wegen gaat dalen (zie kader over het voetgangersbeleid van Brussel Mobiliteit, p. 142). Beleidsacties die het stappen en het trappen, het openbaar vervoer en de deelmobiliteit uitbouwen (ook het STOP-principe genoemd) als ernstige opties voor het merendeel van de verplaatsingen in en naar de stad, kunnen maar effectief zijn als tegelijkertijd wordt ingezet op een bewuster gebruik



Vision d'avenir pour le réseau d'espaces publics dans le centre métropolitain, proposé par « Bienvenue sur la Petite Ceinture »

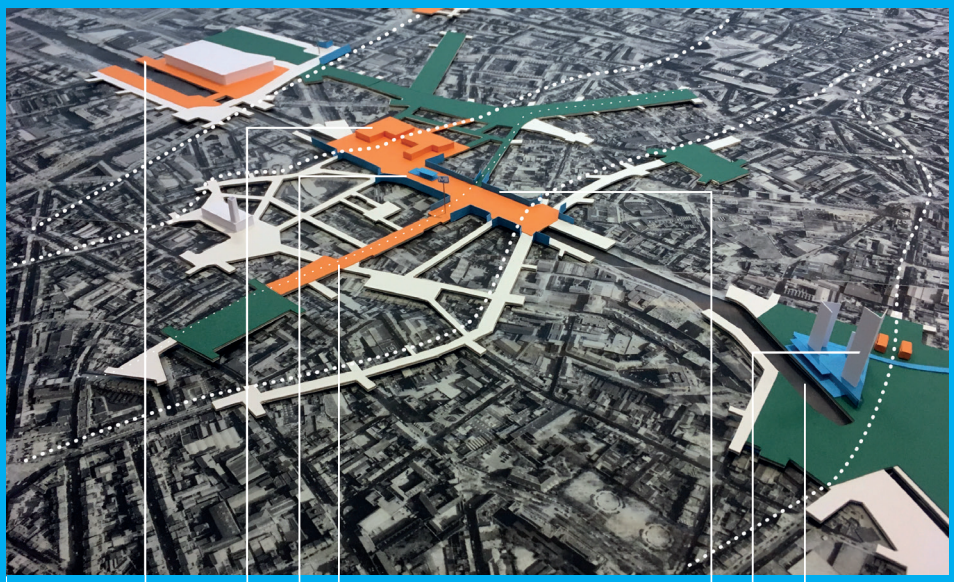
Toekomstvisie voor het netwerk van publieke ruimtes in het metropolitane centrum, voorgesteld door "Bye Bye Kleine Ring"





Maquette du projet de co-création « Bienvenue sur la Petite Ceinture » : séquence Nord-Ouest, Botanique - Madou

Maquette van het co-creatie project "Bye Bye Kleine Ring" : Segment Noord-West, Kruidtuin – Madou



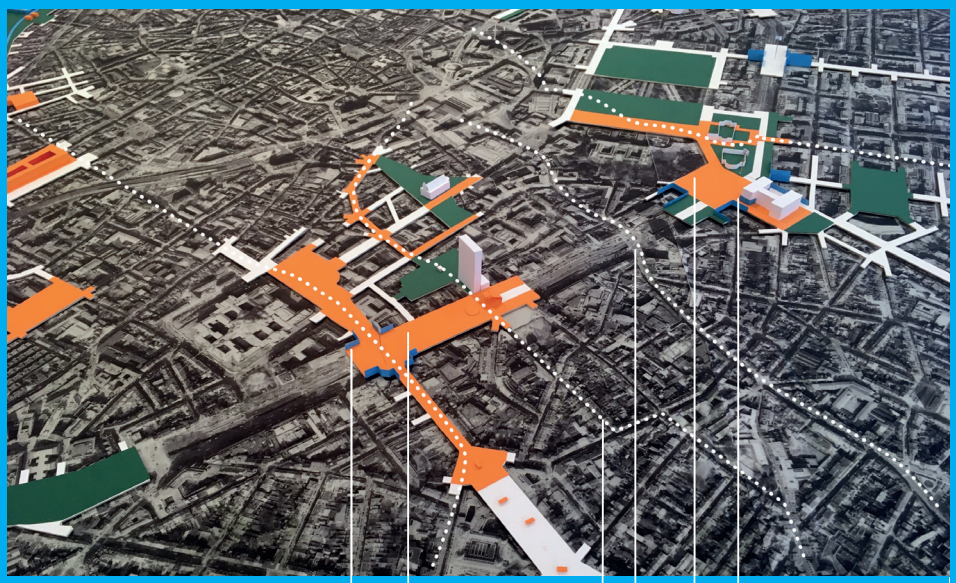
Maquette du projet de co-création « Bienvenue sur la Petite Ceinture » : séquence Nord-Est, Canal - Sainctelette

Maquette van het co-creatieproject "Bye Bye Kleine Ring" : segment Noord-Oost, Kanaal – Sainctelette



Maquette du projet de co-création « Bienvenue sur la Petite Ceinture » : séquence Sud-Est, Trône - Louise

Maquette van het co-creatieproject "Bye Bye Kleine Ring" : segment Zuid-Oost, Troon-Louiza



Maquette du projet de co-création « Bienvenue sur la Petite Ceinture » : séquence Sud-Ouest, Midi - porte d'Anderlecht

Maquette van het co-creatieproject "Bye Bye Kleine Ring" : segment Zuid-West, Zuid – Anderlechtsepoort

politiques, qui visent à renforcer la part modale du vélo, de la marche, des transports publics et de la mobilité partagée dans les déplacements dans et vers la ville, ne peuvent être efficaces que si, parallèlement, l'accent est également mis sur une utilisation plus conscientisée de la voiture. La Région veut transformer les grands axes en boulevards urbains — une approche que Rien van de Wall et Wim Menten étendent au Pentagone — et garantir, grâce à des plans de circulation, que les quartiers résidentiels soient et restent libres de trafic continu. Grâce à cette approche, une partie de la circulation va en effet « s'évaporer ». C'est un phénomène qui s'est déjà produit dans de nombreuses villes. Ainsi, la capacité routière restante peut être utilisée pour les déplacements qui, malgré une offre croissante de solutions alternatives, ne peuvent être effectués qu'en voiture. La redistribution de l'espace sur les boulevards et autres grands axes routiers est donc possible non seulement grâce à une stratégie de mobilité, mais aussi si elle fait partie intégrante de cette stratégie.

Une telle redistribution doit être spécifique à chaque zone, car le caractère et l'utilisation de la Petite Ceinture diffèrent selon les environnements urbains qu'elle traverse. Alors que les boulevards de la ville haute desservent deux noyaux commerciaux régionaux, la plus grande concentration d'emplois du pays et un centre de décision politique d'importance internationale, les boulevards de l'ouest sont au milieu de vieux « quartiers d'arrivage » industriels abritant une population jeune et vulnérable sur le plan socio-économique. Alors que les boulevards nord et est abritent un enchevêtrement de routes souterraines et de voies de métro, l'ouest de Bruxelles est traversé par un réseau routier et de tramway en surface. Pouvons-nous abandonner le Ring, le modèle radioconcentrique désuet de développement urbain par excellence ? Pouvons-nous repenser la circulation routière de manière à ce que les boulevards sud et ouest, en particulier, jouent un rôle limité et local pour la circulation automobile ? Si oui, on peut trouver de la place pour tous les autres défis.

Et que dire des neuf tunnels qui font aujourd'hui des boulevards une autoroute

van de privéwagen. Het Gewest wil van de invalswegen stadsboulevards maken – een aanpak die van de Wall en Menten doortrekken naar de Vijfhoek – en met circulatieplannen garanderen dat woonwijken van doorgaand autoverkeer bevrijd worden en blijven. Een deel van het verkeer zal door deze ingrepen "verdampen", een fenomeen dat zich al in talrijke steden heeft voorgedaan. Zo kan de resterende wegcapaciteit benut worden voor die verplaatsingen die, ondanks een groeiend aanbod aan alternatieven, enkel met de auto kunnen worden afgelegd. De herverdeling van de ruimte op de boulevards en op andere grote wegen wordt dus niet alleen mogelijk door, maar ook deel van de mobiliteitsstrategie.

Zo'n herverdeling moet gebiedsgericht gebeuren, omdat het karakter en gebruik van de Kleine Ring verschilt naargelang de stedelijke omgevingen die hij doorkruist. Terwijl de boulevards van de bovenstad twee gewestelijke handelskernen, 's lands grootste concentratie van tewerkstelling en een politiek beslissingscentrum van internationaal belang bedienen, liggen de lanen in het westen te midden van oude industriële "aankomstwijken" met een jonge en sociaal-economisch kwetsbare bevolking. Terwijl de noordelijke en oostelijke boulevards een kluwen van ondergrondse weg- en metro-infrastructuur herbergen, rijden auto's en trams in het westen bovengronds. Kunnen we de "ring", exponent van het niet langer actuele radiaal-concentrische model van stadsontwikkeling, achterwege laten ? Kunnen we de verkeerscirculatie zo hertekenen, dat met name de zuidelijke en westelijke boulevards voor het autoverkeer een beperkte, lokale rol gaan spelen ? Zo kan ruimte gevonden worden voor al die andere opgaven.

En wat met de negen tunnels die de boulevards vandaag tot een stadssnelweg maken ? Voor een stedelijke verkeerscollector als de Kleine Ring zien van de Wall en Menten ze eerder als deel van het probleem dan van de oplossing. De tunnels faciliteren het gebruik van de auto voor lange én korte verplaatsingen, creëren flessenhalzen (en dus files) waar het verkeer zich opnieuw bovengronds begeeft en hun onderhoud legt een loodzware last op de overheidsfinanciën.

urbaine ? Pour un collecteur de trafic urbain tel que la Petite Ceinture, Van de Wall et Menten considèrent les tunnels comme une partie du problème plutôt que comme la solution. Les tunnels facilitent l'utilisation de la voiture pour les trajets longs ET courts, ils créent des goulets d'étranglement (et donc des embouteillages) aux endroits où le trafic se dirige à nouveau en surface, et leur entretien pèse lourdement sur les finances publiques. En mettant hors service plusieurs tunnels, les autorités encouragent l'utilisation des modes de transport durables. Si la démolition des rampes d'accès réduit l'effet de barrière des boulevards, une reconversion en espace commercial, en hall de production ou en centre de logistique urbaine durable fait de l'infrastructure souterraine un élément de la vie urbaine.

La réalisation d'un centre-ville adapté à la région métropolitaine bruxelloise — un centre qui sort de son carcan pentagonal — nécessite des interventions dans cet espace public déjà hyper-accessible que nous appelons la Petite Ceinture. À l'avenir, cet espace doit être destiné à rassembler les gens, les quartiers et les activités, grâce à des échangeurs multimodaux près des stations de métro et des places pour les évènements culturels, ainsi qu'un parking de quartier, une salle de fête ou une salle de sport dans les tunnels réaménagés en passant par des rubans verts et bleus entre les parcs. La bonne approche des boulevards est celle qui relie les ambitions et la vision à l'échelle de la métropole aux interventions qui améliorent le cadre de vie local.

Une approche co-créative

Bienvenue sur la Petite Ceinture est un projet né de la recherche conceptuelle urbaine de Rien van de Wall (VUB, 2014). Les réactions positives et les deux prix décernés pour cette recherche ont incité Rien van de Wall à développer, en collaboration avec Wim Menten, le site web PetiteCeinture.be. Le BSI-BCO, le BRAL, l'ARAU, l'Architecture Workroom Brussels, la Brussels Academy, l'IRIB et] pyblik [ont soutenu l'initiative en 2017 et ont organisé conjointement une soirée de débat politique et une série d'ateliers de co-création « Bienvenue sur la Petite Ceinture » sur le thème.

Door een aantal van die tunnels uit dienst te nemen, moedig je als overheid de keuze voor duurzame vervoersmodi aan. Terwijl de sloop van de toegangshellingen de barrièrewerking van de boulevards vermindert, maakt een reconversie naar handelsruimte, productiehal of hub voor duurzame stadslogistiek de ondergrondse infrastructuur deel van het stedelijk leven.

Het realiseren van een stadscentrum op maat van de Brusselse grootstedelijke regio – een centrum dat uit zijn Vijfhoekige carcan breekt – vereist ingrepen in deze al hyperbereikbare publieke ruimte die we nu nog de Kleine Ring noemen. In de toekomst is ze voorbestemd om mensen, buurten en activiteiten samen te brengen. Van multimodale overstappunten bij de metrostations en pleinen voor culturele evenementen, over groen-blauwe linten tussen de parken, tot een buurtparking, fuif- of sportzaal in de herbestemde tunnels. De juiste aanpak van de boulevards is degene die ambities en visie op schaal van de grootstad verbindt met interventies die de plaatselijke leefomgeving verbeteren.

Een co-creatieve aanpak

Welkom op de Kleine Ring ontstond uit het stedenbouwkundig onderzoek en ontwerp van Rien van de Wall (VUB, 2014). De positieve reacties en twee prijzen voor dit onderzoek zette van de Wall ertoe aan om samen met Wim Menten de website KleineRing.be te ontwikkelen. Het Brussels Centre Observatory van BSI, BRAL, ARAU, Architecture Workroom Brussels, Brussels Academy, IRIB en]pyblik[verleenden in 2017 hun steun aan het initiatief en gezamenlijk organiseerden ze een politieke debatavond en een reeks van co-creatieve workshops “Bye Bye Kleine Ring” over het thema.

Elk van deze workshops nam een verschillend deel van de Kleine Ring onder de loep. Tijdens de terreinverkenningen en brainstormsessies bouwden de deelnemers (bewoners, studenten en andere stakeholders) gezamenlijk kennis op. Ze vertaalden deze inzichten vervolgens in een ontwerp onder begeleiding van een architect-stedenbouwkundige. De initiatiefnemers goten de voorstellen achteraf in een maquette. Het resultaat van de

Chacun de ces ateliers s'est penché sur une section différente de la Petite Ceinture. Au cours des explorations et des séances de brainstorming, les participants (habitants, étudiants et autres parties prenantes) ont développé ensemble des connaissances. Ils ont ensuite traduit leurs observations en un projet conceptuel avec l'aide d'un architecte et d'un urbaniste. Les initiateurs ont ensuite créé une maquette sur la base de ces propositions. Le résultat des ateliers peut être consulté sur byebye.PetiteCeinture.be.

Chacun de ces ateliers s'est concentré sur une zone particulière de la Petite Ceinture. Sur le canal, Bienvenue sur la Petite Ceinture propose de construire un pont, qui fonctionnera comme une place et un centre multimodal pour le transport de personnes et de marchandises. Le pont reliera également Molenbeek au centre historique de Bruxelles. Plus loin, entre les parcs de la porte de Ninove et de la porte de Hal, un grand ruban vert serait créé, avec des endroits dédiés au sport, au jeu et à l'agriculture urbaine. Le tunnel de la porte de Hal pourrait être transformé dans un premier temps en parking puis en un lieu urbain vivant. Ensuite, l'aménagement de la section entre Trône et Louise se concentrerait sur la préservation et le renforcement du pôle commercial. Il prendrait toutefois aussi en compte les besoins des habitants et les connexions à travers les boulevards, notamment celle entre Matonge et la rue de Namur, qui fait partie de l'axe historique le long duquel Bruxelles a été créée, le Steenweg. Enfin, entre Madou et le Jardin botanique, l'accent est mis sur les stations de métro et leur rôle de portes d'entrée au centre-ville. Madou deviendrait une véritable « destination » pour le quartier et la ville, et une réduction du trafic automobile permettrait d'y faire revivre le noyau commercial. L'ouverture du Jardin Botanique permettrait de relier le quartier Brabant au centre-ville[1].

Dans un cadre directeur — quatre points de départ ont structuré le débat — sous la modération de professionnels et avec des chiffres à l'appui concernant la population, l'économie et le trafic, une discussion constructive a eu lieu entre les participants sur l'aménagement souhaité pour la Petite Ceinture. La co-création

1. Voir le document créé par Bienvenue sur la Petite Ceinture : issuu.com/bsi-bco/docs/20180528_bbkr_synthese_maquette_bil

workshops is te raadplegen op byebye.KleineRing.be.

Elk van deze ateliers concentreerde zich op een segment van de Kleine Ring. Aan het kanaal stelt Bye Bye Kleine Ring voor een brug te bouwen, die als een plein en een multimodale hub voor het personen- en goederenvervoer gaat fungeren. De brug zorgt ook voor aansluiting van Molenbeek bij het historisch centrum van Brussel. Verderop, tussen de parken van de Ninoofsepoort en de Hallepoort, kan een uitgestrekt groen lint tot stand komen, met daarin plekken voor sport, spel en stadslandbouw. De Hallepoorttunnel kan in eerste instantie omgevormd worden tot parking en vervolgens tot een levende, stedelijke plek. De inrichting van het segment tussen Troon en Louiza vervolgens richt zich op het behoud en de versterking van de handelspool. Daarbij wordt echter ook rekening gehouden met de behoeften van de omwonenden en met verbindingen over de boulevards heen, niet in het minst die tussen Matonge en de Naamsestraat, deel van de historische as langs dewelke Brussel is ontstaan, de Steenweg. Tussen Madou en de Kruidtuin tenslotte gaat de focus naar de metrostations en hun rol als toegangspoort tot het stadscentrum. Madou wordt een echte "bestemming" voor wijk en stad en een vermindering van het autoverkeer laat toe de handelskern hier te laten herleven. Een opengewerkte Kruidtuin verbindt de Brabantwijk met het stadscentrum[1].

Binnen een richtinggevend kader – vier uitgangspunten structureerden het debat – , onder professionele moderatie en met ondersteunend cijfermateriaal over bevolking, economie en verkeer, vond onder de deelnemers een constructief gesprek over de gewenste inrichting van de Kleine Ring plaats. De co-creatie bracht een positieve dynamiek teweeg met betrekking tot een ruimte en een thema waarover doorgaans slechts in termen van problemen wordt gesproken. van de Wall en Menten hebben hun ontwerpend onderzoek in dit traject ingezet als een middel om een tot een breder gedragen stadsproject te komen.

In 2018 en 2019 werd deze werkwijze voortgezet in het kader van de workshops Shared Space, Shared Mobility voor het zuiden van de Vijfhoek (BSI-BCO, AWB,

1. Zie het document opgemaakt door Bye Bye Kleine Ring : issuu.com/bsi-bco/docs/20180528_bbkr_synthese_maquette_bil

a engendré une dynamique positive par rapport à un espace et un thème, qui ne sont généralement abordés qu'en termes de problèmes. Van de Wall et Menten ont utilisé leur recherche conceptuelle dans cette démarche comme un moyen pour arriver à un projet urbain plus largement soutenu.

En 2018 et 2019, cette démarche a été poursuivie dans le cadre des ateliers Shared Space, Shared Mobility pour le sud du Pentagone (le BSI-BCO, l'AWB, le BRAL & la Brussels Academy) et pour l'élaboration d'un plan de circulation pour Schaerbeek par le collectif citoyen 1030/0. En outre, le projet « Bienvenue sur la Petite Ceinture », en collaboration avec les comités de quartier porte d'Anderlecht et Green Connections, a réussi à attirer l'attention (politique) sur le terre-plein central du boulevard Poincaré et du boulevard du Midi. Une première intervention temporaire financée par Bruxelles Mobilité, On~de Senne, en est la preuve : des habitants locaux, des associations et des écoles ont co-créé une série d'installations et d'évènements dans l'espace public.

Rien van de Wall et Wim Menten continuent de souligner le rôle transformateur de la Petite Ceinture et des autres axes de circulation structurants pour la ville, les quartiers et le paysage urbain. L'élaboration d'une vision intégrée de l'espace et de la mobilité est la plus urgente pour les « quartiers d'arrivée » entre la porte de Ninove et la porte de Hal. C'est à cet endroit précis que de nombreuses opportunités se présentent en 2020 : la construction de la station de métro Toots Thielemans nécessitera une révision ou un détournement (temporaire dans un premier temps, mais idéalement permanent) de la Foire du Midi et un Plan d'aménagement directeur enclenchera la restructuration du quartier Sud. Bienvenue sur la Petite Ceinture rappelle les initiatives prises dans le cadre du Contrat de Rénovation Urbaine Heyvaert-Poincaré et la dynamique existante avec et entre les habitants. Si tout le monde veut y participer, une vision de l'avenir soutenue et partagée par les autorités, la société civile et les citoyens est à notre portée.

BRAL & Brussels Academy) en bij de uitwerking van een circulatieplan voor Schaarbeek door het burgercollectief 1030/0. Voorts is Welkom op de Kleine Ring er samen met de buurtcomités porte d'Anderlecht en Green Connections in geslaagd om de (politieke) aandacht te vestigen op de middenberm van de Poincaré- en Zuidlaan. Daarvan getuigt een eerste, door Brussel Mobiliteit gefinancierde, tijdelijke interventie, On~de Senne : lokale bewoners, verenigingen en scholen co-creërden er een reeks installaties en evenementen in de publieke ruimte.

Rien van de Wall en Wim Menten blijven intussen de transformerende rol van de Kleine Ring en de andere structurerende verkeersassen voor de stad, de wijken en het stadslandschap onderstrepen. De uitwerking van een geïntegreerde ruimtelijke en mobiliteitsvisie is het meest prangend voor de aankomstwijken tussen de Ninoofse- en de Hallepoort. Precies hier bieden zich anno 2020 een aantal kansen aan : de bouw van het metrostation Toots Thielemans dwingt tot een (alvast tijdelijke) herziening of uitwijking van de Zuidfoor en een Richtplan van Aanleg zet de vernieuwing van de Zuidwijk in gang. Welkom op de Kleine Ring wijst op de initiatieven in het kader van het Stadsvernieuwingscontract Heyvaert-Poincaré en de bestaande dynamiek met en onder de bewoners. Als iedereen mee wil, ligt een gedragen, door overheden, middenveld en burgers gedeelde toekomstvisie "de porte à porte" in het verschiet.

En savoir plus ?
Meer lezen ?

— van de Wall, R. (2014). *De Brusselse kleine ring, conflictgebied tussen stad en auto. Zoektocht naar de toekomst van een stedelijke verkeerscollector*. Mémoire non-publié. Bruxelles : Vrije Universiteit Brussel. issuu.com/rienvandewall/docs/masterproef_rvandewall_bundel_publ

— van de Wall, R. & Menten, W. (2016). KleineRing.be / PetiteCeinture.be. kleinering.be et petiteceinture.be

— van de Wall, R. & Menten, W. (2017). Bienvenue sur la Petite Ceinture. byebye.kleinering.be et byebye.petiteceinture.be

— Lepoudre, F., Van de Wall, R. & Menten, W. (2018). Ateliers co-créatifs Bienvenue sur la Petite Ceinture. Note de synthèse pour la lecture de la maquette/Co-Creatieve Ateliers : Synthesenota bij het lezen van de maquette. Retrieved from : issuu.com/bsi-bco/docs/20180528_bbkr_synthese_maquette_bil

Pour en savoir plus sur la vision

Entre 2018 et 2019,
le BSI-BCO a produit :

Un Portfolio #2 qui regroupe 8 articles, avec des approches multidisciplinaires, qui propose des résumés du processus de recherche par le projet, notamment de la masterclass « Zoom-in | Zoom-out », ainsi que certains résultats des recherches plus classiques.
bco.bsi-brussels.be/portfolio-2

Un dépliant synthétisant les résultats des premières étapes du processus de recherche par le projet. Il reprend 1 vision, 5 enjeux, 7 propositions de recherche par le projet pour poursuivre le processus.
bco.bsi-brussels.be/4-10-40

Als je meer wil weten over de visie

Tussen 2018 en 2019 heeft
het BSI-BCO het volgende geproduceerd :

Een Portfolio #2 die 8 artikels bundelt met een multidisciplinaire aanpak, met daarin samenvattingen van het actieonderzoeksproces, in het bijzonder van de “Zoom-in | Zoom-out” Masterclass, alsook enkele resultaten van de meer klassieke onderzoeken.
bco.bsi-brussels.be/portfolio-2

Een folder die de resultaten van de eerste fases van het actieonderzoek samenvat. Ze omvat 1 visie, 5 kwesties en 7 voorstellen voor actieonderzoek om het proces voort te zetten.
bco.bsi-brussels.be/4-10-40

bsi.bco
brussels centre observatory

Portfolio #2

Zoom in | Zoom out on the Brussels city centre

14 mai 2018
Work in pr...



2. Test alternative solutions for urban freight and provide operational support for local merchants to adapt during the transtion

3. Develop the pilot project "a pedestrian-friendly network of schools" by a program of urban agriculture and public spaces along axis poelaert - sablon - porte de ninove and further (towards gare de l'ouest)

4. Reinforce the east-west linkages: program, visualise and ensure a walkable axis along the «Steenweg » between porte de namur – porte de flandre by completing and prolonging the missing pedestrian links between the european quarter, matongé and low-molenbeek.

5. Reinforce the east-west linkages: program, visualise and ensure a walkable axis between Saint-Josse, rue de l'avenir and comte de flandre

6. Rework the nodes on the north-south axis: rethink the use and identities of the esplanade de l'europe and, the palais du midi, hôtel continental, the future galeries of the beurs-bourse, the 1st floor of the centre monnaie

7. Valorise the basement to increase the accessibility & freight system of the metropolitan city centre: parking of the previous cité administrative de l'état, parking monnaie...

bsi.brussels
brussels studies institute

Authors: Aniss M. MEZOUED, Sofie VERMEULEN, Eric CORIJN, Michel HUBERT, Fabio VANIN, Jean-Philippe DE WOLCHER and Pierre VENDERSTRAETEN, with the help and contributions of **all members of the Brussels Centre Observatory**

Authors of the Portfolio#2: Catherine BOLLAND, Eric CORIJN, Nicola DA SCHIO, Bas DE GEUS, Margaux HARDY, Ewoud HEYNDELS, Michel HUBERT, Imre KESERÜ, Annelies KUMS, Quentin LETESSON, Cathy MACHABIE, Alain MALHERBE, Aniss M. MEZOUED, Alix SOTIAUX, Maurieu STRALE, Geert te BOVELDT, Elisabetta TROSA, Stéphanie VAN DOOSSELAERE, Pierre VANDERSTRAETEN, Fabio VANIN, Sofie VERMEULEN, Jean-Philippe DE WISCHER, Benjamin WAYENS, Marelie WIEGMANN

bsi.bco
brussels centre observatory

For more informations about the BSI-BCO work and its access to our Portfolio#2, please visit our website : http://bco.bsi-brussels.be

1 VISION,
5 CHALLENGES
7 « RESEARCH BY DESIGN»

THE METRO-POLITAN CENTRE OF BRUSSELS

Since 2016, **the Brussels Studies Institute - Brussels Centre Observatory [BSI-BCO]** coordinates and brings together research projects around the challenges of the piétonnier and the city centre at large. The Brussels Centre Observatory is a network of over 50 researchers working in different disciplines, that are attached to 14 research centres at 5 universities (ULB – USL-B – VUB – UCL & KULeuven).

Several new and earlier contributions reflect upon the changing situation and definition of **the metropolitan city centre (or the "hypercentre")** of Brussels (see in particular Hubert et al., 2017 and Vanderstraeten and Corijn, 2018). On what scale and how can we re-create a new "urban image" for the city centre of the Brussels metropolis, one that reflects and boasts the diverse Brussels identities?

To answer this question,the BSI-BCO initiated a dynamic approach of **"research by design"**, recherche par projet or "ontwerpend onderzoek". Research by design is a method in its own right that allows to bring together academic, professional and citizens' knowledge that is easy to transfer, cumulative and spatialised towards a common ambition considered desirable by all the actors involved. So far, this research dynamic has resulted into:

- The organisation of the **Master Class « Brussels HYpercentre : Zoom in | Zoom out »** in collaboration with **perspective.brussels** from 26.01.2018 to 01.02.2018.
- **An exhibition** of the results of the Master Class between 26.03.2018 and 14.05.2018 at perspective.brussels.
- The organisation of **a series of seminars, debates and working sessions** with different public and private actors (members of the BSI-BCO, ByByPetiteCeinture, la Commission Régionale de Développement de la Région de Bruxelles-Capitale, le Fonds Quartier Européen, le STIB, BRAL, etc.) around diffent topics (mobility, economic and commercial activities, logistics, links and projects between the Petite Ceinture (RER), the city centre and 1st city belt, the European Quarter and other centralities, temporary use of vacant floors and buildings, air quality, scenario developpement, etc.).

Together these exchanges and events allowed to define a roadmap for the next months and years : developing different researches by design which we deem necessary is key. It continues and finetines our earlier work « les 4 défis, 10 actions et 40 recommandations » (Hubert et al., 2017).

The main guideline of the BSI-BCO for this ambition ? **Make the pedestrian zone (and the Petite Ceinture) a driver and pilot project to re-create the metropolitan city centre of Brussels**

1 VISION | BEYOND THE PENTAGON | Change the Brussels city centre into the cosmopolitan centre of the metropolitan capital of Europe

In twenty years, the population of the Brussels-Capital Region has increased by nearly 250,000 inhabitants. At the same time, the city has continued to expand beyond its administrative boundaries. The trajectory of the old ramparts (Pentagon) no longer embraces the center of Brussels as the true center of the metropolis and accommodate all its diversity. The pedestrian zone as one of the largest and most important projects taking place in the Brussels Centre has to be connected to this vision and to the other BCR Projects (Plan Canal, Petite Ceinture, Plan de Développement Régional Energie-Climat-Air, Mobilité-Logistiques ...).

See the articles by Pierre Vanderstraeten and Eric Corijn (2018), « Le piétonnier, l'hypercentre et les multiples centralités de Bruxelles », and the one of Hubert et al., 2016 "From pedestrian zone to urban project"

5 CHALLENGES

1. Define a co-productive and inclusive socio-economic policy by using **levers for public land use**

2. Realise a **mobility transition** through a paradigm shift

3. Develop a productive city and a **logistic ecosystem at multiple scales** in a low-carbon perspective

4. Program the city in 3D : its public spaces, built environment (basement, ground-floors), it's in-between-zones and reduise nuisances for the most fragile neighbourhoods

5. **Governing the Metropolitan City Centre** (beyond Pentagon)

7 IDEAS FOR "RESEARCH BY DESIGN"

1. Facilate and support the **life between buildings** | balance spontanous and organised social and cultural activities for inhabitants, workers and visitors | take into account weekly and seasonal rhythms and provide « time outs » to avoid nuisances



Combinaison de la vision pour le centre-ville métropolitain et de la vision pour la Petite Ceinture. Exposition « You Are Here », IABR, au WTC, Bruxelles

Combinatie van de visie voor het metropolitane stadscentrum en de visie voor de Kleine Ring. Expositie « You Are Here », IABR, in het WTC, Brussel




PAUL
PAUL
PAUL
PAUL
JL

Actions Acties



Inventer le centre-ville métropolitain : un processus d'apprentissage collectif

L'analyse du piétonnier a révélé les difficultés inhérentes à la mise en œuvre d'un projet urbain complexe par les acteurs publics. Pour rappel, plusieurs éléments ont illustré les problèmes engendrés lorsque cette complexité est sous-estimée, tels que :

— L'apparition de nombreuses polémiques et controverses issues des divergences entre les différentes attentes et les imaginaires variés des divers acteurs (citoyens, commerçants, pouvoirs publics, etc.) (Genard et Moritz, 2020).
— Les incidences et préjudices du projet sur différentes catégories d'usagers et d'espaces, avec notamment des reports de nuisances autour du périmètre (circulation, bruit, pollution), et des répercussions économiques sur les commerces les plus fragiles (Hubert et al., 2017 ; Wayens et al., 2020).
— La marginalisation de certaines catégories d'usagers et l'absence de leur prise en compte dans le projet (Rosa et al., 2020).
— Le report des travaux, suite aux multiples recours et oppositions, qui a eu, à son tour, des répercussions négatives sur certains publics et acteurs.
— L'absence de dispositifs de participation efficaces, en amont des processus de projet (Hubert et al., 2020 ; Rosa et al., 2020).

Ces éléments, parmi d'autres, montrent que la mise en place de dispositifs participatifs inclusifs est une des conditions nécessaires à la réussite d'un projet urbain complexe. C'est d'autant plus pertinent qu'il s'agit de mettre en œuvre des changements profonds liés à la transition écologique, où de nombreux savoirs, méthodes, références et modèles sont à reconstruire. Dès lors, l'implication de l'ensemble des parties prenantes dans un dispositif d'apprentissage collectif et de co-conception des projets se dessine comme nouvel horizon.

Het metropolitane stadscentrum vormgeven : een collectief leerproces

3.1

De analyse van de voetgangerszone toonde aan welke moeilijkheden men kan verwachten wanneer publieke actoren een complex stadsproject uitrollen. Ter herinnering, uit verschillende elementen bleek welke problemen er opduiken wanneer deze complexiteit onderschat wordt, zoals :

— Het opduiken van talrijke polemieken en controverses als gevolg van de uiteenlopende verwachtingen en verschillende voorstellingen van de diverse betrokkenen (burgers, handelaren, overheden, enz.) (Genard en Moritz, 2020).
— De gevolgen en nadelen van het project voor verschillende types gebruikers en ruimtes, met vooral een verschuiving van de overlast naar zones langs en buiten de perimeter (verkeer, lawaai, vervuiling), en economische gevolgen voor de meest kwetsbare winkels (Hubert et al., 2017 ; Wayens et al., 2020).
— De marginalisering van bepaalde categorieën van gebruikers en het feit dat met hen geen rekening wordt gehouden binnen het project (Rosa et al, 2020).
— De opschorting van de werkzaamheden als gevolg van de talrijke rechtsprocedures en bezwaren die op zijn beurt negatieve gevolgen heeft voor bepaalde groepen en betrokkenen.
— Het gebrek aan doelmatige participatiemiddelen die kunnen ingezet worden van erg vroeg in het proces (Hubert et al., 2020 ; Rosa et al., 2020).

Deze elementen tonen, naast ook andere, aan dat het inzetten van participatieve en inclusieve middelen een van de noodzakelijke voorwaarden is voor het welslagen van een complex stadsproject. Dit geldt des te meer wanneer diepgaande veranderingen moeten doorgevoerd worden die verband houden met de ecologische transitie, waarbij heel wat kennis, methodes, referenties en modellen moeten

Page précédente
— Vorige pagina

Dispositifs d'intéressement et de participation du Piétonnier-Lab

Instrumenten van het Lab voor de Voetgangerszone die interesse opwekken en participatie beogen

Cependant, il ne suffit pas d'organiser des enquêtes, collectes d'avis et comités de riverains pour atteindre cet objectif de co-production de la ville. La diversité des attentes, perceptions et moyens des multiples acteurs, combinée à la complexité des enjeux, nécessite de développer des dispositifs supplémentaires. Comme démontré par les partenaires du BSI-BCO :

— La participation ne suffit pas si elle n'est pas accompagnée de dispositifs d'intéressement et d'accueil dont l'objectif est de stimuler la participation des différents publics et de récolter leurs apports sans préjuger de ce qui est pertinent ou non. En l'absence de tels dispositifs, le risque est de ne voir participer qu'un public très limité et fortement contraint par un cadre qui empêche toute remise en cause fondamentale (voir le Focus du collectif « Espèces Urbaines », p. 190).
— La consultation des opinions ne suffit pas car un compromis entre des avis mal informés ne garantit pas une décision juste et durable. La participation doit être complétée par des dispositifs de capacitation et d'éducation à l'urbanité permettant aux participants d'apprendre à décoder la complexité des questions urbaines. À titre

herzien worden. De betrokkenheid van alle relevante partijen in een collectief leer- en ontwerpproces, tekent zich dan ook af als een nieuwe horizon.

Het volstaat echter niet om enquêtes te organiseren, opinies te verzamelen en te luisteren naar bewonerscomités om deze doelstelling van een gezamenlijke productie van de stad te bereiken. Gelet op de diversiteit van de verwachtingen, waarnemingen en middelen van de betrokkenen en in combinatie met de complexiteit van de uitdagingen, moeten er extra instrumenten ontwikkeld te worden. Zoals aangetoond door de partners van het BSI-BCO :

— De participatie is niet toereikend als ze niet gepaard gaat met instrumenten die de belangstelling opwekken en waarvan het doel is om de participatie van de verschillende betrokkenen te stimuleren en hun inbreng te verzamelen zonder een oordeel te vellen over wat wel en niet relevant is. Bij gebrek aan dergelijke instrumenten loopt men het risico dat er slechts een zeer beperkt publiek meedoet, dat sterk beteugeld wordt door een kader dat iedere fundamentele verandering belemmert (zie Focus van het collectief "Stedelijke ruimtes", p. 190).



Exposition à perspective.brussels et cycle de séminaires d'approfondissement

Expositie bij perspective.brussels en cyclus van verdiepingsseminaries

d'exemple, on peut citer les cycles de conférences organisées par Brussels Academy, les cycles de formations de Pyblik ou les évènements organisés par PerspectiveLab.

— Rendre les espaces publics plus accessibles à tous en les libérant de l'emprise de la voiture peut conduire à une captation de ces espaces par des publics socio-économiquement dominants et renforcer l'exclusion des publics marginalisés. De même, la création de nouveaux espaces de co-conception et de co-production de la ville pourrait y amener principalement un public mieux outillé à s'y exprimer. Pour réduire ce risque, il est nécessaire de développer des dispositifs et des lieux adaptés aux publics généralement absents des processus de participation (voir le Focus sur les enclaves inclusives, par Métrolab, p. 120).
— Les sources à partir desquelles les pouvoirs publics développent leurs indicateurs statistiques ne sont pas suffisantes pour donner une représentation fidèle de la réalité et fonder les décisions urbanistiques. Il est nécessaire de les compléter par des dispositifs de collecte des connaissances citoyennes. Sur un plan quantitatif, elles rendent possible un plus grand nombre de micro-mesures locales, voire le développement de nouveaux indicateurs. Sur un plan qualitatif, elles permettent de mieux comprendre la complexité des situations (voir les Focus sur les états généraux de l'air, p. 74, et sur le codesign participatif, p. 190).
— Enfin, les cadres réglementaires au sein desquels agissent généralement les acteurs publics et de la planification limitent leur capacité à expérimenter des dispositifs de coproduction. Inversement, de nombreux mouvements citoyens ont acquis une expertise notable dans la mise en œuvre de nouvelles formes d'autogestion collective pour des problématiques telles que l'accueil de réfugiés, l'accès au logement, la gestion de l'eau, les circuits alimentaires locaux, etc. Renforcer la coproduction de la ville nécessite de valoriser ces expertises via des partenariats avec les pouvoirs publics.







Dispositifs d'intéressement et de participation du Piétonnier-Lab

Instrumenten van het Lab voor de Voetgangerszone die interesse opwekken en participatie beogen







La coproduction de la ville est donc un processus d'apprentissage collectif au sein duquel il est indispensable d'inclure des dispositifs de reconnaissance, de mobilisation et de capacitation des habitants / usagers. Au fil de son travail, le BSI-BCO a tenté de mettre en place de tels outils dispositifs. Durant la première phase

— Opinieonderzoeken volstaan niet, want een compromis tussen meningen van slecht geïnformeerde mensen waarborgt geen rechtvaardige en duurzame beslissing. De participatie dient aangevuld te worden met middelen tot emancipatie en educatie over stedelijkheid, zodat de deelnemers in staat zijn de complexiteit van de stedelijke vraagstukken te ontcijferen. Men kan in dit kader bijvoorbeeld de door Brussels Academy georganiseerde conferenties noemen, de opleidingscycli van Pyblik of de door PerspectiveLab georganiseerde evenementen.
— De openbare ruimtes toegankelijker maken voor iedereen door ze te bevrijden van het overwicht van de auto kan leiden tot een toe-eigening van deze ruimte door een sociaal-economisch overheersend publiek en de uitsluiting versterken van een gemarginaliseerd publiek. Zo ook kan de creatie van nieuwe, gemeenschappelijk ontworpen en gemeenschappelijk geproduceerde ruimtes in de stad voornamelijk een publiek aantrekken dat beter uitgerust is om er zich uit te drukken. Om dit risico te verminderen, is het nodig om instrumenten en plaatsen te ontwikkelen die aangepast zijn aan een publiek dat doorgaans niet deelneemt aan participatieprocessen (zie Focus over inclusieve enclaves, door Métrolab, p. 120).
— De bronnen op basis waarvan overheden hun statistische indicatoren ontwikkelen, volstaan niet om een getrouwe weergave van de realiteit te bieden en de stedenbouwkundige beslissingen te funderen. Het is nodig om deze aan te vullen met instrumenten die de kennis van burgers verzamelen. Vanuit een kwantitatief oogpunt kan dit leiden tot een groter aantal lokale micro-maatregelen of zelfs de ontwikkeling van nieuwe indicatoren. Vanuit een kwalitatief oogpunt kan men op basis hiervan de complexiteit van de situaties beter begrijpen (zie Focus over de staten-generaal van de lucht, p. 74, en over het participatieve co-design, p. 190).
— Ten slotte beperken de reglementaire kaders waarbinnen publieke actoren doorgaans opereren en de planologische regels de mogelijkheid om te

de recherche descriptive et analytique (2016-2018), les connaissances produites par les chercheurs ont été alimentées et discutées par différentes catégories d'acteurs publics et citoyens, grâce notamment à des partenariats avec Brussels Academy, à des formations pour professionnels publics et privés de Pyblik, ou à la revue scientifique accessible gratuitement Brussels Studies. À partir de 2018, grâce à l'intégration de « recherches par le projet », en complément des autres recherches, la représentation en maquette des potentiels de transformation des espaces et usages du centre-ville métropolitain a été pensée comme un objet de médiation permettant de :

— favoriser la transversalité des approches disciplinaires et de rassembler autour de possibilités concrètes ;
— fournir une base commune pour le dialogue et dépasser les conflits d'opinion ou d'intérêt ;
— permettre la transaction entre les acteurs en constituant le support de la confrontation des imaginaires ;
— fournir une base pour synthétiser les apports de chacun et favoriser la créativité.

Suite aux débats, expositions et workshops organisés autour de ces maquettes, une seconde phase de recherche par le projet est actuellement en cours de développement. Cette seconde phase vise d'une part un approfondissement de ce qui a été mis sur la table lors des phases précédentes, et d'autre part, un passage à l'action et à l'expérimentation concrète de transformation des espaces, des usages et des modes de gouvernance.

Tout comme les projets représentés sous forme de maquettes, de plans ou d'images, les expérimentations qui en résulteront — par exemple, sous forme d'installations temporaires — ont pour but d'agir comme des objets transactionnels qui permettent de prolonger le processus de médiation et d'apprentissage collectif. En effet, confronter les hypothèses de projet à la réalité et donner à voir concrètement ce qui est possible permet de contribuer à (1) une meilleure appropriation de la vision et (2) un ajustement de cette vision en fonction des résultats du processus de transaction et de la confrontation à la réalité de terrain. Toutefois, il est à rappeler

experimenteren met instrumenten voor coproductie. Omgekeerd hebben tal van burgerbewegingen grote deskundigheid opgebouwd in het realiseren van nieuwe vormen van collectief zelfbestuur voor problemen zoals de opvang van vluchtelingen, de toegang tot huisvesting, waterbeheer, lokale voedselcircuits, enz. Om de coproductie van de stad te versterken moet men deze deskundigheid valoriseren via samenwerkingsverbanden met de overheid.

De coproductie van de stad is dus een collectief leerproces waarbinnen instrumenten voor de erkenning, mobilisatie en emancipatie van de bewoners / gebruikers opgenomen moeten worden. In de loop van haar werkzaamheden heeft het BSI-BCO gepoogd dergelijke instrumenten te ontwikkelen. Tijdens de eerste fase van het beschrijvende en analytische onderzoek (2016-18), werd de door de onderzoekers geproduceerde kennis gevoed en besproken door verschillende categorieën van publieke actoren en burgers, met name dankzij de samenwerkingsverbanden met Brussels Academy, Pyblik die opleidingen voor ambtenaren en andere professionals aanbiedt, en het gratis toegankelijke wetenschappelijke tijdschrift Brussels Studies. Vanaf 2018 werden dankzij de integratie van "ontwerpend onderzoek" in aanvulling op de andere onderzoeken, de mogelijkheden tot transformatie van de ruimtes en gebruiken in het metropolitane stadscentrum, weergegeven in de vorm van een mediërend object dat toelaat om :

— de transversaliteit van de disciplinaire benaderingen te bevorderen en daar concrete mogelijkheden rond te verzamelen ;
— een gemeenschappelijke basis te verschaffen voor dialoog en meningsverschillen of belangenconflicten te overstijgen ;
— de interactie tussen de betrokkenen mogelijk te maken door het confronteren van de verbeeldde ideeën te ondersteunen ;
— een basis te verschaffen om de inbreng van iedereen samen te vatten en de creativiteit te bevorderen.

Naar aanleiding van de debatten, tentoonstellingen en workshops die rond deze maquettes georganiseerd werden,



Séminaire d'approfondissement sur le lien avec le quartier européen

Verdiepingsseminaire over de link met de Europese wijk

qu'un tel processus nécessite le concours d'acteurs déterminants. La Ville notamment, mais aussi la Région, les comités de quartiers, etc. Le BSI-BCO a pu constater qu'il n'était pas toujours aisé de les impliquer dans le processus. De ce point de vue, les expérimentations concrètes sont aussi un « dispositif d'intéressement » permettant de développer des partenariats avec de nouveaux réseaux d'acteurs.

À l'heure actuelle, deux séquences spatiales font l'objet d'études et d'expérimentations plus poussées : la séquence historique du Steenweg et le réseau de proximité du Pentagone Sud. Les chapitres qui suivent en présentent les derniers avancements. Plusieurs autres pistes d'expérimentations ont été également étudiées par le BSI-BCO et discutées avec différents partenaires. Sans être entièrement exhaustif, voici quelque unes des propositions qu'il s'agit de poursuivre :

— développer une cartographie participative du centre-ville métropolitain afin d'offrir un outil d'aide à la décision basé sur des données probantes ;
— programmer l'« immatériel » en complément des transformations matérielles des espaces. Un premier workshop a été organisé avec Pyblik en 2018 sur le

is er op dit moment een tweede fase van ontwerpend onderzoek in ontwikkeling. Deze tweede fase heeft enerzijds tot doel datgene wat tijdens de voorgaande fases naar voor werd gebracht verder uit te diepen en anderzijds een overgang naar concrete actie en het experimenteren met het transformeren van ruimtes, gebruiken en manieren van besturen.
Net als de projecten in de vorm van maquettes, plattegronden of afbeeldingen, hebben de experimenten die eruit voortvloeien — bijvoorbeeld in de vorm van tijdelijke installaties — tot doel dienst te doen als objecten die het bemiddelingsproces en het collectieve leerproces verder mogelijk maken. Door namelijk de hypotheses van het project te confronteren met de werkelijkheid en concreet te zien wat mogelijk is, kan men (1) een betere voorstelling maken van de visie en (2) deze visie bijstellen naargelang de resultaten van het uitwisselingsproces en de confrontatie met de concrete werkelijkheid. Er moet wel opgemerkt worden dat voor een dergelijk proces de medewerking vereist is van cruciale betrokkenen, zoals met name de Stad, maar ook het Gewest, de wijkcomités, enz. Het BSI-BCO heeft vastgesteld dat het niet altijd eenvoudig is hen bij het









Aperçu de divers processus d'apprentissage collectifs des partenaires du BSI-BCO : You are here (2018), shared mobility — shared space (2018), Pool is Cool (2018), états généraux de l'air (2019), let's talk ! (2016).

Overzicht van een aantal collectieve leerprocessen waaraan de BSI-BCO partners deelnamen : You are here (2018), Shared mobility — shared space (2018), Pool is Cool (2018), Staten Generaal van de Luchtkwaliteit in Brussel (2019), Let's talk ! (2016)







proces te betrekken. Wat dit betreft zijn de concrete experimenten een “middel om belangstelling op te wekken” zodat er samenwerkingsverbanden ontwikkeld kunnen worden met nieuwe betrokkenen.

Momenteel worden er voor twee ruimtelijke sequenties nadere studies en experimenten uitgewerkt : de historische sequentie van de Steenweg en het buurtnetwerk van Zuidelijke Vijfhoek. In de volgende hoofdstukken worden de laatste ontwikkelingen hieromtrent uiteengezet. Er werden door het BSI-BCO nog verschillende andere ideeën voor experimenten bestudeerd en besproken met verschillende partners. Zonder een volledige opsomming te willen geven, volgen hieronder enkele van de voorstellen die we verder willen uitwerken :

— ontwikkeling van een participatieve cartografische weergave van het metropolitane stadscentrum als hulp bij de besluitvorming op basis van feitelijke gegevens ;
— programmatie van het “immateriële” ter aanvulling van de materiële transformatie van de ruimtes. Er werd in 2018 samen met Pyblik een eerste workshop georganiseerd over de voetgangers-zone, die verder uitgediept en verbreed zou moeten worden tot het metropolitane stadscentrum ;
— verbreding van de planning van de voetgangerszone om de aangrenzende en ondergrondse panden erbij te betrekken met een bijzondere focus op het vraagstuk van de verhuur voor korte duur van het type Airbnb ;
— tijdelijke bezetting van het Hotel Continental en opstarten van een denkproces over de toekomstige programmatie ervan ;
— ontwikkelen van projecthypotheses voor de sequenties Zuidstation–Noordstation en Madou-Rijksadministratief Centrum-Martelarenplein-Graaf van Vlaanderen.

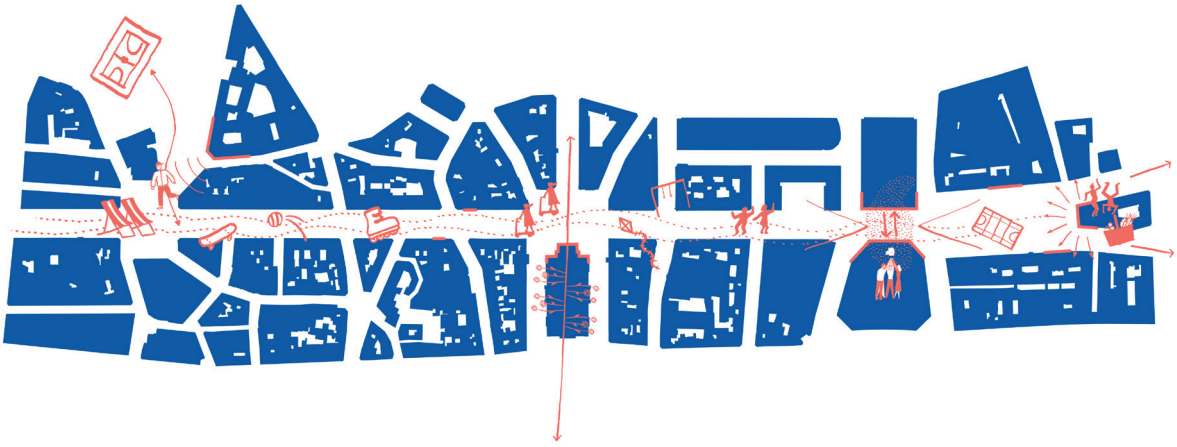
cas du piétonnier, qui mérite un approfondissement et un élargissement au centre-ville métropolitain ;
— épaissir la planification du piétonnier afin d'inclure les espaces bâtis adjacents et souterrains, avec un focus particulier sur la question des locations de courte durée type Airbnb ;
— occuper temporairement l'Hôtel Continental et engager un processus réflexif sur sa programmation future ;
— développer les hypothèses de projet sur les séquences gare du Midi-gare du Nord et Madou-Cité administrative-Place des Martyrs-Comte de Flandre.

