

Région Bruxelles - Capitale
Organisations de Classes moyennes bruxelloises



Bruno Bianchet - BRAT - Georges Hindricq



Juin 2010

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | PRÉAMBULE..... | 3 |
| 2 | PHASE 1. PROCESSUS D'AMÉNAGEMENT ET DE RÉHABILITATION DES QUARTIERS..... | 4 |
| 2.1 | Objectif..... | 4 |
| 2.2 | Méthodologie..... | 4 |
| 2.3 | Des grandes orientations à la mise en œuvre : le Qui fait quoi ?..... | 5 |
| 2.3.1 | Au niveau régional..... | 5 |
| 2.3.2 | Au niveau communal..... | 10 |
| 2.3.3 | Les autres acteurs..... | 14 |
| 2.4 | Les procédures..... | 15 |
| 2.4.1 | Permis d'urbanisme..... | 15 |
| 2.4.2 | Certificat d'urbanisme..... | 15 |
| 2.4.3 | Enquête publique, concertation et participation..... | 16 |
| 3 | PHASE 2. TYPOLOGIE DES QUARTIERS À VOCATION ÉCONOMIQUE..... | 19 |
| 3.1 | Objectif..... | 19 |
| 3.2 | documents références..... | 19 |
| 4 | PHASE 3. ETUDE D'OPÉRATIONS RÉCENTES ET ÉVALUATION..... | 21 |
| 4.1.1 | Objectifs et méthodologie..... | 21 |
| 4.1.2 | Choix des sites..... | 23 |
| 4.1.3 | La place Flagey..... | 25 |
| 4.1.4 | Le Square de l'Aviation..... | 33 |
| 4.1.5 | La Place Sainte-Catherine – Rue du Vieux Marché aux Grains..... | 39 |
| 5 | PHASE 4. BENCHMARKING..... | 44 |
| 5.1 | Objectif..... | 44 |
| 5.2 | l'espace public, un domaine complexe et singulier..... | 44 |
| 5.3 | Quelques bonnes pratiques en matière de gestion et de développement d'espaces publics..... | 45 |
| 5.3.1 | Les chartes..... | 45 |
| 5.3.2 | La concertation..... | 50 |
| 5.3.3 | L'évaluation..... | 51 |
| 5.3.4 | L'implication concrète des acteurs privés..... | 56 |
| 5.4 | Les initiatives au niveau de la Région de Bruxelles-Capitale..... | 56 |
| 5.4.1 | La concertation - participation..... | 56 |
| 5.4.2 | Les études d'impacts..... | 57 |
| 5.4.3 | Les notes d'initiative..... | 58 |
| 6 | PHASE 5. LE PANEL..... | 60 |
| 6.1 | Objectif et composition..... | 60 |
| 6.2 | Synthèse des interventions..... | 60 |
| 7 | CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS..... | 63 |
| 7.1 | Les grands enseignements..... | 63 |
| 7.1.1 | Une multitude d'outils..... | 63 |
| 7.1.2 | Des réalisations aux résultats très mitigés..... | 63 |
| 7.1.3 | Quelques bonnes pratiques..... | 65 |
| 7.2 | Quelques recommandations..... | 66 |

1 PRÉAMBULE

Les organisations de Classes moyennes bruxelloises ont souhaité disposer d'une réflexion relative à l'« efficacité » des aménagements d'espaces publics en regard de l'activité économique et, plus particulièrement, commerciale. Cette interrogation part d'un constat, simple et fondamental. Les pouvoirs locaux et régionaux investissent massivement dans l'aménagement et la requalification des espaces publics. Et, ce qui devrait être une amélioration de l'environnement se trouve bien souvent décrié par les acteurs économiques concernés, à commencer par les commerçants avec, à la clé, bien des conflits au détriment de tous. Or, il est réducteur et inefficace d'expliquer ce constat par le seul conservatisme grincheux des acteurs économiques. En effet, bien souvent, il résulte d'une inadéquation entre l'intervention, pourtant bienveillante, de l'acteur public et les contraintes fonctionnelles de l'activité économique.

L'aménagement d'espaces publics est devenu un enjeu urbain majeur tant symbolique, vu l'image qu'il est susceptible de générer, qu'opérationnel, en regard de la nécessité de créer un cadre de vie urbaine de qualité. Or, si le temps du fonctionnalisme urbain est heureusement révolu, la question de la praticabilité, de l'opérationnalité des lieux ne peut être occultée.

La réflexion développée ci-après présente un caractère exploratoire bien visible au niveau de la méthodologie. Son objectif est, non seulement, de tirer quelques enseignements et recommandations, mais également, d'interpeller et de sensibiliser à la problématique étudiée.

« Public space is for living, doing business, kissing and playing. It can't be measured with economics ; it must be felt with the soul » Enrique Penalosa

2 PHASE 1. PROCESSUS D'AMÉNAGEMENT ET DE RÉHABILITATION DES QUARTIERS

2.1 OBJECTIF

L'objectif de cette