Aperçu de deux recherches entamées :

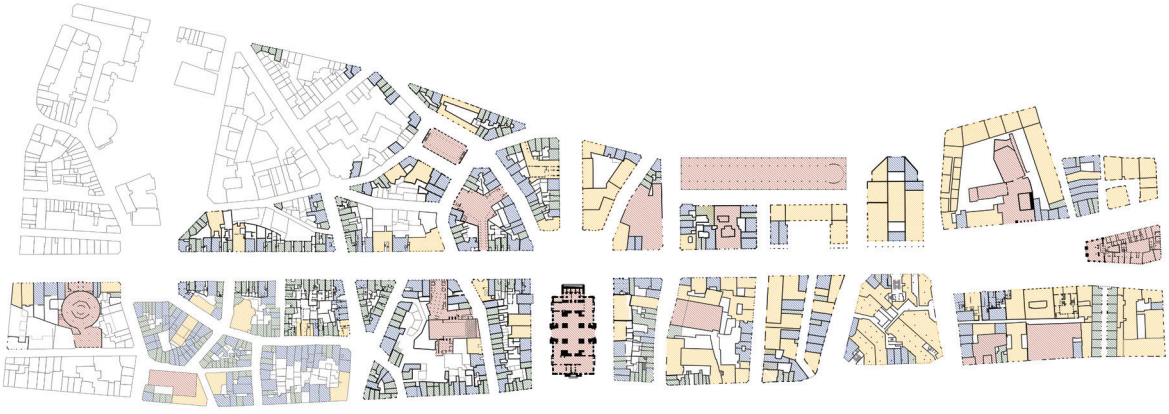
1. **En haut : la programmation de l'immatériel avec Pyblik**
2. **En bas : l'épaisseur du piétonnier et classification des locaux en rez-de-chaussée par tailles par Alice di Pompeo**

Overzicht van twee onderzoeken die werden opgestart :

1. **Bovenaan : de programmatie van het immateriële samen met Pyblik**
2. **Onderaan : de dichtheid van de voetgangerszone en classificatie van de gelijkvloerse ruimten naargelang hun grootte, door Alice di Pompeo**







Catégorie — Categorie 1 :
-70 m²

Catégorie — Categorie 2 :
70-200 m²

Catégorie — Categorie 3 :
200-800 m²

Catégorie — Categorie 4 :
+800 m²

Des dispositifs d'enquête et de participation : susciter l'intérêt, accueillir ce qui importe

Instrumenten voor inspraak en participatie : interesse wekken, open staan voor wat ertoe doet

Rafaella Houlstan-Hasaerts, Giulietta Laki, Guillaume Slizewicz, Greg Nijs et | en Thomas Laureyssens

Le projet du piétonnier est symptomatique du manque de participation que connaissent de nombreux projets urbains. Ce manque peut être imputé à l'absence de mise en place de dispositifs de participation, mais aussi à l'inadaptation de ces derniers aux contextes, ou encore à leur manque de représentativité et d'inclusion des publics marginalisés. Dans ce texte, les membres du collectif « Espèces Urbaines » reviennent sur la recherche-action qu'ils mènent sur la participation citoyenne, avec le piétonnier comme terrain d'étude et d'intervention. En se basant sur des dispositifs d'enquête expérimentaux qu'ils ont développés, ils tentent d'apporter des pistes pour repenser les dispositifs institutionnels de participation.

Het project van de voetgangerszone is symptomatisch voor het gebrek aan participatie dat veel stadsprojecten kenmerkt. Dit gebrek kan te wijten zijn aan het simpelweg ontbreken van de inzet van participatie-instrumenten. Maar het kan ook liggen aan het feit dat de gebruikte participatie-instrumenten niet aangepast zijn aan de context, of nog, aan het gebrek aan representativiteit en inclusiviteit met betrekking tot gemarginaliseerde groepen. In deze tekst komen de leden van het collectief Urban Species terug op het actie-onderzoek dat ze doen naar burgerparticipatie, met de voetgangerszone als onderzoeksterrein. Door enkele experimentele onderzoeksinstrumenten die ze ontwikkeld hebben aan te halen, trachten ze pistes aan te dragen om institutionele participatie-instrumenten te herzien.

1. Espèces Urbaines est un collectif multidisciplinaire qui travaille sur la participation urbaine, qui réunit des chercheu.se.r.s en sciences sociales, design et urbanisme de l'ULB (Louise et Grap) et de Luca School of Arts (Intermedia).



Bureau de la participation sauvage

Bureau voor "wilde participatie"

Faire participer différents publics aux affaires de la Cité, en ce compris des publics « marginalisés » (Rosa et al., 2020), est un des enjeux les plus pressants de la démocratie participative. Dans la plupart des dispositifs institutionnels de participation, opérateurs et chercheurs font le constat de la faible diversité des publics présents, voire, de l'absence de public tout court. Parmi les raisons de ce manque de pluralité et de ce désintérêt, certains pointent l'inadéquation des thématiques et des enjeux sur lesquels ces dispositifs portent (Bacqué & Gauthier, 2011 : 57). En visant l'intérêt général, ils sont parfois très éloignés des intérêts spécifiques et concrets des citoyen·ne·s (Charles, 2009). Dès lors, il semble pertinent de faire glisser la question de l'intérêt général, qui relève parfois d'une vision unilatérale du bien commun, vers celle des intérêts particuliers et pluriels. Il s'agirait en quelque sorte de revenir à l'étymologie du terme, les intérêts (du latin inter-esse) étant compris non seulement comme « ce qui importe », ce qui entraîne, enthousiasme, absorbe, engage (Dewey, 2011 : 211), mais aussi comme ce qui est « entre », ce qui est « parmi », ce qui relie, comme des médiations toujours à réactualiser entre un individu et son environnement, en ce compris d'autres individus (Dewey, 2011 : 211–212).

Ce déplacement d'un intérêt général unique vers une pluralité d'intérêts situés pose cependant des défis importants : comment se rendre capable de détecter ces intérêts ? Et comment les accueillir au sein d'un dispositif ? Des défis que nous tentons de relever avec notre collectif de recherche-action Espèces Urbaines[1], qui s'intéresse de près aux renouvellements de la participation citoyenne. Pour ce faire, le piétonnier du centre-ville constitue un terrain d'enquête particuliè-

Verschillende doelgroepen betrekken bij stadsaangelegenheden, daarbij inbegrepen "gemarginaliseerde" (Rosa et al., 2020) doelgroepen, is een van de meest belangrijke uitdagingen van de participatiedemocratie. Bij de meeste institutionele inspraakinstrumenten stellen zij die het instrument inzetten, alsook onderzoekers, vast dat het aanwezige publiek weinig divers is of dat er zelfs helemaal geen publiek is. Als een van de redenen voor dit gebrek aan pluraliteit en belangstelling, wijzen sommigen op de ongeschikte thema's en kwesties waarvoor deze instrumenten worden ingezet (Bacqué & Gauthier, 2011 : 57). Doordat ze zich op het algemeen belang richten, staan ze soms ver af van de specifieke en concrete belangen van burgers (Charles, 2009). Daarom lijkt het relevant om niet te vertrekken van het algemeen belang, maar van bijzondere en meervoudige belangen en interesses. Het algemeen belang stoelt immers vaak op een te eenzijdige visie op algemeen welzijn. In zekere zin komt dit neer op een terugkeer naar de oorspronkelijke betekenis van de term, waarbij "belangstelling", als synoniem voor "interesse" (van het Latijn inter-esse) niet alleen wordt opgevat als "wat ertoe doet", wat aanspoort, enthousiasme opwekt, opslorpt, boeit (Dewey, 2011 : 211), maar ook als wat zich "tussen" bevindt, wat "onder" leeft, wat verbindt, zoals de banden tussen een individu en zijn omgeving – met inbegrip van andere individuen – die voortdurend worden bijgestuurd (Dewey, 2011 : 211–212)…

Deze verschuiving van één algemeen belang naar een veelvoud van lokaal ingebedde belangen brengt echter grote uitdagingen met zich mee : hoe kunnen we die belangen opsporen ? En hoe kunnen we ze vatten binnen een participatie-instrument ? Dat zijn uitdagingen die we

rement propice. En effet, les dispositifs de participation mis en place par les pouvoirs publics lors de la piétonnisation des boulevards centraux ont été jugés insuffisants par de nombreux·ses citoyen·ne·s, en partie en raison de l'inadéquation des enjeux abordés[2]. En réaction, les critiques, les mobilisations et les initiatives citoyennes que le projet a suscitées ont mis en évidence des préoccupations, des besoins et des problèmes divers, souvent liés à des intérêts concrets[3]. Parmi ces préoccupations, certains ont pointé la menace que le projet représente pour la mixité sociale et culturelle du centre-ville de Bruxelles (Saertenboek, 2015). De fait, le piétonnier est encore un espace fréquenté et habité par une très grande diversité de personnes, en ce compris des personnes marginales. À ces nombreux titres, il constitue un bon laboratoire pour y rencontrer différents publics et sonder leurs intérêts pluriels.

L'objectif de ce texte est de proposer des pistes de réflexion sur les manières dont des dispositifs invitent (ou, au contraire, risquent de repousser) différents intérêts et, par là même, différents publics. Pour ce faire, nous présentons deux de nos dispositifs d'enquête un peu atypiques, que nous nommons des « dispositifs d'intéressement » (Akrich, Callon, & Latour, 1988 ; Callon, 1986 ; Despret, 2002, 2014). Il s'agit de deux interventions et prototypes par lesquels nous avons tenté de susciter l'intérêt de différents publics du piétonnier afin de les faire participer à notre recherche, tout en sondant leurs propres intérêts. Pour conclure, nous identifierons les enseignements issus de ces dispositifs d'enquête envisagés comme des dispositifs d'intéressement, pour les faire entrer en résonance avec les dispositifs institutionnels de participation. Le parallèle entre les deux est en effet marquant : si les premiers (les dispositifs d'enquête) tentent de faire participer leurs informateurs à la recherche, les deuxièmes (les dispositifs de participation) tentent, entre autres, de sonder leurs publics.

proberen aan te gaan met ons actie-onderzoekscollectief Urban Species[1], dat zich sterk bezighoudt met de vernieuwing van burgerparticipatie. De voetgangerszone in de binnenstad is daarvoor een uitgelezen onderzoeksgebied. De inspraakinstrumenten die door de overheid waren voorzien tijdens de aanleg van de voetgangerszone op de centrale lanen, kregen van veel burgers immers een onvoldoende. Dit was deels omdat de thema's die daar aan bod kwamen, ontoereikend werden bevonden[2]. De kritieken, mobilisaties en burgerinitiatieven die uit het project voortkwamen, brachten verschillende bezorgdheden, behoeften en problemen aan het licht, die vaak verband hielden met concrete belangen[3]. Sommigen wezen op een bedreiging voor de sociale en culturele mix van het stadscentrum van Brussel[4]. De voetgangerszone is inderdaad nog steeds een ruimte die wordt bezocht en bewoond door een zeer grote verscheidenheid aan mensen, waaronder marginalen. Daarom vormt het een prima laboratorium voor contacten met verschillende doelgroepen en voor onderzoek over hun uiteenlopende belangen.

Het doel van deze tekst is om denkpistes aan te reiken over hoe instrumenten voor inspraak en participatie verschillende belangen kunnen dienen en dus verschillende doelgroepen kunnen aanspreken (of juist dreigen af te stoten). Hiervoor stellen we twee enigszins atypische bevragingsinstrumenten voor, die we "belangstellingsinstrumenten"[5] noemen (Akrich, Callon, & Latour, 1988 ; Callon, 1986 ; Despret, 2002, 2014). Het betreft twee nieuwe types tussenkomsten waarmee we de interesse van verschillende groepen voetgangers wilden wekken zodat ze deel zouden nemen aan ons onderzoek, terwijl we tegelijkertijd hun belangen / interesses in kaart brengen. Tot slot trekken we lessen uit het gebruik van deze bevragingsinstrumenten - die we beschouwen als belangstellingsinstrumenten - om ze meer aansluiting te laten vinden bij de institutionele participatie-instrumenten. De parallel tussen de twee is inderdaad opvallend : terwijl die eerste (de bevragingsinstrumenten) proberen om de informanten bij het onderzoek te betrekken, proberen de tweede (de participa-

2. Voir notamment Pierre Vassart, « Le projet de piétonnier au centre-ville sous la loupe critique d'une association » in Le Soir, le 5 mai 2014 et l'analyse de l'ARAU, « Ceci n'est pas de la participation », publiée en ligne le 18 février 2015 (arau.org/fr/urban/detail/309/participation-pietonnier-plan-de-mobilite-boulevards-du-centre). Nous nous référons également à des avis de citoyens exprimés lors de la commission de concertation du 28 avril 2017, à laquelle nous avons assisté.

3. Les critiques et les revendications de la Platform Pentagone, qui réunit des habitants, des commerçants et des associations sont à ce titre très éclairantes. www.platformpentagone.be

4. L'auteure distingue en effet le « succès » d'une enquête, qui se mesure par exemple à l'ampleur de sa diffusion, de sa réplication ou de sa réception, et sa « réussite », qui se mesure elle à sa capacité de transformer et d'enrichir le monde.

Pourquoi et comment créer un dispositif d'intéressement ?

Pour la philosophe des sciences Vinciane Despret, tout dispositif d'enquête est un dispositif d'intéressement, plus ou moins réussi. À partir de la manière dont les éthologistes interrogent les animaux, Despret montre que si le chercheur pose des questions déconnectées de ce qui a du sens dans le monde de l'animal, il ne laisse à ce dernier aucune possibilité d'y trouver un intérêt, et donc encore moins d'être « intéressant » (Despret, 2002, 2014). Le dispositif ne révèle dans ce cas rien d'autre que les attentes du scientifique, il ne laisse aucune possibilité à l'enquêteur d'être surpris ou transformé. Quel que soit son « succès »[4] (en termes de validation d'une hypothèse, ou encore du nombre de personnes qu'elle convainc), l'enquête échoue alors dans la mesure où elle ne produit rien de nouveau, rien de fructueux (Despret, 2002 : 123–124).

Ces limites sont somme toute similaires à celles constatées à propos de dispositifs d'enquête qui s'adressent aux humains, comme en témoignent par exemple les critiques adressées aux questionnaires à choix multiples et aux sondages (Blondiaux, 1991). Ceux-ci pré-formateraient les réponses des informateurs, ne prendraient pas en compte la diversité et les nuances de leurs points de vue, et ne serviraient finalement qu'à valider ou invalider des hypothèses définies à l'avance, pas à en formuler de nouvelles. Or, toujours selon Despret, « on peut évaluer la qualité et la pertinence d'une proposition à la manière dont elle prend en compte l'intérêt de celui à qui elle est adressée », et sa « réussite » (Despret, 2002 : 115) à sa capacité à enrichir le monde, à rendre tous ceux que cette proposition engage plus « intéressants ».

Mais quelles seraient dès lors les conditions pratiques pour créer un dispositif d'intéressement « réussi » ? Pour créer les dispositifs d'enquête que nous détaillerons ci-dessous, nous avons exploré deux pistes prometteuses pour répondre à cette question. La première concerne la dimension située du dispositif, la seconde son degré d'ouverture.

tie-instrumenten) onder andere om het publiek te bevragen.

Waarom en hoe een belangstellingsinstrument creëren ?

Voor wetenschapsfilosofe Vinciane Despret is elk bevragingsinstrument een instrument dat op minder of meer succesvolle wijze de interesse probeert te wekken. Op basis van de manier waarop gedragsdeskundigen dieren bevragen, laat zij zien dat als de onderzoeker vragen stelt die losstaan van wat zinnig is in de dierenwereld, het dier er ook geen enkele interesse voor zal kunnen opbrengen, en het dus ook niet "interessant" zal bevonden worden (Despret, 2002, 2014). In dat geval onthult het instrument niets anders dan de verwachtingen van de wetenschapper ; het laat de onderzoeker geen kans om verrast te worden of van idee te veranderen. Ongeacht het "succes"[6] (in termen van het valideren van een hypothese of het aantal mensen dat het onderzoek overtuigt), mislukt het onderzoek dan in zoverre dat het niets nieuws, niets vruchtbaars oplevert (Despret, 2002 : 123–124).

Deze beperkingen zijn vergelijkbaar met die van bevragingsinstrumenten die zich tot mensen richten, zoals bijvoorbeeld blijkt uit de kritiek op meerkeuzevragenlijsten en enquêtes (Blondiaux, 1991). Die zouden de antwoorden van de respondenten vooraf vormgeven, geen rekening houden met de diversiteit en de nuances van hun standpunten en uiteindelijk alleen dienen om vooraf bepaalde aannames te valideren of te ontkrachten, niet om nieuwe uitgangspunten te formuleren. Volgens Despret kan "de kwaliteit en de relevantie van een voorstel worden beoordeeld aan de hand van de manier waarop het rekening houdt met de belangen van de persoon tot wie het is gericht", en het "succes" ervan (Despret, 2002 : 115) aan de hand van zijn vermogen om de wereld te verrijken, om al degenen op wie het voorstel betrekking heeft "interessanter" te maken.

Maar wat zouden dan de praktische voorwaarden zijn voor het creëren van een "geslaagd" belangstellingsinstru-

1. Urban Species (Espèces Urbaines) is een multidisciplinair collectief dat werkt aan stedelijke participatie en dat onderzoekers in sociale wetenschappen, design en stedenbouw van de ULB (Louise en Grap) en Luca School of Arts (Intermedia) samenbrengt.
2. Zie Pierre Vassart, "Le projet de piétonnier au centre-ville sous la loupe critique d'une association" in Le Soir, 5 mei 2014 en de analyse van ARAU, "Ceci n'est pas de la participation", online gepubliceerd op 18 februari 2015 (arau.org/fr/urban/detail/309/participation-pietonnier-plan-de-mobilite-boulevards-du-centre). We verwijzen ook naar de meningen die burgers uitten tijdens de overlegcommissie van 28 april 2017, die we bijwoonden.
3. De kritiek en eisen van het Platform Pentagone, dat bewoners, bedrijven en verenigingen bij elkaar brengt, zijn in dit opzicht zeer verhelderend. www.platformpentagone.be
4. Marie-Anne Swartenbroekx, "Le piétonnier. Pour qui ? Pourquoi ?" in IEB, Bruxelles en Mouvements, No parking, no mini-ring, no bling !, nr. 275 – maart-april 2015.
5. Het begrip "belangstellingsinstrument" is een vrije vertaling van "dispositif d'intéressement".
6. De auteur maakt een onderscheid tussen het "succes" van een onderzoek, dat bijvoorbeeld wordt gemeten aan de mate van verspreiding, replicatie of ontvangst, en het "welslagen" dat wordt gemeten aan zijn vermogen om de wereld te transformeren en te verrijken.

D'un côté, nous nous sommes inspirés de nombreuses situations que nous avons observées sur, autour, ou à propos du piétonnier, pour susciter l'intérêt de nos informateurs. Nous avons en quelque sorte mis à l'épreuve, par l'expérience, ce qui nous apparaissait comme des enjeux présents sur le terrain, mais aussi des savoir-faire, des compétences, des outils, des manières d'aménager l'espace qui semblaient, au vu de nos observations, avoir fait leurs preuves lorsqu'il s'agit d'« intéresser » des personnes. De l'autre, nous avons tenté de ne pas clore trop rapidement le cours des discussions, des interactions, des réactions et des actions possibles. Nous avons ainsi réalisé différentes itérations de chaque dispositif, en variant par exemple leur forme et les conditions de leur déploiement, en y introduisant des éléments perturbateurs et provocateurs, en gardant une certaine diversité dans les messages et les valeurs qu'ils pouvaient véhiculer, mais aussi en rendant possible différentes manières de répondre aux questions implicites ou explicites des chercheurs.

Dévogramme

Le premier dispositif, nommé Dévogramme, est un robot mobile qui donne voix à toutes sortes de messages écrits qu'on trouve sur le piétonnier… Lors de nos observations et études précédentes (Laki, 2018), nous avons été frappés par la quantité de messages que des personnes adressent publiquement à d'autres, sur des supports et avec des moyens variés (tags, stickers, bâches…). Or, malgré (ou peut-être à cause de) leur abondance, la plupart d'entre eux restent peu visibles. Avec ce prototype, il s'agissait donc de créer un dispositif qui permette de recueillir et d'amplifier des aperçus fragmentaires de la riche texture urbaine du piétonnier comme espace d'expression et d'expressivité. L'idée de créer un dispositif mobile qui colporte et donne voix aux messages du piétonnier puise entre autres son inspiration de la pratique des témoins de Jéhovah. Pour diffuser la bonne parole, ces derniers se (dé) placent sur le boulevard Anspach avec un présentoir à roulettes rempli de tracts. Les messages colportés par le

ment ? Om op die vraag te antwoorden, hebben we twee veelbelovende pistes verkend. De eerste had betrekking op het "gesitueerd zijn" van het instrument, de tweede op de mate van openheid ervan. Enerzijds lieten we ons inspireren door een groot aantal situaties die we op, rond of in verband met de voetgangerszone hebben waargenomen om de belangstelling van onze informanten te wekken. Dat wat ons uitdagingen leken op het terrein, hebben we in zekere zin getest in de praktijk, naast ook andere dingen die - voortgaande op onze waarnemingen - de "interesse" van mensen konden opwekken, zoals de knowhow, vaardigheden, instrumenten en manieren die mensen hebben om de ruimte in te delen. Daarnaast hebben we geprobeerd om het verloop van de discussies, interacties, reacties en mogelijke acties niet te snel af te ronden. We hebben daarom ook elk instrument verschillende keren ingezet, met variaties in vorm en voorwaarden, door storende en provocerende elementen in te voeren, door een zekere diversiteit te behouden in de inhoud en waarden die ze zouden kunnen overbrengen, maar ook door het mogelijk te maken op verschillende manieren te reageren op de impliciete of expliciete vragen van de onderzoekers.

Devogram

Het eerste instrument, Devogram genaamd, is een mobiele robot die allerlei geschreven berichten uitspreekt die men in de voetgangerszone terugvindt… Tijdens onze vorige observaties en studies (Laki, 2018) werden we getroffen door de hoeveelheid berichten die mensen in het openbaar tot anderen richten, op verschillende dragers en met verschillende middelen (tags, stickers, spandoeken, …). Ondanks (of misschien wel vanwege) hun overvloed, vielen de meeste echter niet op. Met dit prototype wilden we dus een apparaat creëren dat het mogelijk maakt om een gefragmenteerd overzicht van de rijke stedelijke textuur van de voetgangerszone, als een ruimte van expressie en expressiviteit, te verzamelen en te versterken. Het idee om een mobiel apparaat te creëren dat de boodschappen in de voetgangerszone rondbazuint en een stem geeft, werd onder andere geïnspireerd

Dévogramme ne sont cependant pas aussi « orientés » : le robot donne voix sans distinction à des messages éclectiques, qui se retrouvent rassemblés parce qu'ils ont été glanés dans un même environnement. Ces messages peuvent être informatifs (« Pour votre sécurité, cet hôtel dispose de caméras de surveillance 24 h sur 24 »), publicitaires (« Brushing simple apd 30 00 »), administratifs (« les poubelles démontées doivent être stockées dans un dépôt de la Ville pendant toute la durée du chantier »), ou politiques (« Vulva la Revolucion »). Un engin du chantier du piétonnier, abandonné à lui-même encore allumé et bougeant tout seul, nous a inspirés à penser à un être dont l'autonomie susciterait, de par son appartenance aux objets plutôt qu'au vivant, l'étonnement. Les petits chiens mécaniques lâchés par certains vendeurs de rue nous confirmaient pour leur part le potentiel percutant de ce genre d'« espèces » bougeant seules dans la ville. Enfin, dans notre volonté d'interpeller sans haranguer, afin de laisser ouvertes les possibilités d'interactions et les thèmes de discussion possibles, nous avons par exemple puisé dans nos observations d'artistes de rue et de mendiants sur le piétonnier. Ces derniers comptent sur le chien qui les accompagne et sur la sympathie qu'il suscite pour entamer des discussions ou inciter les dons. Leur chien joue donc un rôle de tiers médiateur que nous avons essayé de répliquer dans notre intervention. Nous avons introduit le robot à plusieurs reprises sur le piétonnier, en faisant varier le lieu et le moment de son déploiement, les messages qu'il déclamait, son aspect, la qualité sonore de sa déclamation, ainsi que son degré d'autonomie (en rendant plus ou moins explicite la présence des chercheurs). À notre grande surprise, c'est cette dimension « triangulée » (Whyte, 1980) de l'interaction qui s'est avérée la plus déterminante : c'est lorsque nous l'accompagnions (ou qu'il nous accompagnait) que le Dévogramme a le plus suscité la bienveillance et la curiosité, permettant d'aborder avec des passant·e·s curieux·ses une étonnante variété de sujets.

À la manière des « Urban Probes » (Paulos & Jenkins, 2005) ou des « breaching experiments » (Garfinkel, 2007),

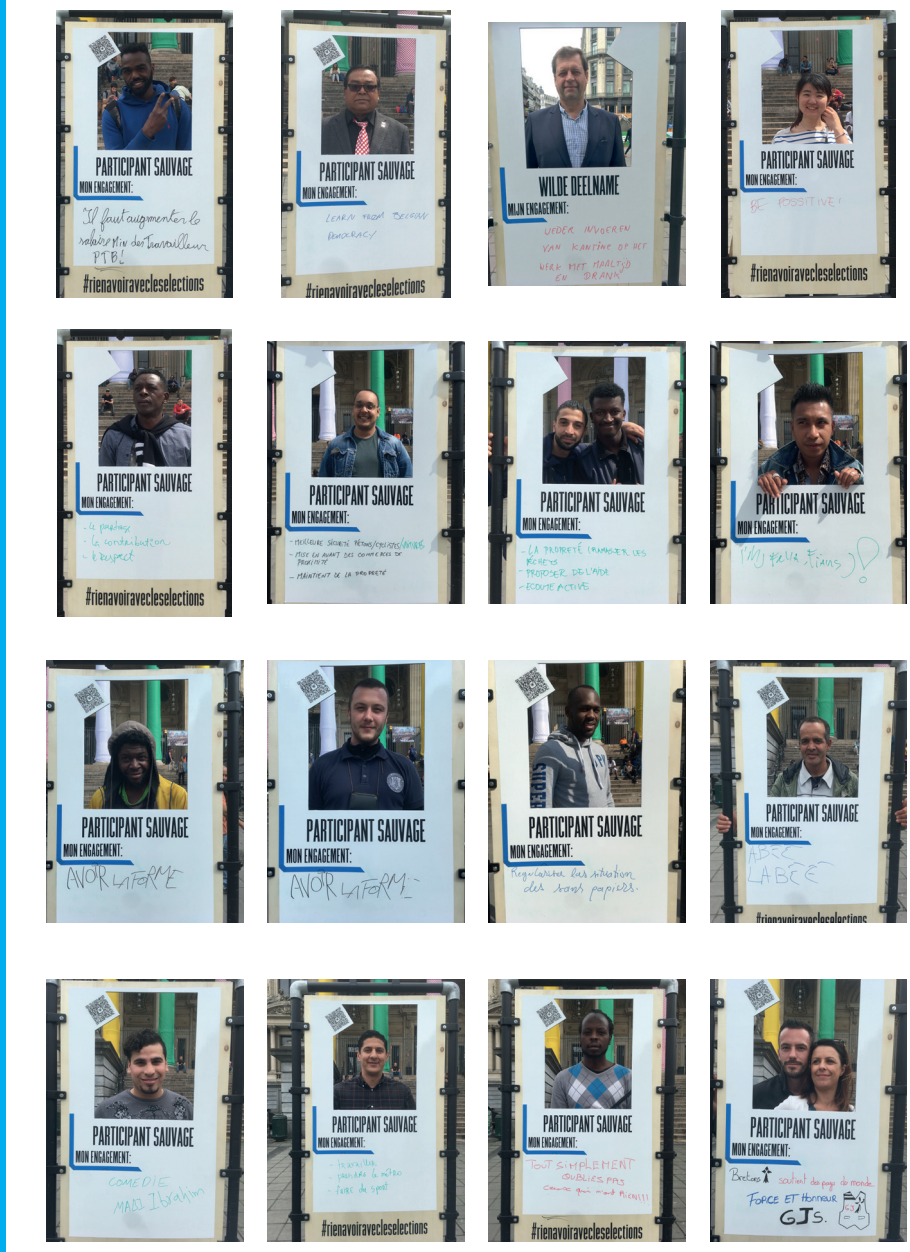
door de praktijken van Jehova's Getuigen. Om het woord te verspreiden, staan de Getuigen op de Anspachlaan met een verplaatsbare display gevuld met folders. De berichten die door het Devogram werden verspreid, waren echter niet zo "gericht". De robot gaf zonder onderscheid stem aan eclectische berichten die toevallig samenkwamen omdat ze in dezelfde omgeving werden verzameld. Deze berichten konden informatief zijn ("Voor uw veiligheid heeft dit hotel 24 uur per dag bewakingscamera's"), publicitair ("Gewone brushing vanaf € 30,00"), administratief ("Ontmantelde vuilnisbakken moeten voor de duur van de werken in een stadsdepot worden opgeslagen"), of politiek ("Vulva la Revolucion"). Een machine op de bouwplaats van de voetgangerszone, onbemand maar nog steeds ingeschakeld en in beweging, inspireerde ons tot het bedenken van een "wezen" met een autonomie die je eerder verwacht van een levend wezen dan van een object. Daarvoor zagen we een opvallend potentieel in de mechanische hondjes die straatverkopers soms loslaten, een "soort" die zich zelfstandig voortbeweegt in de stad. Tot slot hebben we, vanuit de wens om uit te dagen zonder te moraliseren, en om de mogelijkheden tot interactie en mogelijke gespreksonderwerpen open te laten, onder meer gebruik gemaakt van onze observaties van straatkunstenaars en bedelaars in de voetgangerszone. Die laatsten rekenen op de hond die hen vergezelt en op de sympathie die hij opwekt om een gesprek op gang te brengen of om giften aan te moedigen. Hun hond speelt dus de rol van externe bemiddelaar die we in onze interventie hebben proberen na te bootsen. We hebben de robot verschillende keren in de voetgangerszone geïntroduceerd, op verschillende plaatsen en tijdstippen, met variatie in de boodschappen die hij verkondigde, in zijn uiterlijk, in de geluidskwaliteit van zijn declamatie en in de mate van zijn autonomie (door de aanwezigheid van de onderzoekers min of meer expliciet te maken). Tot onze grote verbazing bleek deze dimensie van "triangulatie" (Whyte, 1980) in de interactie het meest doorslaggevend : wanneer we het Devogram vergezelden (of hij ons) wekte hij de meeste welwillendheid en nieuwsgierigheid op, waardoor een verrassende

5. En effet, dans une conception écologique de la perception (Gibson, 2014 ; Von Uexküll, 2004), les prises varient autant en fonction du sujet percevant qu'en fonction de l'environnement (le premier mai par exemple).

nous avons avec Dévogramme inséré un élément disruptif dans l'espace urbain. Nous perturbions ainsi le cours « normal » des évènements afin de mieux pouvoir étudier ce qui passe autrement inaperçu. La présence de la petite créature suscitait toute une série d'interrogations et

verscheidenheid aan onderwerpen kon worden besproken met nieuwsgierige voorbijgangers.

Net als bij "Urban Probes" (Paulos & Jenkins, 2005) of "breaching experiments" (Garfinkel, 2007) werd met het Devogram een storend element in de ste-



Aperçu de la participation sauvage

Overzicht van de "wilde participatie"

de réflexions chez les passant·e·s. Les questions tournaient autour de son fonctionnement (« Est-il télécommandé ? », « Comment bouge-t-il ? »), de son aspect (« Il est mignon », « C'est un être venu directement de la pré-histoire ») et des messages qu'il déclamait. Mais à partir de ces questionnements sur le dispositif lui-même, les discussions étaient volontiers poursuivies sur des thèmes plus larges, laissant transparaître une multiplicité d'interprétations. Certain·e·s passant·e·s l'associaient à la question de la surveillance numérique de l'espace public et privé ; d'autres parlaient de la rue et du mobilier urbain comme espace d'expression ; d'autres encore, de l'analyse et de l'usage des données massives, ou du partage de travail entre humains et machines, notamment à l'approche du premier mai… Ces questions et réactions témoignaient des différentes manières dont les passant·e·s avaient saisi les prises que le robot offrait en situation, rendant ainsi visibles — entre autres — les intérêts spécifiques que chacun y avait trouvés lors de la rencontre[5].

Probing Elections

Le second dispositif est constitué d'une série d'interventions réalisées dans le cadre des élections communales en 2018, puis des élections régionales, fédérales et européennes en 2019. Ces deux itérations sont réunies sous l'appellation « Probing Elections ». Chacune d'entre elles se déclinait en deux volets. D'une part, une campagne d'affichage sur le piétonnier et son pendant sur les réseaux sociaux. D'autre part, l'installation de modules sur la place de la Bourse de Bruxelles (une « bibliothèque libre et indépendante des programmes électoraux », dans le cas des élections d'octobre 2018, et un « bureau de la participation sauvage », comprenant un module de vote, un photobooth et un module d'impression, dans le cas des élections de 2019). Avec Probing Elections, nous souhaitions interroger les relations entre ce qui est de l'ordre de la vie quotidienne et ce qui relève du politique.

Pour créer la première itération de ce dispositif, nous avons pris appui sur les élections communales. D'après nos observations, celles-ci semblaient un moment

delijke ruimte geplaatst. Zo verstoren we de "normale" gang van zaken om beter te kunnen bestuderen wat anders onopgemerkt blijft. De aanwezigheid van het kleine schepsel riep een hele reeks vragen en bedenkingen op bij de voorbijgangers. De vragen gingen over de werking ervan ("Is het op afstand bestuurd ?" "Hoe beweegt het ?"), het uiterlijk ("Het is schattig", "Het lijkt wel een wezen uit de prehistorie") en de boodschappen die het verkondigde. Vertrekkend vanuit die vragen over het robotje zelf, gingen de discussies gemakkelijk over naar bredere thema's, wat een veelheid aan zienswijzen opleverde. Sommige voorbijgangers legden de link naar digitale bewaking van de publieke en private ruimte ; anderen spraken over de straat en het straatmeubilair als een ruimte voor expressie ; weer anderen over de analyse en het gebruik van big data, of het verdelen van werk tussen mens en machine, vooral toen 1 mei naderde… Die vragen en reacties weerspiegelden de verschillende manieren waarop voorbijgangers de robot percipieerden in deze situatie, en zo geraakten – onder andere – ook hun specifieke interesses bekend[7].

Probing Elections

Het tweede instrument bestond uit een reeks interventies in het kader van de gemeenteraadsverkiezingen in 2018, gevolgd door de regionale, federale en Europese verkiezingen in 2019. Deze twee iteraties werden samengevoegd onder de naam "Probing Elections". Beide edities bestonden uit twee delen. Enerzijds een postercampagne in de voetgangerszone en een tegenhanger op sociale media. Anderzijds de installatie van modules op het Beursplein in Brussel (een "vrije en onafhankelijke bibliotheek van verkiezingsprogramma's", in het geval van de verkiezingen van oktober 2018, en een "wild participatiebureau", met inbegrip van een stemmodule, een fotoautomaat en een printmodule, in het geval van de verkiezingen van 2019). Met Probing Elections wilden we de relatie in vraag stellen tussen wat deel uitmaakt van het dagelijks leven en wat politiek is.

Voor de eerste herneming van dit instrument hebben we voortgebouwd op de gemeenteraadsverkiezingen. Volgens

7. In een ecologische benadering van de waarneming (Gibson, 2014 ; Von Uexküll, 2004) variëren de percepties evenzeer per waarnemend onderwerp als volgens de omgeving (bijvoorbeeld 1 mei).

propice à révéler la dimension « politique » de certains sujets, objets ou situations présentes sur notre terrain. Dans le même ordre d'idées, nous avons puisé dans des observations d'éléments apposés ou affichés sur le piétonnier qui, par l'incertitude sur leurs véritables auteurs, leur caractère humoristique, et / ou l'ambiguïté de leur message, semblaient plus que d'autres avoir la capacité de susciter des enquêtes et des débats, notamment sur les réseaux sociaux. Plus spécifiquement, nous nous sommes inspirés d'un objet qui réunissait à lui seul ces deux considérations. Il s'agit d'une affichette collée à l'entrée d'un chantier, où l'on pouvait lire : « AVIS À LA POPULATION — L'administration communale tient à souligner que les travaux de réaménagement des voiries n'ont rien à voir avec les prochaines élections communales. », signée : « Charles Picqué votre bourgmestre ». Sans connaître les conditions de réalisation de l'affichette (s'agissait-il d'un véritable affichage institutionnel, d'un « meme » typiquement bruxellois, d'une plaisanterie ?) nous avons été frappés par son efficacité à attiser un débat public. En effet, la photographie de cette affichette, que nous avons repérée sur un réseau social, avait donné lieu à une véritable « controverse » en ligne, quant à la question de savoir si — oui ou non — ces travaux étaient en lien avec les élections. Nous avons tenté d'exploiter ce potentiel, en produisant des affichettes similaires et en les apposant sur notre terrain d'études (le piétonnier en chantier, projet controversé qui a beaucoup à voir avec la carrière électorale d'un autre bourgmestre, Yvan Mayeur). Nous avons par ailleurs multiplié l'opération en l'étendant à d'autres types d'objets et de situations, également présents sur le piétonnier, et qui pouvaient éventuellement susciter un débat. Pour accélérer le processus, nous avons posté les photographies de ces affichettes en situation sur les réseaux sociaux, sans grand succès. Nous avons cependant conservé cette accroche à la fois humoristique et questionnante pour attirer les passant·e·s vers un module baptisé « bibliothèque libre et indépendante de programmes électoraux ». À l'instar de ce que nous avions fait pour la campagne d'affichage, nous mettions en avant des éléments liés au

onze observaties leek dit een geschikt moment om de "politieke" dimensie van bepaalde onderwerpen, objecten of situaties op het terrein te onthullen. In dezelfde geest hebben we geput uit observaties van dingen aanwezig in de voetgangerszone die - omwille van de onduidelijkheid over wie de auteur is, wat het humoristische karakter is en / of de dubbelzinnigheid van de boodschap - meer dan andere dingen in staat leken om vragen en discussies uit te lokken, met name op sociale media. Meer specifiek waren we geïnspireerd door een object dat die twee factoren combineerde : een kleine affiche die aan de ingang van een bouwplaats was geplakt en waarop te lezen stond : "BERICHT AAN DE BEVOLKING - Het gemeentebestuur wil benadrukken dat de heraanleg van de wegen niets te maken heeft met de nakende gemeenteraadsverkiezingen.", ondertekend : "Charles Picqué, uw burgemeester". Zonder te weten onder welke omstandigheden de affiche was gemaakt (was het een echte affiche van de overheid, een typische Brusselse "meme", een grap ?) werden we getroffen door zijn doeltreffendheid om het publieke debat op gang te brengen. De foto van deze kleine affiche, die we op een sociaal netwerk aantroffen, had online immers een echte "controverse" veroorzaakt over de vraag of de werken al dan niet verband hielden met de verkiezingen. We hebben geprobeerd dit potentieel te benutten door soortgelijke affiches te maken en op ons onderzoeksterrein aan te brengen (de voetgangerszone in aanbouw, een controversieel project verbonden met een andere burgemeester, Yvan Mayeur). We hebben de interventie nog uitgebreid naar andere soorten objecten en situaties, eveneens aanwezig in de voetgangerszone, die mogelijk ook tot discussie zouden leiden. Om het proces te versnellen, plaatsten we foto's van de affiches in situ, op sociale netwerken, maar zonder veel succes. We behielden nochtans de humoristische en vragende slagzin om voorbijgangers naar een module te lokken die we "vrije en onafhankelijke bibliotheek van verkiezingsprogramma's" hadden genoemd. Net als bij de affichecampagne brachten we elementen van het terrein onder de aandacht die op het eerste gezicht weinig of niets te maken hadden

6. On pouvait par exemple lire sur la bannière de la bibliothèque : « James Bond », « la Bourse » ou encore « les pigeons » « n'ont rien à voir avec les élections communales (ou peut-être que si ?)

terrain qui étaient à première vue peu ou pas en lien avec les élections : la Bourse, James Bond et les pigeons[6]. Ceux-ci avaient pourtant littéralement un lien avec les élections, dans la mesure où nous les avions puisés dans les programmes des candidats. Cette opération avait pour but de susciter le doute chez les passant·e·s et de les inviter à trouver une réponse en consultant les exemplaires papier des programmes de tous les partis qui se présentaient aux élections communales pour la Ville de Bruxelles. Ce dispositif visait en fin de compte à créer ce que nous avons décrit ailleurs comme des situations qui intensifient la réflexivité du côté des informateurs (Laki, 2020).

Ces accroches, couplées à la dimension volontairement impartiale et représentative de la bibliothèque, nous ont ainsi permis d'engager des conversations avec de nombreux.ses passant·e·s intéressé·e·s, sur leur rapport au vote, leur engagement politique, les intérêts qu'ils et elles défendent. Bien que ce module de bibliothèque ait particulièrement bien fonctionné, il a principalement intéressé des personnes déjà sensibles à l'importance des élections. Par ailleurs, il nous est apparu que ce dispositif permettait surtout des interactions discursives. Les prises non verbales se limitaient aux affiches avec les éléments étonnants, alors que l'interaction prévue par le dispositif passait soit par la consultation de programmes électoraux, soit par la discussion avec les chercheurs.

Probing Elections, deuxième itération

Lors des élections régionales, fédérales et européennes, nous avons réalisé une deuxième itération de ce dispositif et tenté d'augmenter sa capacité à rencontrer et à accueillir des intérêts autres. Nous avons notamment cherché à approfondir le potentiel offert par la démultiplication des registres (ludique, humoristique, sérieux, engagé), tout en proposant des modes d'interaction qui offraient des prises plus diverses que le texte écrit ou la discussion, comme le geste, la posture ou l'image. Cela s'est traduit par une installation formée par deux modules.

met de verkiezingen : de Beurs, James Bond en de duiven[8]. Ze waren echter expliciet gerelateerd aan de verkiezingen, aangezien we ze uit de programma's van de kandidaten hadden gehaald. Het doel van de operatie was om twijfel te zaaien bij de voorbijgangers en hen aan te moedigen een antwoord te vinden in de papieren exemplaren van de programma's van de verschillende partijen die meededen aan de gemeenteraadsverkiezingen voor de stad Brussel. Dit instrument was uiteindelijk bedoeld om - zoals we elders al beschreven - situaties te creëren die de reflexiviteit bij de informanten versterken (Laki, 2020).

Die slagzinnen, in combinatie met de bewust onpartijdige en representatieve bibliotheek, stelden ons in staat om in gesprek te gaan met heel wat geïnteresseerde voorbijgangers over hun relatie tot de verkiezingen, hun politieke betrokkenheid en de belangen die zij verdedigen. Hoewel de bibliotheekmodule bijzonder goed werkte, wekte ze vooral interesse op bij mensen die al gevoelig waren voor het belang van verkiezingen. Bovendien leek het ons dat dit instrument vooral discursieve interacties mogelijk maakte. De non-verbale contacten bleven beperkt tot de affiches met de verrassende elementen, terwijl de interactie die het instrument beoogde ofwel vorm kreeg door het raadplegen van de verkiezingsprogramma's ofwel door een discussie met de onderzoekers.

Probing Elections, herneming

Tijdens de regionale, federale en Europese verkiezingen hebben we dit instrument hernomen om z'n capaciteit om andere belangen op te sporen, verder te vergroten. Om dit te bereiken hebben we geprobeerd om meer registers te bespelen (speels, humoristisch, ernstig, betrokken), waarbij we ook andere, meer diverse mogelijkheden tot interactie hebben aangeboden dan enkel geschreven teksten of discussie, zoals gebaren, houdingen of beelden. Dat resulteerde in een installatie bestaande uit twee modules. Een ietwat ongebruikelijke kiesmodule nodigde voorbijgangers uit om te kiezen uit een verzameling ansichtkaar-

8. Zo stond op het spandoek van de bibliotheek bijvoorbeeld te lezen : "James Bond", "de Beurs" of ook "de duiven" en "hebben niets te maken met de lokale verkiezingen (of misschien net wel ?)"

Bibliographie
Bibliografie

— Akrich, M., Callon, M., et Latour, B. (1988). À quoi tient le succès des innovations ? 1 : L'art de l'intéressement ; 2 : Le choix des porte-parole. Gérer et Comprendre. *Annales des Mines*, 11-12, 4-17 et 14-29. ? Récupéré de halshs-00081741

— Bacqué, M.-H., et Gauthier, M. (2011). Participation, urbanisme et études urbaines. *Participations*, N° 1 (1), 36–66.

— Blondiaux, L. (1991). L'invention des sondages d'opinion : Expériences, critiques et interrogations méthodologiques (1935-1950). *Revue française de science politique*, 41 (6), 756–780. doi.org/10.3406/rfsp.1991.394600

— Blondiaux, L. (2007). La démocratie participative, sous conditions et malgré tout : Un plaidoyer paradoxal en faveur de l'innovation démocratique. *Mouvements*, 50 (2), 118. doi.org/10.3917/mouv.050.0118

— Callon, M. (1986). Eléments pour une sociologie de la traduction : La domestication des coquilles Saint-Jacques et des marins-pêcheurs dans la baie de Saint-Brieuc. *L'Année Sociologique* (1940/1948), 36, 169–208. Récupéré de JSTOR

— Despret, V. (2002). *Quand le loup habitera avec l'agneau*. Paris : Les empêcheurs de penser en rond.

— Despret, V. (2014). *Que diraient les animaux, si… On leur posait les bonnes questions ?* Paris : La Découverte.

— Dewey, J. (2011). *Démocratie et éducation, suivi de Expérience et éducation*. Paris : Armand Colin (Individu et Société).

— Garfinkel, H. (2007). Recherches en ethnométhodologie Paris : PUF.

— Genard, J.-L., et Roca i Escoda, M. (2013). Le rôle de la surprise dans l'activité de recherche et son statut épistémologique. *SociologieS*. Récupéré de journals.openedition.org/sociologies/4532

Un module de vote un peu particulier invitait les passant·e·s à choisir parmi une collection de cartes postales où figuraient différents objets et situations du piétonnier. Ces cartes pouvaient ensuite être déposées dans une des deux urnes pour voter si l'objet de la carte avait — ou pas — à voir avec les élections. S'ils ou elles le souhaitaient, les participant·e·s étaient en outre invité·e·s à motiver leurs choix oralement ou par écrit, sur le verso de la carte. Un module « photobooth » reprenait les codes de l'affiche électorale (logo, visage du candidat, slogan) pour les détourner et proposer aux passant·e·s de se prendre en photo avec leur « engagement » au quotidien. Ces deux modules ont permis d'aller à la rencontre de publics aussi divers que ceux qui fréquentent effectivement la place de la Bourse : étudiant·e·s, SDF, travailleur·se·s, gilets jaunes, touristes, expats, un jeune homme faisant partie d'un programme gouvernemental chinois, des ivrognes habitués des marches de la Bourse, chercheurs, candidat. e. s aux élections… Avec chacune de ces personnes, nous avons engagé de vrais échanges ou conversations, souvent assez intenses ou poussés, sur les élections (et leur éventuel désintérêt pour celles-ci), sur d'autres manières qu'elles ont de contribuer à la société et son devenir, sur les raisons qu'elles ont de le faire, et, en retour, les différentes manières dont le politique – et son « proxy », les élections – impacte leur vie, y compris pour des questions très pratiques (telle l'interdiction d'entrée aux chiens dans les locaux du Samu social, dénoncée par un couple de SDF).

Vers des dispositifs de participation « intéressants »

Tant Dévogramme que Probing Elections nous mettent donc sur la piste de possibles modalités pratiques qui permettent de créer des dispositifs d'intéressement « réussis ». Premièrement, l'intérêt de puiser dans une connaissance fine des pratiques et des enjeux existants dans le milieu étudié, afin de préparer une intervention susceptible d'intéresser les parties prenantes. Deuxièmement, en

ten met verschillende objecten en situaties uit de voetgangerszone. Die kaarten konden dan in een van de twee stembussen worden gedeponeerd om te stemmen of het voorwerp op de kaart al dan niet te maken had met de verkiezingen. Indien gewenst konden de deelnemers hun keuze ook mondeling motiveren of schriftelijk op de achterkant van de kaart. Verder konden de voorbijgangers een foto van zichzelf nemen in een "fotoautomaat" om hun dagelijkse "engagement" voor te stellen volgens de codes van de verkiezingsaffiche (logo, gezicht van de kandidaat, slogan). Met behulp van die twee modules konden we een publiek benaderen dat even divers was als de mensen die daadwerkelijk op het Beursplein te vinden zijn : studenten, daklozen, arbeiders, gele hesjes, toeristen, expats, een jongeman die deel uitmaakte van een Chinees overheidsprogramma, dronkaards die altijd rondhangen op de trappen van de Beurs, onderzoekers, verkiezingskandidaten… We konden met elk van hen, op hun eigen manier, echt van gedachten wisselen of een gesprek voeren, vaak behoorlijk intens of doorgedreven. Gesprekken over de verkiezingen (en hun eventuele gebrek aan belangstelling ervoor), over de andere manieren waarop ieder van hen een bijdrage levert aan de samenleving en haar toekomst, over de redenen die zij daarvoor hebben, en over de verschillende manieren waarop de politiek – en haar "plaatsvervanger", de verkiezingen – op haar beurt hun leven beïnvloedt, met inbegrip van soms erg praktische zaken (zoals het verbod voor honden om de lokalen van Samu Social te betreden, aan de kaak gesteld door een paar daklozen).

Naar "interessante" participatie-instrumenten

Zowel het Devogram als Probing Elections zetten ons op het spoor van concrete en haalbare methoden om "geslaagde" belangstellingsinstrumenten te creëren. Ten eerste is het belangrijk om te putten uit een gedetailleerde kennis over bestaande praktijken en problemen in de bestudeerde omgeving om zo een interventie voor te bereiden die de betrokken partijen kan interesseren. Ten tweede is er, als tegen-

contrepoint, la nécessité de formuler des dispositifs suffisamment ouverts, qui laissent place à l'imprévu, capables non seulement de susciter l'intérêt des éventuel·le·s participant·e·s, mais aussi de détecter et d'accueillir leurs intérêts hétérogènes, en ce compris (de préférence) ceux que les chercheurs n'auraient pas suspectés (Genard & Roca i Escoda, 2013). Bien sûr, ces dispositifs d'enquête ne sont que des sondes, partiales et partielles. Partiales, car porteuses de leur propre sensibilité ; partielles, car toujours susceptibles d'être améliorées. Pour pousser la logique, on pourrait par exemple imaginer des dispositifs d'enquête qui permettent aux informateurs d'y répondre de différentes façons, mais aussi de les adapter, voire de les adopter et de les transposer dans d'autres contextes. Cependant ces dispositifs d'enquête ont au moins la capacité d'être « intéressants » pour nous en tant que chercheurs, c'est-à-dire, selon la définition que Vinciane Despret reprend au philosophe William James (2005, 2007), de nous amener à enrichir, reformuler ou transformer nos questions et hypothèses.

En quoi ces dispositifs d'enquête et leurs enseignements peuvent entrer en résonance avec la participation citoyenne et fournir des pistes d'action pratiques pour son renouvellement ? À y regarder de plus près, les critiques adressées aux dispositifs de participation résonnent avec les biais constatés par Vinciane Despret à propos des dispositifs d'enquête de certains éthologues. Les dispositifs de participation formateraient les réponses des participant·e·s, leurs intérêts n'y trouveraient pas de place, les avis divergents y seraient minorés voire discrédités. Pire, ces dispositifs ne seraient que des simulacres visant à obtenir l'assentiment collectif de projets décidés à l'avance, le processus ne servant dès lors qu'à valider que ce qui était déjà prévu (Blondiaux, 2007). En définitive, ces dispositifs de participation manqueraient — tout comme beaucoup de dispositifs d'enquête — à la fois d'ouverture et d'ancrage dans les situations sur lesquelles ils tentent de faire prise.

Dans l'élaboration les dispositifs de participation comme dans les dispositifs d'enquête, il semble dès lors nécessaire

gewicht, de noodzaak om instrumenten te ontwikkelen die voldoende open zijn, die ruimte laten voor het onverwachte. Tools die niet alleen de interesse van potentiële deelnemers kunnen wekken, maar ook hun heterogene belangen kunnen opsporen en verwelkomen. Daarbij horen (bij voorkeur) ook belangen die de onderzoekers zelfs niet zouden vermoeden (Genard & Roca i Escoda, 2013). Natuurlijk blijven deze onderzoeksinstrumenten slechts middelen om te peilen, vooringenomen en onvolledig. Vooringenomen omdat ze blijk geven van een welbepaalde gevoeligheid ; onvolledig omdat ze altijd voor verbetering vatbaar zijn. Om de logica door te trekken, zouden we ons bijvoorbeeld bevragingsinstrumenten kunnen voorstellen waar informanten op verschillende manieren op kunnen op reageren, maar die we ook kunnen aanpassen of zelfs gebruiken in een andere context. Dergelijke bevragingsinstrumenten kunnen op zijn minst "interessant" zijn voor ons als onderzoekers. Dat betekent volgens de definitie die Vinciane Despret ontleent aan de filosoof William James (2005, 2007), dat het ons ertoe aanzet om onze vragen en hypothesen te verrijken, te herformuleren of te transformeren.

Op welke manier kunnen deze bevragingsinstrumenten en de lessen die we eruit kunnen trekken weerklank vinden binnen de burgerparticipatie en er praktische pistes voor vernieuwing aan bieden ? De kritiek op de institutionele participatie-instrumenten sluit bij nader inzien aan bij de vooringenomenheid die Vinciane Despret opmerkte in de onderzoeksmethoden van bepaalde gedragsdeskundigen. De bestaande participatie-instrumenten zouden de reacties van deelnemers te veel in een vooraf bepaalde vorm gieten, er zou geen plaats zijn voor wat respondenten zelf belangrijk vinden, en afwijkende meningen zouden worden geminimaliseerd of zelfs uitgesloten. Erger nog, deze mechanismen zouden niet meer zijn dan een schijnvertoning die erop gericht is collectieve goedkeuring te krijgen voor projecten die van tevoren zijn vastgelegd, waarbij het proces alleen dient om te valideren wat al gepland was (Blondiaux, 2007). Uiteindelijk zouden deze participatie-instrumenten – net als veel andere bevragingsinstrumenten –

— Gibson, J. J. (2014). *The Ecological Approach to Visual Perception* (1 edition). New York, London : Routledge.

— James, W. (2005). *La volonté de croire*. Paris : Les Empêcheurs de penser en rond.

— James, W. (2007). *Le pragmatisme : Un nouveau nom pour d'anciennes manières de penser* (S. Madelrieux & N. Ferron, Trans.). Paris : Flammarion.

— Laki, G. (2018). *Les choses de la rue et leurs publics. Pour une connaissance ambulatoire de l'espace public objectal à Bruxelles* (Thèse de doctorat). Université Libre de Bruxelles, Bruxelles.

— Laki, G. (2020). À quoi tient une enquête de terrain ? Postures épistémologiques en chair et en os. *Revue de l'Institut de Sociologie*.

— Paulos, E., et Jenkins, T. (2005). *Urban probes : Encountering our emerging urban atmospheres. Proceedings of the SIGCHI*. Conference on Human Factors in Computing Systems – CHI '05, 341. doi.org/10.1145/1054972.1055020

— Rosa, E., Donnen, A., Houlstan, R., Laki, G., Ledent, G., et Salembier, C. (2020). The Right(s) to the Brussels city-centre and urban project. What possibilities for future transformations ? In S. Vermeulen, A.M. Mezoued and J-P. De Visscher (éds.) *Towards a Metropolitan City Centre for Brussels*. Brussels : EUB et VUBPress.

— Saertenboek, M-A. (2015). Le piétonnier. Pour qui ? Pourquoi ?. In IEB, Bruxelles en Mouvements, *No parking, no mini-ring, no bling bling !*, N°275 – Mars-avril.

— Von Uexküll, J. (2004). *Mondes animaux et mondes humains* (P. Muller, Trans.). Paris : Pocket.

— Whyte, W. H. (1980). *The Social Life Of Small Urban Spaces*. New York : Project for Public Spaces Inc.

d'inventer et de cultiver des manières de repérer, faire exister et accueillir les intérêts multiples et non pacifiés de ceux à qui ils s'adressent. Mais il s'agit aussi de prendre en compte ces intérêts pour transformer et enrichir le monde, et, ce faisant, rendre ces dispositifs de participation réellement intéressants.

zowel openheid missen als verankering in de situaties waarop ze een greep proberen te krijgen.

Bij de ontwikkeling van participatie-instrumenten, net als bij bevragingsinstrumenten, lijkt het daarom noodzakelijk om manieren te bedenken en uit te werken die de uiteenlopende en opstandige belangen van degenen voor wie de instrumenten bedoeld zijn, kunnen identificeren, respecteren en verwelkomen. Maar we moeten ook rekening houden met deze belangen om onze wereld te veranderen en verrijken : zo maken we deze participatie-instrumenten pas echt interessant.

Projet Steenweg : plus qu'une magistrale piétonne

Le « Steenweg », littéralement « voie de pierre », est le nom donné au tronçon central du réseau de chaussées médiévales, reliant la porte de Flandre à la porte de Namur. Depuis les origines jusqu'au XIXe siècle, il a été le principal axe de circulation reliant le quartier du port, la Grand-Place et le palais, ainsi que le cœur du vaste réseau de chaussées reliant Bruxelles aux autres villes belges et européennes. Il a ensuite été profondément altéré par les grands travaux des XIXe et XXe siècles : déviation et prolongation du canal, création des boulevards du Centre, jonction Nord-Midi et Mont des Arts, aménagements autoroutiers des boulevards centraux et de la Petite Ceinture…

Aujourd'hui encore, le Steenweg forme la principale séquence spatiale reliant l'ouest et l'est de la ville, le bas et le haut de la vallée, parallèlement à la ligne de métro. Il connecte un nombre important de pôles structurants : la chaussée de Gand, le quartier Sainte-Catherine, la Bourse, la Grand-Place, la gare Centrale, le Mont des Arts, la place Royale, l'avenue de la Toison d'Or, Matonge et la chaussée d'Ixelles.

Cet héritage historique particulier fait du Steenweg un des principaux axes stratégiques pour le redéveloppement du centre-ville métropolitain. Cela est d'autant plus pertinent que le Plan régional de mobilité GoodMove ambitionne d'en faire la principale « magistrale piétonne » (voir le Focus sur la politique piétonne de la RBC, p. 142) dans le sens est-ouest, avec des continuités possibles vers les chaussées de Gand et d'Ixelles, permettant ainsi une extension du centre-ville métropolitain au-delà du Pentagone, tel que défendu par le BSI-BCO et officiellement adopté dans le PRDD (voir le Focus sur le PRDD, p. 114).

Pour développer cette idée, perspective.brussels a chargé en 2019 le BSI-BCO d'une mission d'accompagnement scientifique visant à l'établissement d'un diagnostic précis, à la formulation d'un appel d'offres pour des missions de « recherche

Project Steenweg : meer dan een voetgangers–boulevard

De "Steenweg" is de naam van het centrale wegdeel van het middeleeuwse wegennet tussen de Vlaamsepoort en de Naamsepoort. Van bij zijn oorspronkelijke aanleg tot de negentiende eeuw, was dit de hoofdverkeersader tussen de havenwijk, de Grote Markt en het paleis, evenals het hart van het uitgebreide wegennet tussen Brussel en de overige Belgische en Europese steden. Daarna veranderde deze weg sterk door de grote werken van de negentiende en twintigste eeuw : omleiding en verlenging van het kanaal, aanleg van de lanen van het centrum, Noord-Zuidverbinding en Kunstberg, inrichting van de centrale lanen en de Kleine Ring als autowegen…

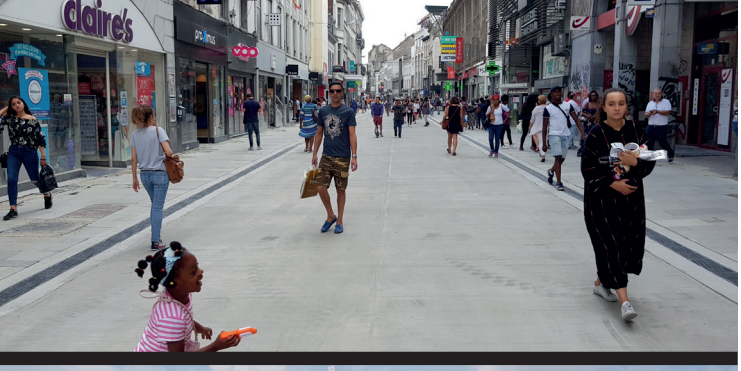
Vandaag de dag vormt de Steenweg nog steeds de belangrijkste ruimtelijke verbinding tussen het westen en oosten van de stad, de beneden- en bovenvallei, langs de metrolijn. Het verbindt een belangrijk aantal structuren : de Gentsesteenweg, de Sint-Katelijnewijk, de Beurs, de Grote Markt, het Centraal Station, de Kunstberg, het Koningsplein, de Gulden Vlieslaan, Matonge en de Elsensesteenweg.

Dit bijzondere historische erfgoed maakt de Steenweg tot een van de belangrijke strategische assen voor de herontwikkeling van het metropolitane stadscentrum. Dit geldt des te meer nu het Gewestelijke mobiliteitsplan GoodMove de ambitie heeft om er de belangrijkste "voetgangersboulevard" van te maken (zie Focus op het voetgangersbeleid van het BHG, p. 142) in de richting oost-west, met een mogelijke continuïteit naar de Gentsesteenweg en de Elsensesteenweg, om een uitbreiding tot stand te brengen van het metropolitane stadscentrum tot voorbij de Vijfhoek, zoals verdedigd door het BSI-BCO en officieel aangenomen in het GPDO (zie Focus op het PRDD, p. 114).

Om dit idee uit te werken heeft perspective.brussels het BSI-BCO in 2019 belast met een wetenschappelijke begeleidingsopdracht voor de realisatie van een

Le territoire du Steenweg en images

Het gebied van de Steenweg in beeld











nauwkeurige diagnose, de formulering van een aanbesteding voor opdrachten voor "ontwerpend onderzoek" en de opvolging van deze studies. Deze opdracht sluit aan op de hypotheses die in 2018 geformuleerd werden tijdens de Masterclass en de tentoonstelling "Van Hoog naar Laag, van Naamsepoort tot Vlaamsepoort", georganiseerd door PerspectiveLab en waaraan meerdere leden van het BSI-BCO hebben bijgedragen.

De diagnosefase begon met de organisatie van drie thematische workshops over de thema's mobiliteit, cultuur en evenementen, evenals over de economische en residentiële dynamieken. Bij elke workshop namen zowel overheidsactoren als economische actoren en actoren uit het verenigingsleven deel aan de discussie rond de door PerspectiveLab en het BSI-BCO voorbereide presentaties. Op basis van deze resultaten werden een samenvattende nota en een onderzoeksrapport (De Visscher, 2020 ; De Visscher et al., 2019) geschreven met het volgende doel :

— samenvatten van de belangrijke uitdagingen die besproken werden tijdens de thematische workshops en deze afstemmen op de visie van het metropolitane stadscentrum ;
— verstrekken van een werkkader dat toelaat om het werk met de Stad Brussel en de gemeenten Molenbeek en Elsene te presenteren, kritisch te onderzoeken en aan te vullen en de integratie daarvan te bevorderen in hun respectievelijke gemeentebeleid ;
— een lezing voorstellen van de ruimtelijke structuur van de Steenweg om de uitdagingen en kansen bloot te leggen en de fase van het "ontwerpend onderzoek" te starten.

De eerste stap bestond uit de vaststelling van een relevante perimeter van de studie gelet op het complexe historische tracé van de Steenweg, die talrijke wijzigingen en uitbreidingen ondergaan heeft, en gelet op de hedendaagse uitdagingen. Hieruit vloeide het volgende voort :

— lengte : de reflectie wordt gericht op de verbinding van de ruimtes tussen Osseghem (kruising tussen de Gentsesteenweg en de Lijn West) en Flagey (kruising tussen de Elsenesteenweg en het Maalbeekvallei), zodat de reflectie over het centrum

par le projet » et au suivi de ces études. Cette mission fait suite aux hypothèses formulées, en 2018, lors de la Masterclass et de l'exposition « De Haut en Bas, de la porte de Namur à la porte de Flandre », organisée par PerspectiveLab et à laquelle plusieurs membres du BSI-BCO ont contribué.

La phase de diagnostic a commencé par l'organisation de trois workshops thématiques sur les thèmes de la mobilité, de la culture et des évènements, ainsi que des dynamiques économiques et résidentielles. Chacun des workshops a rassemblé des acteurs publics, associatifs et économiques autour de présentations préparées par perspectiveLab et le BSI-BCO. Sur base de ces résultats, une note de synthèse et un rapport de recherche (De Visscher, 2020 ; De Visscher et al., 2019) ont été présentés dans le but de :

— synthétiser les enjeux généraux discutés lors des workshops thématiques et les articuler avec la vision du centre-ville métropolitain ;
— fournir un cadre de travail permettant de présenter, critiquer et compléter le travail avec la Ville de Bruxelles et les communes de Molenbeek et Ixelles, et de favoriser son intégration dans leurs politiques communales respectives ;
— proposer une lecture de la structure spatiale du Steenweg permettant de localiser les enjeux et opportunités et de lancer la phase de « recherches par le projet ».

La première étape a consisté à définir un périmètre d'étude pertinent au regard du tracé historique complexe du Steenweg, qui a connu de nombreuses modifications et extensions, et au regard des enjeux contemporains. Il en a résulté ce qui suit :

— longueur : la réflexion est menée sur la séquence d'espaces reliant Osseghem (croisement entre chaussée de Gand et Ligne Ouest) jusqu'à Flagey (croisement entre chaussée d'Ixelles et vallée du Maelbeek), de façon à articuler la réflexion sur le centre aux réflexions sur les espaces structurants de la première couronne. Au sein de cette séquence, une attention plus particulière est portée à la séquence reliant Osseghem à Fernand Coq, ce tronçon correspondant à l'emprise historique de la ville











marchable du début du XIXe siècle (voir Mezoued et al. 2020) ;
— largeur : au fil de l'histoire, le tracé originel du Steenweg a connu plusieurs dédoublements et épaississements tels que : rue Dansaert/rue de Flandre ; rue marché aux Herbes/rue au Beurre ; place Agora/square de la Putterie/place d'Espagne/gare centrale ; Mont des Arts/galerie Ravenstein, rue de la Montagne de la Cour/rue du Musée ; porte de Namur/place du Trône ; chaussée de Wavre/chaussée d'Ixelles. Tous ces espaces sont inclus dans le périmètre d'étude.

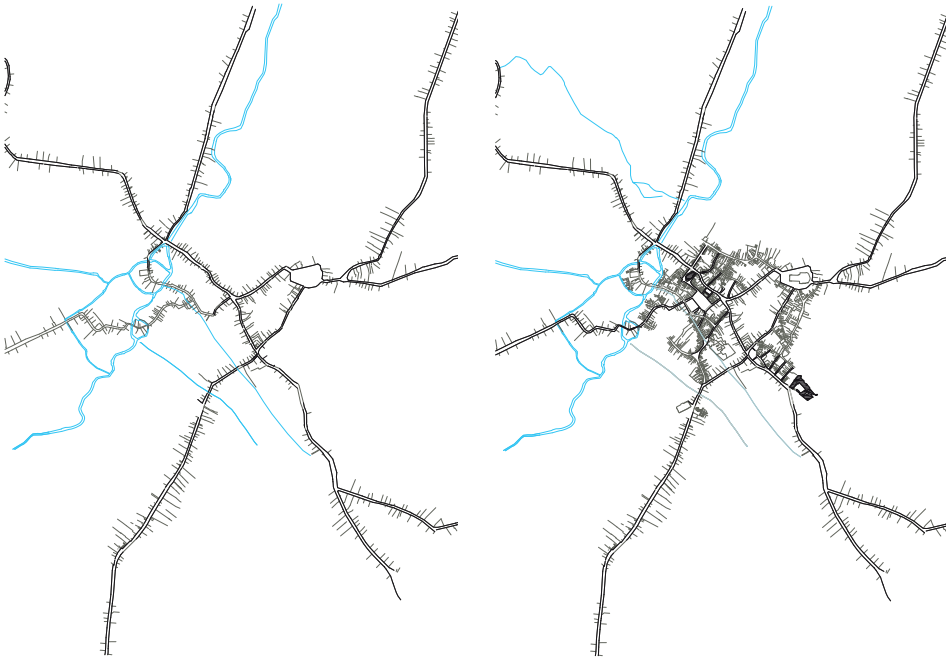
Dans un deuxième temps, les discussions ont permis d'identifier les enjeux généraux relatifs au Steenweg et de définir une orientation stratégique. L'idée principale est de faire du Steenweg plus qu'une magistrale piétonne, et d'étendre le concept de « magistrale » aux autres dimensions du projet urbain. L'objectif est de faire du Steenweg :

1. Une Magistrale piétonne et cycliste, qui traverse le centre-ville métropolitain d'est en ouest. Elle réorganise le partage de l'espace public et donne la priorité aux mobilités douces le long de l'axe et aux différents nœuds de croisement avec d'autres modes de transport.
2. Une Magistrale écologique qui constitue une « section de vallée » reliant les plateaux, les pentes et les marais. Elle peut ainsi contribuer à une meilleure gestion des eaux en déployant par exemple une solidarité par bassin versant.
3. Une Magistrale inclusive qui relie les quartiers socialement les plus diversifiés, des plus pauvres aux plus riches, en passant par les quartiers les plus internationaux.
4. Une Magistrale de transition économique (vers une économie plus durable, circulaire et solidaire), qui relie les quartiers économiquement les plus diversifiés, tout en étant le cœur du réseau commercial.
5. Une Magistrale culturelle qui contribue à renforcer l'imaginaire métropolitain en valorisant la diversité de l'offre culturelle et en l'ouvrant sur l'espace public, tout en valorisant la grande densité d'institutions culturelles et d'ensembles patrimoniaux.

gericht wordt op de structurerende ruimtes van de eerste kroon. Binnen deze verbinding wordt specifiek aandacht geschonken aan de verbinding tussen Osseghem en Fernand Cocq, want dit gedeelte komt overeen met het historische marktleven van het begin van de negentiende eeuw (zie Mezoued et al. 2020) ;
— breedte : in de loop van de geschiedenis werd het oorspronkelijke tracé van de Steenweg meerdere keren ontdubbeld en verbreed, zoals : Dansaertstraat/Vlaamsesteenweg ; Grasmarkt/Boterstraat ; Agoraplein/Putterijsquare/Spanjeplein/station Brussel-Centraal ; Kunstberg/Ravensteingalerij, Hofbergstraat/Museumstraat ; Naamsepoort/Troonplein ; Waversesteenweg/Elsensesteenweg. Al deze ruimtes vallen onder de perimeter van de studie.

In tweede instantie zijn uit de discussies de algemene uitdagingen boven tafel gekomen met betrekking tot de Steenweg en kon een strategische koers gekozen worden. De hoofdgedachte is om van de Steenweg meer dan een voetgangersboulevard te maken en het concept van "boulevard" uit te breiden tot de andere dimensies van het stedelijke project. De doelstelling is om van de Steenweg :

1. Een Voetgangers- en fietsboulevard te maken, die het metropolitane stadscentrum van oost naar west doorkruist. Hierdoor wordt de openbare ruimte anders ingedeeld en prioriteit verleend aan zachte mobiliteitsvormen langs de as en bij de verschillende kruisingen met de overige vervoersvormen.
2. Een Ecologische boulevard die een "doorsnede van de vallei" vormt en de vlaktes, hellingen en moerassen verbindt. Dit kan aldus bijdragen aan een beter waterbeheer door bijvoorbeeld het opzetten van een uitwisseling op het niveau van de stroomgebieden.
3. Een Inclusieve boulevard die de sociaal meest uiteenlopende wijken met elkaar verbindt, van de armste tot de rijkste, via de meest internationale wijken.
4. Een Economische transitieboulevard (naar een meer duurzame, circulaire en solidaire economie), die de economisch meest uiteenlopende wijken met elkaar



Permanence du Steenweg dans l'évolution de la structure spatiale de Bruxelles

Bestendigheid van de Steenweg binnen de evolutie van de ruimtelijke structuur van Brussel

De gauche à droite — Van links naar rechts : 1052, 1357, 1550, 1640, 1777, 1835, 1895, 1930, 2009

Dans un troisième temps, une lecture de la structure spatiale du Steenweg a permis d'affiner la façon dont ces objectifs généraux peuvent être spécifiés et opérationnalisés. Pour chacun des « quartiers » et « nœuds » qui s'alternent pour composer la « section de vallée », des pistes d'actions ont été identifiées.

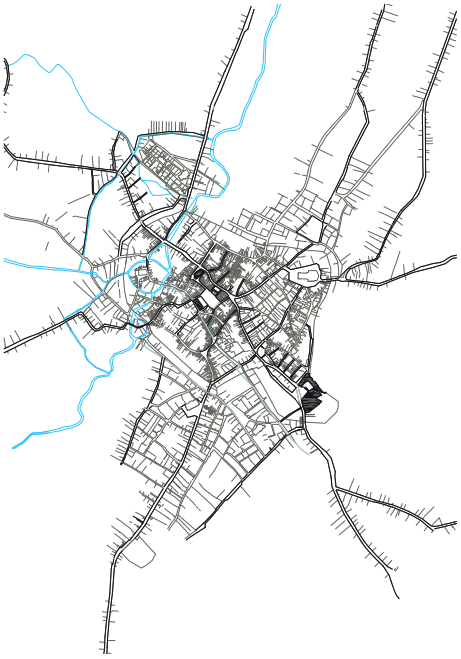
Conformément à la terminologie du Monitoring des quartiers, les différents quartiers traversés par le Steenweg sont gare de l'ouest, Molenbeek historique, Dansaert, Grand-Place, quartier royal et Sablon, Matonge, quartier européen et Flagey-Malibran. Ce sont des lieux spatialement bien constitués et possédant déjà une identité très forte portée par des acteurs ancrés durablement. Dans ce contexte, l'efficacité de la réponse aux différents enjeux dépendra principalement de leur acceptation, intégration et développement par les différents acteurs publics, associatifs et privés actifs dans chacun des quartiers. En d'autres termes, plus qu'une planification spatiale et programmatique, le développement des quartiers nécessite de mettre en place des méthodes participatives et des modèles de gouvernance favorisant la co-production et la co-gestion de la transition environnementale, sociale et économique des quartiers.

verbindt en het hart vormt van het handelsnetwerk.

5. Een Culturele boulevard die bijdraagt aan de versterking van het metropolitane idee door de diversiteit van het culturele aanbod uit te dragen en het open te stellen naar de openbare ruimte en tegelijkertijd de veelheid aan culturele instellingen en monumenten te accentueren.

In derde instantie is uit de bestudering van de ruimtelijke structuur van de Steenweg een manier van werken voortgekomen waarop deze algemene doelstellingen tot in de details verduidelijkt en uitgevoerd kunnen worden. Voor elke "wijk" en elk "knooppunt" die elkaar afwisselen om zo de "valleidoorsnede" te vormen, kwamen ideeën voor concrete ingrepen naar voren.

Overeenkomstig de naamgeving van de Wijkmonitoring, zijn de verschillende wijken die doorkruist worden door de Steenweg : Station Brussel-West, Historisch Molenbeek, Dansaert, Grote Markt, Koningswijk en Zavel, Matonge, Europese wijk en Flagey-Malibran. Dit zijn ruimtelijk duidelijk gevormde plaatsen die reeds over een sterke identiteit beschikken en die gedragen worden door duurzaam verankerde betrokkenen. In deze context hangt een effectief antwoord op de



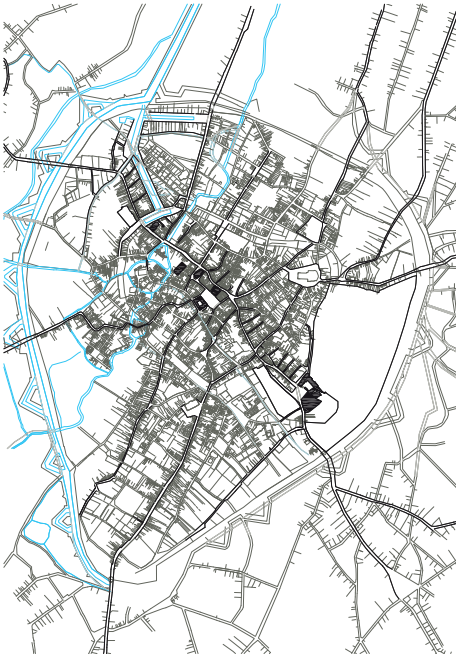


Les nœuds, quant à eux, sont situés au croisement entre le Steenweg et les grands tracés nord-sud. Ces espaces sont fortement marqués par l'échelle des infrastructures qui les traversent. En l'état actuel, ils sont plutôt perçus comme des frontières. Les différents nœuds sont gare de l'ouest, porte de Flandre, Bourse, Mont des Arts, porte de Namur, Flagey. Il faut noter que certains nœuds ont été récemment restructurés (Bourse, Flagey), d'autres ont été partiellement réaménagés (Mont des Arts, porte de Namur), d'autres enfin sont en voie de l'être (gare de l'Ouest). À la différence des quartiers, le développement des nœuds nécessite des actions fortes portées prioritairement par les acteurs publics.

Vus en coupe, ces différents quartiers et nœuds se recomposent pour former ensemble une section de vallée. La notion de « section de vallée » permet de mettre en lumière le caractère spécifique de chacun des quartiers et nœuds qui la composent. Mais il permet surtout de comprendre les complémentarités et interdépendances entre ces différents composants. La gestion de la cohérence de la section de vallée nécessite l'établissement d'un « plan-guide » et la désignation d'une « équipe Steenweg » en charge du suivi. Un tel

verschillende uitdagingen voornamelijk af van hun aanvaarding, integratie en ontwikkeling door de verschillende overheden, verenigingen en particuliere actoren die in elke wijk actief zijn. Met andere woorden, voor de ontwikkeling van wijken zijn, meer dan een ruimtelijke en programmatorische planologie, participatieve methoden en governance-modellen vereist die de gezamenlijke productie en het gezamenlijke beheer bevorderen van de milieukundige, sociale en economische transitie van de wijken.

De knooppunten bevinden zich ter hoogte van de kruising tussen de Steenweg en de grote noord-zuid tracés. Deze ruimtes worden sterk gekenmerkt door de schaal van de infrastructuren die ze doorkruisen. In hun huidige staat worden ze voornamelijk beschouwd als grenzen. De verschillende knooppunten zijn Station Brussel-West, Vlaamsepoort, Beurs, Kunstberg, Naamsepoort, Flagey. Merk op dat sommige knooppunten onlangs volledig heraangelegd werden (Beurs, Flagey), dat andere gedeeltelijk heringericht werden (Kunstberg, Naamsepoort), en andere vandaag nog in heraanleg zijn (Station Brussel-West). In tegenstelling tot de wijken zijn voor de ontwikkeling van de knooppunten sterke





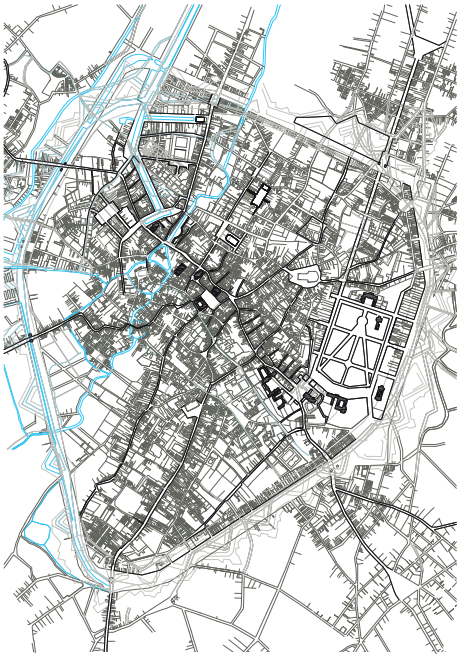
document doit être suffisamment clair pour fournir un cadre de référence pour prendre des décisions cohérentes à l'échelle des nœuds et quartiers. Inversement, il doit être suffisamment souple et évolutif pour pouvoir être adapté au fur et à mesure des expériences menées localement. Le Plan de qualité paysagère et urbanistique canal et l'usage qui en est fait par l'équipe Canal sont de bons exemples d'une telle approche.

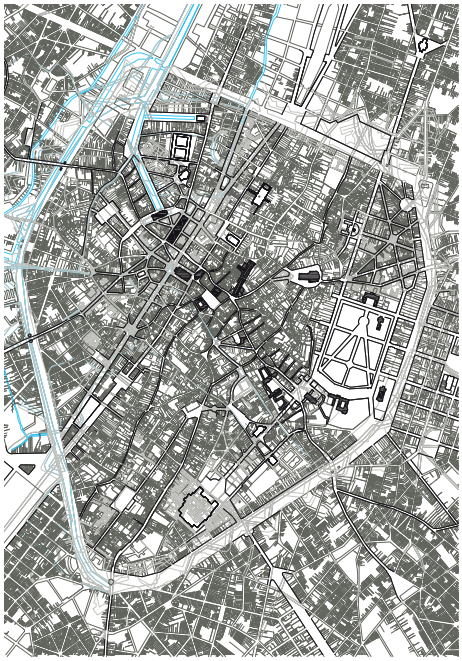
Quelle suite ?

L'identification des enjeux transversaux et l'analyse de la structure spatiale sont les premières étapes d'un travail amené à se poursuivre. La prochaine étape actuellement programmée consiste à compléter et amender ce diagnostic avec la Ville de Bruxelles et les communes de Molenbeek et Ixelles. L'objectif sera d'articuler cette vision générale du futur du Steenweg avec leurs politiques communales respectives, et de poursuivre l'inventaire des projets, initiatives, ressources humaines, financières et foncières qui peuvent être mobilisés. Ensuite, un travail similaire devra être fait avec les opérateurs régionaux de mobilité. Au terme de cette phase de diagnostic, l'objectif sera d'organiser un

ingrepen vereist, in de eerste plaats door de verschillende overheden.

In doorsnede gezien komen deze verschillende wijken en knooppunten samen om een valleidoorsnede te vormen. Door het begrip "valleidoorsnede" kan het specifieke karakter van elke wijk en elk knooppunt waaruit het samengesteld is duidelijk belicht worden. Maar het maakt vooral de onderlinge complementariteit en afhankelijkheid duidelijk tussen deze verschillende samenstellende delen. Voor het beheer van de samenhang van de valleidoorsnede dient een "Gids-plan" opgesteld te worden en een "Steenweg-team" te worden aangesteld, belast met de opvolging.
Een dergelijk document dient voldoende duidelijk te zijn om een referentiekader te verschaffen om coherente beslissingen ten aanzien van de knooppunten en wijken te kunnen nemen. Omgekeerd dient het voldoende flexibel en evolutief te zijn om aangepast te kunnen worden naargelang het verloop van de lokaal uitgevoerde experimenten. Het Beeldkwaliteitsplan voor het Kanaalgebied en het gebruik dat ervan gemaakt wordt door het Kanaal-team zijn goede voorbeelden van een dergelijke aanpak.





appel à auteurs de projets d'urbanisme. Leur rôle sera de traduire la vision générale en principes d'aménagement détaillés à l'échelle des quartiers et nœuds, et à évaluer l'échelle de la section de vallée. Idéalement, l'ambition est que cette seconde phase d'étude serve de support au développement de partenariats pour les différentes implémentations locales, et à la mise sur pied d'un comité de pilotage pour l'ensemble du Steenweg.

Quels enseignements ?

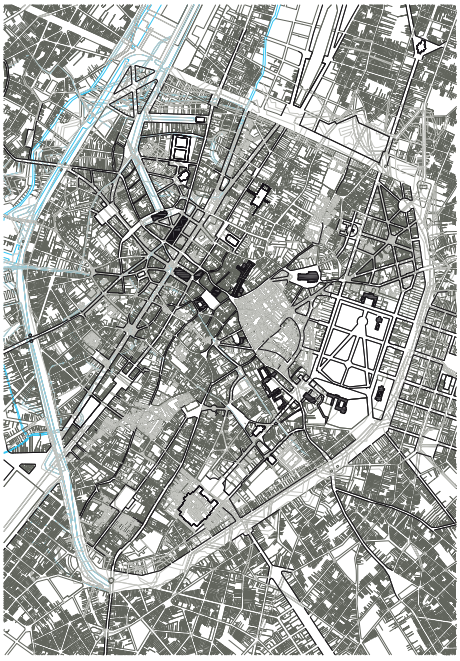
Outre la connaissance du territoire d'étude développée et l'identification des enjeux et opportunités pour concrétiser les différentes magistrales, le travail réalisé jusque-là permet également de monter en généralité et de tirer des premières conclusions relatives aux conditions de réalisation de ce type de projet urbain complexe.

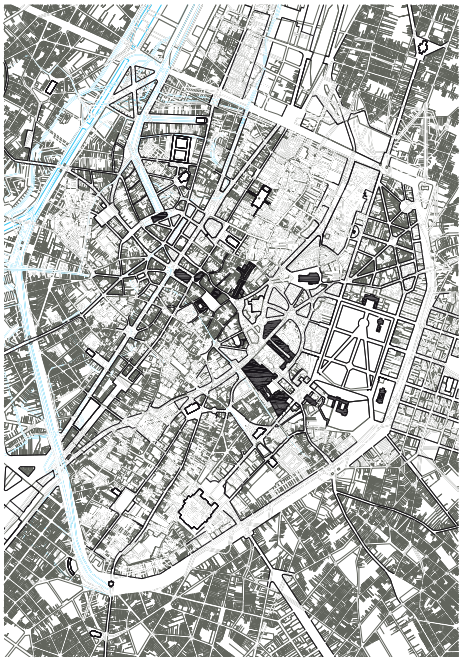
Faire du Steenweg une « magistrale » favorisant les synergies entre les différentes dynamiques à l'œuvre dans le centre-ville métropolitain implique :

— de développer une approche multi-acteurs impliquant les acteurs publics (Région, communes, mobilité), les acteurs privés (propriétaires, commerçants, entreprises), les associations

Welk vervolg ?

Het identificeren van transversale uitdagingen en de analyse van de ruimtelijke structuur zijn de eerste stappen van een werk dat voortgezet moet worden. De momenteel voorziene volgende stap bestaat uit het aanvullen en amenderen van deze diagnose samen met de Stad Brussel en de gemeenten Molenbeek en Elsene. Het is de bedoeling deze algemene visie over de toekomst van de Steenweg in lijn te brengen met hun respectievelijke gemeentebeleid en de inventaris voort te zetten van de projecten, initiatieven en de daarvoor in te zetten gronden, menselijke en financiële middelen. Vervolgens dient een soortgelijk werk verricht te worden met de gewestelijke mobiliteitsdiensten. Na afloop van deze diagnostische fase is het de bedoeling om een aanbestedingsprocedure te starten voor auteurs van stedenbouwkundige projecten. Het is hun taak om de algemene visie te vertalen naar gedetailleerde inrichtingsprincipes op schaal van de wijken en knooppunten, en de schaal te beoordelen van de valleidoorsnede. Idealiter is het de ambitie dat deze tweede studiefase dienstdoet als ondersteuning van de ontwikkeling van samenwerkingsverbanden voor de verschillende





citoyennes et de quartier, des « innovateurs » pouvant proposer des solutions originales, et des experts indépendants (universités) ;
— de concevoir un processus expérimental et incrémental associant l'élaboration d'une vision globale à long terme à des expérimentations locales à court terme ;
— d'associer la réflexion sur le « matériel » (surtout dans les nœuds) et sur l'« immatériel » (surtout dans les quartiers).

Par rapport aux difficultés pratiques soulevées par la mise en œuvre d'un tel processus, la recherche par le projet est une méthode utile pour :
— rassembler les différents acteurs autour d'une base de discussion partagée et aisément compréhensible ;
— identifier les acteurs pertinents, leurs compétences et leur intérêt dans le projet ;
— favoriser une dynamique positive et créative de coproduction, plutôt qu'une logique de conflit d'intérêts en acteurs concurrents.

Cependant, à ce stade, de nombreuses questions restent encore non résolues. Il s'agit notamment des modalités de passage de la co-conception du projet urbain à sa co-gestion. Rassembler différents

lokale implementaties en de oprichting van een stuurgroep voor de gehele Steenweg.

Wat leren we hier uit ?

Naast de kennis van het bestudeerde grondgebied en de bepaling van de uitdagingen en kansen voor de concrete realisatie van de verschillende boulevards, maakt het tot op heden uitgevoerde werk het mogelijk om dit te veralgemenen en de eerste conclusies te trekken met betrekking tot de uitvoeringsvoorwaarden van dit soort complexe stadsprojecten.

Van de Steenweg een "boulevard" maken die de synergie bevordert tussen de verschillende dynamieken die aan het werk zijn in het metropolitane stadscentrum, veronderstelt :
— de ontwikkeling van een benadering door verschillende actoren, inclusief overheden (Gewest, gemeenten, mobiliteit), particuliere betrokkenen (eigenaren, winkeliers, ondernemingen), burger- en wijkverenigingen, "vernieuwers" die originele oplossingen kunnen voorstellen, en onafhankelijke deskundigen (universiteiten) ;
— het ontwerp van een experimenteel en stapsgewijs proces dat de uitwerking van een algemene langetermijnvisie

Affiche de l'exposition et cycle de séminaires « De haut en bas »

Affiche van de tentoonstelling en seminariecyclus "Van hoog naar laag"

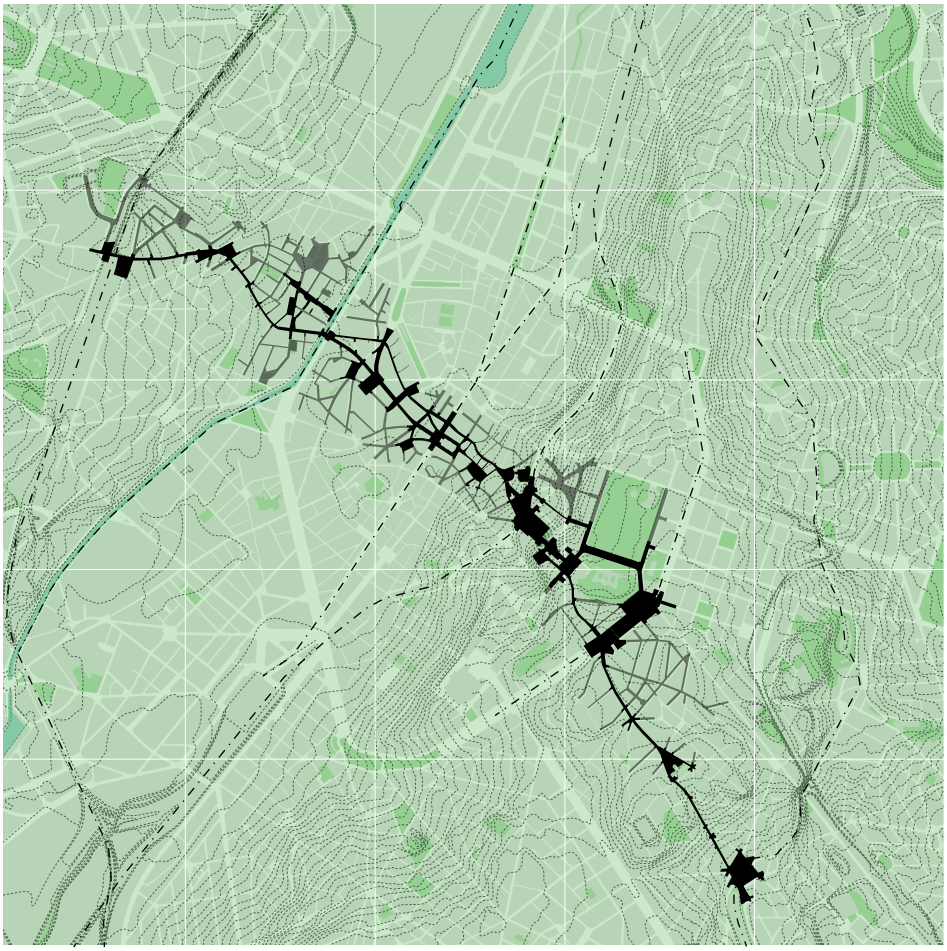


acteurs pour élaborer une vision commune et initier des projets-pilotes est une première étape. Mais la réalisation impliquera nécessairement des questions relatives à la co-production et co-gestion de ces projets. Les outils et le mode de gouvernance à mettre en place restent à ce stade des questions ouvertes auxquelles la suite du travail du BSI-BCO espère répondre, avec l'implication des acteurs-clés.

koppelt aan lokale korte-termijnexperimenten ;
— het denkproces over het "materiële" (vooral de knooppunten) te koppelen aan het denkproces over het "immateriele" (vooral de wijken).

Gelet op de praktische moeilijkheden waarmee men te kampen krijgt met een dergelijk proces, is het ontwerpend onderzoek een nuttige methode om :
— de verschillende actoren bijeen te brengen rond gedeelde en eenvoudig te begrijpen topics voor discussie ;
— de relevante betrokkenen te bepalen, hun vaardigheden en hun belangen in het project ;
— een positieve en creatieve dynamiek voor coproductie te bevorderen, eerder dan een logica van belangenconflicten en concurrerende actoren.

In dit stadium blijven echter tal van vragen onopgelost. Dit betreft met name de modaliteiten voor de overgang van het gezamenlijke ontwerp van het stedelijke project naar het gezamenlijke beheer daarvan. Het bijeenbrengen van de verschillende actoren voor de uitwerking van een gemeenschappelijke visie en het starten van pilootprojecten is een eerste stap. Maar de uitvoering veronderstelt noodzakelijkerwijze vragen over de gezamenlijke productie en het gezamenlijke beheer van deze projecten. De toe te passen instrumenten en wijze van beheer blijven in dit stadium open vragen waarop het vervolg van het werk van het BSI-BCO antwoord hoopt te geven, samen met de belangrijkste stakeholders.



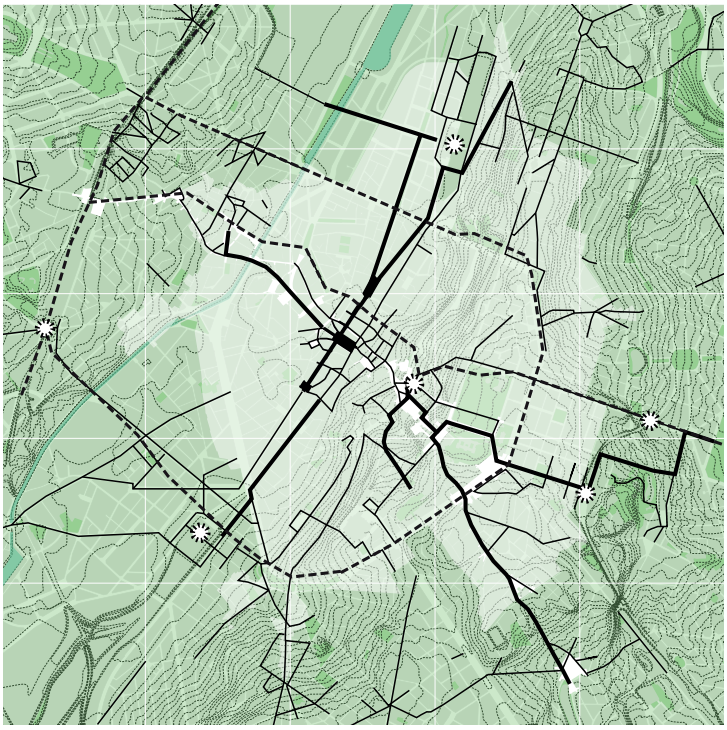
La structure spatiale du Steenweg

Ruimtelijke structuur van de Steenweg

Emprise du Steenweg pris en considération pour le diagnostic — Deel van de Steenweg meegenomen in de diagnose

Emprise des espaces publics des quartiers structurés par le Steenweg — Delen van de publieke ruimte van wijken gestructureerd door de Steenweg

Axes de grandes infrastructures nord-sud — Assen van de grote Noord-Zuid infrastructuren



Steenweg Magistrale Piétonne

De Steenweg als Voetgangersboulevard

Emprise du Steenweg pris en considération pour le diagnostic — Deel van de Steenweg meegenomen in de diagnose

Emprise de la ville constituée en 1866, antérieurement au tram, source : plan Besme — Grenzen van de stad in 1866, voor de komst van de tram, bron : Besme Plan

Lignes de métro — Metrolijnen

Espaces publics à aménager comme magistrales piétonnes, source : GoodMove — Publieke ruimte in te richten als voetgangersboulevards, bron : GoodMove

Espaces publics à aménager comme axes piétons « plus » source : GoodMove — Publieke ruimte in te richten als “plus”, voetgangersassen bron : GoodMove



Steenweg Magistrale Écologique

De Steenweg als Ecologische Boulevard

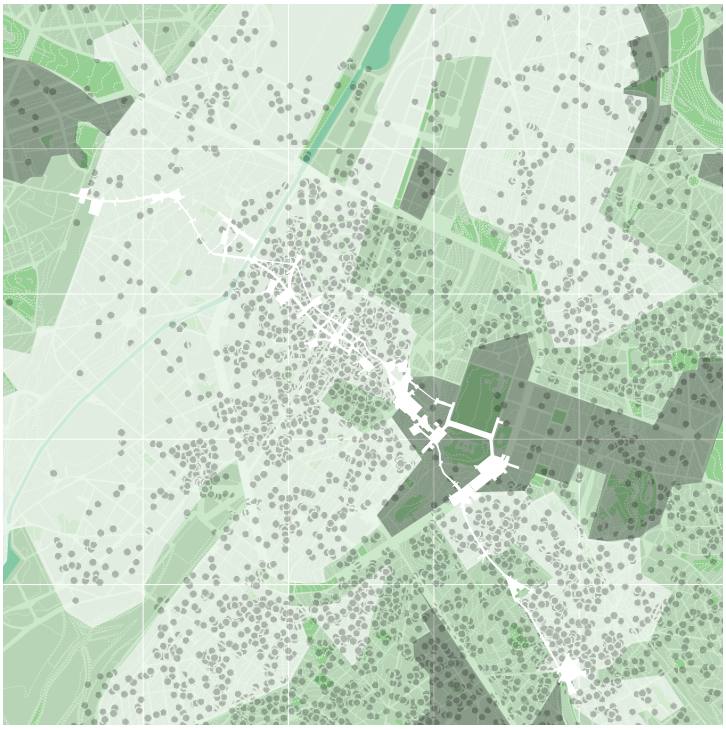
Emprise du Steenweg pris en considération pour le diagnostic — Deel van de Steenweg meegenomen in de diagnose

Zone d’aléa d’inondation faible — Zone met kleine kans op overstromingen

Zone d’aléa d’inondation moyenne — Zone met een middelgrote kans op overstromingen

Zone d’aléa d’inondation forte — Zone met grote kans op overstromingen

Source : Bruxelles Environnement
Bron : Brussel Leefmilieu



Steenweg Magistrale Inclusive

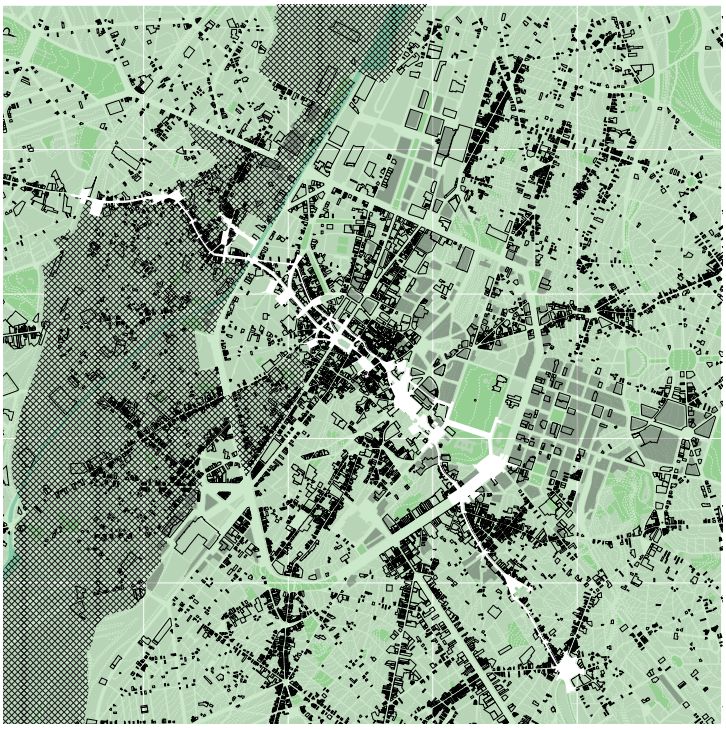
De Steenweg als Inclusieve Boulevard

Emprise du Steenweg pris en considération pour le diagnostic — Deel van de Steenweg meegenomen in de diagnose

Revenu annuel médian par habitant supérieur à 20 300 euros, source : Observatoire de la Santé et du Social à bruxelles, 2014 — Mediaan jaarinkomen per inwoner hoger dan 20 300 euro, bron : Observatorium voor Gezondhoud en Welzijn in Brussel, 2014

Revenu annuel médian par habitant inférieur à 17 100 euros, source : Observatoire de la Santé et du Social à bruxelles, 2014 — Mediaan jaarinkomen per inwoner lager dan 17 100 euro, bron : Observatorium voor Gezondheid en Welzijn in Brussel, 2014

Logements en location courte durée type Airbnb 2018, source insideairbnb — Woningen voor korte verhuur type Airbnb 2018, bron : insideairbnb



Steenweg Magistrale économique

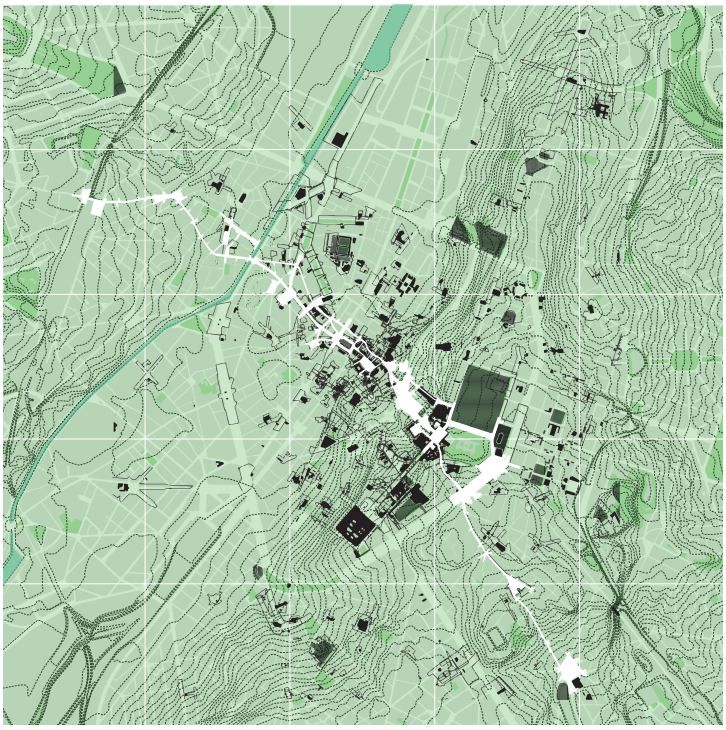
De Steenweg als Economische boulevard

Emprise du Steenweg pris en considération pour le diagnostic — Deel van de Steenweg meegenomen in de diagnose

Zone d'entreprises en milieu urbain selon le PRAS — Ondernemingsgebieden in stedelijk omgeving volgens het GBP

Zone de bureau selon le PRAS — Gebieden bestemd voor kantoren volgens het GBP

Parcelles avec fonctions commerciales, source : Hub.brussels — Percelen met commerciële functie, bron : hub.brussels



Steenweg Magistrale Culturelle

De Steenweg als Culturele Boulevard

Emprise du Steenweg pris en considération pour le diagnostic — Deel van de Steenweg meegenomen in de diagnose

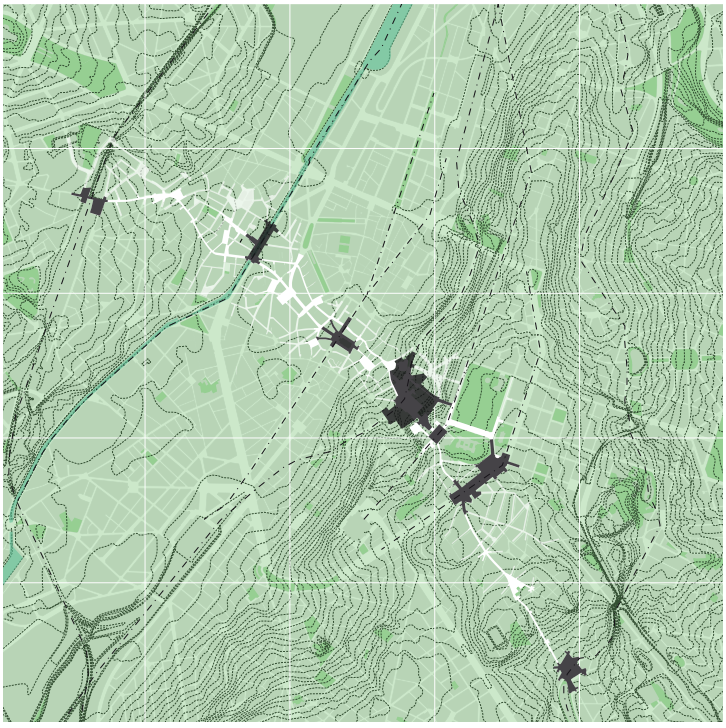
Périmètres de protection du patrimoine — Perimeters van beschermd onroerend erfgoed

Biens et ensembles classés et protégés — Beschermd onroerend erfgoed en landschappen

Sites classés et protégés — Geklasseerde en beschermde sites

Nœuds entre le Steenweg et les grands axes Nord-Sud

Knooppunten langsheen de Steenweg en de grote Noord-Zuid assen





Propositions de projets au niveau des nœuds du Steenweg : esquisses réalisées pour susciter le débat et la discussion lors des séminaires

Projectvoorstellen voor de Steenweg-knooppunten : schetsen gemaakt om het debat en de discussie tijdens de seminaries te stimuleren

Projet Pentagone Sud : un réseau vert et bleu, et de mobilité douce en collaboration avec le quartier

Le second territoire de projet qui a fait l'objet d'un approfondissement par le BSI-BCO est celui du Pentagone Sud. L'espace en question va de la place Stéphanie aux Abattoirs d'Anderlecht, d'une part, et à la gare de l'Ouest, d'autre part, en passant par le Sablon, la place Fontainas et la porte de Ninove. Il inclut les quartiers Anneessens et les Marolles, et touche les quartiers Cureghem, Duchesse et Louise.

Les travaux du BSI-BCO ont permis de relever que ce territoire fait face à des enjeux sociaux et environnementaux importants. Le sud du Pentagone est un des quartiers les plus précarisés du centre-ville, voire de toute la Région bruxelloise. On y constate en outre une mauvaise qualité de l'air et de nombreux îlots de chaleur qui font augmenter les températures en été (voir p. 67).

Mais ce territoire présente également de nombreux potentiels :

— Il est un quartier de citoyens actifs, avec la présence de nombreuses associations et d'activités de proximité.
— Il concentre un nombre important d'établissements scolaires et d'enseignement supérieur issus de différents réseaux.
— Il contient de nombreux équipements de proximité : centres culturels, centres sportifs, etc.
— La séquence spatiale envisagée traverse les nouveaux espaces verts de Fontainas et de la porte de Ninove.

Partant de ces enjeux et opportunités, l'hypothèse proposée par le BSI-BCO est de mettre en réseau les établissements scolaires, les équipements de proximité et les organisations socio-culturelles pour soutenir la mise en œuvre d'un maillage d'espaces publics hospitaliers aux modes actifs et généreusement verdurisés.

Suite à la masterclass organisée par le BSI-BCO (voir 2.3), plusieurs partenariats

Project Zuidelijke Vijfhoek : een groen en blauw netwerk van zachte mobiliteit, in samenwerking met de buurt

Het tweede projectgebied dat nader bestudeerd werd door het BSI-BCO is dat van de Zuidelijke Vijfhoek. Het desbetreffende gebied loopt van het Stefaniaplein naar de Slachthuizen van Anderlecht enerzijds en naar het station Brussel-West anderzijds via de Zavel, het Fontainasplein en de Ninoofsepoort. Het omvat de Anneessens- en Marollenwijk en raakt de Kuregem-, Hertoginne- en Louizawijk.

Uit het werk van het BSI-BCO is gebleken dat dit gebied te kampen heeft met grote sociale en milieukundige vraagstukken. De Zuidelijke Vijfhoek is een van de meest kwetsbare wijken van het stadscentrum en zelfs van het gehele Brusselse Gewest. Men stelt er onder meer een slechte luchtkwaliteit vast en talrijke hitte-eilanden waardoor de temperatuur in de zomer stijgt (zie p. 67).

Maar dit gebied biedt ook veel mogelijkheden :

— Het is een wijk met actieve burgers en veel verenigingen en buurtactiviteiten.
— Het telt een groot aantal scholen en hoger-onderwijsinstellingen behorend tot verschillende onderwijsnetten.
— Het bevat veel buurtfaciliteiten : culturele centra, sportcentra, enz.
— De beoogde ruimtelijke sequentie doorkruist de nieuwe groenvoorzieningen van Fontainas en de Ninoofsepoort.

Vertrekkend van deze uitdagingen en mogelijkheden, bestaat de door het BSI-BCO voorgestelde werkhypothese eruit om de scholen, de buurtfaciliteiten en de sociaal-culturele organisaties op te nemen in een voor actieve vervoersmodi gastvrij netwerk van openbare ruimtes met veel groenvoorzieningen.

Naar aanleiding van de door het BSI-BCO georganiseerde Masterclass (zie 2.3), werden meerdere samenwerkingsverbanden en ontwerpende onderzoeken gestart voor de Zuidelijke Vijfhoek.

Promenade dans le Pentagone Sud

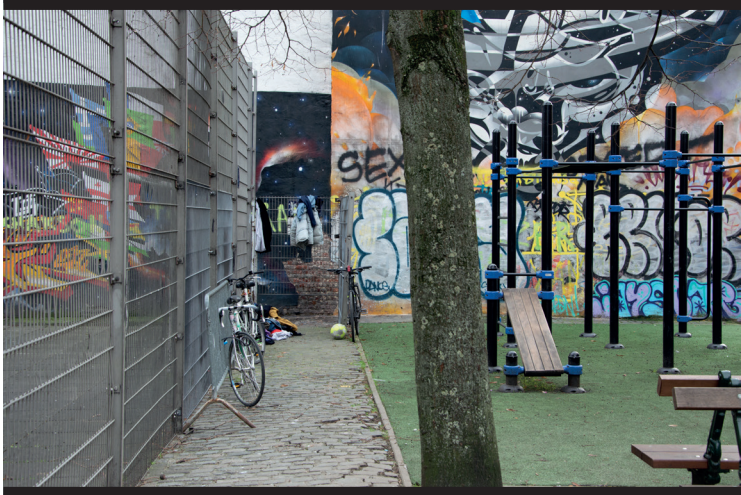
Wandeling in de Zuidelijke Vijfhoek




ECOLE MAGELLAN
N45



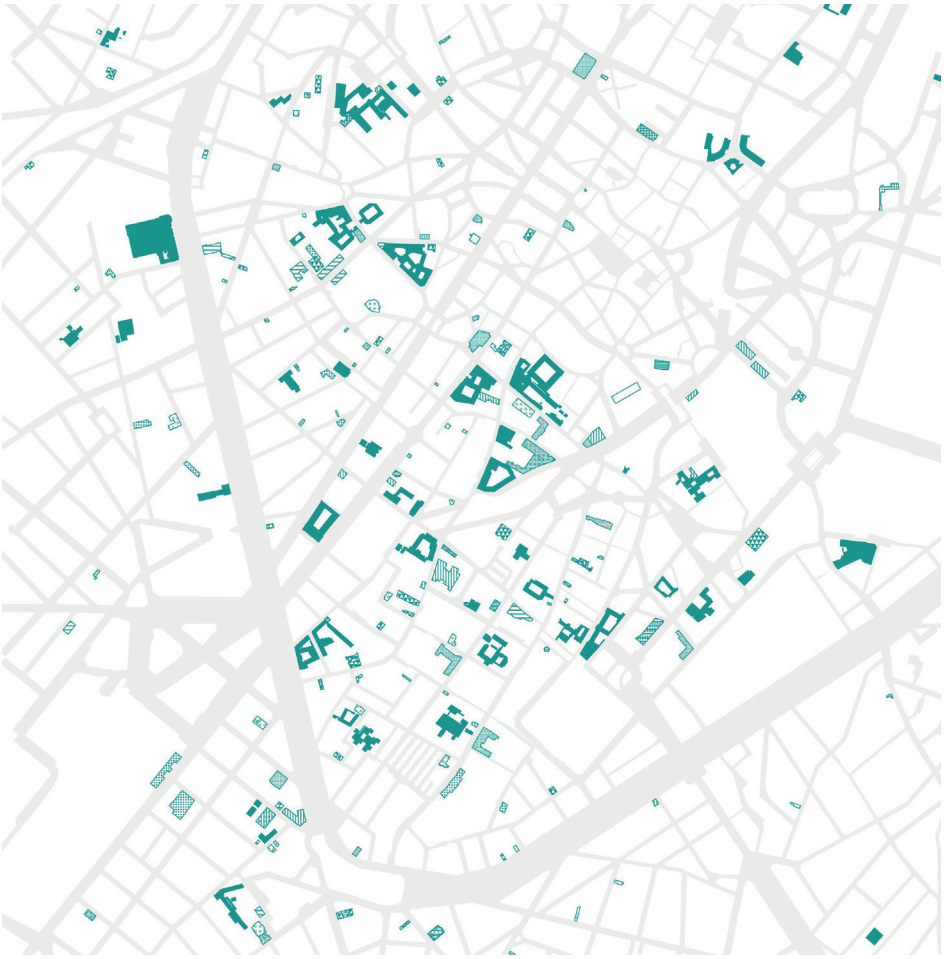



SEX



Carte des établissements d'enseignement et de proximité

Kaart met scholen en nabijheidsdiensten



Écoles — Scholen

Service d'accompagnement pour jeunes / Accompagnement scolaire / garderie extrascolaire / Association de jeunesse / Accompagnement scolaire et socio-culturel — Begeleidingsdienst voor jongeren / Schoolondersteuning / Naschoolse opvang / Jongerenorganisatie / School- en sociaal-culturele ondersteuning

Accompagnement socio-culturel — Sociaal-culturele ondersteuning

Bibliothèque / Centres scolaires / Centre de documentation — Bibliotheek / Onderwijscentra / Documentatiecentrum

Crèche — Creche / Kinderdagverblijf

Maison de culture / Maison de quartier — Cultuur / Buurthuis

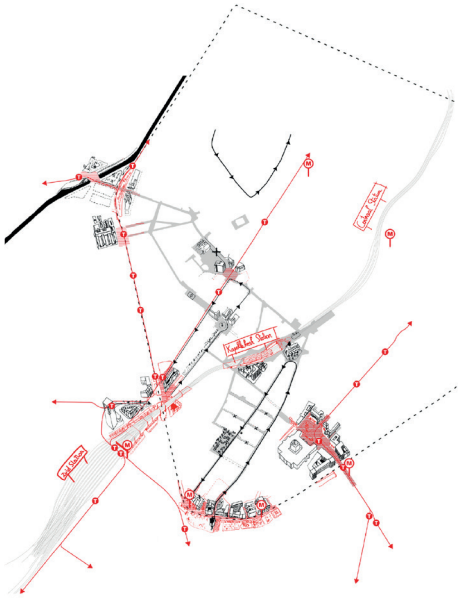
Maison de Repos ou Maison de Repos et de Soins / Habitations pour séniors / Association ou Aide pour séniors — Rust- of Verpleeghuis / Seniorenhuisvesting / Organisatie of hulpdienst voor senioren

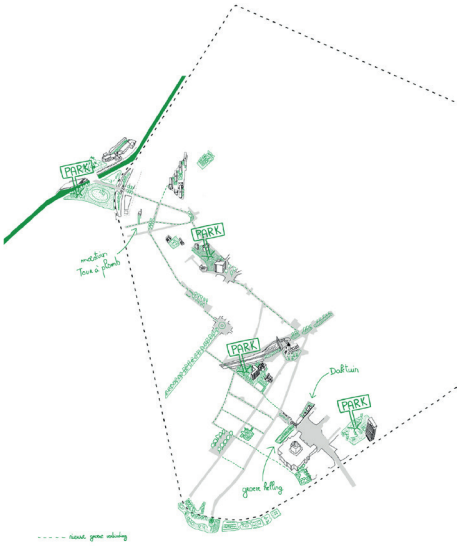
Accompagnement personnes handicapées et /ou malades — Begeleiding van personen met een handicap en / of zieken

Dispensaire / Accompagnement public général / Service juridique — Dagopvang / Begeleiding algemeen publiek / Juridische dienst

et travaux de recherche par le projet ont été initiés sur le Pentagone Sud. Les premières étapes furent les quatre workshops « shared mobility, shared spaces », organisés dans le cadre de l'exposition « You Are Here ! » de la Biennale internationale d'architecture de Rotterdam (IABR) à Bruxelles. Organisés par Architecture Workroom Brussels (AWB), le BSI-BCO, le Brusselse Raad voor het Leefmilieu (BRAL), Bye Bye Petite Ceinture (aujourd'hui Bienvenue sur la Petite Ceinture) et Brussels Academy, ces workshops ont réuni des représentants de la société civile, d'acteurs publics, de représentants des réseaux d'enseignement, d'académiques et de professionnels de l'urbanisme, etc. À travers une méthode de co-conception participative (voir Focus, p. 190), ils ont permis d'affiner la vision pour le Pentagone Sud et de faire émerger de nouveaux partenariats.

De eerste stappen bestonden uit de vier workshops "shared mobility, shared spaces", georganiseerd in het kader van de tentoonstelling "You Are Here !" van de Internationale Architecture Biennale van Rotterdam (IABR) in Brussel. Deze door Architectuur Workroom Brussels (AWB), het BSI-BCO, de Brusselse Raad voor het Leefmilieu (BRAL), Bye Bye Kleine Ring (tegenwoordig Welkom op de Kleine Ring) en Brussels Academy georganiseerde workshops brachten vertegenwoordigers bijeen van het maatschappelijk middenveld, publieke administraties, vertegenwoordigers van de onderwijsnetten, academici en stedenbouwkundigen, enz. Via een methode van participatief co-design (zie Focus, p. 190), hebben zij de visie voor de Zuidelijke Vijfhoek verfijnd en ontstonden er nieuwe samenwerkingsverbanden.







Éléments d'analyse du territoire
Pentagone Sud : maillage d'espaces publics accessibles, forte densité d'établissements scolaires, potentiel maillage d'espaces verts

Elementen in de analyse van het gebied van de Zuidelijke Vijfhoek : netwerk van toegankelijke publieke ruimtes, grote dichtheid van scholen, potentieel netwerk van groene ruimtes

La vision générale consiste à créer un réseau de proximité, d'écoles et d'organisations locales (p.e. maisons de quartier, maisons de jeunes, crèches…) qui se matérialiserait dans un premier temps autour d'un réseau d'espaces publics hospitaliers à la marche et au séjour des piétons.
Ce maillage serait renforcé par une forte connectivité en transport en commun et appuyé par le fait que la plupart des

De algemene visie bestaat erin een buurtnetwerk te creëren van scholen en lokale organisaties (bijv. buurthuizen, jeugdhuizen, crèches…) dat in eerste instantie gestalte moet krijgen binnen een netwerk van openbare ruimtes dat uitnodigend is voor voetgangers en wandelaars. Dit netwerk zou kracht bijgezet moeten worden door een sterke aansluiting op het openbaar vervoer gezien de meeste leerlingen die deze scholen bezoeken afkomstig zijn uit de buurt of grotendeels gebruikmaken van het openbaar vervoer (volgens de gegevens van de Wijkmonitoring en de Schoolvervoersplannen). Deze straatruimtes zouden op deze manier veilig en geruststellend worden en zouden schone lucht bieden aan voorbijgangers, want ontdaan van de dominantie van het gemotoriseerde verkeer dat sterk beslag legt op de openbare ruimte. Het zou eigenlijk om de ontwikkeling van schoolstraten gaan, door de straten in een netwerk te plaatsen en ze te verbinden met het openbaar vervoer. De schoolstraten zouden hierdoor doelmatiger en meer coherent worden en zouden het basisframe kunnen vormen van een duurzaam mobiliteitsplan.

In tweede instantie dienen deze ruimtes groener en waterdoorlatend gemaakt te worden en verbonden te worden met de bestaande groenvoorzieningen om, enerzijds, hitte-eilanden tegen te gaan en,

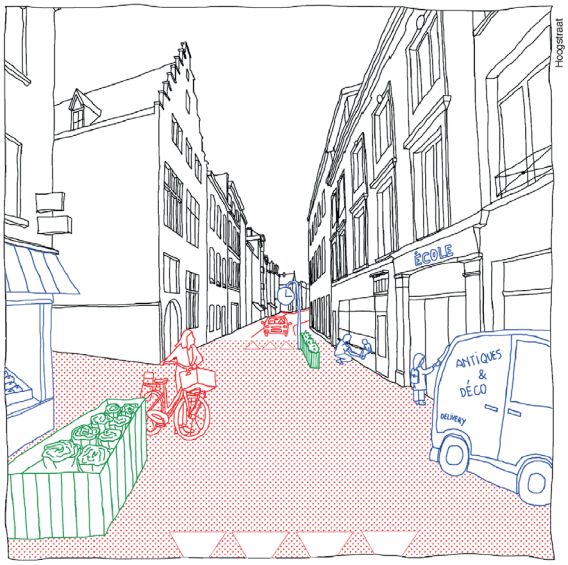


La vision proposée pour le Pentagone Sud à l'issue des 4 workshops « Shared mobility, shared spaces »

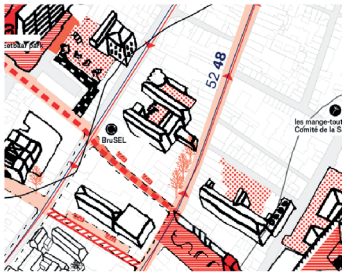
Visie voorgesteld voor de Zuidelijke Vijfhoek na afloop van de 4 workshops "Shared mobility, shared spaces"

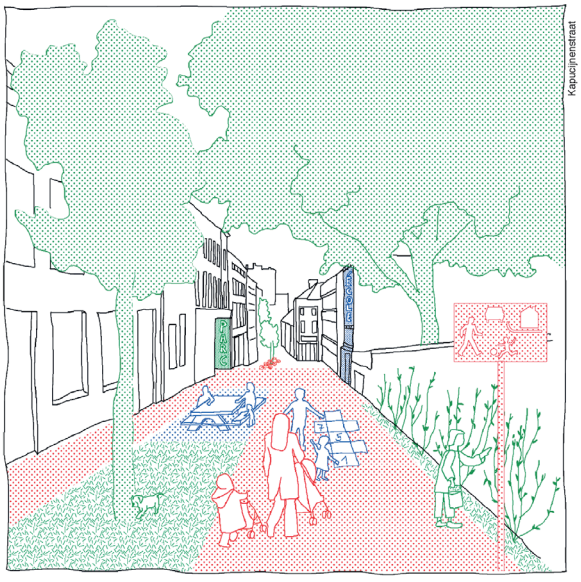
élèves qui fréquentent ces établissements viennent du quartier ou majoritairement en transport en commun (selon les données du Monitoring des quartiers et des Plans de déplacements scolaires). Ces espaces de rues seraient à la fois sécurisés, sécurisants et respirables, car débarrassés de la dominance du trafic motorisé et de sa prégnance dans l'espace public. Il s'agirait en quelque sorte de développer le concept de rues scolaires, en les mettant en réseau et en les liant aux transports en commun. Celles-ci gagneraient ainsi en efficacité et en cohérence et pourraient constituer l'armature de base d'un plan de mobilité durable.

Dans un deuxième temps, il s'agirait de verduriser et de perméabiliser ces espaces, et de les connecter aux espaces verts existants pour lutter contre les îlots de chaleur, d'une part, et pour répondre à anderzijds, te voldoen aan de beleidsdoelstelling van vergroening van dit gebied zoals voorzien in het GPDO. Meer dan een vergroening is het de bedoeling de scholen met elkaar te verbinden binnen een gemeenschappelijk, stadslandbouwprogramma in de openbare ruimte en binnen de scholen. De daken van de scholen, hun speelplaatsen, gevels, schuttingen en sommige openbare ruimtes zouden aldus niet alleen productieve, maar ook pedagogische ruimtes worden om duurzame en gezonde voeding te bevorderen. De scholen zouden op verschillende manieren bij dit project betrokken kunnen worden. De Academie voor Schone Kunsten zou bijvoorbeeld in samenwerking met de scholen deze productieplaatsen kunnen ontwerpen. Deze ontwerpen zouden vervolgens uitgevoerd kunnen worden door het Institut des Arts et Métiers

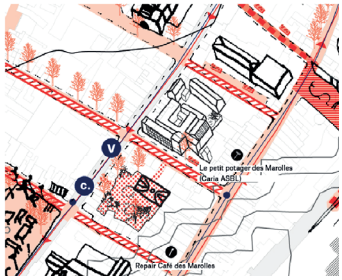










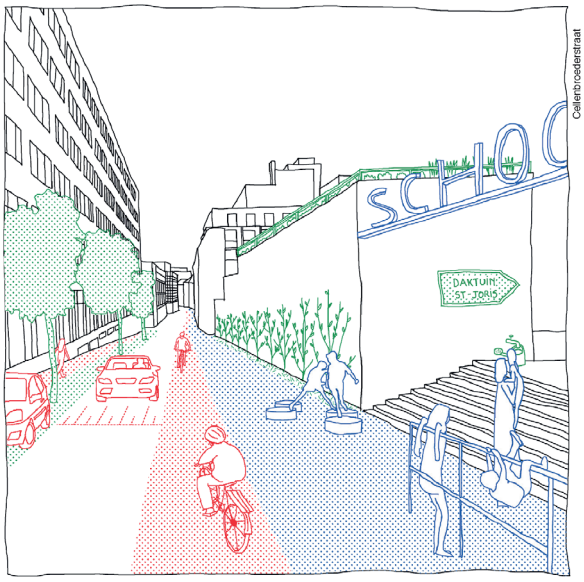


Propositions de projet sur quelques cas expérimentaux : rue Haute, rue des Capucines, rue Accolay et rue de la Senne

Projectvoorstellen voor enkele experimentele casestudy's : Hoogstraat, Kapucijnenstraat, Accolaystraat en Zennestraat.

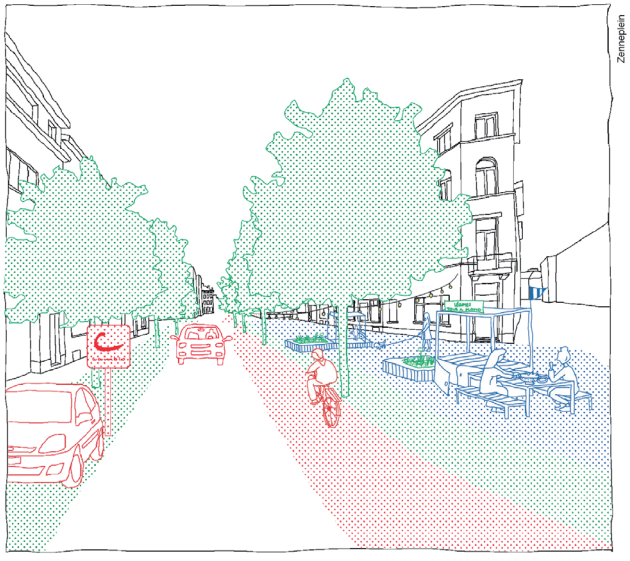
la priorité de verdissement de cet espace inscrite au PRDD, d'autre part. Plus qu'une simple verdurisation, il s'agirait de relier ces établissements par un programme commun d'agriculture urbaine déployé sur l'espace public et dans les espaces scolaires. Les toitures des écoles, leurs cours de récréation, leurs façades, leurs palissades et certains espaces publics deviendraient ainsi des espaces productifs dans une

en beheerd worden door de scholen. Bovendien zouden nog andere betrokkenen die ervaring hebben in stadslandbouw geïntegreerd kunnen worden in deze dynamiek. Het zou dan ook logisch zijn dat de as verlengd wordt naar de Slachthuizen van Anderlecht (dat bedoeld is om de "buik van Brussel" te worden) waar enkele stadslandbouwexperimenten floreren. Deze initiatieven kunnen immers

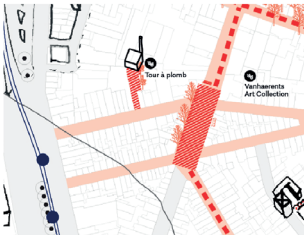








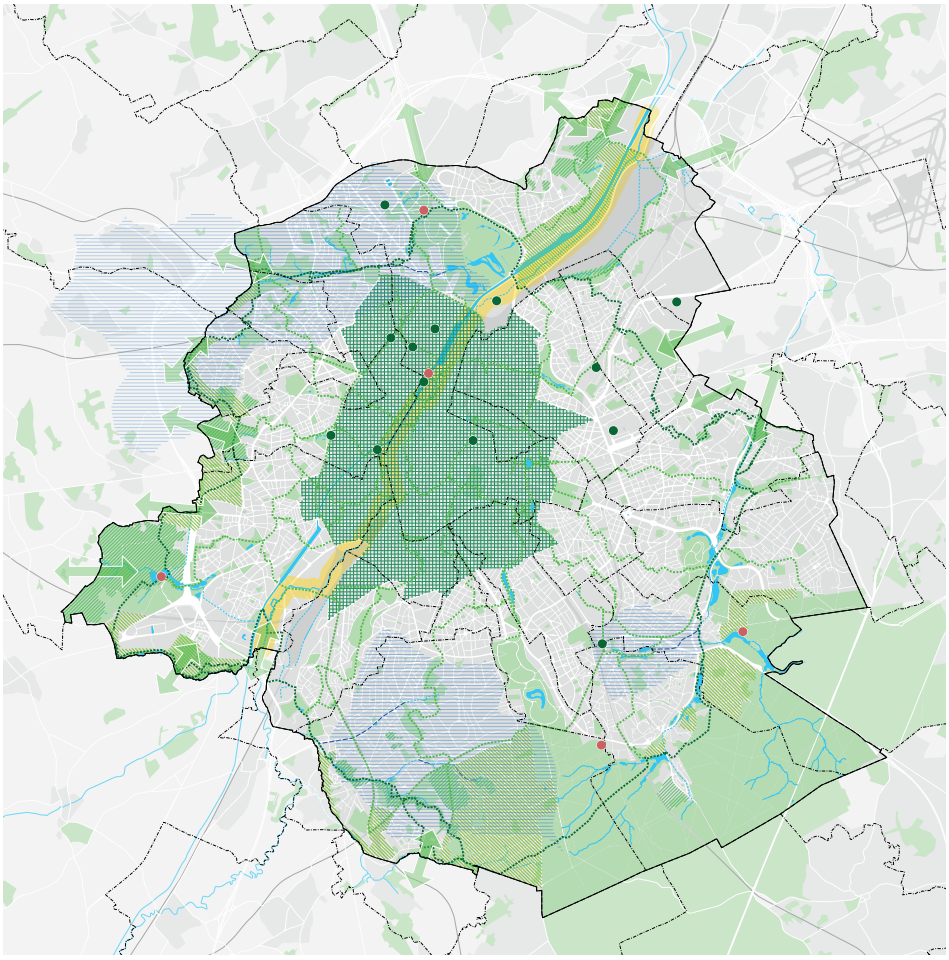




perspective pédagogique d'alimentation durable et de bonne alimentation. Le récit de mise en œuvre de ce projet pourrait impliquer ces établissements de différentes manières. Par exemple, l'Académie des Beaux-Arts pourrait, en partenariat avec les écoles intéressées, concevoir ces lieux de production. Ceux-ci pourraient ensuite être réalisés par l'Institut des Arts et Métiers et gérés par les écoles. De plus, d'autres acteurs ayant de l'expérience en

het project en het netwerk een bijkomende dynamiek bezorgen.

De integratie van deze dynamiek in de strategie GoodFood.brussels van Leefmilieu Brussel is eveneens een doelstelling van het project. GoodFood.brussels is een bewuste beleidsstrategie die voeding centraal wil stellen in de stedelijke dynamiek, door het vanuit zijn economische, sociale en milieukundige dimensies te benaderen.



Maillages vert et bleu du PRDD : le centre métropolitain est inscrit en zone prioritaire de verdoiement et le Pentagone Sud est traversé par une continuité verte

Groen en blauw netwerk van het GPDO : het metropolitane centrum wordt ingeschreven als prioritair te vergroenen zone en de Zuidelijke Vijfhoek wordt doorkruist door een groene verbinding

Zone prioritaire de verdoiement — Prioritaire zone voor begroening

Continuité verte — Groene verbinding

Zone de revalorisation et intégration urbaine de la Senne — Zone voor de herwaardering en de integratie van de Zenne in de stad

agriculture urbaine pourraient être intégrés à la dynamique. De ce fait, prolonger l'axe vers les Abattoirs d'Anderlecht (appelés à devenir le « ventre de Bruxelles ») et où fleurissent quelques expérimentations d'agriculture urbaine prendrait tout son sens, car ces initiatives peuvent venir renforcer le projet et dynamiser le réseau.

L'inscription de cette dynamique dans la stratégie GoodFood.brussels de Bruxelles Environnement est également une volonté du projet. Cette dernière est une politique publique volontariste qui vise à placer l'alimentation au cœur de la dynamique urbaine, en l'abordant dans toutes ses dimensions, économiques, sociales et environnementales.

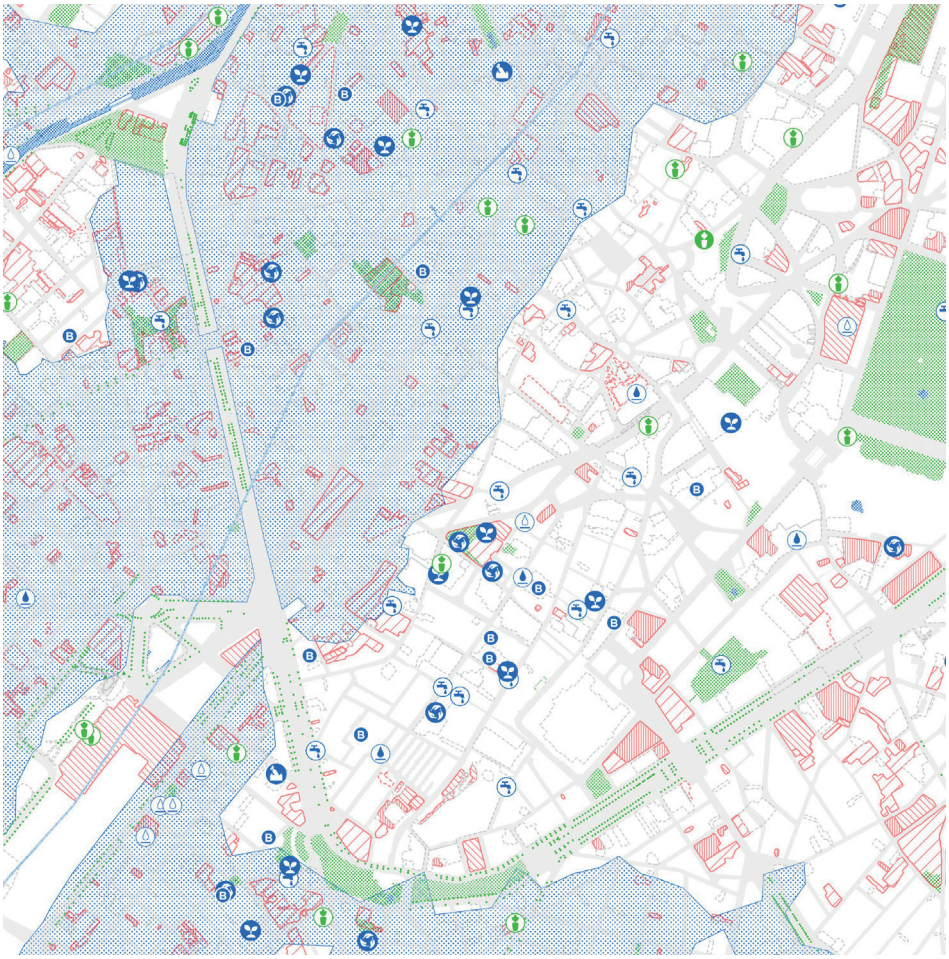
Enfin, l'idée de ce projet est également de réinventer le rapport entre l'école, l'espace public, les équipements urbains et la cohésion sociale dans la continui-

Het idee achter het project is ten slotte ook om de relatie tussen school, publieke ruimte, stedelijke faciliteiten en sociale cohesie opnieuw uit te vinden in lijn met reeds bestaande programma's zoals de "schoolcontracten" van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (zie Focus, p. 256) en de "Brede School"-projecten van de Vlaamse Gemeenschap. Het project beoogt ook het gebruik van de buitenspeelplaatsen van bepaalde scholen of van een deel van hun lokalen voor activiteiten die openstaan voor et publiek, evenals het delen van gereedschap en werktuigen.

Naar aanleiding van deze eerste stap heeft het BSI-BCO, in samenwerking met Atelier Groot Eiland, een financiering verkregen via de VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie, in het kader van de oproep "Thematische

Éléments recensés des réseaux vert et bleu présents dans le Pentagone Sud

Details van het groene en blauwe netwerk aanwezig in de Zuidelijke Vijfhoek



Structures vertes — Groenstructuren

Structures d'eau — Waterstructuren

Aléa ou risque d'inondation — Gebied met overstromingsgevaar

Parcelles non pollués (Cat. 1) — Niet verontreinigde percelen

Parcelles légèrement pollués sans risques (Cat.2) — Licht verontreinigde percelen zonder risico

Parcelles pollués sans risques (Cat. 3) — Verontreinigde percelen zonder risico

Parcelles pollués en cours d'étude / traitement (Cat. 4) — Verontreinigde percelen in onderzoek of behandeling

Parcelles éventuellement pollués (Cat. 0) — Mogelijk verontreinigde percelen

Eau potable publique — Publiek drinkwater

GoodFood (Commerces, restaurants, production, action collective — Handelszaken, restaurants, productie, collectieve actie)

Captage d'eau souterraine — Grondwater winningen

Potagers collectifs — Collectieve moestuinen

Compost

Groupe d'achat collectif — Groepsaankopen

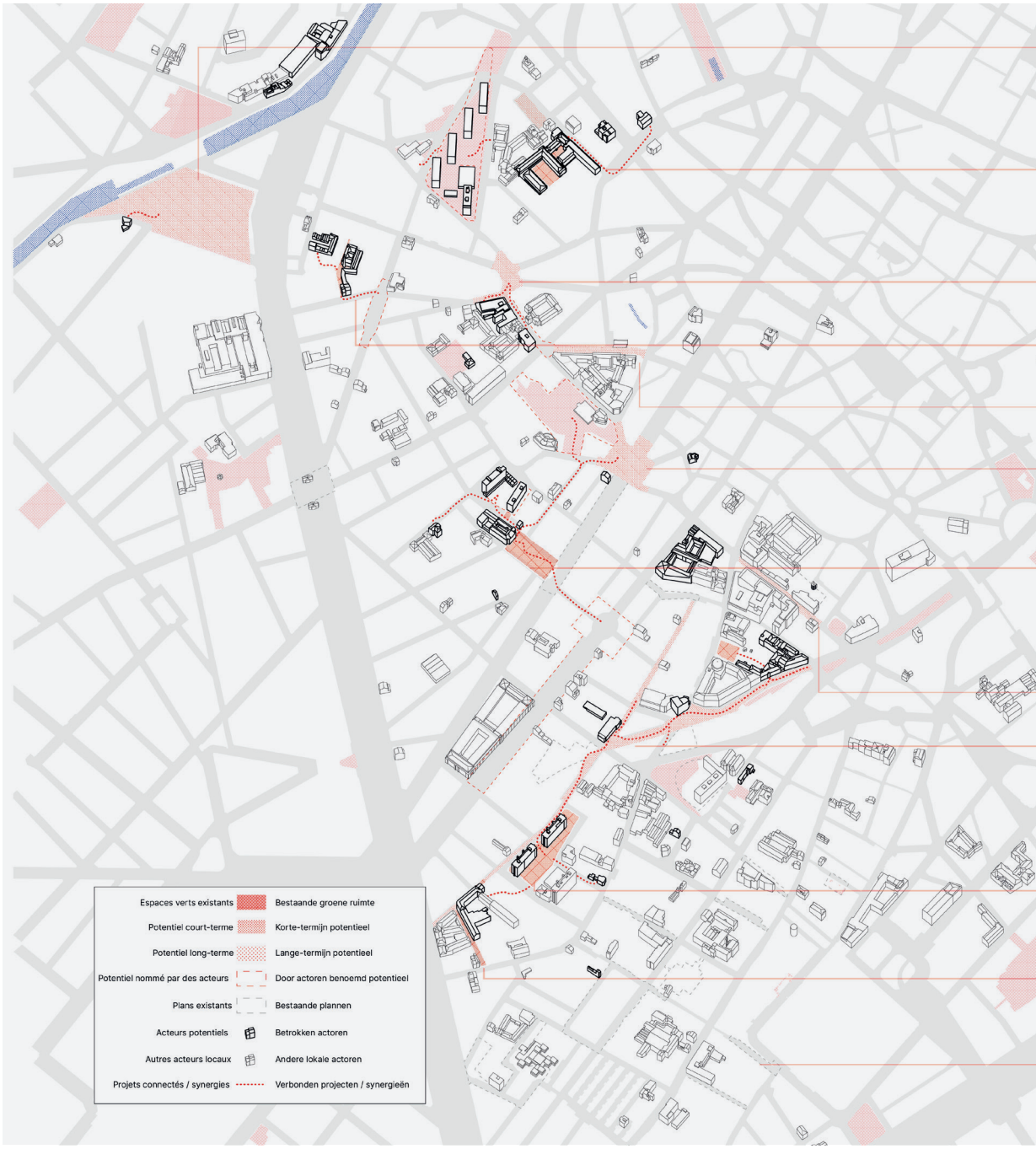
Réseau écoles Bubble — Bubble scholen

té de programmes déjà mis en œuvre tels que les « contrats-écoles » de la Région de Bruxelles-Capitale (voir Focus, p. 256) et les projets « Brede school » de la Communauté flamande. L'utilisation des cours de récréation intérieures de certaines écoles ou d'une partie de leurs locaux pour d'autres activités ouvertes au public, ainsi que la mutualisation des équipements font également partie du projet.

Suite à cette première étape, le BSI-BCO, en partenariat avec Atelier Groot Eiland, a obtenu, un financement via la VGC — Vlaamse Gemeenschapscommissie, dans le cadre de l'appel « Thematische Projectsubsidie » de la Région flamande. Le projet consiste à mettre en place un dispositif de production agricole dans et autour des écoles. Outre la production (limitée) de nourriture, ces potagers urbains ont pour but d'ani-

Projectsubsidie" van het Vlaams Gewest. Het project bestaat uit de ontwikkeling van een agrarische productie in en rond de scholen. Naast de (beperkte) productie van voedsel, hebben deze stadsmoestuinen enerzijds tot doel het wandelgedeelte van het netwerk te verlevendigen en, anderzijds, concreet te experimenteren met de inrichtingsmogelijkheden. Ze spelen ook een bemiddelende rol, omdat ze het mogelijk maken een gezamenlijk beheer overeen te komen van de betreffende ruimtes door de verschillende betrokkenen.

Naar aanleiding van dit eerste initiatief hebben AWB en BRAL zich aangesloten bij het team om het proces van participatief co-design kracht bij te zetten en het "Groen-Blauw wandelnetwerk" breder te ontwikkelen. Hoewel het proces op dit moment nog voortduurt, kunnen de volgende resultaten reeds vernoemd worden :


Espaces verts existants
Bestaande groene ruimte
Potentiel court-terme
Korte-termijn potentieel
Potentiel long-terme
Lange-termijn potentieel
Potentiel nommé par des acteurs
Door actoren benoemd potentieel
Plans existants
Bestaande plannen
Acteurs potentiels
Betrokken actoren
Autres acteurs locaux
Andere lokale actoren
Projets connectés / synergies
Verbonden projecten / synergieën

	Institutioneel	Lokale Actoren	Productief Groen
Ninoofsepoort	Bruxelles Environnement CRU Heyvaert - Poincaré PAD Porte de Ninove BKP Kanaalzone MIMA	La poudrière T.Hanquet, J. Vosters De Schutting Molenbeek Formation Lutte contre l'exclusion Sociale La Rue asbl, La Source-La rencontre Move - Maison de quartier Elmer West	Atelier Groot Eiland C. Blanco de Perez (M. Maraicher et composteur) M. Rghioui (Maitre Maraicher) BelMundo Molleke MicroFlavours
Dansaert & Graanmarkt	RITCS Erasmus Hogeschool La nuit blanche BKP Kanaalzone PAD Porte de Ninove	De Kleurdoos / Brede school Maria Bodschap De Markten Institut de Mot-Couvreur PCS Rempart des Moines De Broej, De Buiteling Formosa asbl, Entr'aide	H&R Rempart des Moines (compost collectif) C.Blanco de Perez (M. Maraicher et composteur) Les filles de Bruxelles
Bloemenhof	Erasmus Hogeschool La nuit blanche Lokale sociale huisvesting	Convivence PCS / H&R Rempart des Moines École des Six-Jetons D'Broej, De Buiteling	C.Blanco de Perez (M. Maraicher et composteur)
Hageltoren / Zennetraat	Hageltoren Acad. Royale des Beaux Arts Cabinet Instruction Publique	Convivence La poudrière	C. Blanco de Perez (M. Maraicher et composteur)
Rue des Riches-Claires	Project Schoolstraten Erasmus Hogeschool Acad. Royale des Beaux Arts	Instituut Anneessens Funck Athenée Léon Lepage Les Riches-Claires Théatre Abracadabus	
Fontainas	Project Schoolstraten Instr. publ.Ville de Bruxelles STIB / MIVB Cabinet Mobilité	Instituut Anneessens-Funck LD 3 Het Anker Athenée Léon Lepage Ass. sportive & educative Anneessens Maison de quartier Soignies SILOE Centre Comete	Jardin Casa Viva (Forum) N. Leloup (Maitre-Maraicher)
Annessens	Haute École Francisco Ferrer Instr. publ.Ville de Bruxelles Lokale sociale huisvesting STIB / MIVB IHECS	De Buurtwinkel Convivence De Lork Habitat & Rénovation Forum BRAVVO Buurthuis Zinnik Buurthuis Washuis	
Cellebroerstraat	Project Schoolstraten IHECS	Sint-Joris Basisschool De Lork Espace Magh	Stiltetuin L. Temmerman (Maitre Composteur)
Kapellekerk & Ursulinenstraat	Wijkcontract Jonction Cabinet Sport et Climat Cabinet Mobilité Project Schoolstraten Cabinet Espaces ouverts Les Brigittines Acad. Royale des Beaux-Arts	Sint-Jan Berchmanscollege Habitat & Rénovation CPAS Bruxelles - Aux Ursulines CPAS Bruxelles - Antenne Action Jeunesse Les Ateliers Populaires / PCS Minimes Le 8eme jour Institut Charles Gheude Bruxelles Laique, Interpole le chant des rues Centre Bruxellois d'Action Interculturelle	Jardin Acarova L. Temmerman (Maitre Composteur) Elia Empereur (GoodFood)
Sportveld Wasserijstraat	Lokale sociale huisvesting Archives Ville de Bruxelles Théatre Les Tanneurs	Zaveldal / Brede school Nieuwland Habitat & Renovation Querelle PCS Querelle Pierre d'Angle Buurthuis Krakeel	Marché Bio Les Tanneurs
Nieuwland / Lenglentierstraat	Project Schoolstraten Cabinet Mobilité	Zaveldal/Brede school Nieuwland Buurthuis Krakeel École Magellan Habitat et Rénovation Institut Dominique Pire	Marché Bio Les Tanneurs A. Desaegher (Maitre Maraicher) UrbiLeaf Entre Nous
Ruelles Marolles	Wijkcontracten Marollen Cabinet Urbanisme Centre Culturel Breughel	La Marolle Vrienden van het Huizeke Reseau des Diabetes	Marché Bio Les Tanneurs Bewonerscompost Rue des Capucines J. Vanden Elshout (Maitre Maraicher)

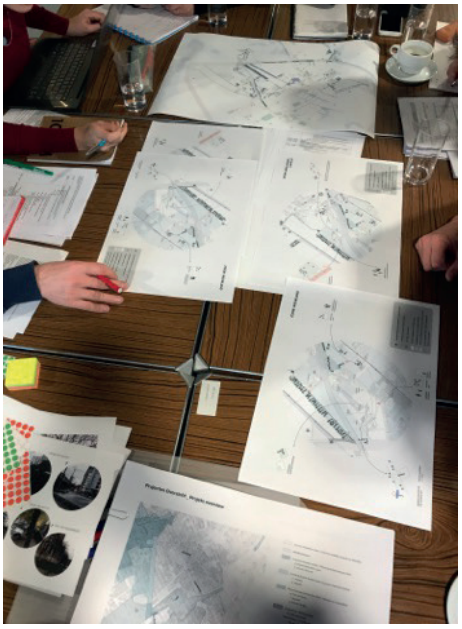
Carte détaillée des acteurs autour des zones d'intervention identifiées

Gedetailleerde kaart van de actoren rond de gekozen interventiezones







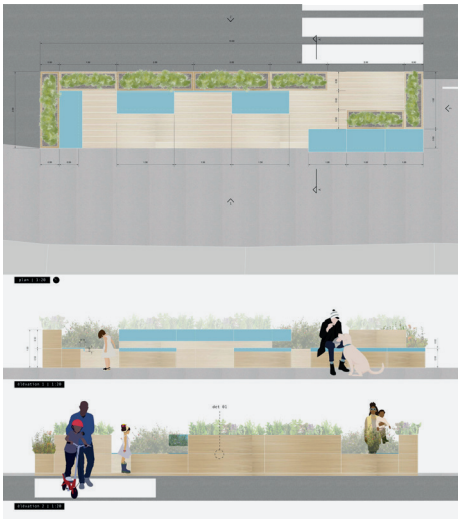


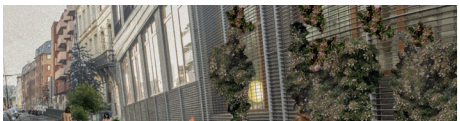
Premier workshop du projet de réseaux vert et bleu pour le Pentagone Sud

Eerste workshop van het project voor groene en blauwe netwerken voor de Zuidelijke Vijfhoek

Projets de mobilier temporaire avec vert productif, réalisés par les étudiants en design mobilier de ArBA EsA, sous l'encadrement de Abdo Khouri (2019). De haut en bas et de gauche à droite : Marina Amaral, Caroline Cotin, Noé Stefano, Louise Slouratko.

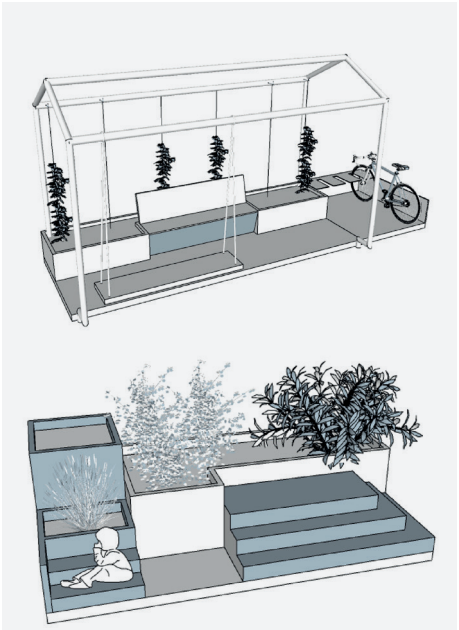
Projectenrond tijdelijk meubilair met productief groen, uitgevoerd door studenten meubelontwerp van ArBA EsA, onder toezicht van Abdo Khouri (2019). Van hoog naar laag en van links naar rechts : Marina Amaral, Caroline Cotin, Noé Stefano, Louise Slouratko.













mer le réseau marchable, d'une part, et d'expérimenter concrètement les possibilités d'aménagement, d'autre part. Ils ont également un rôle d'objet transactionnel permettant la définition des modalités de co-gestion des espaces en question par les différents acteurs en présence.

Suite à cette première initiative, AWB et le BRAL ont rejoint l'équipe pour renforcer le processus de co-conception participative et développer plus largement le dénommé « réseau vert et bleu de la promenade Sud ». Quoiqu'encore en cours à l'heure d'écrire ces lignes, les premiers résultats de ce processus sont :

— l'inventaire des éléments du réseau vert et bleu déjà existant : potagers urbains, composts, fontaines, réseau hydrographique, zones inondables, etc. ;
— l'inventaire pour les zones considérées comme prioritaires à l'issue des premiers workshops et des séances de travail entre les partenaires ;
— l'interview de certains acteurs clés et habitants des quartiers concernés ;
— la réalisation d'un premier workshop sur Fontainas et le quartier autour de la rue Terre-Neuve (future rue scolaire).

Parallèlement à cela, une équipe d'étudiants en design urbain de l'Académie des Beaux-Arts de Bruxelles a travaillé, sous l'encadrement de Abdo Khouri, sur des dispositifs d'agriculture urbaine autour des sites identifiés. L'objectif de ce travail n'est pas de produire des objets clé en main, mais d'alimenter les imaginaires et les workshops, pour ensuite les adapter en fonction du processus de co-design.

Quels enseignements ?

Sur le plan de la co-conception, l'ouverture du processus de projet à des non-professionnels de l'aménagement (voir Focus, p. 238) crée des opportunités pour partager un savoir collectif, impliquer un large éventail d'acteurs et récolter de nombreux supports pour la réalisation de tests d'aménagement, voire de l'ensemble du projet urbain. Cela permet de mieux répondre aux besoins, d'accroître le soutien des différents intervenants et de préparer la gestion collective des aménagements. Néanmoins, dans un contexte où la planification publique transversale n'est pas une

— inventaris van de elementen van het reeds bestaande Groen-Blauw wandelnetwerk : stadsmoestuinen, compost, fonteinen, hydrografisch netwerk, overstromingszones, enz ;
— gedetailleerde inventaris van de in te schakelen betrokkenen voor de betreffende zones die als prioritair beschouwd worden na afloop van de eerste workshops en de werksessies tussen de partners ;
— interview van bepaalde betrokkenen en de inwoners van de betreffende wijken ;
— uitvoering van een eerste workshop over Fontainas en de wijk rond de Nieuwlandstraat (toekomstige schoolstraat).

Tegelijkertijd heeft een team studenten in stedelijk design van de Academie der Schone Kunsten van Brussel onder leiding van Abdo Khouri gewerkt aan verschillende stadslandbouwinstallaties rond de gekozen sites. Dit werk heeft niet tot doel kant-en-klare oplossingen te leveren, maar de verbeelding en de workshops te stimuleren, om deze vervolgens aan te passen naargelang de resultaten van het co-design.

Wat leren we hieruit ?

Wat betreft het co-design biedt de opening van het projectproces naar non-professionals op het gebied van stadsplanning (zie Focus, p. 238) kansen om collectieve kennis te delen, een breder aantal betrokkenen te integreren en talrijke faciliteiten te verzamelen voor de uitvoering van pilootprojecten of zelfs het gehele stadsproject. Hierdoor kunnen noden beter beantwoord worden, het draagvlak onder de verschillende betrokkenen verhoogd worden en het collectieve beheer van de installaties voorbereid worden. In een context waarin transversale openbare stedenbouw niet voor de hand ligt en waarin uitbesteding van het beheer van sommige inrichtingen aan plaatselijke betrokkenen geen norm is, blijft de aanwezigheid van deskundigen desalniettemin noodzakelijk om de kennis, de mensen en de middelen op elkaar af te stemmen.

Wat betreft het medebeheer kan door de scholen en bewoners in het onderhoud van de groenvoorzieningen te

évidence et où la délégation de la gestion de certains aménagements aux acteurs locaux n'est pas la norme, la présence d'experts reste nécessaire pour mettre en lien les connaissances, les personnes et les moyens.

Sur le plan de la co-gestion, l'implication des écoles et habitants dans l'entretien des espaces végétalisés permet d'envisager la plantation d'une variété d'espèces (productives ou non) plus large que ce que les services communaux sont habitués à planter et entretenir. Cependant, définir les modalités de cette co-gestion n'est pas chose aisée. Dans cette Zone de revitalisation urbaine, il existe de nombreux acteurs et compétences qui se superposent avec leurs propres programmes et instruments de planification. Le projet financé par la VGC en est un exemple typique, car cette dernière ne dispose pas des compétences pour agir sur l'espace public alors que le financement du projet et ses orientations nécessitent une ouverture sur le quartier. Dès lors, une des difficultés du projet est d'articuler ces différents acteurs, instruments et financements, et de les rassembler autour d'une vision commune.

Toutefois, plusieurs programmes existants permettent d'initier et expérimenter cette articulation complexe. Il s'agit notamment :

— des contrats-écoles, qui permettent l'investissement dans les infrastructures scolaires et leur environnement direct, en s'ouvrant sur le quartier (voir le Focus du Service-école de perspective.brussels, p. 256) ;
— des « Brede School », qui permettent l'ouverture des écoles sur le quartier par la construction d'une communauté ;
— des contrats de quartier, qui sont ces opérations de revitalisation urbaine avec une forte participation citoyenne ;
— des rues Scolaires, qui permettent le réaménagement apaisé de rues et d'espaces publics se situant à proximité directe d'établissements scolaires.

Dès lors, à ce stade du travail, toujours en cours, de nombreuses questions restent posées :

— Comment articuler ces différents programmes entre eux ?
— Comment les articuler aux processus bottom-up de co-conception ?

betrekken de aanplanting beoogd worden van een bredere variatie aan (al dan niet productieve) gewassen dan wat de gemeentediensten gebruikelijk planten en onderhouden. Het is echter niet eenvoudig om de modaliteiten van dit gezamenlijke beheer te bepalen. In deze Zone voor Stedelijke Herwaardering bestaan talrijke betrokkenen en bevoegdheden waarvan de programma's en planologische instrumenten overlappen. Het door de VGC gefinancierde project is daar een typisch voorbeeld van, want de VGC beschikt niet over de bevoegdheden om zich bezig te houden met de openbare ruimte, terwijl de financiering van het project en de oriëntatie daarvan een opening naar de wijk vereisen. Een van de moeilijkheden van het project is dan ook om deze verschillende betrokkenen, instrumenten en financiering op elkaar af te stemmen en samen te brengen rond een gemeenschappelijke visie.

Deze complexe afstemmingsoefening kan echter aangevangen en uitgeprobeerd worden door middel van meerdere bestaande programma's. Dit zijn in het bijzonder :

— de schoolcontracten, die het mogelijk maken te investeren in de infrastructuren van de scholen en hun directe omgeving, door zich te openen naar de wijk (zie Focus van de Dienst Scholen van perspective.brussels, p. 256) ;
— de "Brede School", die de opening van de scholen naar de wijk mogelijk maken door gemeenschapsvorming ;
— de wijkcontracten, die aan de basis liggen van stedelijke herwaarderingsingrepen met een sterke deelname van de burgers ;
— de schoolstraten, die een verkeersluwe herinrichting van de straten en openbare ruimtes mogelijk maken in de onmiddellijke omgeving van de scholen.

In dit stadium van het nog in uitvoering zijnde werk blijven talrijke vragen nog onbeantwoord :

— Hoe kunnen deze verschillende programma's op elkaar afgestemd worden ?
— Hoe kunnen ze afgestemd worden op de bottom-up co-designprocessen ?
— In welke mate kan de bemiddelende positie van een universitair platform een vernieuwende inrichting van het grondgebied, gebaseerd op wetenschappelijke inzichten, ondersteunen ?

— Dans quelle mesure la position médiatrice d'une plateforme universitaire peut-elle soutenir un aménagement du territoire qui soit innovant et dont l'élaboration est fondée sur des données probantes ?
— Dans quelle mesure les résultats de la recherche par le projet et de co-conception peuvent-ils devenir des « outils conviviaux » favorisant les partenariats et l'intelligence collective ?
— Enfin, comment ces expériences de co-conception, co-production et co-gestion du projet urbain peuvent-elles se traduire formellement dans de nouveaux outils de gouvernance ?

Remerciements : nous tenons ici à remercier particulièrement Fabio Vanin et Ana Daniela Dresler pour leur coordination du projet vert et bleu pour le BSI-BCO et pour leur production cartographique, Clara Lozano Lopez pour son travail d'inventaire des acteurs, des établissements et initiatives locales lors de son stage au BSI-BCO, ainsi que les étudiants du master en urbanisme et aménagement du territoire de l'UCLouvain pour leurs précieuses contributions au projet lors de différents travaux (en 2016 et 2018).

— In welke mate kunnen de resultaten van ontwerpend onderzoek en co-design "gebruikersvriendelijke instrumenten" worden die samenwerking en collectieve intelligentieprocessen bevorderen ?
— Ten slotte, hoe kunnen deze ervaringen in co-design, co-productie en medebeheer van het stadsproject formeel vertaald worden naar nieuwe governance-instrumenten ?

Dankbetuiging : hierbij spreken wij graag onze dank uit aan Fabio Vanin en Ana Daniela Dresler voor hun coördinatie van het Groen-Blauw project voor het BSI-BCO en voor hun cartografische productie, Clara Lozano Lopez voor haar inventarisatie van de betrokken actoren, instellingen en lokale initiatieven tijdens haar stage bij het BSI-BCO, evenals de Masterstudenten in stedenbouw en ruimtelijke ordening van de UCLouvain voor hun kostbare bijdrage aan het project tijdens de verschillende werkzaamheden (in 2016 en 2018).

Appel à la co-conception pour un avenir urbain meilleur — Expériences et leçons tirées du projet Pentagone Sud

Pleidooi voor co-design voor een betere stadsontwikkeling — Ervaringen en lessen uit het lopende project Zuidelijke Vijfhoek

Tim Cassiers (BRAL), Heleen Verheyden (AWB) et | en Roeland Dudal (AWB)

La co-conception a le vent en poupe. Tout le monde semble de plus en plus convaincu que le développement doit être réalisé avec tous les acteurs concernés : autorités, citoyens, experts, chercheurs et concepteurs. La mise en commun des connaissances des citoyens et de l'expertise professionnelle permet de mieux comprendre des questions socio-spatiales complexes et, ainsi, de parvenir à des solutions plus soutenues pour un lieu particulier.

On ne sait toutefois pas encore très bien comment mettre en place au mieux un tel processus. On oublie souvent que la co-conception fait partie d'un renouvellement démocratique fondamental qui concerne non seulement la conception,

Co-design is "hot". Iedereen lijkt er meer en meer van overtuigd dat stadsontwikkeling best gebeurt samen met alle betrokken stakeholders : overheden, burgers, experts, onderzoekers en ontwerpers. Het samenbrengen van burgerkennis en professionele expertise biedt kansen om complexe sociaal-ruimtelijke vraagstukken beter te begrijpen en zo te komen tot meer gedragen oplossingen voor een bepaalde plek.

Het blijft echter zoeken naar de manier waarop zo'n proces best wordt opgezet. Vaak wordt vergeten dat co-design deel uitmaakt van een fundamentele democratische vernieuwing die niet alleen het ontwerp, maar ook de manier van besluitvormen betreft. In deze bijdrage pleiten



Workshop Pentagone Sud

Workshop Zuidelijke Vijfhoek

mais aussi le processus décisionnel. Dans cette contribution, le mouvement urbain BRAL et le groupe de réflexion Architecture Workroom Brussels plaident en faveur de la co-conception dans une perspective d'avenir.

De la participation à la co-conception

Lors de la conception d'une ville, de l'esquisse initiale au plan final, le point de vue des citoyens sur leur ville, leur quartier et leur cadre de vie est de plus en plus important. L'expérience montre que l'apport des connaissances des citoyens permet de créer un espace public qui répond davantage aux souhaits de ses utilisateurs. Cela permet de traduire des idées abstraites et de les confronter à la vie quotidienne. En sociologie, on parle aussi de « connaissance tacite » ou de « connaissance cachée » (Polanyi, 1966). Il s'agit de la connaissance qui est en chacun de nous, mais qui est difficile à transmettre, comme apprendre à rouler à vélo. Tout le monde connaît son environnement grâce aux interactions quotidiennes avec les individus et les choses. Les sociologues parlent de pratiques culturelles, sociales et militantes.

Dans les processus participatifs, les aménageurs du territoire, les urbanistes, les concepteurs et les décideurs politiques aiment faire appel à ces connaissances. La parole est ensuite donnée à des experts ou à des citoyens afin qu'ils nourrissent le débat avec leurs expériences de vie et leurs connaissances sur l'environnement. Prenons l'exemple des élèves qui mangent dehors sur le temps de midi, et qui ont un

stadsbeweging BRAL en de denk-en-doe tank Architecture Workroom Brussels voor co-design met het oog op de toekomst.

Van participatie naar co-design

Bij het ontwerpen van een stad, van eerste schets tot bouwtekening, wint het gebruikersperspectief van burgers op hun stad, wijk en leefomgeving aan belang. De ervaring leert dat het inbrengen van burgerkennis meer kansen biedt voor een publieke ruimte die aansluit bij de wensen van haar gebruikers. Het helpt om abstracte ideeën te vertalen naar en te toetsen aan het leven van alledag. In de sociologie wordt dit ook wel "tacit knowlegde' of verborgen kennis genoemd (Polanyi, 1966). Het gaat over de kennis die in éénieder van ons zit, maar moeilijk overdraagbaar is, zoals bijvoorbeeld hoe je moet fietsen. Ieder kent zijn of haar omgeving door de dagelijkse omgang met mensen en dingen. Sociologen spreken in dit geval over culturele, sociale en militante praktijken.

In participatieprocessen doen ruimtelijke planners, stedenbouwkundigen, ontwerpers en beleidsmakers graag beroep op deze kennis. Ervaringsdeskundigen of burgers krijgen dan het woord om hun levenservaringen en kennis over de omgeving in het debat te brengen. Zo zijn er bijvoorbeeld de leerlingen van een school die 's middags buiten eten en daar hun favoriete plekken voor hebben. Door hen te betrekken kan je die plekken een plaats geven in het ontwerp.

Vaak blijft de inbreng van deze kennis in zulke participatieprocessen echter beperkt tot input voorafgaand aan, of

endroit favori pour cela. En les impliquant, vous pouvez prendre en compte ces espaces dans la conception de la ville.

Néanmoins, l'apport de ces connaissances dans ces processus participatifs se limite souvent à une contribution avant ou après la conception. Au mieux, diverses suggestions et questions utiles sur le pourquoi, le comment et le quoi émergent, ce qui apporte une connaissance locale du terrain très précieuse qui permet de confronter les propositions à la réalité. Mais ce qu'il advient ensuite de cette contribution dépend généralement de la bonne volonté du promoteur qui organise le dialogue. Les « connaissances tacites » sont alors souvent traduites en formats analytiques et techniques par les experts, dans une perspective détachée. Cette approche peut donner lieu à de beaux projets, mais elle est préjudiciable au soutien de la population locale. En effet, une partie des acteurs concernés « s'éloignent » de la conception à ce moment-là. Ils ne se sentent plus impliqués, ils oublient de quoi il s'agissait. Le processus recommence alors quasiment à zéro : les premières parties prenantes doivent être réintégrées parce qu'elles ne se reconnaissent plus dans le projet et les nouvelles parties prenantes sont frustrées par l'étroite marge de changement. Cela entraîne une perte de temps pour toutes les personnes concernées, mais aussi une perte de ressources et de dynamique. Pour reprendre notre exemple, les élèves qui ont donné leur input sur leurs endroits favoris pour manger sont maintenant en pleine période d'examens et se concentrent sur leur avenir après l'école. Les nouveaux élèves ont quant à eux entre-temps acquis des habitudes différentes.

Pour éviter cela, nous préconisons que toutes les parties prenantes restent impliquées pendant la phase de conception grâce à un processus de co-conception. De cette façon, la conception ne pourra que s'améliorer. Les élèves participent à l'esquisse, comprennent que leur endroit préféré au soleil est aussi un endroit favorable pour la végétation, et trouvent un autre espace qui pourrait répondre à plus de besoins à l'avenir.

La création et la gestion de la ville requièrent une multitude et une diversité

volgend op het eerste ontwerp. In het beste geval komen er dan allerlei nuttige suggesties en vragen naar boven over het waarom, hoe en wat, en brengt dit zeer waardevolle lokale terreinkennis aan, die de voorstellen aftoetst aan de realiteit. Maar wat er vervolgens met die input gebeurt, hangt meestal af van de goodwill van de initiatiefnemer die de dialoog organiseert. De tacit knowledge wordt dan vaak vanuit een afstandelijke blik, door de experten hertaald naar analytische en technische formats. Dat kan mooie plannen opleveren, maar is nefast voor het draagvlak. Op dat moment "vervreemdt" immers een deel van de stakeholders van het ontwerp. Ze voelen zich niet meer betrokken, vergeten waar het over ging. Zo begint het proces bijna opnieuw van voor af aan : de vroegst betrokken stakeholders moeten opnieuw worden meegenomen omdat ze zich niet meer herkennen in het ontwerp. Nieuwe betrokkenen zijn dan weer gefrustreerd over de kleine marges voor verandering. Dat leidt tot tijdverlies voor alle betrokkenen, maar evengoed tot een verlies van middelen, en van momentum. De leerlingen die zich bijvoorbeeld uitspraken over hun favoriete hangplekken zijn ondertussen volop bezig met hun eindexamens, en focussen nu op hun toekomst na de school. Nieuwe leerlingen hebben zich ondertussen andere gewoonten aangekweekt.

Om dat te vermijden, pleiten we ervoor dat alle stakeholders via een co-designproces ook tijdens de ontwerpfase betrokken blijven. Zo wordt het ontwerp alleen maar beter. De leerlingen tekenen mee, begrijpen dat hun plekje in de zon ook de plaats is voor noodzakelijke beplanting en vinden een andere plek die misschien aan meer en ook toekomstige noden beantwoordt.

De stad maken en in goede banen leiden vraagt een veelheid en diversiteit aan kennis. Burgers, middenveldorganisaties, vrijwilligersgroepen, experten en overheden staan samen rond de tekentafel. Ieder draagt bij vanuit z'n eigen kennis, in een proces van wederzijds leren. De tacit knowledge interageert met de kennis van experten en voeden elkaar aan de ontwerptafel. Dat garandeert dat het ontwerp zich meer wortelt in de buurt en in het dagelijkse leven.

de connaissances. Les citoyens, les organisations de la société civile, les groupes de bénévoles, les experts et les autorités se rassemblent autour de la planche à dessin. Chacun contribue à la conception sur la base de ses propres connaissances, dans un processus d'apprentissage mutuel. La « connaissance tacite » interagit avec la connaissance des experts et ces connaissances se nourrissent mutuellement autour de la planche à dessin. Ainsi, la conception se fonde davantage sur le quartier et la vie quotidienne.

Co-conception d'un projet urbain

Réunir les connaissances des experts et des citoyens n'est toutefois pas suffisant. Il faut aussi que la co-conception s'inscrive dans un projet politique de transition sociale. Le projet remet en question la norme et s'appuie sur nos rêves et notre imagination à propos de la façon dont nous pourrions vivre, travailler, nous déplacer, profiter, etc. Pour cela, il faut qu'il devienne un véritable projet urbain. La ville fait en effet face à de nombreux défis. Et ces défis sont interconnectés. Dès lors, les solutions touchent tous les domaines de la vie. Les habitants et les associations de quartier le savent, grâce à leurs pratiques et leurs expériences. Ils ont constaté par exemple que, pour créer de nouveaux espaces verts, il fallait soustraire de l'espace à d'autres fonctions. Ils sont témoins de cette cohérence au quotidien bien plus que les services municipaux cloisonnés, les experts en urbanisme ou les représentants politiques compétents. Il est donc nécessaire de concevoir ce projet comme un projet urbain intégré, autour des différentes compétences et domaines politiques. Ainsi, les vastes connaissances du terrain des citoyens sont réellement prises en compte. Nous soutenons que cette approche conduit à une conception plus cohérente, éloignée des expédients techniques qui sont souvent spécifiques à un seul domaine. C'est justement parce que le projet urbain introduit plusieurs domaines en même temps dans le débat qu'il y a place pour l'imagination et les rêves de changement réel. À partir de ce

Co-design van een stadsproject

Het samenbrengen van expertenkennis en burgerkennis is echter niet voldoende. Het is noodzakelijk dat co-design zich ook inschrijft in een politiek project van maatschappelijke transitie. Tijdens het ontwerpen stelt het de norm in vraag en bouwt het op nieuwe dromen en verbeelding over hoe we zouden kunnen leven, werken, ons verplaatsen, genieten... Dat vereist dat het project een echt stadsproject wordt. In de stad komen immers vele uitdagingen samen. Ze zijn ook onderling verbonden, waardoor de oplossingen raken aan alle domeinen van het leven. Buurtbewoners en -verenigingen weten dat vanuit hun praktijken en ervaringen. Ze zien dat je voor nieuwe groenaanplantingen ruimte moet wegnemen van andere functies. Veel meer dan de verkokerde stadsdiensten, de vak-experten of de bevoegde politici, ervaren zij die samenhang in het leven van alledag. Daarom is het nodig dit te ontwerpen als een geïntegreerd stadsproject, over de verschillende bevoegdheden en beleidsdomeinen heen. Zo neem je de brede terreinkennis van de burgers serieus. Wij betogen dat dit leidt tot een meer coherent ontwerp, weg van technische lapmiddelen die vaak eigen zijn aan één domein. Net omdat het stadsproject meer domeinen tegelijk in het debat brengt, ontstaat er ruimte voor verbeelding en dromen over echte verandering. Op dat moment zet je de bedreigingen in een ander daglicht en bekijk je de ingrepen als gekoppelde kansen. Meer groen wordt zo een kans om het levenskader te verbeteren en een mobiliteitsomslag te maken naar meer zachte modi. Meer nog dan de overheid, zijn burgers bewakers van gekoppelde kansen. Vanuit hun ervaringen en praktijken zien zij beter hoe bepaalde ingrepen zullen beleefd worden, en waar er kansen ontstaan om via één interventie een heel potentieel bloot te leggen. Een voorwaarde is wel dat het debat in alle openheid gevoerd wordt, zonder te "recupereren" of tegenstemmen uit te sluiten. Net door vanuit verschillende invalshoeken het gesprek aan te gaan, ontstaat een sterker project.

Daarnaast zit een stadsproject dat door burgers mee ontworpen wordt, niet

moment-là, vous pouvez voir les menaces sous un autre angle et considérer les changements comme des opportunités. La création de plus d'espaces verts, pour continuer avec cet exemple, devient ainsi une occasion d'améliorer le cadre de vie et d'effectuer un changement de mobilité vers des modes de transport plus doux. Plus encore que le gouvernement, les citoyens sont garants du potentiel d'opportunités. Sur la base de leurs expériences et de leurs pratiques, les citoyens peuvent mieux comprendre comment certaines interventions seront vécues et voir où se présentent les occasions de donner à une seule intervention un fort potentiel. Une condition pour cela est que le débat soit mené en toute transparence, sans « récupération » ni exclusion des votes négatifs. C'est précisément en engageant le débat sous différents angles qu'un projet plus fort émerge.

Par ailleurs, un projet urbain conçu par les citoyens n'est pas enfermé entre quatre murs. Les citoyens ne s'éloignent pas du projet. Et les experts ne s'éloignent pas des objectifs implicites et explicites des citoyens. La traduction de leur contribution en formats techniques, la traduction des données techniques en projet concret, réaliste et vivant, la coordination entre les deux : tout se passe autour de la planche à dessin. De cette façon, tout le monde participe au projet et en devient un peu propriétaire et ambassadeur. Tout le monde — citoyen, expert ou gouvernement — peut expliquer le projet, le défendre quand il le faut et participer à sa mise en œuvre.

La co-conception peut encore aller plus loin. Ce n'est pas qu'un projet de conception, c'est un débat démocratique sur une transition socio-écologique. Dans ce genre de processus, les motivations intrinsèques des citoyens à changer les choses (POURQUOI ?) sont enrichies par le savoir-faire technique des experts (COMMENT ?) et confrontées au processus de décision politique qui arbitre entre les options concrètes (QUOI ?). Cela permet non seulement une meilleure compréhension au sein du projet lui-même, mais cela contribue également à un débat social enrichi et à la reconnaissance des différents rôles, expertises et connaissances des différents acteurs sociaux.

opgesloten tussen vier muren. Burgers vervreemden niet van het project. En de experten vervreemden niet van de impliciete en expliciete doelstellingen van de burgers. De hertaling van hun inbreng naar de gebruikte technische formats, de vertaling van technische input naar leven en terrein, de afstemming tussen beide : het gebeurt allemaal rond de tekentafel. Zo schetst iedereen mee aan het project, en wordt iedereen er een beetje eigenaar en ambassadeur van. Iedereen – burger, expert of overheid - kan het project uitleggen, verdedigen waar moet en deelnemen aan de uitvoering.

En co-design kan nog meer. Het gaat immers niet enkel over het project zelf, maar over het democratisch debat rond een sociaal-ecologische transitie. In dit soort processen worden de intrinsieke motivaties van burgers om zaken te veranderen (WAAROM ?) verrijkt met de technische knowhow van experten (HOE ?) en getoetst aan het proces van politieke besluitvorming dat arbitreert tussen de concrete keuzemogelijkheden (WAT ?). Dit zorgt niet enkel binnen het project zelf voor een beter begrip, maar draagt bij aan een verrijkt maatschappelijk debat en het erkennen van de verschillende rollen, expertises en kennis van verschillende maatschappelijke actoren.

Momenten van collectieve reflectie en ontwerpend onderzoek spelen een cruciale rol. Tijdens deze experimenten bouwen we de collaboratieve praktijken die ons toelaten om gezamenlijk te analyseren en te schetsen. Hierbij rekenen we – als burger, expert of overheid – op onze capaciteiten, op onze intelligentie. Het gaat dus om meer dan louter een democratische oefening. Het is een proces van bewustwording, toe-eigening, dat vervolgens aanzet tot mobilisatie.

Les moments de réflexion collective et de recherche conceptuelle jouent un rôle crucial. Au cours de ces expériences, nous construisons les pratiques collaboratives qui nous permettent d'analyser et de concevoir ensemble. Pour cela, nous nous appuyons — en tant que citoyens, experts ou autorités — sur nos capacités, sur notre intelligence. C'est donc plus qu'un simple exercice démocratique. C'est un processus de sensibilisation, d'appropriation, qui mène à la mobilisation.

Le projet Pentagone Sud, un exemple

La co-conception ne peut être dissociée de son contexte. Elle intervient dans le cadre d'un projet urbain qui, à son tour, s'appuie sur les opportunités et les dynamiques qui se présentent. Ces deux éléments s'entremêlent. Nous illustrons ceci avec le projet Pentagone Sud. Le chapitre 12 du livre « Towards a Metropolitan City Centre for Brussels » explique pourquoi le moment et le lieu étaient mûrs pour ce projet. Nous nous intéressons ici davantage à l'importance de la co-conception dans ce processus.

Avec le projet Pentagone Sud, l'AWB, le BSI-BCO, l'Atelier Groot Eiland et le BRAL conçoivent un cadre pour un réseau de végétation piéton et productif dans toute la partie sud du Pentagone de Bruxelles. Parallèlement, le projet s'inscrit dans la transition vers un centre-ville agréable à vivre, respectueux du climat, qui offre un niveau de sécurité routière accru, et qui invite davantage les citoyens à se promener, rouler à vélo, jouer et faire du sport.

La recherche conceptuelle dans le cadre du projet Pentagone Sud a été menée depuis sa création selon les principes de la co-conception. Les premiers pas ont été faits en 2018, à la suite de la masterclass « Zoom in | Zoom out » organisée par le BSI-BCO autour du développement orienté piétons du Pentagone de Bruxelles. L'idée de construire le centre-ville au-delà du Pentagone, était conforme aux propositions du mouvement citoyen « Bye Bye Petite Ceinture » (maintenant « Bienvenue sur la Petite Ceinture »), de repenser la Petite Ceinture (voir p. 164).

De Zuidelijke Vijfhoek als voorbeeld

Co-design kan niet los gezien worden van zijn context. Het grijpt plaats in het kader van een stadsproject, dat op zijn beurt voortbouwt op kansen en dynamieken die zich voordoen. Beide elementen haken op elkaar in. We illustreren dat hier voor het lopende project Zuidelijke Vijfhoek. In hoofdstuk 12 van het boek « Towards a Metropolitan City Centre for Brussels » leest u waarom de tijd en plaats rijp was voor dit project. Hier gaan we dieper in op het belang van co-design in dit proces.

Met het project Zuidelijke Vijfhoek ontwerpen AWB, BSI-BCO, Atelier Groot Eiland en BRAL een raamwerk voor een autoluw en productief netwerk van buurtgroen doorheen het zuidelijke deel van de Brusselse Vijfhoek. Tegelijk schrijft het project zich in in de transitie naar een leefbare, klimaatvriendelijke, verkeersveilige... binnenstad die meer uitnodigt tot wandelen, fietsen, spelen en sporten.

Het ontwerpend onderzoek in de Zuidelijke Vijfhoek wordt sinds zijn start gevoerd volgens de principes van codesign. De eerste passen werden reeds gezet in 2018, als resultaat van de Masterclass "Zoom in | Zoom out" georganiseerd door het BCO rond de voetgangersgerichte ontwikkeling van de Brusselse Vijfhoek. Het idee om het stadscentrum uit te bouwen tot voorbij de Vijfhoek, vond aansluiting bij de voorstellen van burgerbeweging "Bye Bye Kleine Ring" (nu "Welkom op de Kleine Ring"), die de Kleine Ring wou herdenken (zie p. 164). Daarop organiseerden AWB, BSI-BCO en BRAL verschillende ontwerp-workshops onder de noemer "Shared Mobility Shared Space", waarmee ze deze twee initiatieven samenbrachten. Stadsontwerpers, academici, geëngageerde burgers, experts op vlak van mobiliteit, groenaanleg of stadsvernieuwing, ontwerpers, participatiemedewerkers en gemeentelijke en gewestelijke overheden bogen zich samen over toekomstmogelijkheden voor de wijken Anneessens, Stalingrad, Marollen en Zavel. Al pratend en schetsend zoomden we in en uit tussen concrete locaties en een visie voor het geheel. We stelden vast dat er meer

De ce fait, sous l'intitulé « Mobilité partagée, Espace partagé », l'AWB, le BSI-BCO et le BRAL ont organisé plusieurs ateliers de co-conception rassemblant ces deux initiatives. Urbanistes, universitaires, citoyens engagés, experts dans le domaine de la mobilité, de l'aménagement vert ou de la rénovation urbaine, concepteurs, collaborateurs participation et autorités municipales et régionales se sont penchés ensemble sur les possibilités d'avenir des quartiers Anneessens, Stalingrad, Marolles et Sablon. En parlant et en dessinant, nous avons fait des zooms avant et arrière entre des lieux concrets et une vision d'ensemble. Nous avons constaté que plus de 88 écoles et leurs communautés d'élèves, de parents, d'enseignants et d'autres professionnels sont présentes dans ces quartiers. Parallèlement, de nombreux parents se sont unis pour créer un air plus sain et des rues scolaires plus sûres.

Afin d'intégrer de manière durable la végétation productive, la décarbonatation et la mobilité douce dans les environnements scolaires, il a semblé utile au groupe de se concentrer sur ce réseau social et physique de communautés scolaires. Au sein du projet Pentagone Sud, ce réseau pourrait être le moteur d'un projet urbain — en coproduction avec les organisations socioculturelles du quartier.

Avec le soutien de la Commission communautaire flamande (VGC) et de la Ville de Bruxelles, une étude conceptuelle exploratoire a été lancée. L'objectif est de démontrer quels sont les espaces et politiques (de mobilité notamment) possibles et souhaitables au moyen de propositions expérimentales de changement concrètes et soutenues. À partir de certains « lieux » emblématiques du Pentagone Sud, nous étudions, en collaboration avec des parties prenantes locales, des acteurs de la société civile, des planificateurs et les autorités, la manière dont ces lieux peuvent s'inscrire dans une vision plus large en termes de réseau piéton productif le long du Pentagone Sud. En outre, nous concevons avec les acteurs impliqués différents scénarios pour mettre en œuvre les expériences sur le terrain.

Ce processus est déjà mûr, mais en même temps il n'en est qu'à ses débuts. Bien que nous ayons réussi à définir,

dan 88 scholen en hun gemeenschappen van leerlingen, ouders, leerkrachten en andere beroepskrachten, aanwezig zijn in deze buurten. Tegelijkertijd verenigden heel wat ouders zich met het oog op gezondere lucht en veiligere schoolstraten. Om productief groen, ontharding en zachte mobiliteit duurzaam te verankeren in de schoolomgevingen, leek het de groep nuttig om in te zetten op dit sociale en fysieke netwerk van schoolgemeenschappen. Binnen de Zuidelijke Vijfhoek zouden ze de drijvende kracht kunnen zijn achter een stadsproject - in coproductie met de sociaal-culturele organisaties van de wijk.

Met steun van de Vlaamse Gemeenschapscommissie (VGC) en de Stad Brussel wordt nu een noodzakelijk verkennend ontwerpend onderzoek op gang getrokken. De bedoeling is om met concrete en gedragen experimentele voorstellen voor verandering aan te tonen welke (mobiliteits)ruimte en -beleid mogelijk en wenselijk zijn. Vertrekkend van bepaalde emblematische “plekken” binnen de Zuidelijke Vijfhoek onderzoeken we samen met lokale stakeholders, middenveld, planners, overheden,... hoe deze plekken zich enerzijds kunnen inschrijven in een bredere visie inzake een autoluw en productief netwerk langsheen de Zuidelijke Vijfhoek. Anderzijds ontwerpen we met de betrokken actoren verschillende scenario’s om de experimenten op het terrein te implementeren.

Dit proces is al rijp, maar staat tegelijk nog in de kinderschoenen. Hoewel we erin slaagden om via co-design een eerste maatschappelijk gedragen visie te omschrijven die de koppeling maakt tussen productief groen, zachte mobiliteit en klimaattempering, nu is het nog zaak om deze visie te doen uitmonden in concrete resultaten. Aansluiting zoeken bij lokale netwerken en aandacht voor gemeenschapsopbouw rond de interventies is daarbij cruciaal. Dit leidt tot een proces dat stap voor stap linken zoekt tussen ontwerp en programma. In dat co-designproces is het van belang de juiste actoren rond tafel te krijgen die leiden tot duidelijke engagementen met het oog op de concrete realisatie en het beheer. Dat vraagt tevens een constante onderhandeling tussen de thematische en de globale manier van benaderen en tussen de lokale

grâce à la co-conception, une première vision socialement soutenue qui fait le lien entre la végétation productive, la mobilité douce et la décarbonation, il est maintenant important de transformer cette vision en résultats concrets. Il est essentiel d'intégrer les réseaux locaux et de prêter attention au développement communautaire des interventions. Cela mène à un processus qui, étape par étape, fait le lien entre la conception et le programme. Dans ce processus de co-conception, il est important de réunir autour de la table les bons acteurs, qui prendront des engagements clairs en vue d'une réalisation concrète et d'une bonne gestion. Cela nécessite également une négociation constante entre l'approche thématique et l'approche globale et entre les niveaux d'échelle locaux et supra-locaux afin d'améliorer et de garantir la qualité socio-spatiale du projet.

Une combinaison parfaite ?

L'épreuve de vérité du processus de co-conception est la manière dont l'échange entre le citoyen, le représentant politique et l'expert prend forme autour de la planche à dessin, et la mesure dans laquelle cela devient un exercice commun dans lequel chacun remet en question ses connaissances personnelles et son rôle dans le processus. « Est-ce que je veux, en tant qu'expert, affiner mes connaissances et mon savoir-faire avec les connaissances citoyennes accumulées ? », « Est-ce que je veux, en tant que citoyen, adapter mes rêves aux possibilités techniques ? », « Est-ce que je veux, en tant qu'autorité, exposer mon pouvoir de décision à des projets de co-création incertains ? » Ce n'est qu'à ce moment que la co-conception peut donner forme à des projets urbains largement soutenus, qui conduisent à l'appropriation et qui génèrent un soutien à la mise en œuvre.

Dans le processus de co-conception, les rôles deviennent inévitablement flous. Cela porte atteinte à la légitimité du projet. Nous acceptons que les citoyens aient leur mot à dire dans le processus, non seulement par leurs connaissances de terrain, mais aussi sur les aspects techniques. Nous acceptons que l'expert soit aussi un citoyen, avec sa propre vision du

en bovenlokale schaalniveaus om zo de sociaal-ruimtelijke kwaliteit van het project te verbeteren en garanderen.

A match made in heaven ?

De lakmoesproef van het co-designproces is de manier waarop de uitwisseling tussen burger, beleid en expert vorm krijgt boven de tekentafel, en in welke mate dit een gezamenlijke oefening wordt, waarbij ieder zijn persoonlijke kennis en rol in het proces open stelt voor bevraging. "Wil ik, als expert, mijn kennis en savoir-faire laten bijschaven met opgebouwde burgerkennis ?" "Wil ik, als burger, mijn droombeelden bijstellen naar de technische mogelijkheden ?" "Wil ik, als overheid, mijn beslissingsmacht blootstellen aan onzekere co-creatieve ontwerpen ?" Pas dan kan co-design vorm geven aan breed gedragen stedelijke projecten, die leiden tot eigenaarschap en die draagvlak genereren voor de implementatie.

In het gezamenlijk ontwerpproces gaan de rollen onvermijdelijk vervloeien. Hiermee raakt het aan de kern van zijn legitimiteit. We aanvaarden dat burgers niet enkel meepraten vanuit hun ervaringskennis, maar ook over het technische hun zegje doen. We aanvaarden dat de expert ook een burger is met een eigen visie op het waarom. Je mag dit niet gelijk stellen aan populisme. Deskundigheid en argumenten verdienen een centrale plaats in dat overleg. Een stadsproject wordt niet geschreven met het maagzuur van boze burgers. De rollen vervloeien maar verdwijnen niet. De burger wil ook niet noodzakelijk de positie van expert bekleden, maar wil deelnemen aan het debat, naast de deskundige, gewoon omdat zij of hij betrokken partij is. De expert is zelf ook burger, maar zal daarom niet zijn expertise aan de kant schuiven. De beleidsmaker neemt expertise over, maar is daarom niet vrijgesteld van zijn rol om te arbitreren en het algemeen belang te vertegenwoordigen.

Co-design komt dus ook niet neer op "de leken mogen alles beslissen". Het co-designproces is gericht op het implementeren van de sociaal-ecologische transitie naar de stad van morgen. Hierbij moet de overheid niet alleen luisteren naar burgers en experten. Ze moet zelf

pourquoi. On ne peut pas assimiler cela à du populisme. L'expertise et les arguments méritent une place centrale dans cette consultation. Un projet urbain ne s'écrit pas avec les aigreurs de citoyens en colère. Les rôles se fondent, mais ne disparaissent pas. Le citoyen ne veut pas nécessairement non plus prendre la position de l'expert, mais il veut participer au débat, aux côtés de l'expert, simplement parce qu'il est impliqué. L'expert est aussi dans la position d'un citoyen, mais il ne veut pas mettre son expertise de côté. Le décideur politique dirige l'expertise, mais n'est dès lors pas dispensé de son rôle d'arbitrage et de représentation de l'intérêt public.

La co-conception ne veut pas dire non plus que « les profanes peuvent tout décider ». Le processus de co-conception vise à mettre en œuvre la transition socio-écologique vers la ville de demain. Ce faisant, les autorités ne doivent pas seulement écouter les citoyens et les experts. Elles doivent aussi oser défendre cette transition. La condition, bien sûr, est d'énoncer clairement cette vision et ces principes au début du processus de co-conception, et de décrire la marge de manœuvre possible. Très souvent, nous constatons que les autorités « oublient » de discuter de tout ça ouvertement au début du processus. Cela conduit alors à des frustrations, et souvent à des débats déguisés sur les principes de base. Souvent à cause d'un manque de courage pour préciser et justifier clairement les choix politiques. Mais parfois aussi parce que ces processus ne sont pas ancrés dans la politique urbaine et que l'on se demande trop peu si l'on dispose d'une expertise suffisante pour organiser, concevoir et gérer un tel processus.

Cela est également lié à une autre idée fausse, à savoir que la co-conception est une méthode pour parvenir à un consensus. Ce n'est pas le cas. Lorsque nous parlons de changement social, il y a toujours des précurseurs et des groupes qui doivent être convaincus. Idéalistes et pragmatiques. Provos et dormeurs éternels. Le conflit fait partie inhérente du changement. Nous prônons la co-conception qui permet de concevoir et de planifier l'avenir avec un large soutien. Ce n'est pas la même chose que parvenir à un

ook deze transitie durven verdedigen. De voorwaarde is natuurlijk dat deze visie en uitgangspunten duidelijk meegegeven worden aan het begin van het co-designproces, samen met een omschrijving waar er nog speelruimte ligt. Heel vaak zien we dat de overheid deze zaken "vergeet" open en bloot op tafel te leggen bij het begin van het proces. Dat leidt dan tot frustraties, en vaak ook tot schijndebatten over uitgangspunten. Vaak omdat het aan moed ontbreekt om duidelijk af te lijnen en politieke keuzes te verantwoorden. Maar soms ook omdat zo'n processen niet verankerd zijn in het stedelijk beleid en er te weinig wordt nagedacht of er voldoende expertise wordt ingezet voor de organisatie, opzet en het beheer van zo'n proces.

Dat heeft ook te maken met een andere misvatting, namelijk dat co-design een methode is om te komen tot consensus. Dat is niet zo. Wanneer we spreken over maatschappelijke verandering, zijn er altijd voorlopers en groepen die overtuigd dienen te worden. Idealisten en pragmatici. Provo's en eeuwige dwarsliggers. Conflict maakt inherent deel uit van verandering. Wij pleiten voor co-design dat leidt tot breed gedragen ontwerpen en toekomstplannen. Dat is niet hetzelfde als een algemeen akkoord. Om te beginnen bestaan er vaak heel wat verschillende ideeën over mogelijke oplossingen en het aanbrengen van wijzingen. Een dialoog, op voet van gelijkheid en vertrouwen, vereist dat je deze niet verdrinkt in een geforceerde consensus. Zoeken naar instemming lijkt hier een beter uitgangspunt. Op basis van uitwisseling en argumenten kan je komen tot ontwerpen waar niemand fundamentele bezwaren tegen heeft. Soms lukt het ook niet om tot instemming te komen en krijg je te maken met conflict en botsende belangen. Die zijn nooit helemaal op te lossen in dialoog. Een compromis kan mogelijk zijn maar het is vooral de rol van de overheid om, als vertegenwoordigers van alle burgers en het algemeen belang, de zaken scherp te stellen en de noodzaak van de sociaal-ecologische transitie te verdedigen.

Het co-designproces streeft er ook beter niet naar om iedereen te vertegenwoordigen. Het gaat er vooral om dat iedereen uitgenodigd wordt en dat wie

consensus. Pour commencer, il y a souvent beaucoup d'idées différentes sur les solutions possibles et les changements à apporter. Un dialogue, basé sur l'égalité et la confiance, exige que vous ne noyiez pas ces sentiments dans un consensus forcé. La recherche d'un accord semble être un meilleur principe de base ici. Sur la base d'échanges et d'arguments, vous pouvez arriver à des idées de conception auxquelles personne ne s'oppose fondamentalement. Il est possible aussi que vous n'arriviez pas à vous mettre d'accord et que vous deviez faire face à des conflits et à des intérêts contradictoires. Ces problèmes ne peuvent jamais être entièrement résolus par le dialogue. Un compromis peut être possible, mais c'est surtout le rôle des autorités, en tant que représentant de tous les citoyens et de l'intérêt général, de faire le point et de défendre la nécessité de mettre en place une transition socio-écologique.

Le processus de co-conception ne doit pas non plus viser à représenter tout le monde. Il est surtout essentiel que tout le monde soit invité et que ceux qui veulent participer aient la possibilité de le faire. La recherche de représentativité comporte même un danger : elle donne l'impression que les participants représentent le quartier. C'est rarement le cas. À moins qu'un groupe de personnes n'ait effectivement attribué un mandat à quelqu'un pour défendre une vision commune, les personnes qui participent au processus de conception parlent sur la base de leurs connaissances du quartier, mais en leur propre nom. Un mandat peut même être réducteur, car les émetteurs du mandat influencent le processus, mais ne s'assoient pas autour de la table et n'écoutent donc pas les arguments des autres.

La richesse de la co-conception réside précisément dans le dialogue direct entre le plus grand nombre possible d'acteurs, chacun contribuant à la conception sur la base de ses propres expériences et connaissances. C'est un processus créatif et imaginatif qui mène à de meilleurs projets urbains. Il suit les différentes échelles spatiales et temporelles et montre ainsi clairement l'interdépendance des différents enjeux et l'impact multiple de la transition sur la ville et ses habitants.

wil deelnemen daartoe de kans krijgt. De zoektocht naar representativiteit houdt zelfs een gevaar in : het geeft de indruk dat deelnemende bewoners en gebruikers de wijk vertegenwoordigen. Dat is zelden zo. Tenzij een groep mensen werkelijk iemand een mandaat gegeven heeft om een gemeenschappelijke visie te verdedigen, spreken mensen in het ontwerpproces wel vanuit hun kennis van de wijk, maar in eigen naam. Een mandaat kan zelfs beknottend zijn omdat de mandaatgevers het proces wel beïnvloeden, maar niet rond de tafel zitten en dus niet luisteren naar de argumenten van anderen.

De rijkdom van co-design zit net in de rechtstreekse dialoog tussen zo veel mogelijk stakeholders, waarbij ieder vanuit zijn eigen ervaringen en kennis bijdraagt aan het ontwerp. Het is een creatief en verbeeldend proces dat leidt tot betere stadsprojecten. Het bewaakt de verschillende ruimte- en tijdschalen en maakt zo de verwevenheid duidelijk van de verschillende uitdagingen en de meervoudige impact van de transitie op de stad en haar bewoners.

En savoir plus ?
Meer lezen ?

— Polanyi, M. (1966). *The Tacit Dimension*. New York : Doubleday & Co.

— Bilande, A. et Chemin, L. (2018). *Eurêka ! Comment les savoirs citoyens peuvent contribuer à co-construire la ville*. Brussels : Periferia asbl.

— Cassiers, T., Chemin, L. et Da Schio, N. (2018). *Citizen Science. Collective knowledge empowers*. Brussels : BRAL vzw.

— Van Meerbeek, P. (Ed.). (2018). Burgers in de Brusselse keuken. Brussels : BRAL vzw.

Pentagone Sud — Équipements collectifs et végétation comestible comme leviers

Zuidelijke Vijfhoek — Gemeenschapsvoorzieningen en eetbaar groen als hefboom

VGC, cellule politique urbaine | cel Stedelijk Beleid et | en Atelier Groot Eiland

En collaboration avec le BSI-BCO, l'Atelier Groot Eiland, le BRAL, l'Architecture Workroom Brussels et le réseau néerlandophone d'écoles et d'équipements collectifs, la Commission communautaire flamande (VGC) développe un volet important du projet urbain « Pentagone Sud ». L'objectif de ce volet « vert-bleu » est de développer un réseau de « végétation comestible » qui a en même temps une valeur communautaire, éducative, récréative et climatique.

Le projet « Pentagone Sud » vise à améliorer la qualité urbaine du réseau le long de l'axe est-ouest, qui relie la ville haute à la ville basse, grâce à un développement urbain productif axé sur la participation. Concrètement, cela signifie que les écoles et autres infrastructures de quartier dans et autour de la zone de développement, mais aussi l'espace public qui borde ces infrastructures, seront utilisés comme support physique de végétation comestible. Les toits, les façades,

Photo des sites d'intervention identifiés pour les projets pilotes

Foto's van de interventiesites gekozen voor de pilootprojecten



Samen met het BSI-BCO, Atelier Groot Eiland, BRAL, Architecture Workroom Brussels en het Nederlandstalige netwerk van scholen en gemeenschapsvoorzieningen, ontwikkelt de Vlaamse Gemeenschapscommissie (VGC) een belangrijk luik van het stadsproject Zuidelijke Vijfhoek. Focus van dit "Groen-Blauw" luik is het ontwikkelen van een netwerk van "eetbaar groen", dat tegelijk een gemeenschapsvormende, educatieve, recreatieve als klimaatwaarde heeft.

Het ruimere project "Zuidelijke Vijfhoek" wil de stedenbouwkundige kwaliteit van het netwerk langs de oost-westas, die de bovenstad met de benedenstad verbindt, vergroten en dit via een productieve stadsontwikkeling met aandacht voor participatie. Concreet betekent dit dat scholen en andere buurtvoorzieningen in en rond de ontwikkelingszone, maar ook de publieke ruimte die grenst aan deze voorzieningen, worden ingezet als fysieke drager van eetbaar groen. Daken, gevels, omheiningen, speelplaatsen, maar ook straten en pleinen... worden op een slimme manier voorzien van eetbaar groen (groenten, fruit, kruiden), nestkasten en andere installaties die de biodiversiteit en de korte voedselketen in de stad bevorderen. De locaties waar de installaties met eetbaar groen een plek krijgen, worden geselecteerd in functie van het lokale draagvlak, met aandacht voor een sterke zichtbaarheid en aandacht voor de impact op de publieke ruimte.

In het Groen-Blauw luik krijgt dit concreet vorm op een aantal locaties in de wijken Anneessens, Marollen, Stalingrad en Zavel, rond een netwerk van groen en water binnen de Zuidelijke Vijfhoek, meer

les clôtures, les aires de jeux, mais aussi les rues et les places seront astucieusement pourvus de végétation comestible (légumes, fruits, épices), de nichoirs et d'autres installations qui favorisent la biodiversité et la chaîne alimentaire courte dans la ville. Les lieux où sera implantée cette végétation comestible seront choisis en fonction du soutien local, mais aussi de la visibilité et de l'impact sur l'espace public.

Dans le volet « vert-bleu », cela se concrétisera à plusieurs endroits dans les quartiers Anneessens, Marolles, Stalingrad et Sablon, autour d'un réseau de végétation et d'eau, plus précisément « la vallée verte et bleue ». Cette partie du Pentagone relie en effet la ville haute à la zone du canal de Bruxelles.

L'Atelier Groot Eiland mettra concrètement en œuvre les interventions ponctuelles de végétation comestible. En tant qu'organisation d'économie sociale, l'Atelier Groot Eiland aide les personnes éloignées du marché de l'emploi régulier à trouver du travail grâce à des formations et à l'acquisition d'une expérience professionnelle. En outre, l'Atelier Groot Eiland offre également des services d'aide à l'emploi aux habitants vulnérables de Bruxelles qui se trouvent dans une situation de pauvreté complexe ou dans une problématique psychosociale. L'Atelier Groot Eiland est une asbl active dans l'horeca, la menuiserie, l'agriculture urbaine et le commerce de détail.

Végétation comestible dans la ville

En raison du manque d'espace dans la ville, la végétation comestible doit remplir

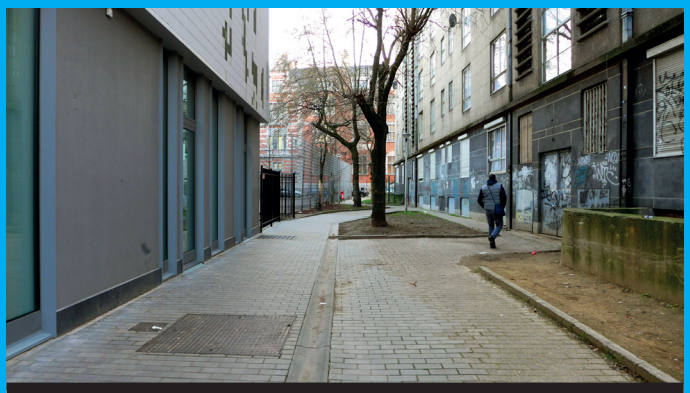
bepaald de "Groene Vallei". Dit deel van de Vijfhoek verbindt de bovenstad met de Brusselse kanaalzone.

Atelier Groot Eiland zal de punctuele ingrepen met eetbaar groen concreet uitwerken. Als sociale-economie-organisatie begeleidt Atelier Groot Eiland mensen met een afstand tot de reguliere arbeidsmarkt via opleiding en werkervaring naar een job. Daarnaast biedt Atelier Groot Eiland ook arbeidszorg aan kwetsbare Brusselaars die zich in een complexe armoedesituatie of psychosociale problematiek bevinden. Atelier Groot Eiland is een vzw die actief is in horeca, schrijnwerkerij, stadslandbouw en retail.

Eetbaar groen in de stad

Omwille van de schaarse ruimte in de stad moet eetbaar groen er verschillende functies vervullen. Het merendeel van de initiatieven zijn om diezelfde reden kleinschalig. Voedselproductie is vaak







diverses fonctions. La majorité des initiatives sont de petite envergure pour cette même raison. La production alimentaire est souvent « une bonne chose », mais ce n'est pas le seul objectif de la végétation comestible en ville. Un jardin commun sert aussi à stimuler le développement communautaire, les jardins potagers dans les aires de jeux ont une valeur éducative et une forêt comestible apporte un peu de fraicheur les jours de grande chaleur ainsi qu'un espace ludique et récréatif.

L'Atelier Groot Eiland fait également de l'agriculture urbaine professionnelle. Les terres disponibles pour faire de l'agriculture en ville sont petites et il n'est souvent pas possible de cultiver en plein air (sur un toit, par exemple). L'Atelier Groot Eiland pratique des cultures principalement high value en ville. Ce sont des cultures qui peuvent être récoltées plusieurs fois par an et qui ont un rendement élevé : épices, tomates, concombres, laitue, petits fruits,

"mooi meegenomen", maar niet het enige doel van eetbaar groen in de stad. In een samentuin wordt tegelijk ook aan gemeenschapsvorming gedaan ; op de speelplaats is er een educatieve moestuin ; een voedselbosje in de stad biedt een koelte-plek op hete dagen en tegelijkertijd ruimte voor spel en recreatie.

Atelier Groot Eiland doet ook aan professionele stadslandbouw. De beschikbare terreinen om aan landbouw te doen in de stad zijn klein en vaak is het ook niet mogelijk om in volle grond te telen (zoals bijvoorbeeld op een dak). Atelier Groot Eiland kiest ervoor om vooral high value gewassen te telen in de stad. Dit zijn gewassen die meerdere keren per jaar geoogst kunnen worden en een hoog rendement hebben : kruiden, tomaten, komkommers, sla, klein fruit... Dankzij de nabijheid van de afnemers (korte keten) en de minimale oppervlakte die nodig is voor een goede opbrengst, is dit een model dat op een kleine oppervlakte in de stad rendabel is.

Al deze vormen van eetbaar groen in de stad vervullen functies die in een wereld in transitie steeds belangrijker zullen worden. De combinatie van professionele en kleinschalige ingrepen met eetbaar groen zorgen voor een toenemend bewustzijn bij de stadsbewoners over de herkomst van ons voedsel en verhoogt de kennis en kunde om eigen voedsel te verbouwen in de stad.

Emancipatorische hefbomen als drager van stadsontwikkeling

De Nederlandstalige scholen en gemeenschapsvoorzieningen in en rond de ontwikkelingszone, zoals opleidingsinitiatieven, buurthuizen, lokale dienstencentra, ... kunnen binnen het project een belangrijke emanciperende rol opnemen. Door hen in te zetten als dragers van eetbaar groen, worden via stadsacupunctuur nieuwe groene ruimten gecreëerd op zichtbare raakvlakken tussen deze voorzieningen en de buurt. De nieuwe groene ruimten bieden de buurt verschillende functies : recreatie, educatie en verpozing. Vanuit de emancipatorische en verbindende werking van scholen, oudergroepen en buurtwer-

etc. Grâce à la proximité des consommateurs (chaîne courte) et à la surface minimale nécessaire pour un bon rendement, c'est un modèle rentable sur une petite zone de la ville.

Toutes ces formes de végétation comestible en ville remplissent des fonctions qui deviendront de plus en plus importantes dans un monde en transition. La combinaison d'interventions professionnelles et de petite envergure permettra de sensibiliser davantage les habitants de la ville sur l'origine de la nourriture et de développer leurs connaissances et leur capacité à cultiver leur propre nourriture en ville.

Leviers d'émancipation comme supports de développement urbain

Les écoles néerlandophones et les équipements collectifs dans et autour de la zone de développement, tels que les initiatives de formation, les centres communautaires, les centres de services locaux et autres peuvent jouer un rôle émancipateur important dans le cadre de ce projet. En les utilisant comme supports de végétation comestible, de nouveaux espaces verts sont créés aux interfaces visibles entre ces installations et le quartier. Les nouveaux espaces verts offrent au quartier diverses fonctions : récréation, éducation et détente. L'effet émancipateur et unificateur des écoles, des associations de parents et des groupes de quartier doit permettre d'améliorer la citoyenneté active, l'environnement et la santé. Le verdissement de l'espace (semi-) public contribue à un cadre de vie plus agréable et plus sain, à une meilleure gestion de l'eau (par exemple, par la déminéralisation et l'augmentation de la perméabilité du sol, le tamponnement des eaux et l'absorption des eaux pluviales via les toits verts) et à la limitation de l'effet des îlots de chaleur dans la métropole.

Avec ce projet, des installations vertes productives sont utilisées comme instruments de mobilisation pour le développement urbain durable, où des concepts tels que l'approche participative, l'éducation à la santé et l'alimentation durable sont essentiels.





kingen, wordt er rond deze installaties gewerkt aan actief burgerschap, leefmilieu en gezondheid. De vergroening van de (semi-)publieke ruimte draagt bij tot een aangenamere en gezondere leefomgeving, een betere waterhuishouding (bijvoorbeeld door demineralisatie en het verhogen van de permeabiliteit van de bodem, waterbuffering en regenwateropname via groendaken) en de tempering van het hitte-eiland-effect in de grootstad.

Met dit project worden productieve groene installaties ingezet als mobiliserende instrumenten voor duurzame stadsontwikkeling, waarbij begrippen als participatieve aanpak, gezondheidseducatie en duurzame voeding centraal staan.

Het project wil bijdragen aan de sociale cohesie in de betrokken buurten, waarbij de lokale gemeenschap wordt aangesproken om de zorg voor het eetbaar groen op zich te nemen. Buurtvoorzieningen en buurtcomités







kunnen samen de verantwoordelijkheid nemen om een stukje groen (mee) te onderhouden.

Coproductie, educatie en participatie

Samen met de betrokken organisatie worden de productieve groeninstallaties ontworpen op maat van de verschillende gekozen locaties op het oost-west traject, en nadien ook gerealiseerd.

Elke individuele locatie heeft specifieke eisen : zo moet er bijvoorbeeld bekeken worden of er een vloerplaat moet uitgebroken worden door een aannemer, of een dak stevig genoeg is voor een daktuin, of er ander groen aanwezig is (bijvoorbeeld een grote boom waarbij kan aangesloten worden,...), wat de oriëntatie is, welke ondergrond aanwezig is... Dit betekent dat er per groeninstallatie zowel een specifieke projectplanning als een specifiek budget moet worden uitgewerkt.

Daarnaast is het ook de bedoeling om rond de groeninstallaties een educatief programma te ontwikkelen met de betrokken partner op het terrein, onder andere met het oog op de inhoudelijke omkadering en de structurele inbedding. Daarnaast is het ook belangrijk om te investeren in educatie en participatie. Een gemotiveerde schooldirecteur of coördinator van een organisatie, een groep leerkrachten, een oudergroep of buurtgroep kan veel bereiken. Er kan echter niet van uit gegaan worden dat scholen en andere gemeenschapsactoren alle kennis in huis hebben om een voedselbos, moestuin of fruitbomen te onderhouden.

Naast investeringsmiddelen voor de groeninstallaties is het ook belangrijk om actief in te zetten op verankering en afspraken rond onderhoud. Zo dienen fruitbomen bijvoorbeeld regelmatig gesnoeid te worden volgens bepaalde principes, moet er op een ecologische manier aan ongediertebestrijding worden gedaan... Een goed plan voor onderhoud is dus noodzakelijk. Omdat er op dit moment weinig uitgewerkte systemen bestaan om op grote schaal en op lange termijn eetbaar groen in de openbare ruimte te onderhouden, zijn we genoodzaakt te zoeken naar nieuwe modellen waarin

Le projet vise à contribuer à la cohésion sociale dans les quartiers concernés, en invitant la communauté locale à prendre soin de la végétation comestible. Les services de proximité et les comités de quartier peuvent ensemble prendre la responsabilité d'entretenir un morceau de végétation.

Coproduction, éducation et participation

En collaboration avec l'organisation concernée, les installations vertes productives seront conçues en fonction des différents emplacements choisis sur la trajectoire est-ouest, et ensuite réalisées.

Chaque emplacement a des exigences spécifiques : par exemple, il faut déterminer si une plaque de sol doit être cassée par un entrepreneur, si un toit est suffisamment solide pour accueillir un toit vert, si d'autres végétaux sont présents (par exemple un grand arbre qui peut être relié, etc.). Il faut déterminer l'orientation, la surface, etc.

Ensuite, il est également prévu de développer un programme éducatif autour des installations vertes avec le partenaire concerné sur le terrain, notamment pour avoir un encadrement matériel et une intégration structurelle. Il est également important d'investir dans l'éducation et la participation. Un directeur d'école motivé ou le coordinateur d'une organisation, un groupe d'enseignants, une association de parents ou un comité de quartier peuvent accomplir beaucoup de choses. Mais on ne peut pas supposer que les écoles et les autres acteurs de la communauté possèdent toutes les connaissances nécessaires pour entretenir une forêt comestible, un jardin potager ou des arbres fruitiers.

En plus des ressources d'investissement pour les installations vertes, il est également important de se concentrer activement sur les modalités relatives à l'entretien. Par exemple, les arbres fruitiers doivent être taillés régulièrement selon certains principes, la lutte antiparasitaire doit être effectuée de manière écologique, etc. Un bon plan d'entretien est donc nécessaire. Puisqu'il existe actuellement peu de systèmes élaborés







pour maintenir à grande échelle et à long terme la végétation comestible dans les espaces publics, nous sommes obligés de chercher de nouveaux modèles dans lesquels les citoyens, les associations, les entreprises (sociales) et les autorités travaillent ensemble à la gestion et à l'entretien durables.

Développement urbain vert et durable lié au développement urbain social

L'axe est-ouest sur lequel se situent les différentes écoles et équipements collectifs constitue l'épine dorsale du développement et relie la dualité socio-spatiale de trois façons :

— en complétant les chaînons manquants (par exemple via les « rues scolaires »), un réseau de mobilité active et douce entre la ville haute et la ville basse est développé et un environnement scolaire vert avec un air urbain sain est créé ;
— en reliant les quartiers de la gare de l'ouest, de Cureghem, de Fontainas / Anneessens et des Marolles au quartier Louise, une connexion est créée entre les quartiers jeunes et vulnérables du centre-ville de la ville basse et les quartiers plus aisés de la ville haute. La cohésion sociale urbaine entre les élèves, les parents, les écoles, les organisations de quartier et les habitants est ainsi renforcée ;
— l'approche proposée consiste en un programme qui lie la végétation comestible au développement communautaire et à la production alimentaire locale de qualité. Cette approche stimule une culture de l'alimentation saine chez les jeunes scolarisés et sert d'exemple pour le renforcement d'une économie locale et circulaire (production et emploi) et pour le micro-entreprenariat et l'aide à l'emploi dans les quartiers vulnérables.

Le projet vert-bleu comme instrument

En raison de ses compétences et missions spécifiques, la VGC ne peut pas mener une politique urbaine comme les autres administrations. Par exemple, la VGC ne

burgers, verenigingen, (sociale) ondernemingen en overheden samenwerken aan een duurzaam beheer en onderhoud.

Duurzame, groene stadsontwikkeling gekoppeld aan sociale stadsontwikkeling

De oost-west as waarop diverse scholen en buurtvoorzieningen gesitueerd zijn, vormt de ruggengraat van de ontwikkeling en overbrugt de sociaal-ruimtelijke dualiteit op drie manieren :

— door het vervolledigen van de missing links (bijvoorbeeld via "schoolstraten") wordt een mobiliteitsnetwerk voor actieve en zachte mobiliteit gerealiseerd tussen de boven- en benedenstad en wordt een groene schoolomgeving met gezonde stadslucht gerealiseerd ;
— door de wijken Weststation, Kuregem, Fontainas / Anneessens en Marollen te verbinden met de Louizawijk, wordt een verbinding gerealiseerd tussen de kwetsbare en jonge stadscentrumwijken in de benedenstad en de meer gegoede wijken in de bovenstad. Op die manier wordt de stedelijke sociale cohesie tussen leerlingen, ouders, scholen, wijkorganisaties en bewoners versterkt ;
— de vooropgestelde aanpak bestaat uit een programma dat eetbaar groen koppelt aan gemeenschapsvorming en kwalitatieve lokale voedselproductie. Deze aanpak stimuleert een gezonde eetcultuur bij schoolgaande jongeren en vervult een voorbeeldfunctie voor de versterking van een lokale en circulaire economie (productie en arbeid) en voor micro-ondernemerschap en arbeidszorg in kwetsbare wijken.

Groen-Blauw project als instrument

De VGC kan omwille van haar specifieke bevoegdheden en opdrachten geen stedelijk beleid voeren zoals andere besturen. Zo beschikt de VGC niet over de hefbomen om de ontwikkeling van de fysieke ruimte in een wijk te sturen of de globale stadsontwikkeling vorm te geven. Bij het voeren van haar stedelijk beleid

dispose pas de leviers pour orienter le développement de l'espace physique dans un quartier ou le développement urbain global. Dans sa politique urbaine, la VGC essaie, dans la mesure du possible, de se référer aux programmes de politique et de développement urbain des autres autorités de Bruxelles. Avec ce projet, la VGC peut également stimuler le dialogue et la coopération avec les autres autorités urbaines de manière positive.

Le développement durable du centre-ville est une priorité politique pour les autorités bruxelloises. L'attention est portée à la fois sur les aspects spatiaux et sur les aspects sociaux, économiques et écologiques de cette transition. La Région de Bruxelles-Capitale et la Ville de Bruxelles utilisent à cette fin divers instruments. Le projet de rénovation urbaine autour d'un réseau productif vert-bleu donne à la VGC l'occasion de contribuer à ce développement urbain durable et d'augmenter la qualité de vie du centre-ville de Bruxelles.

tracht de VGC waar mogelijk aansluiting te zoeken bij het beleid en de stedelijke ontwikkelingsprogramma's van de andere Brusselse overheden. Met dit project kan de VGC ook de dialoog en samenwerking met de andere stedelijke overheden op een positieve manier stimuleren.

De duurzame ontwikkeling van het stadscentrum staat hoog op de politieke agenda van de Brusselse overheden. Daarbij gaat de aandacht naar zowel de ruimtelijke als de sociale, economische en ecologische aspecten van deze transitie. Zowel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als de Stad Brussel zetten hiervoor verschillende instrumenten in. Het stadsvernieuwingsproject rond een productief groen-blauw netwerk geeft aan de VGC de kans om bij te dragen aan deze duurzame stadsontwikkeling en aan het vergroten van de leefbaarheid van de Brusselse binnenstad.

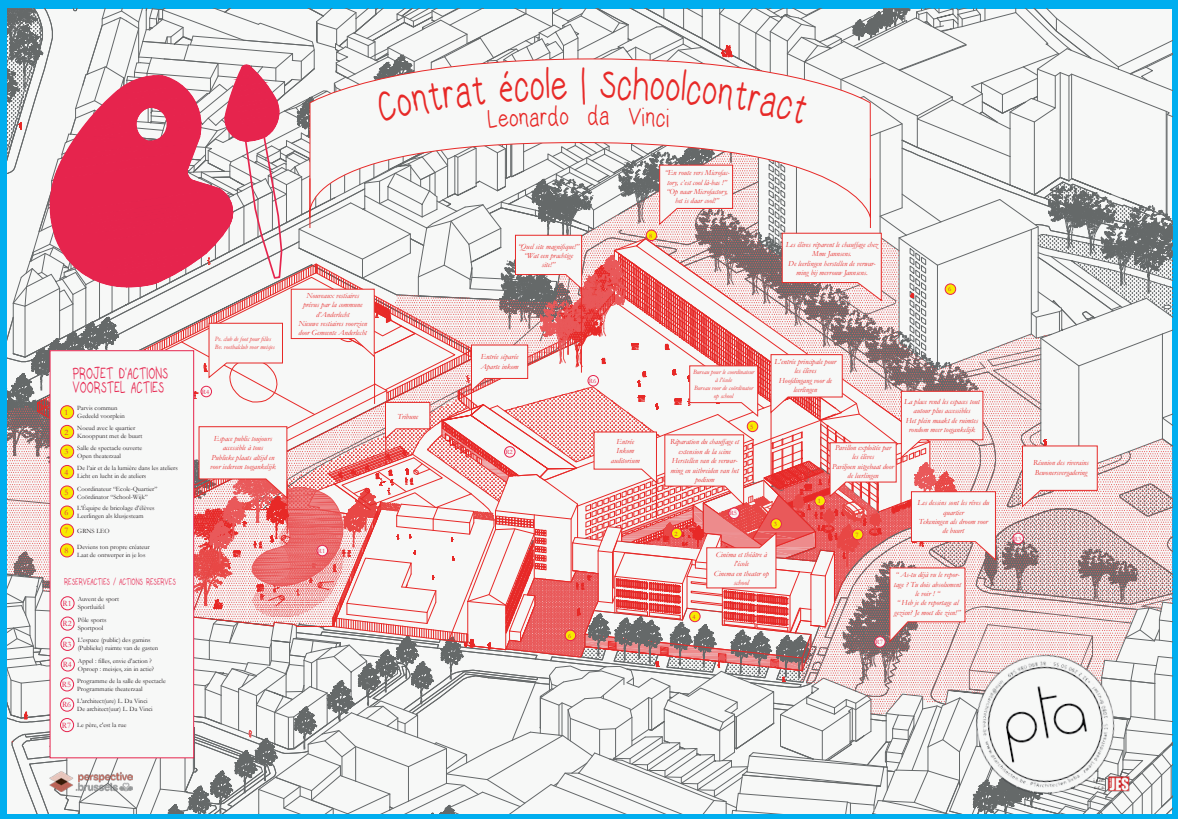
L'école, un espace urbain pas comme les autres
De school, geen stedelijke ruimte zoals de andere

Julie Lumen et | en Anne Tréfois — Service École | Dienst Scholen perspective.brussels

Le développement d'un projet tel que celui du Pentagone Sud, reposant sur un réseau d'équipements de proximité et notamment d'établissements scolaires, nécessite la prise en compte de toute la complexité institutionnelle bruxelloise et de reposer sur une multitude d'outils et de dynamiques déjà à l'œuvre. Dans ce texte, Julie Lumen et Anne Tréfois, du Service École de perspective.brussels, reviennent sur les outils, méthodes et projets développés par la Région pour répondre aux défis posés par la demande en équipements scolaires, ainsi qu'aux enjeux de la mutualisation des espaces et de respect de l'environnement, dans un territoire où densité et qualité doivent se conjuguer.

Bij de ontwikkeling van een project zoals dat van de Zuidelijke Vijfhoek, dat steunt op een netwerk van buurtvoorzieningen en vooral onderwijsinstellingen, moeten we rekening houden met de hele institutionele complexiteit van Brussel en gebruik maken van een veelheid aan instrumenten en dynamieken die al bestaan. Julie Lumen en Anne Tréfois van de Dienst Scholen van perspective.brussels, overlopen in deze tekst de instrumenten, methodes en projecten die het Gewest heeft ontwikkeld om te beantwoorden aan de vraag naar schoolvoorzieningen en aan de uitdaging van gedeeld gebruik van de ruimten en respect voor het milieu in een gebied waar dichtheid en kwaliteit hand in hand moeten gaan.

1. Il s'agit d'une priorité du Gouvernement bruxellois et des partenaires sociaux, qui ont décidé d'en faire l'un des principaux chantiers de la Stratégie 2025 (axe 2, objectif 6). Cette attention aux enjeux régionaux liés à l'enseignement est réitérée dans le cadre de la Stratégie 2030 (axe 2, objectif 2.4).



L'école, un équipement collectif pas comme les autres

La Région bruxelloise met l'école au cœur de ses priorités, notamment dans les deux plans stratégiques que sont le Plan régional de développement durable (PRDD) (voir p. 114) et la Stratégie 2030[1].

Depuis de nombreuses années, la Région et les Communautés collaborent par le partage d'équipements entre l'enseignement qualifiant et le monde de la formation, ou encore en matière d'équipement numérique des écoles. Aujourd'hui, la volonté est d'aller au-delà de la collaboration entre entités fédérées en collaborant plus directement avec les écoles, afin d'en faire des partenaires du développement régional à part entière. Au-delà de leur fonction d'enseignement, en tant qu'équipement d'intérêt collectif, l'école joue en effet un rôle essentiel dans l'aménagement urbain et le développement socio-économique de notre Région.

L'école n'est toutefois pas un équipement collectif comme les autres. Disséminées sur l'ensemble du territoire, les écoles sont des éléments repères dans le quartier, des points de rencontre quotidiens entre plusieurs générations. En complément de leur fonction première d'éducation des jeunes, les équipements scolaires offrent un potentiel d'espaces extérieurs et intérieurs à destination des habitants et usagers du quartier, qui peut être mobilisé via une mutualisation pour un usage en dehors du temps scolaire.

Dans le contexte d'exiguïté du territoire bruxellois et de raréfaction des moyens financiers publics, ce partage d'équipements et d'espaces entre l'école et le quartier représente une réelle opportunité pour les habitants et usagers du quartier, mais également pour le public scolaire. En effet, l'école peut trouver dans le quartier des opportunités pour le développement

De school, geen collectieve voorziening zoals de andere

Het Brussels Gewest stelt de school centraal in haar prioriteiten. Dat zien we duidelijk in de strategische plannen zoals het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling (GPDO) (zie p. 114) en de Strategie 2030[1].

Al jarenlang werken het Gewest en de Gemeenschappen samen door het delen van infrastructuur tussen beroepsonderwijs en buitenschoolse opleidingen, of qua ICT-uitrusting tussen verschillende scholen. Vandaag willen we verder gaan dan de samenwerking tussen de Gemeenschappen door rechtstreeks samen te werken met de scholen die zo volwaardige partners worden van de gewestelijke ontwikkeling. De school heeft niet alleen een onderwijsfunctie ; als voorziening van collectief belang vervult ze ook een belangrijke rol in de stadsinrichting en de sociaaleconomische ontwikkeling van ons Gewest.

Toch is de school geen collectieve voorziening als de andere. Het netwerk van scholen beslaat het hele grondgebied van het Gewest. Scholen zijn bakens in de wijk, dagelijkse ontmoetingspunten tussen verschillende generaties. Als aanvulling op hun kerntaak, jongeren opleiden, bieden de schoolvoorzieningen ook een potentieel van buiten- en binnenruimten voor de bewoners en gebruikers van de wijk dat kan worden ingezet voor gedeeld gebruik buiten de schooluren.

Op het beperkte grondgebied en met de schaarse overheidsmiddelen van het Brussels Gewest, biedt dit delen van voorzieningen en ruimten tussen scholen en wijken een reële opportuniteit voor de wijkbewoners en -gebruikers, maar ook voor het schoolpubliek. De school vindt in de wijk immers mogelijkheden om haar educatieve opdracht uit te bouwen, zowel

1. Het betreft een prioriteit van de Brusselse Regering en haar sociale partners die besloten om er een van de belangrijkste werven van de Strategie 2025 van te maken (pijler 2, doelstelling 6). Dezelfde aandacht voor de gewestelijke uitdagingen verbonden aan het onderwijs zien we ook in de Strategie 2030 (pijler 2, doelstelling 2.4).

Contrat-école Leonardo da Vinci

Schoolcontract Leonardo da Vinci

de sa mission éducative, tant en termes d'espace disponible qu'en termes de supports pédagogiques. Ce recours aux ressources du quartier par l'école s'opère déjà : les piscines ou les bibliothèques publiques sont régulièrement fréquentées par les classes, les parcs sont parfois utilisés comme cour de récréation ou espaces d'éducation physique. Ces usages peuvent probablement être élargis.

La croissance démographique — le déclencheur d'une collaboration accrue

La croissance démographique que connaît la Région bruxelloise[2] est l'élément déclencheur de la collaboration accrue entre la Région et les écoles. Le boom démographique, défi majeur pour la Région que ce soit en matière de logement, de mobilité, d'emploi et d'offre de services met également sous pression les écoles (la population de la classe d'âge des 0-17 ans a cru de 36 % entre 2000 et 2018).

Dès 2010, le besoin de création de nouveaux équipements scolaires s'est fait ressentir au sein de la Région bruxelloise. Cette situation a amené les pouvoirs publics et les directions d'école à s'adapter rapidement. Des extensions de capacité afin de renforcer l'offre de places scolaires sont réalisées dans les combles, les entresols ou dans les locaux spécifiques du type remédiation, salle informatique. Des classes modulaires sont également installées dans les espaces de récréation. À côté de ces extensions rapides, dont la qualité varie, de nombreux projets de création de nouvelles écoles ou des projets d'extensions ont émergé.

Dans ce contexte de saturation, le Gouvernement régional bruxellois a créé, en 2014, le poste de Facilitateur École. Son rôle est de faire le lien entre les différents intervenants en matière d'infrastructures scolaires : administrations communales, régionales, communautaires, pouvoirs organisateurs, directions d'école, afin de faciliter les projets de construction ou de rénovation. Des adaptations en matière de procédures de permis d'urbanisme ont également été décidées afin d'accélérer l'octroi des permis pour

op het vlak van beschikbare ruimte als op het vlak van pedagogische ondersteuning. Ook vandaag al maken de scholen gebruik van de middelen van de wijk. Zwembaden en openbare bibliotheken worden regelmatig bezocht door schoolklassen, terwijl de parken soms fungeren als speelplaats of buitenturnzaal. En er zijn wellicht nog meer gebruiksdoelen mogelijk.

Demografische groei — "trigger" voor een verhoogde samenwerking

De demografische groei in het Brussels Gewest[2] is de trigger voor een verhoogde samenwerking tussen het Gewest en de scholen. Dit stelt het Gewest voor gigantische uitdagingen op het vlak van huisvesting, mobiliteit, werkgelegenheid en dienstenaanbod, maar zet ook de scholen onder druk (de bevolking in de leeftijdsklasse van 0-17 jaar is tussen 2000 en 2018 met 36 % gestegen).

Sinds 2010 is er in het Brussels Gewest een grote nood aan nieuwe scholen. De overheid en de schooldirecties moesten zich daar snel aan aanpassen. Capaciteitsuitbreidingen om het aanbod aan schoolplaatsen te vergroten, worden gerealiseerd op zolders, tussenverdiepingen of in specifieke lokalen zoals het computerlokaal. Op de speelplaatsen worden modulaire klassen gebouwd. Naast deze snelle uitbreidingen, waarvan de kwaliteit nogal varieert, werden ook projecten uitgewerkt voor de bouw van nieuwe of de uitbreiding van al bestaande scholen.

In de context van deze verzadiging, riep de Brusselse Hoofdstedelijke Regering in 2014 de functie van Schoolfacilitator in het leven. Die treedt op als schakel tussen de verschillende partijen die zijn betrokken bij de schoolinfrastructuur - gemeentelijke, gewestelijke en gemeenschapsadministraties, inrichtende machten en schooldirecties - om de bouw- of renovatieprojecten te faciliteren. Daarnaast werd besloten om de procedures van de stedenbouwkundige vergunningen aan te passen zodat er sneller vergunningen konden worden uitgereikt voor deze specifieke collectieve voorzieningen (ordonnantie van

2. De 2000 à 2018, la population bruxelloise a cru de 25 % (+239 408 habitants). Dans les prochaines années, la population bruxelloise va continuer à croître mais de façon plus modeste (+3 % de 2019 à 2025) – Données IBSA

ces équipements collectifs spécifiques (Ordonnance du 03/04/2014), pour une période limitée dans le temps. Des discussions sont en cours pour prolonger cette procédure accélérée dans le cadre d'une modification du Code bruxellois de l'Aménagement du territoire (COBAT).

À côté du travail sur les créations de places scolaires, il est rapidement apparu essentiel de travailler sur la qualité du bâti scolaire et son intégration urbaine. L'augmentation du nombre d'élèves, couplée au vieillissement du bâti scolaire et aux extensions rapides ont mis sous pression la qualité d'accueil des enfants dans les écoles, en particulier au sein des espaces collectifs. L'attention quant à la qualité et à l'intégration des équipements scolaires se porte également sur les nouveaux établissements. L'arrivée d'un établissement scolaire dans un quartier n'est pas sans conséquence sur le fonctionnement de celui-ci notamment en termes d'accessibilité, de sécurité routière, d'impact sonore…

Les missions d'accompagnement des porteurs de projets scolaires dans leurs démarches ont donc été élargies. Le Service École de perspective.brussels poursuit aujourd'hui 5 grandes missions : le suivi des besoins en création de places scolaires ; l'accompagnement des projets de construction, extension ou rénovation d'école ; l'intégration des établissements scolaires dans la Ville, notamment via le « Contrat École », et la lutte contre le décrochage scolaire.

À la faveur de ses contacts avec les porteurs de projets scolaires, le Service École est confronté à une série de questions plus larges, auxquelles il tente d'apporter des réponses : comment intégrer mon école dans le quartier ? Comment mieux assurer le confort et la sécurité du bâtiment ? Comment rendre l'école plus respectueuse de l'environnement ? Il s'agit donc d'appuyer la gestion de projets d'extension et de rénovation ou les questions d'ouverture de l'école sur la ville, projets qui sortent du cadre d'activité quotidien d'actions des acteurs du monde scolaire.

03/04/2014), voor een in de tijd beperkte periode. Momenteel zijn er besprekingen aan de gang om deze versnelde procedure te verlengen in het kader van een wijziging van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO).

Naast het creëren van schoolplaatsen, bleek al snel dat ook de kwaliteit van de schoolgebouwen en de integratie van de school in de stad moesten worden aangepakt. Vanwege het grotere aantal leerlingen, de veroudering van de schoolgebouwen en de snelle uitbreidingen die werden gerealiseerd, staat de onthaalkwaliteit van de leerlingen in de scholen, vooral in de collectieve ruimten, onder druk. De aandacht voor de kwaliteit en de integratie van de schoolvoorzieningen betreft ook de nieuwe instellingen. De komst van een schoolgebouw in de wijk blijft niet zonder gevolgen voor het functioneren daarvan, vooral op het vlak van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, geluidsimpact…

Daarom werd de begeleidingsopdracht van de dragers van schoolprojecten uitgebreid bij de stappen die ze ondernemen. De dienst Scholen van perspective.brussels vervult vandaag 5 grote opdrachten : monitoring van de vraag naar schoolplaatsen, ondersteuning van de bouw-, uitbreidings- of renovatiedossiers van scholen, integratie van de schoolinrichtingen in de stad, met name via de Schoolcontracten, en bestrijding van schooluitval.

In haar contacten met de projectdragers van schoolinfrastructuren, wordt de dienst Scholen geconfronteerd met een aantal ruimere vragen waarop ze een antwoord tracht te bieden : hoe integreer ik mijn school in de wijk ? Wat kan ik doen om het comfort en de veiligheid van het gebouw te garanderen ? Hoe maak ik de school milieuvriendelijker ? De dienst ondersteunt dus het beheer van de uitbreidings- en renovatieprojecten of kwesties zoals openstelling van de school voor de stad, projecten die buiten het dagelijkse werkkader van de actoren in de schoolwereld vallen.

2. Van 2000 tot 2018 is de Brusselse bevolking met 25 % toegenomen (+239 408 inwoners). De komende jaren zal de bevolking nog verder toenemen maar in mindere mate (+3 % van 2019 tot 2025) – Gegevens BISA

3. Le Code de la route décrit la rue scolaire comme une voie publique située à proximité d'un établissement scolaire qui est pourvue à ses accès, temporairement et à certaines heures, d'une barrière déplaçable sur laquelle est apposé le signal C3 complété par un panneau additionnel portant la mention « rue scolaire ».

Les outils pour une école de qualité : la « Tool-Box école » et les Guides de référence

Il ne suffit pas de prôner la qualité des équipements scolaires : il convient de la définir et de la rendre accessible. Pour soutenir les porteurs de projets dans leur processus et les sensibiliser à l'enjeu de qualité porté par la Région bruxelloise, une boîte à outils « Tool-box école » est aujourd'hui en ligne. Celle-ci centralise des informations concernant les besoins en création de places dans l'enseignement, les règlementations applicables aux projets d'infrastructures scolaires, les recommandations pour des équipements de qualité, les financements disponibles.

Des guides de référence sur la qualité et l'intégration urbaine des équipements scolaires sont développés par le Service École, en collaboration avec différents partenaires. Ils sont élaborés sur la base de processus participatifs et co-construits avec les acteurs concernés. La participation est menée à l'échelle de l'école, du quartier, avec le public scolaire, les habitants, mais également avec les acteurs institutionnels de l'école (administrations communautaires et pouvoirs organisateurs) et de l'aménagement du territoire.

Par exemple, le guide « Mon école, un espace de qualité » permet aux acteurs de l'enseignement et leurs prestataires (directions d'école, bureau d'architecture, administrations de l'infrastructure scolaire…) d'apprécier la qualité d'une infrastructure scolaire donnée en identifiant les forces et faiblesses de l'établissement analysé, de déterminer les améliorations à apporter et d'établir des priorités dans diverses thématiques liées au bâtiment lui-même, au site scolaire et à ses relations avec le quartier. La qualité, concept complexe, y est approchée au travers de cinq thématiques : les espaces intérieurs et extérieurs de l'école, la sécurité du bâtiment, la durabilité, le confort et l'intégration dans la ville.

La Région a par ailleurs décidé de développer un guide de référence spécifique sur l'aménagement des cours de récréation.

Instrumenten voor een kwaliteitsvolle school : de "Toolbox School" en de "Referentiegidsen"

Er moet niet alleen worden gepleit voor kwaliteitsvolle schoolvoorzieningen, kwaliteit moet ook omschreven en beschikbaar gemaakt worden. Om de projectdragers te ondersteunen in hun proces en ze te sensibiliseren voor de kwaliteitsuitdaging van het Brussels Gewest, staat er een "Toolbox School" online. Die centraliseert de informatie over de vraag naar nieuwe schoolplaatsen, de regelgeving die van toepassing is voor schoolinfrastructuurprojecten, de aanbevelingen voor kwaliteitsvolle voorzieningen en de beschikbare financieringen.

In samenwerking met verschillende partners ontwikkelt de dienst Scholen ook referentiegidsen over de kwaliteit van de schoolvoorzieningen en over de integratie van deze voorzieningen in de stad. De dienst lanceert daarvoor participatieprocessen en werkt nauw samen met de betrokken actoren. De participatie gebeurt op schaal van de school en de wijk, met het schoolpubliek en de bewoners maar ook met de institutionele actoren van het onderwijs (gemeentebesturen en organiserende macht) en van ruimtelijke ordening.

In de gids "Mijn school, een kwaliteitsvolle plek" bijvoorbeeld kunnen de onderwijsactoren en hun dienstverleners (schooldirecties, architectenbureaus, administraties van de schoolinfrastructuur…) de kwaliteit van een bepaalde schoolinfrastructuur beoordelen door de sterke en zwakke punten te identificeren, de mogelijke verbeteringen te bepalen en prioriteiten te stellen in de verschillende thema's die te maken hebben met het gebouw zelf, de schoolsite en de relaties met de wijk. Kwaliteit, een complex concept, wordt benaderd via vijf thema's : de binnen- en buitenruimten van de school, de veiligheid van het gebouw, de duurzaamheid, het comfort en de integratie van het gebouw in de stad.

Het Gewest besloot bovendien om een specifieke referentiegids uit te werken over de inrichting van de speelplaatsen.

Deze opdracht wordt gezamenlijk

Cette mission est co-pilotée par le Service École et Bruxelles Environnement. Les cours de récréation offrent en effet de nombreuses opportunités pour répondre aux défis liés à l'environnement, de la qualité de vie des quartiers et au bien-être des jeunes en Région de Bruxelles-Capitale. Ces espaces récréatifs répartis sur l'ensemble du territoire peuvent contribuer à renforcer le maillage vert de la Région bruxelloise en travaillant par exemple sur la perméabilité des sols, sur la biodiversité des espaces. Ce sont aussi des lieux idéaux pour sensibiliser les jeunes aux enjeux environnementaux. Ces espaces représentent évidemment aussi un enjeu important pour le bien-être des élèves et des enseignants (jeux et détente, prévention des violences, apprentissages informels). Bien aménagées et gérées, les cours de récréation peuvent s'ouvrir au quartier en dehors du temps scolaire et par là élargir l'offre d'espaces verts, récréatifs accessibles à la population bruxelloise.

À cheval entre l'école et l'espace public, la zone d'accueil de l'école joue également un rôle clef dans l'intégration urbaine de l'école. Il existe une adhésion forte auprès de différents acteurs, des parents aux communes en passant par le personnel enseignant, pour faire de l'abord de l'école une zone plus sûre, plus verte et plus saine. Les abords d'école pourraient agir comme un catalyseur pour tout un quartier et permettre d'améliorer la qualité de vie dans la Ville. Un guide spécifique sur l'aménagement des abords d'école est donc aussi en cours d'élaboration. Il traitera de la question de la rue scolaire,[3] mais visera aussi à fournir des recommandations pour les différentes typologies de rues existantes à Bruxelles.

Le Contrat École : pour une école connectée à la ville et une ville « enfants admis »

À côté du développement de guides de référence autour des équipements scolaires, la Région a mis sur pied un nouveau programme de rénovation urbaine : le Contrat École. Par ce dispositif, l'ambition de la Région d'améliorer l'environnement scolaire et d'en faire un levier de développement urbain est double : il s'agit d'une part de rénover les écoles et d'autre part de développer des projets d'espaces publics aux abords des écoles. Ces projets sont pilotés par la Région et mis en œuvre par les communes. Ils sont financés à 90 % par la Région et à 10 % par les communes.

Le Contrat École est un programme de rénovation urbaine qui vise à améliorer l'environnement scolaire et à en faire un levier de développement urbain.

Pour plus d'informations :

— Le service-école de perspective.brussels : beecole.brussels

— Stratégie Go4Brussels 2030 : go4.brussels

— Collectif ipé et +research (2018). Mon école, un espace de qualité. Guide pour l'enseignement fondamental. Bruxelles : perspective.brussels

ment scolaire et de participer à l'ouverture de l'école vers le quartier peut se concrétiser, tout en faisant de l'infrastructure scolaire un véritable partenaire de la vie de quartier.

Le Contrat École vise à renforcer le lien entre l'école et son quartier pour les écoles situées dans la Zone de révitalisation urbaine (ZRU) et accueillant un public socio-économiquement défavorisé au travers d'un plan d'actions et d'investissements.

Plusieurs types d'opérations et d'actions peuvent être financées via le Contrat École : opérations d'investissement ayant pour objet d'améliorer l'établissement scolaire et son environnement immédiat afin de le mettre à disposition des habitants du quartier et du public scolaire ; opérations destinées à requalifier l'espace public ; actions socio-économiques visant à favoriser la cohésion sociale, notamment par la mise à disposition d'équipements collectifs et par l'incitation à la participation des habitants et des élèves à des activités.

Le Contrat École se veut une opération « win-win » pour l'école et pour le quartier. Les premiers Contrats École ont été conclus en 2017 avec quatre écoles pilotes, pour un budget total de 6 120 000 euros. Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale vient d'approuver le lancement de 6 nouveaux Contrats École. Un budget de 10 millions euros est disponible. Les 6 Contrats École sélectionnés concernent en fait 9 écoles, dont 6 francophones et 3 néerlandophones, qui toutes accueillent des élèves issus de milieux défavorisés. Ils couvrent 5 communes bruxelloises au sein de la ZRU. L'année 2020 va être consacrée au diagnostic et à l'élaboration du programme d'investissement et d'actions. Ceux-ci seront mis en œuvre à partir de 2021.

Le Contrat École est un dispositif aujourd'hui pérenne : le prochain appel à candidatures sera lancé en 2021.

schoolomgevingen verbeteren en bijdragen tot de openstelling van de school voor de buurt. De schoolinfrastructuur moet volwaardig bijdragen tot het leven in de wijk.

Aan de hand van een actieplan en investeringen wil het Schoolcontract de banden tussen de school en de wijk versterken, in de eerste plaats voor scholen die zijn gelegen in de 'Zones voor Stedelijke Herwaardering (ZSH) en die een sociaal-economisch kwetsbaar publiek opvangen.

Via het Schoolcontract kunnen verschillende soorten operaties en acties worden gefinancierd : investeringen die de school en haar onmiddellijke omgeving willen verbeteren zodat ze ter beschikking kan worden gesteld van de wijkbewoners en het schoolpubliek ; operaties om de openbare ruimte te herwaarderen ; sociaal-economische acties om de sociale cohesie te bevorderen, onder meer door collectieve voorzieningen ter beschikking te stellen en door de bewoners en de leerlingen te betrekken bij activiteiten.

Het Schoolcontract stelt zich op als een "win-win" operatie voor de school en de wijk. De eerste Schoolcontracten werden in 2017 gesloten met vier pilootscholen, voor een totaal budget van 6 120 000 euro. Recent keurde de Brusselse Hoofdstedelijke Regering de lancering goed van nog eens 6 nieuwe Schoolcontracten. Daarvoor werd een budget vrijgemaakt van 10 miljoen euro. De 6 geselecteerde Schoolcontracten hebben in feite betrekking op 9 scholen - 6 Franstalige en 3 Nederlandstalige - die allemaal leerlingen opvangen uit kansarme milieus. Ze zijn gelegen in 5 Brusselse gemeenten binnen de ZSH. In 2020 zal de diagnose worden uitgewerkt, evenals het investerings- en actieprogramma. Dat zal vanaf 2021 worden uitgevoerd.

Het Schoolcontract is intussen uitgegroeid tot een duurzaam instrument : de volgende kandidaatoproep zal in 2021 worden gelanceerd.

De l'école au projet de ville…

Un chemin certain a été parcouru pour répondre aux besoins de places d'enseignement et pour saisir les potentialités des équipements collectifs spécifiques que sont les écoles pour la Ville. Les autorités publiques bruxelloises agissent depuis de nombreuses années, dans le cadre des compétences régionales, pour répondre à la demande scolaire tout en veillant à un environnement et à un bâti de qualité.

L'ambition du Service École à l'avenir est de poursuivre la dynamique de dialogue et d'échanges entre les acteurs de l'enseignement et du développement territorial à l'œuvre sur le territoire bruxellois et de continuer à mener des actions et de développer des outils dans le but d'offrir une place de qualité à chaque enfant.

Ce nouvel outil régional de rénovation urbaine, le Contrat École, offre ainsi des opportunités de repenser la dynamique école-quartier. Le Contrat École peut être porté par plusieurs écoles d'un même quartier ce qui ouvre la possibilité de créer à terme de véritables maillages scolaires au sein de la ville ouverts, sécurisés et durables.

Van school tot stadsproject…

Er werd een zekere weg afgelegd om te beantwoorden aan de vraag naar schoolplaatsen en om alle mogelijkheden van de scholen, die specifieke collectieve voorzieningen zijn, voor de stad te benutten. De Brusselse overheid spant zich in het kader van de gewestelijke bevoegdheden al jarenlang in om te beantwoorden aan de schoolvraag, met aandacht voor een kwaliteitsvolle schoolomgeving en schoolgebouwen.

In de toekomst wil de dienst Scholen de dialoog en uitwisselingen tussen de actoren van het onderwijs en de territoriale ontwikkeling van het Brusselse grondgebied voortzetten, verdere acties ondernemen en instrumenten ontwikkelen om ieder kind een kwaliteitsvolle schoolplek te bieden.

Dit nieuwe gewestelijke instrument voor stadsvernieuwing, het Schoolcontract, biedt mogelijkheden om de school-wijkdynamiek te herdenken. Het Schoolcontract kan worden gedragen door verschillende scholen binnen eenzelfde wijk. Op termijn kunnen in de stad dus volwaardige open, beveiligde en duurzame schoolnetwerken worden gecreëerd.

Voor meer informatie :

— Dienst Scholen van perspective.brussels : beecole.brussels

— Strategie Go4Brussels 2030 : go4.brussels

— Collectif ipé en +research (2018). Mijn school, een kwaliteitsvolle plek. Gids voor het basisonderwijs. Brussel : perspective.brussels

Vers la ville en commun : de la co-conception et la co-production à la co-gouvernance

Naar een gedeelde stad : van co-design en coproductie tot medebeheer

3.4

Les analyses des multiples problématiques liées à la piétonnisation des boulevards centraux ont mené à deux grands types de recommandations. D'une part, il est nécessaire de développer une vision ambitieuse pour le centre-ville métropolitain et de l'expérimenter via des projets-pilotes (dont, rétroactivement, le piétonnier). D'autre part, compte tenu des multiples incidences et possibilités générées par le projet, il est nécessaire de développer un modèle de gouvernance permettant de mieux inclure les différents acteurs dans les différentes étapes de définition, expérimentation, évaluation et développement du projet urbain. Partant de ces constats, le BSI-BCO a expérimenté une démarche de co-conception de la vision via la réalisation et la mise en débat d'une maquette du futur centre-ville métropolitain. Ensuite, via les projets Steenweg et Pentagone Sud, le BSI-BCO expérimente actuellement une démarche de co-production des projets urbains. En réalité, aucune de ces deux démarches ne peut aujourd'hui être considérée comme pleinement aboutie. Néanmoins, les questions soulevées en cours de route appellent déjà à développer un nouveau champ d'expérimentation : par-delà la co-conception et la co-production, il apparaît nécessaire d'expérimenter les moyens de mettre en œuvre une co-gouvernance de la ville.

Comme le rappellent à juste titre Frederik Serroen et Kristiaan Borret (voir le Focus, p. 282), il existe à Bruxelles de nombreuses initiatives, qu'elles soient publiques, privées ou issues de la société civile, qui créent aujourd'hui une dynamique positive. Mais si on veut en faire les leviers d'une transition durable, il faut modifier la façon dont la gouvernance de l'urbanisme est conçue. En effet, l'expérience du BSI-BCO illustre que la construction d'une vision, sa mise en débat, sa co-conception participative, l'expérimentation de terrain,

De analyse van de vele problemen die boven water kwamen naar aanleiding van de omvorming van de centrale lanen tot een voetgangerszone hebben geleid tot twee grote types aanbevelingen. Enerzijds kwam de noodzaak naar voor om een ambitieuze visie te ontwikkelen voor het metropolitane stadscentrum die getoetst kan worden via pilootprojecten (waaronder ook, met terugwerkende kracht, de voetgangerszone). Anderzijds is het, gezien de vele gevolgen en mogelijkheden die het project met zich heeft meegebracht, nodig een beleidsmodel te ontwikkelen dat toelaat de verschillende stakeholders te betrekken bij de verschillende fases van het stedelijk project (definitie, toetsing, evaluatie en ontwikkeling). Vertrekkend van deze vaststellingen heeft het BSI-BCO in co-design een visie ontwikkeld door middel van het realiseren en bespreken van een maquette van het toekomstige metropolitane stadscentrum. Op dit moment experimenteert het BSI-BCO via de projecten Steenweg en Zuidelijke Vijfhoek met een methode van co-productie van stedelijke projecten. Geen van beide projecten kan vandaag als afgerond beschouwd worden. Niettemin roepen de vragen die doorheen het proces rezen de noodzaak op om verder te experimenteren : voorbij co-design en coproductie lijkt het noodzakelijk om ook te experimenteren met de mogelijkheden van een medebeheer van de stad.

Zoals terecht opgemerkt door Frederik Serroen en Kristiaan Borret (zie Focus, p. 282), bestaan er in Brussel vele initiatieven, of ze nu ontstonden door toedoen van publieke of private actoren dan wel het maatschappelijk middenveld, die voor een positieve dynamiek zorgen. Indien men echter wil dat deze initiatieven een hefboom worden voor een duurzame transitie dan moet de manier waarop stedenbouwkundig beleid vormgegeven wordt,

l'implication d'un large éventail d'acteurs et la prise en compte simultanée d'une diversité d'enjeux nécessitent du temps et des outils adaptés. Or, bien souvent, les temporalités politiques et le cadre réglementaire de la planification urbanistique imposent des conditions incompatibles avec cet objectif. Il est donc primordial d'expérimenter des modalités alternatives.

De ce point de vue, le nombre croissant d'« occupations temporaires », dont plusieurs soutenues par les pouvoirs publics, forment un terrain d'expérimentation particulièrement innovant (voir le Focus de Hanne Van Reusel, p. 268). Premièrement, les occupations temporaires questionnent la façon dont les affectations sont définies dans les plans d'urbanisme. Plutôt que de les déterminer de façon univoque, elles suggèrent une approche expérimentale et relative où différentes affectations (ainsi que leurs conditions de coexistence) peuvent être testées, évaluées et adaptées au fil du temps. Deuxièmement, les occupations temporaires questionnent les limites du droit de propriété, en revendiquant la nécessité de valoriser les espaces sous-utilisés. Le droit de jouissance du bien par le propriétaire (privé ou public) est mis en balance avec un principe de bien commun selon lequel, face à des enjeux collectifs, un bien devrait pouvoir être mobilisé s'il n'est pas utilement valorisé par ses propriétaires. Notons néanmoins que souvent l'occupation temporaire offre plutôt une solution win-win pour les propriétaires et occupants. Enfin, les occupations temporaires questionnent la gouvernance des espaces de la ville. Elles nécessitent en effet de développer de nouvelles formes de partenariats entre les propriétaires (privés ou publics), les garants de l'intérêt public (les acteurs publics) et les occupants temporaires, où chacun des acteurs se retrouve dans une position de relativité et d'interdépendance mutuelles.

Si on extrapole ces expériences locales à l'échelle d'un territoire tel que le centre-ville métropolitain, la mise en œuvre de tels partenariats devient une réelle gageure. La complexité en termes d'environnements, programmes, acteurs, moyens, temps, compétences, intérêts, imaginaires, etc. devient telle, qu'elle nécessiterait le support d'un « tiers médiateur » pour être appréhendée. Dans ce scénario, le rôle

veranderen. De ervaring van het BSI-BCO illustreert dat de constructie van een visie, het debat errond, haar participatief co-ontwerp, het betrekken van een grote waaier aan stakeholders en het in rekening brengen van een verscheidenheid aan uitdagingen, tijd en aangepaste werkvormen vergen. Vaak leggen de werking van de politieke besluitvorming en het reglementair kader voor stedenbouwkundige planning echter voorwaarden op die niet te verenigen zijn met deze doelstelling. Het is dus van essentieel belang om te experimenteren met alternatieve werkwijzen.

In dat opzicht vormt het toenemend aantal "tijdelijke gebruiksvormen", waarvan er verschillende steun krijgen van de overheid, een bijzonder vernieuwend experimentterrein (zie Focus van Hanne van Reusel, p. 268). Ten eerste roept tijdelijk gebruik vragen op over de wijze waarop de bestemming van ruimte(n) gedefinieerd wordt in stedenbouwkundige plannen. Eerder dan ze op een eenduidige manier te bepalen, suggereren ze een experimentele en relatieve benadering waar verschillende bestemmingen (evenals de voorwaarden van hun "samen bestaan") kunnen getoetst, geëvalueerd en gewijzigd worden doorheen de tijd. Ten tweede bevraagt tijdelijk gebruik de grenzen van het eigendomsrecht door het claimen van de noodzaak van het valoriseren van on(der) benutte ruimten. Het genotsrecht van een goed door de eigenaar ervan (privé of publiek) wordt dan afgewogen tegen het principe van het gemene goed volgens het welke een goed – gelet op collectieve noden – zou moeten kunnen gebruikt worden als het niet echt wordt gevaloriseerd door de eigenaars. Merk niettemin op dat tijdelijk gebruik veelal een win-win-oplossing biedt voor zowel de eigenaars als de gebruikers. Ten slotte roept tijdelijk gebruik vragen op over het beheer van de aanwezige ruimte in de stad. Tijdelijk gebruik vereist inderdaad het ontwikkelen van nieuwe vormen van samenwerking tussen eigenaars (privé of publiek), de hoeders van het publieke belang (de overheden) en de tijdelijke gebruikers, waarbij elk van deze actoren zich bevindt in een positie van onderlinge afhankelijkheid.

Als men deze lokale experimenten extrapoleert naar de schaal van een grondgebied zoals dat van het metropo-

du médiateur consiste à accompagner les différents partenaires dans un processus d'apprentissage collectif comprenant l'objectivation des paramètres, l'identification d'une proposition de base autour de laquelle rassembler les différents points de vue, le développement et l'expérimentation concrète de cette vision, le monitoring du processus, et l'analyse des résultats à prendre en considération pour les prochaines itérations. Pour ce faire, le médiateur doit bénéficier d'une forme d'indépendance et de neutralité lui permettant de rester objectif et de garder la confiance de partenaires tout au long du processus.

Dans la pratique, il est difficile de confier le rôle de médiateur aux acteurs publics, car leur action s'inscrit nécessairement dans un agenda politique particulier, et ils ne disposent pas toujours du recul nécessaire pour objectiver le débat. De même, confier ce rôle à des acteurs privés peut poser problème si leur contrat limite leur marge de manœuvre et oriente excessivement leurs objectifs. Nous soutenons que des plateformes universitaires multidisciplinaires telles que le BSI-BCO bénéficient de l'expertise et de l'indépendance nécessaires. Nous invitons donc les pouvoirs publics à leur accorder une place structurelle dans les futurs modèles de co-gouvernance urbaine. Nous invitons également les universités à considérer sérieusement et davantage qu'aujourd'hui les perspectives ouvertes par ces pratiques de recherche engagées dans la complexité des situations concrètes.

litane stadscentrum, wordt de realisatie van dergelijke samenwerkingsverbanden een nagenoeg onmogelijke opgave. De complexiteit inzake omgeving, programma's, betrokkenen, middelen, tijd, bevoegdheden, belangen, gewenste realiteit, enz. wordt dusdanig groot dat hiervoor de steun van een "derde bemiddelaar" nodig is om deze complexiteit het hoofd te bieden. In dit scenario bestaat de rol van een bemiddelaar uit het begeleiden van de verschillende partners binnen een collectief leerproces inclusief objectiveren van de parameters, bepalen van een basisvoorstel waarover van gedachten gewisseld kan worden, ontwikkelen van en concreet experimenteren met deze visie, bewaken van het proces en analyseren van de voor de volgende projecten in aanmerking te nemen resultaten. Hiertoe dient de bemiddelaar over een zekere onafhankelijkheid en neutraliteit te beschikken die hem in staat stelt objectief te blijven en het vertrouwen te behouden van de partners gedurende het gehele proces.

In de praktijk is het moeilijk de rol van bemiddelaar toe te vertrouwen aan publieke actoren, want hun werk is onvermijdelijk ingebed in een zekere politieke agenda en bovendien beschikken deze actoren niet altijd over de nodige afstand om het debat te objectiveren. De rol van bemiddelaar toevertrouwen aan private actoren kan eveneens problemen opleveren, met name wanneer het contract van deze actoren hun manœuvreerruimte inperkt en hun doelstellingen al te zeer richting geeft. Wij argumenteren dat multidisciplinaire universitaire platforms zoals het BSI-BCO beschikken over de nodige expertise en onafhankelijkheid om als bemiddelaar op te treden. We nodigen dan ook de overheden uit om dergelijke platforms een structurele plaats te geven in toekomstige modellen van stedelijk medebeheer. We vragen tot slot aan de universiteiten om de perspectieven die dergelijk onderzoek opent, onderzoek dat plaatsgrijpt in de complexe context van concrete situaties, meer dan nu het geval is naar waarde te schatten.

L'occupation temporaire, un jeu dans la cour des grands ?

Tijdelijk gebruik, een speeltuin voor de grote jongens ?

Hanne Van Reusel

Dans de nombreuses villes, des bureaux, vieilles usines et habitations restent inoccupés pendant très longtemps alors que le besoin en habitats pas chers, en économie urbaine et en projets socioculturels et artistiques ne cesse de croître. Dans la Région de Bruxelles-Capitale, ces lieux inoccupés représentent quelque 6,5 millions de mètres carrés, alors que près de 46 000 familles sont en attente d'un logement social (Dirkx et al., 2018). De plus, de nombreuses associations et projets locaux consacrent beaucoup de temps et d'énergie à trouver et entretenir des logements. Les grands projets urbains et rénovations menés par des acteurs privés et / ou les autorités publiques prennent généralement aussi (beaucoup) de temps. Pendant ce temps, ces lieux vacants sont au point mort, les espaces dans les bâtiments sont

In heel wat steden staan kantoren, oude fabrieken en woningen voor langere tijd leeg terwijl de nood aan betaalbare plekken voor wonen, stedelijke economie, sociaal-culturele en artistieke projecten groot is. In het Brussels Hoofstedelijk Gewest spreken we over zo'n 6,5 miljoen vierkante meter, terwijl ca. 46 000 gezinnen op een sociale woning wachten (Dirkx et al., 2018). Daarnaast steken heel wat lokale verenigingen en projecten tijd en energie in het vinden en behouden van onderdak. Grotere stadsprojecten en renovaties geleid door private actoren en / of overheden vergen meestal (veel) tijd. In de tussentijd liggen deze plekken stil, ruimtes in gebouwen worden onderbenut en dreigen te verwaarlozen en beschadigd te worden. Het tijdelijk gebruik van die ruimtes springt op dat spanningsveld tussen leegstand en

Processus d'apprentissage et de mise en commun

Leer- en uitwisselingsproces



sous-exploités et ces derniers risquent d'être négligés et endommagés. L'« occupation temporaire » intervient pour faire le lien entre inoccupation et besoin urbain. Elle a le potentiel de combler le fossé entre ce qui est présent aujourd'hui et ce qui sera construit demain. Entre-temps, des possibilités concrètes pour une réelle transition peuvent être débloquées. À Bruxelles aussi, les acteurs publics, mais aussi les acteurs privés sont de plus en plus disposés à suivre cette approche. En tout cas en ce qui concerne les quick wins résultant de l'occupation temporaire. L'un des projets emblématiques du centre-ville de Bruxelles est l'occupation temporaire des tours du WTC dans le quartier Nord, initiée par le partenaire privé Up4North. Pour l'instant, c'est une référence intéressante pour l'utilisation temporaire des espaces inoccupés à Bruxelles, mais… Dans quelle mesure ce type d'occupation temporaire permet-il une transition durable, qui fera vraiment changer le système ?

2015 : à Bruxelles, l'occupation temporaire se prépare. L'occupation temporaire est une solution qui a été développée pour des raisons économiques et sociales. Des organisations telles que Lancelot et Camelot — aujourd'hui actives à Bruxelles sous le nom d'Entrakt — identifient des opportunités économiques dans la location temporaire de bâtiments tombés en désuétude. Sur le plan social, il y a des acteurs tels que Woningen123Logements, Toestand et Communa. Ils utilisent les espaces temporairement disponibles à Bruxelles pour répondre à un certain nombre de besoins sociaux. L'association Woningen123Logements exploite (avec autorisation) un bâtiment public désaffecté pour offrir un logement aux Bruxellois qui n'en trouvent pas sur le marché de l'immobilier. L'ASBL Toestand transforme

stadsnood. Het heeft daarbij het potentieel om de brug te slaan tussen wat er nu is en wat opgebouwd wordt voor de toekomst. In het tijdelijke kunnen concrete mogelijkheden voor een echte transitie bloot gelegd worden. Ook in Brussel hebben niet enkel publieke maar ook private actoren meer en meer oren naar deze aanpak. In ieder geval toch wat betreft de quick wins die uit tijdelijk gebruik voortvloeien. Een van de iconische projecten in het Brusselse stadscentrum is het tijdelijk gebruik van de WTC-toren in de Noordwijk, geïnitieerd door private partner Up4North. Ondertussen is het een interessante referentie voor tijdelijk gebruik in Brussel, maar… In hoeverre laat dit soort tijdelijk gebruik een doorwerkende duurzame transitie toe, één die ook systeem-veranderend werkt ?

2015 : in Brussel broeit het tijdelijk gebruik. Het ontstaat vooral vanuit economische opportuniteiten of maatschappelijke beweegredenen. Organisaties zoals Lancelot en Camelot -nu in Brussel actief als Entrakt- zien economische opportuniteiten in het tijdelijk verhuren van in onbruik geraakte gebouwen. Vanuit maatschappelijke hoek zijn er actoren zoals Woningen123Logements, Toestand en Communa. Zij maken gebruik van tijdelijk beschikbare ruimtes in Brussel om aan een aantal maatschappelijke noden te voldoen. Woningen123Logements beheert (met toestemming) een in onbruik geraakt overheidsgebouw en biedt zo woonruimte aan Brusselaars die in de gevestigde woonmarkt geen plaats vinden. Toestand transformeert leegstaande gebouwen tot stedelijke vrijplaatsen waar voornamelijk jongeren ruimte krijgen om hun ding te doen. Communa combineert betaalbare woonruimte met een buurtplek waarmee de bewoners van het anders leegstaande

les bâtiments vides en espaces urbains libres destinés principalement aux jeunes. Communa propose tant des habitats individuels pour les personnes mal-logées que des espaces communs pour le développement de projets urbains communautaires.

Sur le plan urbanistique, l'occupation temporaire à Bruxelles reste peu développée. Même si quelques rares administrations publiques sont engagées dans le développement de cette solution. Avec Parckdesign, Bruxelles Environnement invite des artistes à intervenir temporairement dans l'espace public bruxellois dans le cadre de cette biennale du design. L'occupation temporaire est pour l'instant, en grande partie, le résultat des espaces temporairement inoccupés créés par les mécanismes de planification modernistes. En 2015, l'occupation temporaire était simplement logique et « facile », motivée par des opportunités ponctuelles. Les possibilités urbanistiques à long terme n'en constituaient pas (encore) un élément essentiel.

Les possibilités urbanistiques de l'occupation temporaire

À Bruxelles, l'utilisation de l'occupation temporaire par les acteurs publics, dans la perspective de la transition vers une occupation plus durable dans le temps, est déjà à l'étude par les acteurs publics et évaluée par rapport d'autres expériences menées ailleurs (De Smet, 2013). L'expérience pratique — encore relativement jeune — montre que l'occupation temporaire est stratégiquement pertinente dans le cadre du réaménagement urbain. L'exemple du Boerenhof à Gand, où les citoyens occupent temporairement un espace de leur quartier pour renforcer avec succès l'utilisation souhaitée pour cet espace, montre que lorsque l'occupation temporaire a une incidence sur les mécanismes de planification en cours, un certain nombre d'avantages peuvent être tirés (De Smet & Van Reusel, 2018). Dans le cas du Boerenhof, le processus de transition qui en résulte, dans lequel l'occupation temporaire se transforme en une utilisation plus permanente, mène à une

gebouw iets willen teruggeven aan de gemeenschap.

Stedenbouwkundig blijft het rond tijdelijk gebruik in Brussel eerder stil. Al zijn er uitzonderlijk wel al enkele overheidsinstanties bezig met tijdelijk gebruik. Met Parckdesign nodigt Leefmilieu Brussel in het kader van deze designbiënnale artiesten uit tijdelijk te interveniëren in de Brusselse publieke ruimte. Tijdelijk gebruik is vooralsnog het resultaat van de tijdelijke restruimtes die ontstaan door de modernistische planningsmechanismen, het vormt er geen wezenlijk onderdeel van uit. Tijdelijk gebruik was rond de periode van 2015 vooral gewoon logisch en "gemakkelijk", gemotiveerd vanuit ad hoc opportuniteiten. De stedenbouwkundige mogelijkheden op lange termijn maakten er (nog) geen wezenlijk deel van uit.

De stedenbouwkundige mogelijkheden van tijdelijk gebruik

In Brussel wordt het gebruik van tijdelijke bewoning door publieke actoren al bestudeerd en geëvalueerd in relatie tot andere experimenten die elders worden uitgevoerd, als tussenstap naar een meer bestendige bewoning (De Smet, 2013). De nog relatief jonge praktijkervaring toont aan dat tijdelijk gebruik strategisch relevant is in stedelijke herontwikkeling. De ervaring rond het Boerenhof in Gent, waar burgers het tijdelijk gebruik van een stuk grond in hun wijk inzetten om — met succes — hun gewenste bestemming voor dit gebied kracht bij te zetten, illustreert dat wanneer tijdelijk gebruik een impact heeft op de lopende planningsprocessen er een aantal voordelen te vinden zijn (De Smet & Van Reusel, 2018). Het resulterend transitieproces, waarbij tijdelijke invulling doorvloeit tot een permanentere bestemming, leidt in het geval van het Boerenhof tot een stapsgewijze ontwikkelingsaanpak, een wens-gerichte programmering en een transversale samenwerking waarbij de buurtbewoner actief deelneemt in het stadsontwikkelingsproces. De mogelijkheden van zo'n transitieaanpak, waarbij het tijdelijke de kans krijgt door te groeien in het bestendige, doet dromen van een andere vorm van stadsplanningsprocessen

WTC1 faire commun
à tous les niveaux
vidéo, 2018

WTC1 uitwisselen
op alle niveaus
video, 2018

www.youtube.com/
watch?v=QFGaZ3fqxfo



approche de développement par étapes, à une programmation à orientation désirée et à une coopération transversale dans laquelle le citoyen local participe activement au processus de développement urbain. Les possibilités d'une telle approche transitoire, dans laquelle le temporaire a la possibilité de se transformer en permanent, sont porteuses d'espoir pour une transition vers une autre forme de processus de planification urbaine qui permet d'étudier, au sein d'une collaboration plus large et étape par étape, l'avenir le plus souhaitable pour un lieu déterminé.

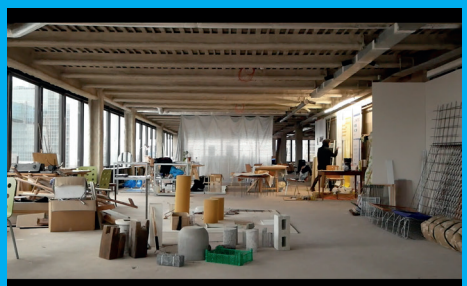
En 2020, les choses bougent. Le projet Allee du Kaai de l'ASBL Toestand est devenu une référence bien connue dans le domaine du développement urbain à Bruxelles. L'association Communa exploite plusieurs bâtiments, dont l'emblématique Tripostal. Entrakt gère Studio Citygate, l'occupation temporaire d'un bâtiment de Citydev qui fait l'objet de plans de réaménagement. La recherche-action académique, comme le projet de cocréation SWOT-mobil, s'inscrit dans cette thématique. Ce projet se concentre sur l'occupation temporaire de sites en attendant le développement qui leur est prévu. Il propose des modules mobiles qui offrent un logement confortable aux sans-abris. Les autorités régionales soutiennent activement et financent l'occupation temporaire pour certains grands projets de développement stratégique à Bruxelles via la SAU (Société d'Aménagement Urbain). Visiblement, tant les organisations économiques et sociales que les autorités bruxelloises (ville, Région, administrations) testent le potentiel de l'occupation temporaire.

Cet intérêt croissant arrive à un moment où Bruxelles connait une impulsion du développement urbain. Les autorités de planification régionales ont justement été réorganisées, et un cadre de planification révisé, ainsi que des instruments de développement urbain innovants sont en train d'émerger. Les nombreux plans de développement pour les zones importantes et stratégiques de la région sont lancés conjointement et rapidement maintenant que cette nouvelle base de planification est en place. L'occupation temporaire est explicitement présentée par les autorités comme un outil stratégique dat ruimte laat om in een breder samenwerking en stapsgewijs te zoeken naar de meest wenselijke toekomst voor een plek.

Fast forward naar 2020. Het project Allee du Kaai van vzw Toestand is in de Brusselse stadsontwikkelingsfeer een gekende referentie geworden. Communa beheert meerdere panden waaronder het iconische Tripostal. Entrakt beheert Studio Citygate, het tijdelijk gebruik van een Citydev-gebouw dat onderwerp is van herontwikkelingsplannen. Academisch actie-onderzoek, zoals het co-createproject SWOT-mobil, bijt zich vast in het thema. Deze laatste zet zich in op het tijdelijk gebruiken van sites die hun geplande ontwikkeling afwachten. Verplaatsbare modules bieden ondertussen een comfortabele woning aan thuis- en daklozen. Ook de gewestelijke overheid, via de MSI (Maatschappij voor Stedelijke Inrichting), zet actief in en financiert tijdelijk gebruik voor enkele van de grote strategische ontwikkelingsprojecten in Brussel. Het ziet er naar uit dat zowel de economisch en maatschappelijk gerichte organisaties als de Brusselse overheden (stad, Gewest, administraties) het potentieel proeven.

Deze verhoogde interesse situeert zich in een periode waarin Brussel in een stadsontwikkelingsimpuls plaatsvindt. De gewestelijke planningsinstanties zijn juist vernieuwd, een herzien planningskader en innoverende stadsontwikkelingsinstrumenten zien het daglicht. De vele ontwikkelingsplannen voor belangrijke en strategische zones binnen het Gewest worden gezamenlijk en binnen een korte tijdspanne gelanceerd nu deze nieuwe planningsbasis een feit is. Tijdelijk gebruik wordt door overheden hierbij expliciet naar voorgedragen als een strategische tool binnen de grotere geplande transitieprocessen.

Binnen deze context verschijnt de Brusselse Noordwijk terug op de radar. Het grootste deel van de WTC-torens 1 en 2 staat al jaren leeg. Nog voor de kantoortorens goed en wel afgewerkt waren, werd het concept onderuitgehaald door de verhoogde flexibiliteit op de werkvloer en een overvloed in speculatie op Brusselse kantoorruimte. Sinds haar herontwikkeling valt de Noordwijk stil buiten de kantooruren en wordt ze voornamelijk gekenmerkt door activiteiten die






befimmo.be





gique dans le cadre des processus de transition plus larges prévus.

Dans ce contexte, le quartier Nord de Bruxelles réapparaît sur le radar. La plus grande partie des tours 1 et 2 du WTC est vide depuis des années. Avant même que les tours de bureaux n'aient été terminées, le concept a été sapé par la flexibilité accrue au travail et la spéculation dans les bureaux bruxellois. Depuis son réaménagement, le quartier Nord n'est plus fréquenté pendant les heures de bureau et il se caractérise principalement par des activités qui se font de préférence à l'abri des regards. Tant les acteurs privés que les bureaux d'architecture et agences de design basés à Bruxelles ont identifié une nouvelle possibilité d'avenir pour les tours de bureaux vides. L'acteur immobilier Befimmo collabore avec les bureaux d'architecture Jaspers-Eyers Architects, 51N4E et l'AUC pour réaménager les tours. Ce projet mettra fin au programme monofonctionnel de bureaux en proposant des logements et des services divers.

Dans ce contexte, dans lequel le quartier Nord de Bruxelles est considéré comme un pôle de rénovation urbaine intéressant, les promoteurs immobiliers voient des opportunités dans l'occupation temporaire. Les propriétaires de plusieurs complexes de bureaux tels que Befimmo et AG Real Estate s'associent et soutiennent avec Up4North une plateforme d'occupation temporaire dans le quartier Nord. L'objectif de cette plateforme est de mettre en place un « processus de co-création pour transformer le quartier Nord en un quartier dynamique, accessible, connecté et innovant, où les différents mondes se rencontrent et partagent » (BEFIMMO, 2018).

Dans ce cadre, le réseau LabNorth a été fondé. Il s'agit d'une collaboration entre Up4North, Vraiment Vraiment (design), et les bureaux d'architecture 51N4E et Architecture Workroom Brussels (AWB). Ce réseau doit développer la conception du nouveau quartier et stimuler l'occupation temporaire des tours du WTC. Grâce à un appel à projets, plusieurs acteurs se manifestent, souvent avec une approche moins traditionnelle du développement urbain. 51N4E et AWB sont accompagnés par Alive Architecture, BUUR, la Faculté

zich liever ongezien in de publieke ruimte afspelen.

Zowel private actoren als Brusselse ontwerp- en architectenbureaus zagen een nieuwe toekomst voor de leegloopende kantoortorens. Vastgoedspeler Befimmo werkt samen met architectenbureaus Jaspers-Eyers Architects, 51N4E en l'AUC aan een herontwikkeling van de torens. Hierbij zal het monofunctionele kantoorprogramma doorbroken worden door het te verweven met woonruimte en verscheidene diensten.

In deze context, waarbij de Brusselse Noordwijk naar voor wordt geschoven als een interessante stadvernieuwingspool, blijken de vastgoedeigenaren mogelijkheden te zien in het inzetten van tijdelijk gebruik. De eigenaren van verschillende kantoorcomplexen zoals Befimmo en AG Real Estate verenigen zich en ondersteunen met Up4North een platform voor tijdelijk gebruik in de Noordwijk. Het initiatief en haar doelstelling : "Een co-creatieproces om een transformatie door te voeren tot een dynamische, toegankelijke, verbindende, innovatieve wijk waar verschillende werelden samenkomen en delen." (BEFIMMO, 2018).

Binnen deze ambitie wordt LabNorth opgericht, een samenwerking tussen Up4North, Vraiment Vraiment (design) en de architectuurbureaus 51N4E en Architecture Workroom Brussels (AWB). Zij staan in voor de visievorming rond de nieuwe wijk en stimuleren het tijdelijk gebruik van de WTC-torens. Via een projectoproep komen verscheidene actoren die, vaak vanuit een minder traditionele insteek inspelen op stadsontwikkeling, aankloppen. 51N4E en AWB worden vergezeld door Alive Architecture, BUUR, Faculteit Architectuur KU Leuven Sint-Lucas Brussel, Osmos Network, Pool is cool, Samenlevingsopbouw...

Met dit project staan de WTC-torens, de iconische belichaming van het stedenbouwkundige modernistische trauma van de Noordwijk, weer in de kijker. De torens die fungeren als het symbool van de "brusselisatie" dingen naar een tweede kans. Als iconische realisatie binnen het Manhattanplan zijn de WTC-torens verbonden aan het stedelijke trauma dat resulteerde uit de op winstbejag georiënteerde herontwikkeling van Brussel tijdens

d'Architecture de la KUL, Osmo Network, Pool is cool, Samenlevingsopbouw, etc.

Grâce à ce projet, les tours du WTC, incarnation iconique du traumatisme moderniste urbain, sont à nouveau sous le feu des projecteurs. Considérées comme le symbole de la « bruxellisation », elles veulent aujourd'hui une seconde chance. En tant que réalisation emblématique du plan Manhattan, les tours du WTC sont liées au traumatisme urbain qui a résulté du réaménagement à but lucratif de Bruxelles au cours des années 1960 et 1970. Cette bruxellisation se caractérise, de manière plaisante et toujours aussi vive, par une mégalomanie moderniste qui n'a pas su tenir ses promesses idéalistes et qui a entraîné la destruction du tissu urbain et, par conséquent, socio-économique. En 2020, cet exemple de bruxellisation se révèle être un pionnier possible pour une réhabilitation urbaine contemporaine et durable.

En 2018, dans le cadre de l'occupation temporaire de la tour I du WTC, l'exposition « You are here » de l'ASBL AWB (Architecture Workroom Brussels) avait déjà attiré l'attention sur les tours. AWB et la Biennale Internationale d'Architecture de Rotterdam (IABR) avaient fait une déclaration retentissante à cet endroit stratégique sur la question de l'avenir que nous voulons pour nos villes. Les tours du WTC ont été rebaptisées World Transformation Centre. Outre une exposition et un programme de débat urbain avec des intervenants pour discuter de douze urgences sociales, le 23e étage a été transformé en un espace de travail partagé temporaire pour nombre de designers, architectes, urbanistes, chercheurs, etc. L'importance de renouveler la discipline architecturale est un fil rouge de l'exposition « You are here », qui présente la discipline comme pouvant et devant se renouveler. En effet, l'architecture, c'est aussi impliquer les citoyens par la cocréation de dispositifs urbains qui mesurent la qualité de l'air (voir également la contribution au codesign dans ce livre). L'architecture, c'est également embellir les façades grâce à des matériaux locaux. L'architecture, c'est aussi dépouiller les bâtiments vides et remettre les matériaux sur le marché de la construction. L'architecture, c'est changer le système sur la base de cas concrets.

de jaren '60 en '70. Deze brusselisatie wordt schertsend en nog steeds levendig gekenmerkt door een modernistische grootheidswaanzin die haar idealistische beloftes niet kon naleven en resulteerde in een vernietiging van het stedelijke en daarbij socio-economische weefsel. Anno 2020, toont dit voorbeeld van brusselisatie zich als een mogelijke pionier voor hedendaagse en duurzame stadsherwaardering.

Zo was er in 2018 binnen het tijdelijk gebruik van de WTC 1 de tentoonstelling "You are here" door AWB die de aandacht terug vestigde op de torens. Deze Brusselse tweeling van de Internationale Architectuur Biënnale van Rotterdam (IABR) manifesteerde een spraakmakend statement op deze strategische locatie rond de vraag welke toekomst we willen voor onze steden. De WTC-torens werden het World Transformation Centre. Naast een tentoonstelling en een programma voor stedelijk debat met sprekers rond twaalf maatschappelijke urgenties, werd de 23ste verdieping omgevormd tot een tijdelijk gedeelde werkruimte voor heel wat ontwerpers, architecten, stedenbouwkundigen, onderzoekers enz. De rode draad binnen You are here ? De architectuurdiscipline dient zich te vernieuwen, want het moet en kan anders. Architectuur, dat is ook burgers betrekken door co-creatie van stedelijke apparaten die de luchtkwaliteit meten (zie ook de bijdrage rond co-design in dit boek). Architectuur, dat is ook geveldetails uitwerken die vanuit lokale materialen gewonnen worden. Architectuur, dat is ook leegstaande gebouwen strippen en deze materialen terug in de bouwmarkt brengen. Architectuur, dat is het systeem veranderen aan de hand van concrete cases.

Het tijdelijk gebruik in de WTC-toren werd in de schijnwerper geplaatst als dé vrijplaats voor innovatief experimenteren in stadsontwikkeling. Of de WTC-torens zich ook echt als symbool kunnen manifesteren voor een "veranderende" en duurzamere architectuurpraktijk is echter nog een open vraag.

Want samen met de hoop en het enthousiasme rond You are here en het daaraan gelinkte tijdelijk gebruik, rijzen ook kritische stemmen.

L'occupation temporaire des tours du WTC a été mise en avant comme LE sanctuaire pour l'expérimentation innovante en matière de développement urbain. Reste à savoir si les tours du WTC peuvent réellement devenir le symbole d'une pratique architecturale « changeante » et plus durable…

Parce qu'à côté de l'espoir et de l'enthousiasme autour de l'exposition « You are here » et de l'occupation temporaire qui y est liée, des critiques émergent…

— Le nombre d'espaces disponibles à un prix dérisoire, excessivement chauffés (la faute des installations « tout ou rien » des années 70), contraste fortement avec la dure réalité des gens qui dorment dehors dans le parc Maximilien.
— Le projet LabNorth a été lancé par les promoteurs immobiliers du quartier Nord. Avec l'occupation temporaire des tours du WTC et l'attention qui est suscitée à cet égard, le quartier Nord devient THE « place to be » à Bruxelles. La spéculation immobilière tire donc un avantage de l'utilisation temporaire des tours, même si cette utilisation en est une forme de critique. Quelle plus-value reste-t-il maintenant que l'occupation temporaire est arrivée à son terme ? Et surtout, pour qui l'occupation temporaire a-t-elle généré cette plus-value ?
— Le collectif d'artistes Wolke qui était déjà installé dans les tours du WTC depuis un certain temps — et non à la demande des promoteurs — n'a-t-il pas été simplement supplanté par l'invasion « bobo » dans le cadre de l'occupation temporaire ?
— Les étudiants de la faculté d'architecture de la KUL ont reçu une salle commune éducative dans laquelle ils ont concentré leur énergie pour travailler sur le quartier Nord, son histoire et son réaménagement. Les réflexions et actions critiques y ont une place, mais les fêtes des étudiants à leur étage du WTC sont abrégées avec fermeté et plus strictement réglementées.
— Les plans d'avenir officiels du WTC restent pour l'instant secrets.
— Lors d'une visite guidée à l'exposition « You are here », organisée par BRAL, on se demande dans quelle mesure le réaménagement du quartier Nord diffère réellement d'un processus contem-
— Zoveel beschikbare ruimte aan een weggeefprijs, overdadig verwarmd (de schuld van de jaren '70 alles-of-niets verwarmingsinstallatie) kan niet in groter contrast staan met de ruige realiteit van mensen die buiten slapen in het Maximiliaanpark.
— Het LabNorth project is geïnitieerd vanuit de vastgoedeigenaren in de Noordwijk. Met het tijdelijk gebruik van de WTC-torens en de daar omhangend aandacht komt de Noordwijk in beeld als de nieuwe Brusselse "place to be". Vastgoedspeculatie wint zo bij de -ook kritische- inzet van de tijdelijke WTC-gebruikers. Welke meerwaarde blijft er over nu het tijdelijk gebruik mandaat is afgelopen ? En vooral : voor wie heeft het tijdelijk gebruik deze meerwaarde gegenereerd ?
— Werd artiestencollectief Wolke dat al langer in de WTC-torens huisden — en niet op verzoek van de promotoren — niet gewoon verdrongen door de toeloop van de "bobo" invasie binnen het tijdelijk gebruik ?
— De architectuurstudenten van Sint-Lucas kregen een educatieve commonsruimte waarbinnen ze hun energie richten op de Noordwijk, haar geschiedenis en haar herontwikkeling. Kritische bedenkingen en acties kregen er een plek, maar wanneer de studenten het al feestend te bont maken op hun verdieping van de WTC wordt dat kordaat en met verstrengde regels in de kiem gesmoord.
— De officiële toekomstplannen voor de WTC blijven ondertussen vooralsnog achter gesloten deuren.
— Tijdens een door BRAL georganiseerde rondleiding van de You are here tentoonstelling wordt er luidop afgevraagd in hoeverre de herontwikkeling van de Noordwijk eigenlijk verschilt van een hedendaags brusselisatie-proces ? Zijn het tijdelijk gebruik van de WTC en het manifest uitgedragen door You are here niet een vermomming voor een stadsontwikkelingsproces dat in essentie niet ver afwijkt van de op winst gerichte en destructieve stadsontwikkeling die de wijk al eerder getekend heeft ?

Binnen en buiten de muren was er ruimte voor deze kritiek. Maar of deze kritische

porain de bruxellisation. L'occupation temporaire du WTC et le manifeste propagé par l'exposition « You are here » ne sont-ils pas un déguisement pour un processus de développement urbain qui, par essence, n'est pas très éloigné du développement urbain lucratif et destructeur que le quartier a déjà connu ?

Ces critiques émanent tant de l'intérieur que de l'extérieur. Reste à savoir si ces réflexions critiques sont réellement prises en compte dans le « processus de cocréation de Up4North pour transformer le quartier Nord en un quartier dynamique, accessible, connecté et innovant ». Maintenant que les travaux de démolition ont commencé et que les utilisateurs temporaires se sont dispersés aux quatre coins de Bruxelles — certains utilisateurs de LabNorth sont restés dans le quartier Nord — il apparait que le quartier Nord est à nouveau dormant. Toutefois, le processus de transition du quartier ne fait que commencer. Les plans d'avenir des tours du WTC et d'autres bâtiments stratégiques du quartier sont encore en plein développement. On peut se demander dans quelle mesure le réaménagement prévu des tours du WTC incarne une pratique architecturale changeante. On ne connait pas le contenu des plans de réaménagement. Le pouvoir décisif sur ce que deviendra réellement le quartier Nord appartient toujours à ceux qui possèdent les bâtiments. Un véritable changement de système ne nécessite-t-il pas aussi un changement des rapports de force ? Il y a une transition en cours et il y a eu une occupation temporaire. La question est de savoir dans quelle mesure ces phénomènes se touchent et s'influencent mutuellement.

Pour l'instant, il n'est pas question d'une utilisation transitoire permettant une coopération transversale avec une approche par étapes et une programmation orientée vers les souhaits dans le processus de planification. Pourtant, le potentiel de l'occupation temporaire pour changer le système était grand. Elle constituait un terreau pour les idées urbaines innovantes. Beaucoup d'acteurs déjà existants dans l'activisme urbain bruxellois ont été rassemblés sous un même toit et placés sur un piédestal. L'expérimentation et

bedenkingen echt meegenomen worden in het Up4North "co-creatieproces om een transformatie door te voeren tot een dynamische, toegankelijke, verbindende, innovatieve wijk" blijft de vraag. Nu de sloopwerken zijn begonnen en de tijdelijke gebruikers zich terug over Brussel uitgespreid hebben -een deel van de LabNorth-gebruikers is wel in de Noordwijk blijven hangen- blijkt het vooral terug stil en doods in de Noordwijk. Het transitieproces van de buurt is nochtans maar net begonnen. De toekomstplannen voor de WTC-torens en andere strategische gebouwen in de wijk ontwikkelen zich verder. Het is gissen naar in hoeverre de geplande herontwikkeling van de WTC-torens een veranderende architectuurpraktijk belichamen. Het blijft vaag rond de inhoud van de herontwikkelingsplannen. De beslissende macht over wat er nu echt van de Noordwijk wordt, ligt nog steeds bij zij die de gebouwen bezitten. Vraagt een echte systeemverandering niet ook een veranderende machtsverhouding ? Er is een lopende transitie en er was tijdelijk gebruik. De hamvraag is in hoeverre deze elkaar raakten en invloed op elkaar uitoefenen.

Van een transitiegebruik waarbij ruimte is voor een transversale samenwerking met een stapsgewijze aanpak en een wens-gerichte programmering in het planningsproces, is voorlopig nog geen sprake. Het potentieel van het tijdelijk gebruik voor verandering was nochtans groot. Het vormde een voedingsbodem voor innovatieve stadsideeën. Velen, al bestaande in het Brusselse stadsactivisme, werden samengebracht onder één dak en op een voetstuk geplaatst. Er was ruimte voor experimenteren, "trial and error". Binnen de bescherming van de geïsoleerde torens konden de tijdelijke gebruikers met zijn allen samen de toekomst van het stadslandschap -en daaraan gelinkt ook de wereld- herdenken. Het was een zaadje voor een systeemverandering, voor een commons-gerichte toekomst voor stadsontwikkeling.

Tijdelijk gebruik heeft een machtig transitiepotentieel wanneer het aankomt op het verduurzamen van gewaagde en innovatieve stadspraktijken. Het kan leiden tot een sociaal-duurzame meerwaarde voor en politiek emanciperen van bepaalde stedelijke plekken.

« l'essai-erreur » étaient possibles. Dans le cadre de la protection des tours isolées, les utilisateurs temporaires pouvaient célébrer tous ensemble l'avenir du paysage urbain — et du monde qui y est lié. L'occupation temporaire était source de changement de système, source d'un avenir de développement urbain orienté vers le « bien commun ».

L'occupation temporaire a un puissant potentiel de transition lorsqu'il s'agit de rendre plus durables des pratiques urbaines audacieuses et innovantes. Elle peut apporter une plus-value socialement durable à certains lieux urbains et leur permettre l'émancipation politique. Des pratiques urbaines innovantes ont la possibilité de germer et de se perpétuer lorsqu'elles sont suffisamment résistantes. Au début, période de quête et de chaos, il est possible de sortir du cadre de temps en temps. Beaucoup de ces pratiques expérimentales sont le fruit d'une réelle quête d'amélioration du cadre de vie urbain, par la création d'espaces verts, l'exploration d'autres formes de production au sein de la ville, l'offre de logements abordables, etc.

L'occupation temporaire a également un puissant potentiel de transition lorsqu'il s'agit de rendre un site ou bâtiment à développer plus branché. Elle crée une plus-value sociale et surtout économique. L'occupation temporaire apparaît comme une méthode utile pour attirer le grand public dans des parties de la ville qui sont pour l'instant au point mort. Au DOK à Gand, lieu de création et de rencontre dans le vieux port, ils avaient déjà bien compris ce potentiel. L'occupation temporaire réussie qui y a eu lieu est devenue une référence qui a déjà séduit les acteurs publics du développement urbain. Les acteurs privés aussi en voient le potentiel.

L'occupation temporaire est un terreau fertile pour un changement de système qui a un potentiel de transition tant socio-politique qu'économique. La question clé est de savoir au profit de qui la plus-value urbaine est générée. Des exemples tels que le DOK à Gand sont critiqués en raison de leur public de classe moyenne. Dans un tel cas, les pratiques urbaines temporaires innovantes ne sont-elles pas également utilisées pour augmenter le prix des logements dans le quartier

Vernieuwende stadspraktijken krijgen ruimte om te ontkiemen en te bestendigen wanneer ze veerkrachtig genoeg blijken. In het zoekende en chaotische begin mag het ook af en toe buiten de lijntjes. Vele van deze experimentele praktijken ontstaan vanuit een oprechte zoektocht de stedelijke leefomgeving te verbeteren, door meer ruimte te creëren voor groen, andere vormen van productie binnen de stad te verkennen, betaalbare woningen aan te bieden...

Tijdelijk gebruik heeft ook een machtig transitiepotentieel wanneer het aankomt op het hip maken van een te ontwikkelen site of gebouw. Het creëert een sociale en vooral ook economische meerwaarde. Tijdelijk gebruik blijkt een nuttige methode om het algemene publiek warm te maken voor stadsdelen die vooralsnog een blinde vlek zijn. Bij DOK Gent, een creatieve plek en ontmoetingsruimte in de oude haven, hadden ze dat al goed begrepen. Het succesvolle tijdelijk gebruik dat er plaatsvond werd een referentiecase die de publieke stadsontwikkelingsactoren al wist te bekoren. Ook private actoren zien het potentieel.

Tijdelijk gebruik is een voedingsbodem voor systeemverandering en heeft zowel socio-politiek als economisch transitiepotentieel. De hamvraag hierbij is in wiens voordeel de stedelijke meerwaarde gegenereerd wordt. Voorbeelden zoals DOK Gent ontvangen kritiek omwille van hun middenklassepubliek. Worden innovatieve tijdelijke stadspraktijken in zo'n geval niet ook gebruikt om de prijs van woningen in de geplande wijk op te drijven? Dit staat vaak in fel contrast met de intenties van de tijdelijke gebruikers die zelf nood hebben aan betaalbare en goedkope ruimte om hun projecten te kunnen realiseren.

Nu tijdelijk gebruik binnen stadsontwikkeling meer naar voor gedragen wordt en overheden hun ruimtes meer ter beschikking stellen, groeit ook een collectief bewustzijn rond de mogelijke dreiging die de verhoogde interesse in tijdelijk gebruik met zich meebrengt. Een vraagstelling die zich om en rond de WTC-torens vooral vertaalde in kritische bemerkingen rond het contrast tussen gebruikers binnen (intellectuele middenklasse) en buiten (vluchtelingen die in het park verblijven) de torens.

concerné ? Cela contraste souvent fortement avec les intentions des utilisateurs temporaires qui ont eux-mêmes besoin d'un espace bon marché pour pouvoir réaliser leurs projets.

Maintenant que l'occupation temporaire dans le cadre du développement urbain est de plus en plus promue et que les autorités rendent leurs espaces plus disponibles, il y a également une prise de conscience collective croissante de la menace potentielle que représente l'intérêt accru pour l'occupation temporaire. La problématique autour des tours du WTC s'est traduite par des commentaires critiques sur le contraste entre les utilisateurs à l'intérieur (classe moyenne intellectuelle) et à l'extérieur (réfugiés dans le parc) des tours.

Les acteurs établis autour de l'occupation temporaire tels que Fébul, Communa et Toestand étaient étonnamment absents des tours du WTC. Ils ont consacré leur énergie et leur temps à la création d'une 20e commune pour Bruxelles : « St-Vide-Leegbeek » (St-Vide-Leegbeek, 2019). Les 6,5 millions de mètres carrés d'espace vacant pourraient former une commune à part entière. Leegbeek est un manifeste et il est temps pour nous, en tant que société, de réfléchir à la gestion de cette commune.

Leegbeek veut protéger les espaces temporairement inoccupés des mécanismes de marché qui dominent le marché immobilier bruxellois. Les bâtiments et sites temporairement vacants représentent une lacune du système et offrent un espace à des acteurs qui n'en trouveraient pas autrement, soit parce qu'ils n'en ont pas les moyens, parce qu'ils n'ont pas de papiers, parce qu'ils veulent développer une solution avec des ressources limitées, parce qu'ils ne veulent plus faire partie du système néolibéral ou encore parce que la nature ne peut pas acheter de terrain pour elle-même. L'intérêt croissant pour l'occupation temporaire et ses possibilités de plus-value économique menacent de supprimer son potentiel sociopolitique souvent moins visible. Ne pouvons-nous pas au moins protéger ces espaces inoccupés qui échappent pour l'instant à la spéculation foncière ? Ou au moins, préserver la gestion des bâtiments publics temporairement disponibles ?

Gevestigde actoren rond tijdelijk gebruik zoals Fébul, Communa en Toestand waren opvallend afwezig in de WTC-torens. Zij spendeerden hun energie en tijd aan het oprichten van een 20ste gemeente voor Brussel ; "St-Vide-Leegbeek" (St-Vide-Leegbeek, 2019). De 6,5 miljoen vierkante meter leegstaande oppervlakte zou een eigen gemeente op zich kunnen vormen. Leegbeek is een manifest. Het wordt tijd dat we als samenleving nadenken over het beheer van deze gemeente.

Leegbeek pleit ervoor de tijdelijke leegstaande ruimte te vrijwaren van de marktmechanismen die de Brusselse vastgoedmarkt domineert. Tijdelijk leegstaande gebouwen en sites situeren zich als een leemte in het systeem en bieden ruimte voor actoren die anders geen plek vinden ; omdat ze het niet kunnen betalen, geen papieren hebben, ze met beperkte middelen aan een alternatief willen bouwen, omdat ze geen deel meer willen uitmaken van het neoliberaal systeem of omdat de natuur geen grond kan kopen voor zichzelf. De groeiende interesse in tijdelijk gebruik en de mogelijkheden voor een economische meerwaardecreatie dreigen het vaak minder zichtbare socio-politieke potentieel te onderdrukken. Kunnen we niet op zijn minst die leegstaande oppervlaktes die nu door de mazen van het net glippen buiten landspeculatie houden ? Of op zijn minst dan toch het beheer van tijdelijk beschikbare overheidsgebouwen vrijwaren ?

In het manifest van Leegbeek wordt de commons, het gemeengoed naar voor geschoven. De commons omvatten een gedeelde hulpbron (zoals stedelijke ruimte), een gemeenschap die deze hulpbron beheert en een set van overeenkomsten die een generatief beheer mogelijk maken. Daarbij beloven de commons een werkbaar alternatief voor de uit de hand gelopen neoliberale markteconomie.

Het concept van de commons vond ook binnen de WTC-torens weerklank. Dit werd onder andere geïllustreerd in een korte video gemaakt door een groep studenten van de UCLouvain (zie video via de bijgevoegde QR code). Leegstaande gebouwen en terreinen die voorlopig nog ontsnappen aan de marktmechanismen blijken een goede voedingsbodem voor commons-gerichte initiatieven. De video

Dans le manifeste de Leegbeek, les communs, les biens publics, sont mis en avant. Un commun, c'est une ressource partagée (comme l'espace urbain), une communauté qui gère cette ressource et un ensemble d'accords qui en permettent la gestion régénérative. Les communs offrent également une solution viable à l'incontrôlable économie de marché néolibérale. Le concept de « communs » a également trouvé écho dans les tours du WTC. Ceci a été illustré dans une courte vidéo réalisée par un groupe d'étudiants de l'UCL (voir la vidéo via le code QR ci-joint). Les bâtiments et terrains inoccupés qui échappent encore pour l'instant aux mécanismes du marché se révèlent être un bon terreau pour les initiatives orientées vers les communs. La vidéo montre toutefois que le « commoning » n'était pas forcément évident dans le cadre de l'occupation temporaire du quartier Nord de Bruxelles.

Or, ce sont précisément ces initiatives orientées vers les communs, dignes de l'exposition « You are here », qui paradoxalement perdent de plus en plus de terrain et voient passer des bâtiments vides sous leur nez maintenant que la plus-value économique de l'occupation temporaire attire l'attention. Alors que l'occupation temporaire des tours du WTC met en évidence les possibilités d'initiatives de changement de système, la pression spéculative sur l'espace urbain temporairement disponible s'intensifie.

Le jeu de l'occupation temporaire se joue dans la cour des grands, ceux qui possèdent les bâtiments. Ceux qui ont un intérêt économique à remplir temporairement leurs bâtiments et leurs sites. Ceux qui décident quelles initiatives temporaires sont suffisamment précieuses pour les perpétuer à travers une utilisation transitoire. Ceux qui, à la fin du processus de transition, décident du réaménagement de leurs bâtiments et du quartier concerné.

toont echter dat "commoning" niet al te evident bleek binnen het tijdelijk gebruik in de Noordwijk.

Het zijn nochtans net deze commons initiatieven, die niet zouden misstaan in de You are here tentoonstelling, die paradoxaal genoeg meer en meer het onderspit delven en leegstaande gebouwen aan hun neus zien voorbijgaan nu de economische meerwaarde van tijdelijk gebruik aan aandacht wint. Terwijl het tijdelijk gebruik van de WTC-torens de mogelijkheden van systeem-veranderende initiatieven in de kijker werkt, wordt de speculatieve druk op de tijdelijk beschikbare stadsruimte opgevoerd.

Het spel van het tijdelijk gebruik speelt zich af op de speelplaats van de grote jongens, zij die de gebouwen bezitten. Zij die er economisch belang bij hebben hun gebouwen en sites tijdelijk in te vullen. Zij die beslissen welke tijdelijke initiatieven ze waardevol genoeg vinden om al dan niet op te laten bestendigen in transitiegebruik. Zij die op het einde van het transitieproces bepalen aan welke herontwikkeling hun gebouwen en de daarbij horende wijk onderworpen worden.

De WTC-ervaring toont vooral aan dat er beter naar het Leegbeek-initiatief geluisterd wordt als het de intentie is om tijdelijk gebruik uit te bouwen als een toegankelijk stadslabo voor de stad van de toekomst. Zo'n transitiegebruik kan een stadsontwikkelingsproces in gang zetten waarvan het potentieel voor een transversale samenwerking met een stapsgewijze aanpak, en een wens-gerichte programmering is aangetoond.

L'expérience des tours du WTC montre que l'initiative de Leegbeek sera mieux écoutée si l'intention est de développer l'occupation temporaire comme un laboratoire urbain accessible pour créer la ville de demain. Une telle transition peut enclencher un processus de développement urbain présentant, comme il a été démontré, un potentiel pour une approche par étapes visant une coopération transversale et une programmation à orientation désirée.

Si l'ambition n'est pas d'envisager l'occupation temporaire comme une utilisation transitoire, nous pouvons continuer joyeusement ainsi. Cette expérimentation temporaire n'a pas été vaine. Elle donne l'espoir et l'envie de transformer Bruxelles de manière plus durable. En attendant, on peut aussi essayer de changer de pratique architecturale.

Si l'avenir de la ville est étudié à huis clos, l'utilisation temporaire offre toujours… du pain et des jeux.

Is het niet de ambitie om tijdelijke gebruiken te bestendigen a.d.h.v. transitiegebruik dan kan er gezellig voortgedaan worden. Dat tijdelijk experimenteren was niet voor niets. Het geeft hoop en de zin om Brussel duurzamer te transformeren. In de tussentijd kan er ook vrijblijvend gezocht worden naar veranderende architectuurpraktijken.

Als de toekomst van de stad dan toch achter gesloten deur wordt gepland, biedt tijdelijk gebruik nog steeds … brood en spelen.

Références
Referenties

— BEFIMMO (2018). Presentation Up4North at VOKA. Disponible à : www.befimmo.be/en/news/presentation-up4north-voka

— De Smet, A. (2013). Le rôle de l'usage temporaire dans le (re) développement urbain : exemples bruxellois. *Brussels Studies*. Disponible à : journals.openedition.org/brussels/1195.

— De Smet, A. et Van Reusel, H. (2018). How one tree can change the future of a neighbourhood : The process behind the creation of the Boerenhof Park as an example for tactical urban planning. *Urban Forestry & Urban Greening*, 30, 286–294.

— Dirkx, L., Kennis, P. et Destrijcker, L. (2018). *Leegstond : Handleiding voor een gebruik van leegstaande ruimte*. Brussel : Toestand VZW.

— St-Vide-Leegbeek (2019). Het manifest van de 20ste gemeente : Maak gemeengoed van leeggoed. Disponible à : www.leegbeek.brussels/ ?lang=nl

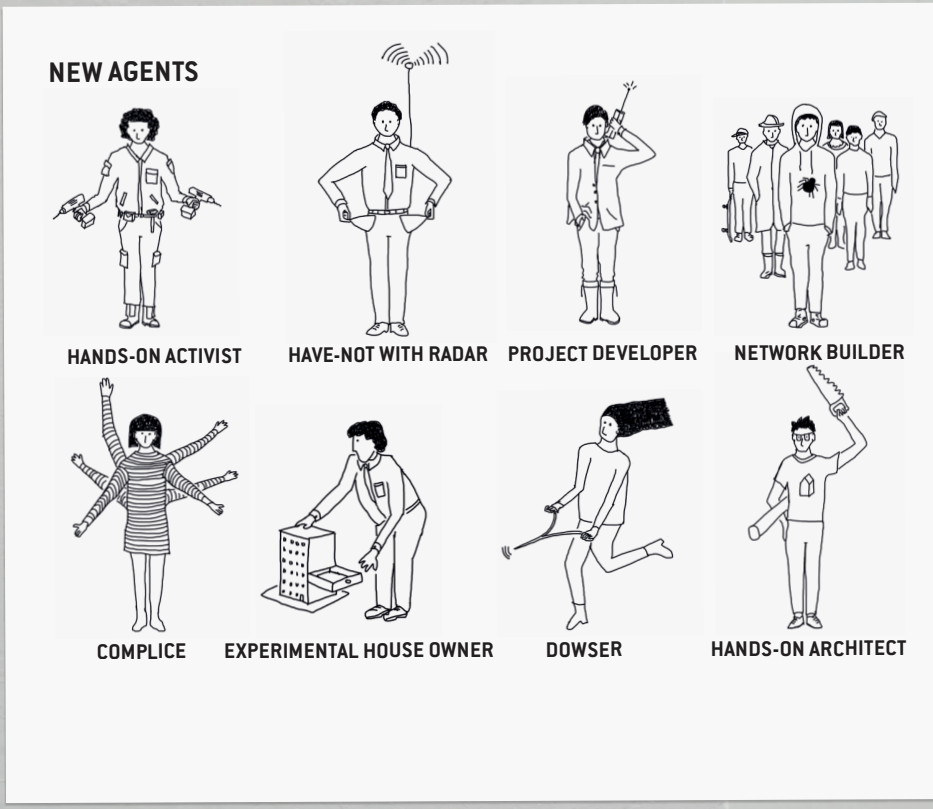
Changer la ville ensemble
Un aperçu de la gouvernance dans le développement urbain bruxellois

Samen stad maken
Over open governance in Brusselse stadsontwikkeling

Frederik Serroen et | en Kristiaan Borret

L'urbanisme est un outil puissant pour donner un visage à une politique. Dans le paysage urbain bruxellois, on peut noter plusieurs succès récents. La construction de nouveaux espaces publics, tels que la zone piétonne dans le Pentagone, les pistes cyclables le long de la Petite Ceinture, le parc de la porte de Ninove, la place du Miroir à Jette ou la place Dumon à Woluwe-Saint-Pierre, marquent un tour-

Stedenbouw is een krachtig instrument om een gezicht te geven aan een politiek beleid. Daarbij vallen er in het Brusselse stadsbeeld recente successen te noteren. De aanleg van nieuwe publieke ruimtes zoals de voetgangerszone in de Vijfhoek, de fietspaden langs de Kleine Ring of het park aan de Ninoofsepoort in Brussel, maar ook het Spiegelplein in Jette of het Dumontplein in Sint-Pieters-

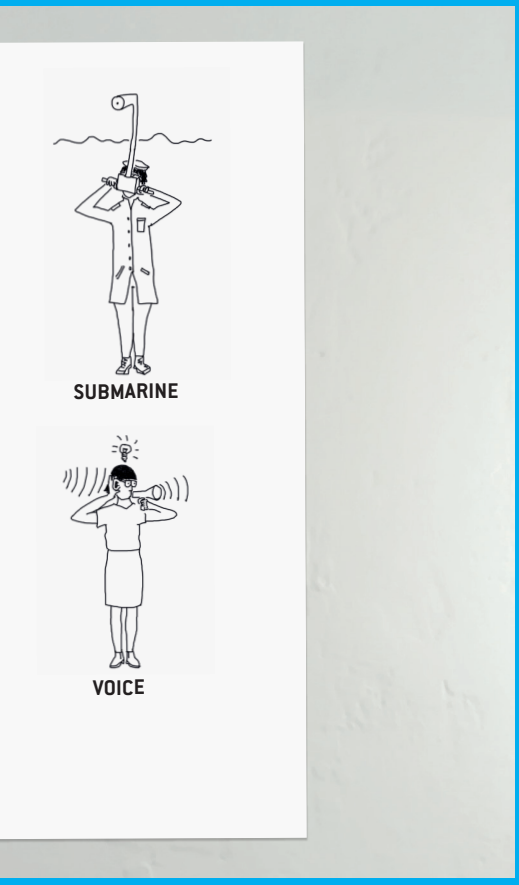


Nouveaux acteurs dans la fabrication de la ville

Nieuwe actoren in de stadsontwikkeling

nant. Ces lieux ont subi une métamorphose ces dernières années afin de répondre aux différentes revendications sur les rares espaces publics de la ville.

Si nous examinons les interventions physiques dans le tissu urbain, nous arrivons à une conclusion similaire : les graines du changement deviennent visibles, même si tout peut encore être



Woluwe, wijzen op een kentering. Deze plaatsen hebben de voorbije jaren een gedaanteverwisseling ondergaan om de uiteenlopende claims op de schaarse open ruimte in de stad meer in evenwicht te brengen.

Als we onze blik op stadsontwikkeling opentrekken voorbij fysieke ingrepen in het stadsweefsel, komen we tot een gelijkaardige vaststelling : alles kan beter, maar tegelijk worden de kiemen van verandering zichtbaar. De toegang tot betaalbare huisvesting wordt voor de Brusselaars steeds moeilijker, maar nieuwe woonvormen en coöperatieve huisvestingsmodellen zoals Community Land Trust zijn aan een opmars bezig. Brussel scoort nog steeds slecht inzake verkeerscongestie maar de MIVB trekt jaar na jaar meer aan, het aantal fietsverplaatsingen neemt toe en verkeersveiligheid staat steeds hoger op de politieke agenda. Dichtbevolkte wijken zonder groen hebben te lijden onder hittestress, maar nieuwe initiatieven zoals het bomenplan van de Stad Brussel zetten concrete stappen om de stad veerkrachtiger te maken.

Dat er in Brussel een en ander beweegt, valt dus niet te ontkennen. Vooralsnog is het niet duidelijk of er sprake is van een dynamiek die de stad structureel zal veranderen, dan wel of het gaat om sympathieke maar beperkte acties. Om verder dan afzonderlijke projecten te reiken, is er een omslag nodig in de wijze waarop de governance van de stadsplanning zelf opgevat wordt. Kunnen we met een nieuwe planningscultuur deze kantelpunten gebruiken voor een heuse veranderingsagenda ?

amélioré. L'accès à un logement abordable devient de plus en plus difficile pour les habitants de Bruxelles, mais parallèlement de nouvelles formes de logement et de nouveaux modèles de logement coopératif tels que le Community Land Trust (CLT) sont en pleine expansion. Bruxelles obtient toujours de mauvais résultats en termes d'embouteillages, mais parallèlement la STIB attire davantage de voyageurs chaque année, le nombre de déplacements à vélo augmente et la sécurité routière est une priorité politique de plus en plus importante. Les quartiers densément peuplés et sans végétation souffrent de stress thermique, mais parallèlement de nouvelles initiatives telles que le Plan arbres de la Ville de Bruxelles se concrétisent pour rendre la ville plus résistante.

Il est donc indéniable que les choses bougent à Bruxelles. Pour l'instant, on ne sait pas encore s'il s'agit d'une dynamique qui va changer structurellement la ville, ou s'il s'agit d'actions sympathiques mais limitées. Pour aller plus loin que les projets individuels, il est nécessaire de changer la façon dont la gouvernance de l'urbanisme est conçue. Avec une nouvelle culture de la planification, pouvons-nous transformer ces quelques évolutions positives en un véritable programme de changement ?

La primauté du politique ou du citoyen ?

Les pouvoirs en place n'ont pas toujours compris qu'en période de problèmes sociaux complexes, la coopération est plus que jamais nécessaire. Des questions cruciales et tenaces telles que la crise du logement, la migration ou le changement climatique ne peuvent être résolues par l'intervention d'un seul acteur sur le terrain. Cela semble évident, mais de nombreux plans et propositions politiques - parfois bien intentionnés - ont échoué aujourd'hui parce que l'implication de « profanes » est considérée comme prématurée, inutile ou indésirable.

Parallèlement, nous constatons que le citoyen devient un acteur à part entière dans la politique de développement urbain. Il aide à déterminer à quoi la ville devrait ressembler à l'avenir. Il y a non

Het primaat van de politiek of van de burger ?

"The powers that be" hebben niet altijd begrepen dat in tijden van complexe maatschappelijke vraagstukken samenwerking meer dan ooit het ordewoord is. Taaie en weerbarstige opgaves zoals de wooncrisis, de migratie, of de klimaatverandering kunnen onmogelijk via de tussenkomst van één speler op het terrein opgelost worden. Dit lijkt vanzelfsprekend maar toch lopen vele – soms goedbedoelde – plannen en beleidsvoorstellen vandaag spaak omdat de betrokkenheid van "buitenstaanders" als prematuur, onnodig of niet wenselijk wordt beschouwd.

Tegelijkertijd zien we dat de burger een professionele actor wordt in het stadsontwikkelingsbeleid. Hij / zij bepaalt mee hoe de stad er in de toekomst moet uitzien. Er is niet alleen de traditie van de Brusselse wijkcomités en hun koepelverenigingen maar er duiken ook diverse nieuwe burgerbewegingen op. Groeperingen zoals Pic Nic the Streets, Welkom op de Kleine Ring, Filter Café Filtré, Clean Air Brussels – gaan zich (semi-)professioneel organiseren, voeren de druk op de politiek op en beïnvloeden zo de toekomst van de publieke ruimte.

Soft Power

Stad maken is dus nog meer complex dan tevoren. We staan op een scharniermoment. We zien in veel Europese steden dat de transformatie van de stad niet meer enkel gebeurt door de instellingen van de overheid maar door een brede constellatie van stadsmakers, of minstens in een gedeelde vorm van collectieve intelligentie. Net doordat er in de bestaande planningsaanpak lacunes en "cracks" ontstaan, kunnen nieuwe spelers de arena betreden (zie figuur 1). Zij vallen ten dele buiten het blikveld van de politiek, opereren op een tussenschaal of handelen wars van het bestaande regelgevend kader, en ontwrichten zo de gangbare manier van werken. Misschien kunnen we zelfs de parallel maken met de bedrijfswereld en spreken van disruptie. Dit fenomeen ontstaat wanneer succesvolle bedrijven die geconfronteerd

seulement les traditionnels comités de quartier bruxellois et leurs associations faîtières, mais aussi divers nouveaux mouvements citoyens. Des groupes tels que Picnic the Streets, Bienvenue sur la Petite Ceinture, Filter Café Filtré, Clean Air Brussels s'organisent de manière (semi-) professionnelle pour exercer une pression sur les décideurs politiques et ainsi influencer l'avenir de l'espace public.

Soft Power

Construire une ville est donc plus complexe qu'avant. Nous sommes à un moment charnière. Dans de nombreuses villes européennes, nous constatons que la transformation de la ville ne se fait plus uniquement par le biais des institutions du gouvernement, mais par une large constellation de décideurs urbains, ou du moins sous une forme partagée d'intelligence collective. C'est précisément parce que des lacunes et des « fissures » apparaissent dans l'approche existante de la planification urbaine que de nouveaux acteurs peuvent entrer dans l'arène (voir figure 1). Ils se situent en partie en dehors du champ de vision des politiques, opèrent à une échelle intermédiaire ou agissent en opposition au cadre réglementaire existant, et perturbent ainsi le mode de fonctionnement habituel. Peut-être pouvons-nous même faire le parallèle avec le monde des affaires et parler de « disruption ». Ce phénomène se produit lorsque des entreprises prospères, confrontées à un contexte changeant, persistent à faire les mêmes choix que ceux qui les ont rendues prospères au départ. En raison de cet échec, d'autres acteurs entrent dans le jeu, s'adaptent au changement et élaborent des solutions appropriées.

Depuis la mise en place d'un Bouwmeester Maître Architecte (BMA) dans la Région bruxelloise en 2009, le BMA et son équipe d'une quinzaine de personnes actuellement font partie des « petits nouveaux » dans l'urbanisme bruxellois. Notre mission officielle peut se résumer en une phrase : le maître architecte promeut la qualité du développement urbain à Bruxelles, en occupant une position indépendante. L'expérience de ces dernières années nous a donné l'occasie om met een veranderende context hardnekkig dezelfde keuzes blijven maken als die waarmee ze in eerste instantie succesvol werden. Door dit falen komen andere spelers aan zet, die wél meegaan met de verandering en aangepaste oplossingen ontwikkelen.

Sinds de oprichting van een Bouwmeester Maître Architecte (BMA) in het Brussels Gewest in 2009, is ook de bouwmeester en het bijhorende team van momenteel circa vijftien personen één van de "new kids on the block" in de Brusselse stedenbouw. Onze officiële opdracht kan men in één zin samenvatten : de bouwmeester bevordert de kwaliteit van de stadsontwikkeling in Brussel, vanuit een onafhankelijke positie. De ervaring van de voorbije jaren heeft ons de kans gegeven om op zoek te gaan naar hefbomen voor een nieuwe planningscultuur.

We voelen dat er zich momenteel in Brussel een geleidelijke overgang voltrekt van een "old school" planningspraktijk naar een stadsontwikkeling die steunt op leidende principes zoals stroomopwaarts overleg, transversale samenwerking, transparantie en transition urbanism. Ook al zijn deze principes niet baanbrekend, het feit dat ze ingang vinden in de nogal gesloten planningscultuur van Brussel is zeker een belangrijke stap. Men spreekt in dit verband ook van *soft power*, namelijk een vorm van urban design governance waarbij de overheid optreedt op een semi-formele of informele manier, en invloed beoogt op een andere manier dan door middel van haar regelgevende macht. Natuurlijk zijn formele beleidsinstrumenten zoals reglementering, vastgestelde plannen en afdwingbare normen van belang. Ze zorgen voor een minimumniveau van kwaliteit, maar ze volstaan niet. Regelgeving kan excessen vermijden en blunders uitsluiten, maar ze kan ons niet verzekeren om excellentie te bereiken. Daarvoor moeten andere en doorgaans meer informele mechanismes in gang gezet worden. Met BMA geloven we in die principes en we proberen we ze alvast toe te passen in onze eigen werking. *Soft power* is in onze ogen het sleutelmechanisme waarmee écht geslaagde stadsontwikkeling zich kan onderscheiden.

casion de chercher des leviers pour une nouvelle culture de la planification.

Nous sentons que Bruxelles est en train de passer progressivement d'une pratique classique de la planification à un développement urbain basé sur des principes directeurs tels que la consultation en amont, la coopération transversale, la transparence et l'urbanisme de transition. Même si ces principes ne sont pas révolutionnaires, le fait qu'ils se retrouvent aujourd'hui dans la culture de planification plutôt fermée de Bruxelles est certainement une étape importante. On parle à cet égard aussi de *soft power*, c'est-à-dire d'une forme de gouvernance de la conception urbaine dans laquelle les autorités interviennent de manière semi-formelle ou informelle, et exercent une influence autrement que par son pouvoir réglementaire. Bien entendu, les instruments politiques formels tels que la réglementation, les plans établis et les normes exécutoires sont importants. Ils assurent un niveau de qualité minimum, mais ils ne sont pas suffisants. La réglementation peut éviter les excès et écarter les erreurs, mais elle ne peut pas nous garantir l'excellence. Pour cela, d'autres mécanismes, généralement plus informels, doivent être mis en place. Avec le BMA, nous croyons en ces principes et nous essayons de les appliquer dans nos propres opérations. Selon nous, le *soft power* est le mécanisme clé par lequel un développement urbain réellement réussi peut se distinguer.

Consultation en amont

La mise en place dès le début d'une gouvernance participative pour les projets urbains complexes est aujourd'hui considérée comme une évidence : quiconque prend le temps de consulter au début gagne du temps à la fin. Plus le dialogue sur la qualité d'un projet est engagé tôt dans le processus de conception, plus la qualité portera ses fruits. Non seulement cela permet de gagner le soutien public, mais la qualité elle-même en bénéficie également. Lorsqu'un projet n'a pas encore démarré, il est toujours possible de relever la barre de l'ambition sans consacrer trop de temps, d'énergie et d'argent.

Stroomopwaarts overleg

Eigenlijk is het inmiddels als vanzelfsprekend te beschouwen voor de governance van complexe stedelijke projecten : wie in het begin tijd maakt voor overleg, wint tijd op het einde van de rit. Hoe vroeger in het ontwerpproces de dialoog over de kwaliteit van een project wordt opgestart, hoe meer vruchten ze zal afwerpen. Niet alleen helpt dat om een draagvlak te bereiken, maar ook de inhoud van de kwaliteit zelf vaart er bij. Op het moment dat een ontwerp nog moet starten, is het nog mogelijk om de lat van de ambitie hoger te leggen zonder dat er teveel tijd, energie en geld in een uitgewerkt ontwerpvoorstel gekropen is.

Wedstrijden zijn voor BMA het belangrijkste instrument om stroomopwaarts te werken. Met een goede wedstrijdprocedure willen we op een efficiënte en faire manier ontwerpers aanstellen, met de ruimtelijke kwaliteit van hun voorstellen als voornaamste criterium. Door de begeleiding van wedstrijden vanaf het prille begin, wil de bouwmeester ook invloed hebben op de definitie van de ambities, de waarden en de inhoud van elk project.

Ten tweede vinden we dat projectdragers best in gesprek gaan met alle overheidsactoren over de kwaliteit van hun project alvorens ze de bouwaanvraag indienen. Zo vermijden we misverstanden, krikken we de kwaliteit opnieuw omhoog en winnen we tijd. Dat gesprek moet natuurlijk professioneel en transparant verlopen, en daarom heeft de bouwmeester in 2015 de kwaliteitskamer ingevoerd. Sinds de hervorming van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO) bestaat er nu sinds 2019 de "projectvergadering" die de rol van de kwaliteitskamer overneemt, en tevens moet voor projecten groter dan 5 000 m² een voorafgaandelijk advies van de bouwmeester gevraagd worden.

Sommige projecten vragen om meer onderzoek. Daarom bieden we de methodiek van Research by Design of ontwerpend onderzoek aan. In het team BMA zitten enkele ontwerpers die door middel van ontwerpen de mogelijkheden van een site verkennen, de ruimtelijke impact van een optie visualiseren of alternatieve oplossingen schetsen. Ontwerpend

Les concours sont pour le BMA l'instrument le plus important pour travailler en amont. Grâce à une bonne procédure de compétition, nous pouvons désigner les concepteurs de manière efficace et équitable, avec la qualité spatiale de leurs propositions comme critère principal. En supervisant les concours dès le début, le BMA veut également avoir une influence sur la définition des ambitions, des valeurs et du contenu de chaque projet.

Ensuite, nous trouvons qu'il est préférable que les porteurs de projets discutent de la qualité de leur projet avec tous les acteurs gouvernementaux avant de soumettre la demande de permis de bâtir. De cette façon, nous évitons les malentendus, nous améliorons à nouveau la qualité et nous gagnons du temps. Bien sûr, cette discussion doit être professionnelle et transparente. C'est pour cette raison que le BMA a créé la Chambre de qualité en 2015. En 2019, après la réforme du Code bruxellois de l'aménagement du territoire (CoBAT), une « réunion de projet » a repris le rôle de cette Chambre de qualité, et les projets de plus de 5 000 m² nécessitent depuis lors aussi un avis préalable du BMA.

Certains projets demandent davantage de recherches. C'est pourquoi nous proposons la méthodologie de Research by Design, ou recherche conceptuelle. L'équipe du BMA est composée de plusieurs designers qui, via la conception, explorent les possibilités d'un site, visualisent les répercussions spatiales d'une option et dessinent des solutions alternatives. La recherche conceptuelle permet de poser les bonnes questions au bon moment et de rendre suffisamment clairs les contours d'un contexte, d'une mission de concours ou d'une partie prenante. En fin de compte, la création de la ville ne se fait pas seulement sur la base de tableurs, de factures ou de discussions, mais de dessins et de conceptions.

Ces méthodes et instruments de la culture de planification que nous préconisons tentent de remettre en question la qualité bien plus tôt dans le processus de conception et de prise de décision, par la consultation, la recherche et l'ouverture. Travailler en amont, et donc passer un peu plus de temps au début, est rentable pour la suite.

onderzoek helpt om de juiste vragen tijdig te stellen en de contouren van een context, wedstrijdopdracht of stakeholder voldoende duidelijk te maken. De stad wordt uiteindelijk niet met rekentabellen, nota's of gesprekken gemaakt, maar met ontwerpen.

Al deze methodes en instrumenten van de planningscultuur zoals wij die bepleiten, proberen om veel vroeger in het proces van ontwerp en besluitvorming, de kwaliteit te bevragen door overleg, onderzoek en openheid. Stroomopwaarts werken en daardoor wat meer tijd spenderen in het begin, verdient zich gegarandeerd later terug.

Transversale samenwerking

Als samenleving staan we oog in oog met complexe problemen die we niet meer vanuit één beleidsdomein kunnen benaderen maar waar we moeten zoeken naar gezamenlijke duurzame oplossingen. We hebben daarom nood aan een ander type van publiek opdrachtgeverschap. Een publiek opdrachtgeverschap dat minder werkt vanuit een opgebouwde expertise in een gespecialiseerd beleidsdomein maar dat gericht is op samenwerkingsverbanden die voorbij de eigen hiërarchie en de opdeling in silo's gaat om te durven zoeken en zelfs te experimenteren.

Voor de transformatie van de Brusselse kanaalzone heeft de regering eerst door Alexandre Chemetoff een mastervisie laten opmaken en vervolgens in 2015 de operationele werking opgestart. Er is een speciaal Kanaalteam aangesteld, waarin verschillende Brusselse overheidsinstanties verenigd zijn, namelijk de bouwmeester voor de globale kwaliteitsbewaking en research by design, perspective.brussels voor de ruimtelijke planning, urban.brussels inzake de vergunningen en de Maatschappij voor Stedelijke Inrichting (MSI) voor het grondbeleid en de projectencoördinatie. De kanaalgemeenten zijn eveneens in deze werking betrokken. De werkwijze is horizontaal door de diverse instellingen heen en het Kanaalteam werkt volgens een voor Brussel originele methode op basis van co-constructie en projectstedenbouw. Op die manier is het

Coopération transversale

En tant que société, nous sommes confrontés à des problèmes complexes que nous ne pouvons plus aborder à partir d'un seul domaine politique, mais pour lesquels nous devons rechercher des solutions durables communes. Nous avons donc besoin d'un autre type de gouvernance publique. Une gouvernance publique qui travaille moins sur la base de l'expertise accumulée dans un domaine politique spécialisé, mais qui est axée sur des coopérations qui dépassent sa propre hiérarchie et la division en silos pour oser chercher et même expérimenter.

Pour la transformation de la zone du canal de Bruxelles, le gouvernement a d'abord fait élaborer par Alexandre Chemetoff une vision d'ensemble, et a ensuite lancé le fonctionnement opérationnel en 2015. Une équipe du Plan canal a été constituée. Elle est composée de plusieurs administrations publiques bruxelloises, à savoir le BMA pour le contrôle de la qualité et la recherche conceptuelle, perspective.brussels pour l'aménagement du territoire, urban.brussels pour les permis, et la Société d'aménagement urbain (SAU) pour la politique foncière et la coordination des projets. Les communes riveraines du canal sont également impliquées. En agissant de façon horizontale à travers les différentes institutions, l'équipe du Plan Canal travaille selon une méthode originale pour Bruxelles, basée sur la co-construction et l'urbanisme de projet. L'équipe du Plan Canal est ainsi un exemple de culture de planification transversale.

Bien que la dynamique de la zone du canal au cours des dernières années soit très certainement due à l'équipe du Plan Canal, le gouvernement a récemment mis l'opération sur pause. Pourtant, nous trouvons que cette coopération transversale, qui fonctionne conjointement autour d'un projet plutôt que de façon fragmentée selon chaque institution séparément, est la plus adaptée pour aborder les problèmes complexes du développement urbain contemporain. Par ailleurs, il y a à Bruxelles de plus en plus d'occasions de travailler transversalement entre d'autres niveaux politiques, comme la coopération entre les communes pour la construction Kanaalteam exemplarisch voor een transversale planningscultuur.

Terwijl de dynamiek in de kanaalzone tijdens de afgelopen jaren zeker mee te danken is aan het Kanaalteam, heeft de regering de werking onlangs op een laag pitje gezet. Nochtans vinden we dat deze transversale werking die verzamelend werkt rond een project in plaats van versnipperd volgens elke instelling apart, meer geschikt is om de wicked problems van de hedendaagse stadsontwikkeling aan te pakken. Aan de andere kant komen er in Brussel meer en meer kansen om transversaal te werken tussen andere beleidsniveaus, zoals samenwerking tussen de gemeenten onderling voor de aanleg van straten of een beeldkwaliteitsplan als gemeenschappelijk kader voor projecten in de kanaalzone.

Transparantie

We ijveren voor een paradigmawissel inzake governance : van een gesloten regime van de angst-voor-een-rechtszaak naar een open aanpak vol transparantie ; van "l'amour du secret" naar "rien à cacher". We pleiten voor een relax klimaat van openheid waardoor iedereen overtuigd geraakt van de integriteit van de aanpak. Transparantie gaat samen met communicatie, doorgaans leidt dat tot meer vertrouwen en draagvlak, en zo neemt de vaart van stadsontwikkeling toe.

De volgende stappen in een meer transparante aanpak van stadsontwikkeling in Brussel hebben in onze ogen zowel te maken met technische verfijningen als met een fundamentele verbreding.

Welke technische verfijningen zien we zoal ? Met BMA publiceren we nu al alle wedstrijdinzendingen, en dat zouden we ook kunnen doen met de integrale juryverslagen. Kunnen we de wedstrijdjury's zelf toegankelijk maken voor buurtbewoners en andere geïnteresseerden ? Elders bestaat de gewoonte dat overheden een verplicht register bijhouden over al hun contacten met de vastgoedsector. Dat is extra werk om bij te houden, maar alle bijkomende werklast is het waard als die de indruk van een geheime wereld achter de schermen kan wegnemen.

De grootste stap is in onze ogen de verbreding van het debat buiten de inter-

de rues ou un plan de qualité de l'image comme cadre commun pour les projets dans la zone du canal.

Transparence

Nous œuvrons en faveur d'un changement de paradigme en matière de gouvernance : d'un régime fermé de « crainte d'un procès » à une approche ouverte et transparente ; de « l'amour du secret » à « rien à cacher ». Nous plaidons pour un climat d'ouverture détendu qui convainc tout le monde de l'intégrité de la démarche. La transparence va de pair avec la communication, qui mène généralement à une plus grande confiance et un plus grand soutien, ce qui stimule la dynamique du développement urbain.

Les prochaines étapes d'une approche plus transparente du développement urbain à Bruxelles impliquent selon nous à la fois des améliorations techniques et un élargissement fondamental.

Quelles améliorations techniques envisageons-nous ? Avec le BMA, nous publions déjà toutes les contributions au concours, et nous pourrions faire de même avec les rapports intégraux des jurys. Pouvons-nous rendre les jurys de concours accessibles aux résidents locaux et aux autres parties intéressées ? Ailleurs, les autorités tiennent généralement un registre obligatoire de tous leurs contacts avec le secteur immobilier. C'est un travail supplémentaire, mais toute charge de travail supplémentaire en vaut la peine si elle permet de dissiper l'impression d'un monde secret qui agit en coulisses.

Selon nous, la plus grande étape est d'élargir le débat en dehors du monde interne de la concertation entre les différents acteurs publics et les porteurs de projets professionnels. Comment impliquer la société civile plus tôt et plus ouvertement dans l'élaboration des nouveaux plans et projets ?

Urbanisme de transition

L'occupation temporaire devient de plus en plus une étape structurelle du développement urbain. De nombreux projets temporaires recherchent l'environnement branché des startups, du co-working et

ne wereld van overleg tussen de diverse overheidsactoren en de professionele projectdragers. Hoe de civil society vroeger en opener betrekken bij de totstandkoming van nieuwe plannen en projecten ?

Transitional Urbanism

Tijdelijk gebruik wordt meer en meer een vaste stap in stadsontwikkeling. Veel tijdelijke projecten hengelen naar het hipster milieu van startups, co-working en festivalbars. Ontwikkelaars kiezen voor Instagramproof en proberen via placemaking toekomstige klanten aan te trekken. Met BMA vinden we het belangrijk dat wonen en maatschappelijke behoeften die moeilijk onderdak vinden op de reguliere markt ook toegang krijgen tot de "reserveruimte" die voor tijdelijk gebruik op de markt komt. Tijdelijk gebruik mag niet verengen tot een methode om de verkoop van toekomstige immobiliën te promoten, maar moet ook aandacht hebben voor maatschappelijke behoeften in Brussel.

Tijdelijk gebruik kan ook ingezet worden als een instrument om het toekomstige project te prefigureren en biedt zo unieke mogelijkheden voor participatie. Bij manier van spreken kan op een schaal 1/1 getest worden wat voor gebruik en welke inrichting goed werkt en geappreciëerd wordt, en wat niet. Dan kunnen er uit het tijdelijk gebruik lessen getrokken worden voor het definitieve project. Tijdelijk gebruik is zo meer dan een punctueel intermezzo, maar wordt gericht op de toekomst als een soort transitionele stedenbouw. Hoe wij in de toekomst in de stad leven en hoe de stad eruit moet zien kan in een co-productief proces ontstaan. Ruimte-pioniers kunnen hierin een belangrijke rol spelen.

Coda : Van 10 000 naar 2

De afgelopen tien jaren is het stedenbouwkundig beleid in Brussel gestuurd geweest door een discours van demografische groei. Dat was terecht want de stijging van de bevolking bracht een reële nood teweeg. Dankzij dat beleid zitten er nu veel nieuwe woningen en voorzieningen in de pijplijn. Anderzijds leren de voorspellingen ons dat de bevolkingsgroei zal afzwakken in de toekomst. En vooral, het is doorge-

des festivals. Les promoteurs optent pour l'instagramproof et essaient d'attirer de futurs clients grâce au *placemaking*. Avec le BMA, nous trouvons qu'il est important que les personnes qui ont du mal à trouver un toit sur le marché régulier de l'immobilier puissent avoir accès à l'« espace de réserve » qui se trouve sur le marché pour une utilisation temporaire. L'occupation temporaire ne doit pas se limiter à une méthode visant à promouvoir la vente de futurs biens immobiliers : elle doit également tenir compte des besoins sociaux à Bruxelles.

L'occupation temporaire peut également être utilisée comme un instrument pour préfigurer le futur projet, et offrir ainsi des possibilités de participation uniques. D'une certaine manière, il est possible de tester sur une échelle de 1 / 1 quel type d'utilisation et quel aménagement fonctionnent et sont appréciés, et lesquels ne fonctionnent pas. Des leçons peuvent alors être tirées de l'occupation temporaire pour le projet définitif. L'occupation temporaire est donc plus qu'un intermède ponctuel, elle se concentre sur l'avenir comme une sorte d'urbanisme transitoire. La façon dont nous vivrons dans la ville à l'avenir et ce à quoi la ville devra ressembler peut être le fruit d'un processus de coproduction. À cet égard, les pionniers de l'espace peuvent jouer un rôle important.

Coda : de 10 000 à 2

Au cours des dix dernières années, la politique urbanistique bruxelloise a été guidée par un discours sur la croissance démographique. Cela était justifié puisque l'augmentation de la population a engendré un réel besoin. Grâce à cette politique, de nombreux logements et infrastructures sont aujourd'hui en cours de construction. Cependant, les prévisions nous apprennent que la croissance démographique va ralentir. Et surtout, on a compris qu'une énorme situation d'urgence se dessine, à savoir le changement climatique, ce qui pourrait signifier une lente catastrophe à l'échelle mondiale.

C'est pourquoi nous pensons que le chiffre clé du discours urbanistique à Bruxelles devrait passer de 10 000 à 2. « 10 000 », c'est le nombre annuel moyen

drongen dat er zich een enorme urgentie aftekent, met name de klimaatsverandering die een langzame catastrofe op wereldschaal kan betekenen.

Daarom vinden we dat het kerncijfer van het stedenbouwkundig discours in Brussel moet verschuiven van 10 000 naar 2. "10 000" is het jaarlijks gemiddeld aantal inwoners dat er de afgelopen tijd in Brussel bij kwam. "2 graden Celsius" is de temperatuurstijging die we (hopelijk maximaal) moeten verwachten voor de komende decennia. Het is nu echt tijd voor een paradigma-shift : van demografie naar temperatuur als de drijfveer van de stadsontwikkeling in Brussel.

De komende jaren zijn cruciaal om een nieuwe governance voor stadsontwikkeling door te zetten. Laten we Brussel door realisaties op het terrein klaar maken voor de lopende transities van klimaat, economie en bevolking. Dat zullen we alleen goed kunnen doen door een integrale aanpak, die nieuwe vormen van open samenwerking opzoekt. Met de traditionele aanpak van weleer zullen we de nodige shift niet kunnen bereiken.

De transitie is dus ook een kans om een nieuw soort stadsontwikkeling te verkennen. We zijn er al lang aan gewend dat economische groei de motor is van stadsontwikkeling. Tegelijk weten we hoe het streven naar oneindige groei een hele reeks andere doelen zoals cultuur, ecologie of sociale rechtvaardigheid opzijgeschoven heeft. Er zullen ooit grenzen aan de groei komen en misschien maken we dat kantelmoment nu wel mee. Misschien ontstaat dus een situatie waarin groei niet meer de voornaamste hefboom zal kunnen zijn voor stadsontwikkeling. Hoe kunnen ontwerpers plannen maken voor ontwikkeling zonder groei ? Wat te doen met een tijdperk post-growth ? Hoe de stad regenereren door middel van degrowth ? Een paradigmaverschuiving zoals deze biedt kansen om een nieuw soort stedenbouw te bedenken.

d'habitants supplémentaires à Bruxelles ces dernières années. « 2 », c'est le nombre de degrés celsius supplémentaires auquel nous devons nous attendre (au maximum, espérons-le) dans les prochaines décennies. Le moment est venu de changer de paradigme : de la démographie à la température comme moteur du développement urbain à Bruxelles.

Les années à venir seront cruciales pour poursuivre une nouvelle gouvernance du développement urbain. Rendons Bruxelles prête pour les transitions actuelles du climat, de l'économie et de la population grâce à des interventions sur le terrain. Nous ne pourrons y parvenir qu'en adoptant une approche intégrée qui recherche de nouvelles formes de coopération ouverte. L'approche traditionnelle du passé ne nous permettra pas de réaliser le changement nécessaire.

La transition est donc aussi une occasion d'explorer un nouveau type de développement urbain. Nous sommes depuis longtemps habitués au fait que la croissance économique est le moteur du développement urbain. En même temps, nous savons comment la poursuite d'une croissance infinie a mis entre parenthèses de nombreux autres objectifs tels que la culture, l'écologie ou la justice sociale. Il y aura un jour des limites à la croissance, et peut-être vivons-nous ce tournant aujourd'hui. Peut-être la croissance n'est-elle plus le principal levier du développement urbain. Comment les concepteurs peuvent-ils faire des plans de développement sans croissance ? Comment affronter une ère post-croissance ? Comment régénérer la ville par la décroissance ? Un tel changement de paradigme offre la possibilité de concevoir un nouveau type de planification urbaine.

Conclusion Conclusie

Michel Hubert, Jean-Philippe De Visscher et | en Aniss M. Mezoued

Les constats, la vision et les projets développés dans ce livre, écrit pour l'essentiel avant la pandémie de covid-19, ont trouvé une actualité accrue avec celle-ci.

Bruxelles, comme d'autres villes, est apparue fort fragilisée par la crise du coronavirus et le confinement qui l'a accompagnée, mais s'est montrée également résiliente dans ce contexte.

Fragilisée, Bruxelles l'a été en raison de son économie connectée et internationalisée, mise à l'arrêt ou fortement ralentie. Avec la fermeture des frontières, la limitation des déplacements et le règne du télétravail, finies les nombreuses réunions organisées dans la capitale européenne et internationale qu'est Bruxelles. Point non plus de congrès, foires et grands rassemblements dans cette ville qui s'enorgueillit d'être l'une des plus grands villes de congrès au monde. Plus le moindre touriste pour visiter les principales attractions, musées et autres curiosités. Le choc fut dur pour le secteur horeca quasi à l'arrêt pendant trois mois et pour le secteur culturel et des arts qui ne s'en remet pas encore. Sans parler des habitants confinés dans les quartiers, notamment du « croissant pauvre », ces quartiers-mêmes qui ont connu une importante densification au cours des 25 dernières années, sans amélioration notoire de leurs conditions de vie. De plus, avec le confinement, une nouvelle répartition de la population en deux régimes diamétralement opposés s'est dessinée : les assignés à résidence (télétravailleurs et sans travail, étudiants, enfants, personnes âgées – ces dernières ayant constitué l'essentiel du contingent des victimes de la maladie) et les travailleurs à marche forcée (personnels de santé, travailleurs des « secteurs essentiels »…). Et, entre les deux, les oubliés du confinement : les sans domicile fixe de toutes natures et les autres laissés pour compte (prisonniers, etc.).

Mais Bruxelles, comme d'autres villes, s'est montrée également résiliente dans ce contexte. Les initiatives solidaires ont

De bevindingen, de visie en de projecten die in dit boek werden uiteengezet en die grotendeels neergeschreven werden vóór de covid-19-pandemie, zijn door deze crisis nog actueler geworden.

Brussel leek, net als andere steden, erg verzwakt door de crisis rond het coronavirus en de lockdown die daarmee gepaard ging, maar heeft zich in deze context tegelijk ook veerkrachtig getoond.

Brussel was verzwakt door zijn sterk gelinkte en geïnternationaliseerde economie, die tot stilstand kwam of sterk werd afgeremd. Met het sluiten van de grenzen, de reisbeperkingen en de invoering van het telewerken, kwam er een einde aan de vele vergaderingen die in de Europese en internationale hoofdstad werden georganiseerd. Geen congressen, beurzen en grote bijeenkomsten meer in deze stad die er prat op ging een van de grootste congressteden ter wereld te zijn. Geen toeristen meer om de belangrijkste attracties, musea en andere bezienswaardigheden te bezoeken. De schok was hard voor de horeca, die drie maanden lang quasi stil lag, en voor de culturele en kunstensector, die nog steeds niet hersteld is. En dan hebben we het nog niet gehad over de bewoners opgesloten in de wijken van met name de "arme sikkel", die wijken die de laatste 25 jaar veel dichtbevolkter zijn geworden, zonder dat hun leefomstandigheden merkbaar verbeterden. Bovendien is er met de lockdown een nieuwe opdeling van de bevolking in twee diametraal tegenovergestelde regimes ontstaan : degenen die onder huisarrest staan (telewerkers en werklozen, studenten, kinderen, ouderen – waarbij deze laatsten het grootste deel van de slachtoffers van de ziekte uitmaakten) en werknemers die gedwongen zijn te werken (gezondheidspersoneel, werknemers in "essentiële sectoren", enz). En, daartussenin, degenen die met de lockdown vergeten werden : allerlei soorten thuislozen en anderen die aan hun lot werden overgelaten (gedetineerden, enz.).

pullulé pour confectionner des masques, apporter une aide alimentaire ou porter secours aux plus vulnérables, qu'ils soient dans la rue ou ailleurs. Les « makers » ont été actifs pour créer des solutions et du matériel en open source, tandis que des artistes ont redoublé de créativité pour sortir de leur isolement et créer du lien social. Des aides d'urgence ont été apportées par les différents niveaux de pouvoir (du fédéral aux communes en passant par la Région et les Communautés). La plupart des espaces verts sont restés accessibles à la population en manque d'air et d'exercice. Les maisons bruxelloises disposant d'un jardin, d'un balcon ou d'une terrasse ont été fort appréciées, tandis que de nombreuses toitures et plateformes pourraient faire l'objet d'aménagements ultérieurs dans ce sens. Des expériences d' « urbanisme tactique » ont été lancées : transformation de certaines rues en zones résidentielles, de rencontre ou de jeux ; aménagement rapide de pistes cyclables ; élargissements provisoires de trottoirs…

La société urbaine bruxelloise a tenu bon, mais le bilan est lourd. Environ près de 1 500[1] vies ont été perdues à Bruxelles, tandis qu'un nombre incalculable d'autres ont été gâchées par le confinement et ses effets, imposés par l'impréparation de notre société (comme beaucoup d'autres) à faire face, dans l'urgence, à ce type de crise. Si, pour certains Bruxellois, cette pause fut bienvenue, pour de nombreux autres, elle a été synonyme de perte d'emploi, d'absence de revenus, de troubles familiaux ou mentaux, de manque de perspectives d'avenir, etc. Les inégalités et fragilités sociales ont été accentuées. Le déficit de logements et l'état déplorable d'une partie du parc sont réapparus au grand jour, de même que la pénurie d'espaces publics de qualité et d'espaces verts dans certains quartiers. La réduction de capacité et l'évitement des transports en commun n'ont pas été suffisamment compensés par la mise en place de meilleurs réseaux piétons / cyclistes pour éviter

1. D'après le rapport de Sciensano du 13 juin 2020 : covid-19.sciensano.be/fr/covid-19-situation-epidemiologique

Maar Brussel heeft zich in deze context, net als andere steden, ook veerkrachtig getoond. Er is een golf van solidariteitsinitiatieven geweest om mondmaskers te maken, voedselhulp te bieden of de meest kwetsbaren te helpen, hetzij op straat, hetzij elders. De "makers" zijn actief geweest met het creëren van open source oplossingen en materialen, terwijl kunstenaars hun creativiteit hebben verdubbeld om uit hun isolement te breken en sociale verbinding te creëren. Noodhulp werd verleend door de verschillende beleidsniveaus (van het federale, over het gewestelijke en het gemeenschapsniveau tot het gemeentelijke niveau). De meeste groene ruimtes bleven toegankelijk voor die mensen die behoefte hebben aan lucht en beweging. De Brusselse huizen met een tuin, balkon of terras werden erg geapprecieerd, maar heel wat (platte) daken zouden in de toekomst ook het voorwerp kunnen uitmaken van aanpassingen in die zin. "Tactische stedenbouwkundige" experimenten werden gelanceerd : transformatie van bepaalde straten in woon-, ontmoetings- of speelzones ; snelle aanleg van fietspaden ; tijdelijke verbreding van trottoirs.

De Brusselse stedelijke samenleving heeft standgehouden, maar de balans is zwaar. Er zijn ongeveer 1500[1] overlijdens geweest in Brussel, terwijl talloze anderen het slachtoffer zijn geworden van de lockdown en de gevolgen ervan, opgelegd door het niet voorbereid zijn van onze samenleving (net als vele andere) om in geval van nood dit soort crises het hoofd te bieden. Hoewel dit voor sommige Brusselaars een welkome onderbreking was, betekende het voor vele anderen verlies van werk, gebrek aan inkomen, gezins- of mentale problemen, gebrek aan toekomstperspectieven, enz. De sociale ongelijkheden en kwetsbaarheden werden in de verf gezet. Het tekort aan woningen en de erbarmelijke staat van een deel van het woningenpark zijn weer aan het licht gekomen, evenals het tekort aan kwaliteitsvolle publieke en groene ruimtes in sommige

1. Volgens het rapport van Sciensano van 13 juni 2020 : covid-19.sciensano.be/nl/covid-19-epidemiologische-situatie

un recours massif à la voiture et le retour d'une piètre qualité de l'air ambiant.

S'il faudra du temps pour se remettre de la pandémie de covid-19, d'autres crises, notamment climatiques, plus impactantes encore sont à craindre dans un avenir plus ou moins proche. La réflexion et l'action doivent dès lors être menées aux différentes échelles pertinentes. Le présent livre apporte sa pierre à l'édifice en proposant de penser l'avenir du centre de Bruxelles au-delà du Pentagone historique, à l'échelle de ce que nous avons appelé le « centre-ville métropolitain de Bruxelles ». En partant d'un certain nombre de constats sur l'état du centre-ville, des pistes ont été ouvertes qui devront être amplifiées pour notamment :

— diversifier et enrichir les usages du centre-ville et faire de celui-ci l'espace symbolique de référence de tous les Bruxellois ;
— maintenir ou redéployer les secteurs essentiels dans la ville ;
— offrir les soins nécessaires à la population qui en a besoin ;
— élargir les espaces publics et verts ;
— faire mieux s'interpénétrer les espaces accessibles hors espace public (écoles, centres culturels…) avec celui-ci ;
— déconcentrer la mise en tourisme d'une part aujourd'hui trop spécialisée de l'espace urbain ;
— améliorer la disponibilité et la qualité des logements.

Bref, pour accélérer la transition vers un centre-ville plus durable et inclusif.

Mais l'apport du présent ouvrage est aussi méthodologique. Il plaide pour un décloisonnement des politiques publiques et pour plus de transversalité entre celles-ci. Il plaide aussi pour une meilleure territorialisation de l'action publique et plus d'articulation entre les différentes échelles pertinentes. Il plaide enfin pour plus de coproduction et plus d'effets-levier à partir d'expériences-pilote.

wijken. Het verminderen van de capaciteit en het vermijden van het openbaar vervoer werden onvoldoende gecompenseerd door de aanleg van betere voetgangers- en fietsroutes om een massale terugkeer naar de auto en de terugkeer van de slechte luchtkwaliteit te voorkomen.

Hoewel het tijd zal kosten om te herstellen van de covid-19-pandemie, zijn er andere crises, meer bepaald de klimaat-gerelateerde, te vrezen in de min of meer nabije toekomst, met nog grotere gevolgen. Er moet dus op de verschillende relevante schalen nagedacht en gehandeld worden. Dit boek draagt hieraan bij door te suggereren om de toekomst van het centrum van Brussel te herdenken buiten de historische Vijfhoek, op schaal van wat we het "metropolitane centrum van Brussel" hebben genoemd. Uitgaande van een aantal observaties over de toestand van het stadscentrum, werden er enkele pistes ontwikkeld die zullen moeten worden versterkt, om met name :

— het gebruik van het stadscentrum te diversifiëren en te verrijken en het tot een symbolische referentieplaats te maken voor alle Brusselaars ;,
— de essentiële delen van de stad in stand te houden of her in te richten ;
— de nodige zorg te geven aan die mensen die het nodig hebben ;
— de publieke en groene ruimtes uit te breiden ;
— de toegankelijke ruimtes buiten de openbare ruimte (scholen, culturele centra…) meer over te laten vloeien in de publieke ruimte ;
— de toeristische uitbating spreiden van dat deel van de stedelijke ruimte dat vandaag al te sterk gespecialiseerd is ;
— de beschikbaarheid en de kwaliteit van de huisvesting te verbeteren.

Kortom, om de overgang naar een meer duurzame en inclusief stadscentrum te versnellen.

Ce faisant, il a mis en évidence le rôle potentiel de médiation de l'université dans les enjeux urbains et dans la recherche de solutions, à l'instar de ce que le BSI-BCO a tenté de faire pendant les quatre premières années de travail de l'Observatoire du centre-ville.

Maar de bijdrage van dit boek is ook methodologisch. Het pleit voor het ontschotten van het overheidsbeleid en voor meer transversaliteit tussen de verschillende beleidsdomeinen. Ook wordt gepleit voor een meer grondgebonden overheidsoptreden en een betere onderlinge afstemming tussen de verschillende relevante schalen. Tot slot wordt aangedrongen op meer coproductie en meer hefboomeffecten op basis van pilootexperimenten.

Daarbij benadrukte dit boek de bemiddelende rol die de universiteit kan spelen in stedelijke kwesties en in het zoeken naar oplossingen, naar het voorbeeld van wat het BSI-BCO probeerde te doen tijdens de eerste vier jaar van zijn werkzaamheden in het kader van het Observatorium van het stadscentrum.

Pour en savoir plus (références)
Voor meer informatie (referenties)

I. Livre scientifique — Wetenschappelijk boek :
Towards a Metropolitan City Centre for Brussels.
Vermeulen, S., Mezoued, A. and De Visscher, J-P. (eds) (2020).
Towards a Metropolitan City Centre for Brussels. Brussels : EUB and VUBPRESS.

L'ouvrage scientifique qui fournit plus de détails sur les contributions de ce livre a été publié parallèlement à cette publication et est disponible gratuitement en ligne à l'adresse bsi.brussels/publication/beyond-pentagon

La table des matières de ce travail scientifique se trouve ici :

Het wetenschappelijke werk dat meer achtergrond biedt bij de bijdragen in het voorliggende boek verscheen parallel met deze publicatie en is gratis online beschikbaar via bsi.brussels/publication/beyond-pentagon

De inhoudstafel van dit wetenschappelijke werk vindt u hier :

— Introduction, by A. Mezoued, J-P De Visscher and M. Hubert.
— From pedestrian area to urban and metropolitan project : assets and challenges for the centre of Brussels, by M. Hubert, E. Corijn, J. Neuwels, M. Hardy, S. Vermeulen and J. Vaesen.
— Pedestrianisation of a multifunctional space : challenges and early observations on the Brussels Pentagon, by B. Wayens, J-M. Decroly, M. Strale, N. da Schio, I. Keserü, M. Wiegmann, H. Perilleux.
— The Right(s) to the Brussels city-centre and urban project. What possibilities for future transformations ? by E. Rosa, A. Donnen, R. Houlstan, G. Laki, G. Ledent and C. Salembier.
— A historical perspective on the central boulevards in Brussels city centre, by S. Jaumain.
— The international climate footprint of a cosmopolitan city : magnitude and trends of Brussels' air travel burden, by K. Boussauw and J-M. Decroly.
— Politics, aesthetics, economics : imaginaries of urban public space and their reshaping through the transformation of Brussels city centre, by J-L. Genard and M. Berger.
— Ecosystemic transition ways towards strong sustainability of the brussels metropolitan city center, by P. Vanderstraeten, R. de Lestrange and A. Mezoued.
— The walkability of the metropolitan city-centre as a lever for Brussel's mobility transition, by A. Mezoued, Q. Letesson, G. Fenton and A. Creten.
— A common vision for the Brussels Metropolitan city centre beyond the Pentagon, by F. Vanin, J-P. De Visscher, A. Mezoued and S. Vermeulen.
— Zoom on project 1 : Steenweg By J-P. De Visscher.
— Zoom on project 2 : A green-blue walking network in the Southern Pentagon, by R. Dudal, H. Verheyden, T. Cassiers, A. Mezoued, S. Vermeulen, E. Corijn.
— Conclusion, by M. Hubert, J-P. De Visscher, A. Mezoued.

II. Portfolios

Ces dernières années, le BSI-BCO a également publié deux « portfolios » sur des thèmes connexes :

De afgelopen jaren publiceerde het BSI-BCO ook twee "portfolio's" over gerelateerde thema's :

Portfolio #1 : Cadrage – Kader, Ouvertures – Aanzet, Focus.

Corijn. E, Hubert, M., Hardy, M., Neuwels, J., Vermeulen, S. (2016). Portfolio # 1 : Cadrages — Kader, Ouvertures — Aanzet, Focus. Brussels : Brussels Studies Institute-Brussels Centre Observatory.
bco.bsi-brussels.be/portfolio-1

— Éditorial : Enrichir le débat autour de l'avenir du centre-ville de Bruxelles, by E. Corijn, M. Hubert, J. Neuwels, S. Vermeulen and M. Hardy.
— Qu'est-ce qu'un espace public ? par E. Corijn et P. Vanderstraeten.
— Le centre-ville, un espace multi-fonctionnel, par J-M. Decroly et Benjamin Wayens.
— De aanleg van de voetgangerszone in het Brusselse stadscentrum (2012-...). Een analyse van (het discours van) het procesverloop, door L. Vanhellemont en S. Vermeulen
— L'architecture des débats : les imaginaires mobilisés, par J-L. Genard et M. Berger et L. Vanhellemont.
— Remarques préliminaires concernant le plan d'aménagement du piétonnier, par E. Corijn, P. Vanderstraeten et J. Neuwels.
— Lokale economische aspecten van voetgangersgebieden : een beknopt literatuuroverzicht, door K. Boussauw
— Monitoring the impact of pedestrianisation schemes on mobility and sustainability, by I. Keserü, N. Wuytens, B. de Geus, C. Macharis, M. Hubert, T. Ermans and C. Brandeleer.
— Sustainable freight deliveries in the pedestrian zone : facilitating the necessity, by S. Verlinde, B. Kin, M. Strale and C. Macharis.
— Communication et participation dans le cadre de grands projets urbains, par S. Vermeulen et M. Hardy.
— Le régime de mobilité et les modalités d'usages de l'espace public sur les boulevards centraux à la fin du 19e siècle, par V. Jourdain et C. Loir.
— Brève histoire critique des imaginaires à la base des aménagements successifs des boulevards, par J-P. De Visscher, J. Neuwels, P. Vanderstraeten et E. Corijn.
— Zone piétonne, résidentielle, de rencontre... : le cadre légal du piétonnier bruxellois en contexte, par C. Brandeleer, T. Ermans et M. Hubert.
— L'accessibilité de l'« hypercentre bruxellois ». Premiers résultats pour le transport public, par K. Lebrun

Portfolio #2 : Zoom In | Zoom Out on the Brussels city centre

Corijn. E, Hubert, M., Hardy, M., Mezoued, A., Neuwels, J., Vermeulen, S. (2018). Portfolio#2 : Zoom in | Zoom out on the Brussels city centre. Brussels : Brussels Studies Institute-Brussels Centre Observatory.
bco.bsi-brussels.be/portfolio-2

— Éditorial : Le piétonnier, projet pilote pour un centre-ville bruxellois durable et convivial ! par Sofie Vermeulen, Margaux Hardy, Aniss M. Mezoued, Eric Corijn & Michel Hubert.
— Le piétonnier, l'hypercentre et les multiples centralités de Bruxelles, par Pierre Vanderstraeten et Eric Corijn.

III. Autres références
Andere referenties

— Repenser le partage de l'espace public pour un hypercentre marchable, par Aniss M. Mezoued et Quentin Letesson.
— L'hypercentre de Bruxelles : du piétonnier au projet urbain, par Jean-Philippe De Visscher, Aniss M. Mezoued et Fabio Vanin.
— Piétonnier-lab. Deux propositions pour l'entre-temps de l'espace public, par Stéphanie Van Doosselaere et Annelies Kums.
— Sans-abrisme et projet urbain : inconciliable ? par Alain Malherbe & Elisabetta Rosa.
— A brief guide to the air of Brussels, by Nicola da Schio, Bas de Geus et Catherine Bouland.
— The impact of the extension of pedestrian zone in the centre of Brussels on mobility, accessibility and public space, by Imre Keserü, Mareile Wiegmann, Sofie Vermeulen, Geert te Boveldt, Ewoud Heyndels et Cathy Macharis.
— Enjeux logistiques du piétonnier et des réaménagements connexes. Synthèse des résultats d'une enquête auprès des professionnels, par Alix Sotiaux et Mathieu Strale

— Bruxelles Environnement (2016). Évaluation de l'impact de la nouvelle zone piétonnière dans le centre de Bruxelles sur la qualité de l'air. Rapport Technique air-climat : bral.brussels/sites/default/files/bijlagen/BIM_Brasseur_Rapport_phase1et2_Piétonnier_Anspach.pdf
— De Visscher, J.P. (2013). Indivision [PhD Dissertation]. Louvain-la-Neuve : Presses Universitaires Louvain.
— De Visscher, J.P., Hubert, M., Corijn, E., Wayens, B., Mezoued, A., Vermeulen, S. (2019). Steenweg Synthèse du diagnostic préalable à la définition d'une mission d'étude urbanistique [Rapport de recherche]. Brussels : BSI-BCO.
— Ermans, T. et Huynen, P., (2019). Caractéristiques et modes de déplacement dans la zone du nouveau piétonnier du centre-ville : analyses transversale et longitudinale des Plans de déplacements d'entreprise. BSI-BCO, mis en ligne le 9 avril 2019, bco.bsi-brussels.be caracteristiques-et-modes-de-deplacement-dans-la-zone-du-nouveau-pietonnier-du-centre-ville-analyses-transversale-et-longitudinale-des-plans-de-deplacements-dentreprise
— Fenton, G., Glorieux, A., Letesson, Q. & Minnen, J. (2020). Centre-ville, piétonnisation et modes de vie [Rapport de recherche]. BSI-Brussels Centre Observatory & Forum Vies Mobiles.
— Wiegmann, M. et al. (2018). Impactanalyse bereikbaarheid, verplaatsingsgedrag en tevredenheid rond de uitbreiding van de Brusselse voetgangerszone. Report voor Brussel Mobiliteit, Brussel, VUB-MOBI en Brussels Studies Institute, 174 p.

Table des illustrations
Lijst van de illustraties

Haut — bovenaan : h
Bas — bodem : b

— Spec uloos : couverture, remerciements à Basil Descheemaeker
— Aniss Mezoued : 12-14, 16, 26-27, 30, 36, 38, 44-45, 50-55, 63b, 69, 82, 91-94, 100-104, 131-132, 181, 221-222,
— BSI-BCO : 20-21, 42-43, 96-97, 111h, 139-141, 151-163, 175-177, 185
— Christina Braschi : 29
— Alexis Creten, Michel Hubert et photos libres de droits — en foto's vrij van rechten : 31-32
— Pierre Kroll : 33h
— Luc Schuiten : 33b
— SumProject : 35, 37
— Ville de Bruxelles : 39
— BRAL : 40
— Plateform Pentagone et — en picnicthestreet : 41
— Gabrielle Fenton : 46-49
— Données Bruxelles Mobilité - AED (2009), étude Iris II (2006) - Cartographie : Stratec (2010) — Gegevens Brussel Mobiliteit - AED (2009), studie Iris 2 (2006) - Cartografie : Stratec (2010) : 57
— Observatoire de la Santé et du Social — Observatorium voor Gezondheid en Welzijn, 2018 : 59
— Benjamin Wayens, 2006. Structure et dynamique du commerce de détail bruxellois. Bruxelles : Université Libre de Bruxelles : 61
— Jean-Philippe De Visscher : 63h, 104b, 109b, 214-218
— Traitement et cartographie — analyse en cartografie, Hugo Perilleux, ULB, IGEAT : 65
— Bruxelles environnement : 67
— Alexis Creten :71
— perspective.brussels : 73
— Rafal Naczyk : 74
— Brussels Academy : 98
— Fabio Vanin : 106, 108h
— Eric Fischer, www.flickr.com/photos/walkingsf/4671504283/in/album-72157624209158632 : 108b
— Mapbox, www.mapbox.com/labs/twitter-gnip/locals : 109h
— Rien Van de Wall, figure produite dans le cadre du cycle « Chantiers Bruxellois » organisé par Brussels Academy 2019 — figuur gemaakt in het kader van de cyclus "Brusselse Werven" georganiseerd door Brussels Academy, 2019 : 110
— Monitoring des quartiers : 111b
— PRDD : 116, 228
— ORG : 120
— Mathieu Berger 2018 : 122
— Christian Dessouroux, 2008, Espaces partagés, espaces disputés. Bruxelles, une capitale et ses habitants. Brussels: ULB et RBC, p. 56 : 134
— Quentin Letesson, 2018 : 137
— Tous à Pied : 138
— BSI-BCO et Spec uloos à partir des données Mobigis 2020 : 145
— BSI-BCO et Spec uloos à partir des données Mobigis — op basis van gegevens van Mobigis, 2020 : 149
— Rien Van de Wall, 2016 : 166-167
— Rien Van de Wall et Wim Menten : 168-169
— P-Lab : 178-179, 182-183, 190, 196
— AWB, BSI-BCO, BRAL, EGA : 186-187
— Pybik et | en Alice di Pompeo (UCLouvain, 2018) : 189
— Jean-Philippe De Visscher, Frédéric Raynaud : 205-206
— Jean-Philippe De Visscher, UCLouvain, 2013 : 208-212
— perspective.brussels, 2018 : 213

— BSI-BCO, par Ana Daniela Dresler, sur la base du travail de Clara Lozano Lopez : 223, 230-231
— AWB, sur la base des travaux réalisés en partenariat avec le BSI-BCO, le BRAL, Brussels Academy, BPC - WKR : 224-227
— BSI-BCO, par Ana Daniela Dresler : 229
— Florence Lepoudre du BRAL : 232, 238
— Marina Amaral, Louise Slouratko, Carolie Cotin et Noé Stefano : 233
— Celine de Vinck — Atelier Groot Eiland : 248-253
— perspective.brussels, PTArchitecten : 256
— AWB : 268
— Thibaut De Greef, Jonas Hanssens, Inès Quoidbach ; travail réalisé dans le cadre du cours 'Acteurs, territoires et contextes de développement' (UCLouvain) et du MOOC 'Récits d'urbanisme et question des communs' (edx - UCLouvain) : 271, 273
— Urban Catalyst, Berlin : 282-283

Partenaires
Partners

— VUB
— ULB
— USL-B
— UCLouvain
— KU Leuven
— BRAL
— AWB
— perspective.brussels
— Ville de Bruxelles | Stad Brussel
— Pyblik
— Bienvenue sur la Petite Ceinture
— P-Lab
— Atelier Groot Eiland
— VGC

Le Brussels Centre Observatory est une plateforme d'échange des connaissances sur le centre métropolitain de Bruxelles, d'environ 70 chercheurs, fondée au sein de Brussels Studies Institute avec le soutien de la Ville de Bruxelles. Les recherches menées dans ce cadre l'ont été grâce au soutien d'Innoviris, de Bruxelles Mobilité, de perspective.brussels, du Forum Vies Mobiles, du FNRS, de la VGC, et avec la collaboration de nos partenaires, notamment, BOZAR, le bMa – Maître architecte de la Région de Bruxelles-Capitale, Brussels Academy, Architecture Workroom Brussels et les mouvements urbains BRAL, Atelier Groot Eiland et Bienvenue sur la Petite Ceinture.

Het Brussels Centre Observatory is een kennis- en uitwisselingsplatform van een 70-tal onderzoekers dat opgericht werd in 2015 binnen het Brussels Studies Institute met de steun van de Stad Brussel. Dit onderzoek kwam tot stand dankzij de steun van Innoviris, Brussel Mobiliteit, perspective.brussels, het Forum Vies Mobiles, het FNRS en de VGC, en met de medewerking van heel wat partners waaronder BOZAR, de bMa-Brusselse bouwmeester, Brussels Academy, Architecture Workroom Brussels, en de stadsorganisaties BRAL, Atelier Groot Eiland en Welkom op de Kleine Ring.

Cet ouvrage a reçu du soutien financier de
Dit boek kreeg financiële steun van

Ville de Bruxelles / Stad-Brussel
USL-B | IRIB
VUB | BCUS
UCLouvain | LOCI
ULB | EBxl
Brussels Studies Institute

Le BSI-BCO a été soutenu pendant 4 ans par
Het BSI-BCO werd gedurende 4 jaar gesteund door





Entre 2015 et 2020, le centre-ville de Bruxelles a vu se concrétiser sa première grande zone piétonne et se développer l'un des plus grands projets urbains des dernières décennies. Les boulevards entre la place Fontainas et la place De Brouckère ont été piétonnisés. De nouveaux espaces publics, de la verdure, des bancs et de l'éclairage y ont été aménagés, ainsi que de nouvelles entrées pour les stations de métro, deux grands parkings vélo et d'autres équipements. Le centre-ville de Bruxelles est-il en train de sortir du « tout à la voiture » ? Peut-il s'élargir pour devenir le centre de la métropole bruxelloise dans lequel chacun peut trouver sa place ? Cet ouvrage rassemble en mots et en images les recherches menées depuis quatre ans par le Brussels Centre Observatory.

Tussen 2015 en 2020 kreeg de Brusselse binnenstad haar eerste grote voetgangerszone, één van de grootste stadsprojecten van de afgelopen decennia. De lanen tussen het Fontainasplein en het Brouckèreplein werden autovrij. Er kwam nieuwe publieke ruimte met groen, zitbanken en verlichting, maar ook met nieuwe toegangen tot drie ondergrondse metrostations, twee fietsenstallingen en andere voorzieningen. Maakt het Brusselse stads-centrum komaf met Koning Auto ? Kan de binnen-stad uitbreiden om zo het centrum van de Brusselse metro-pool te worden waarin iedereen zich thuis kan voelen ? Dit boek brengt in woord en beeld het onderzoek samen van vier jaar Brussels Centre Observatory.

ISBN VUB 978 28 0041 723 3
ISBN EUB 978 90 5718 995 1
29 €
Éditions de l'Université de Bruxelles
VUBPRESS
bsi.brussels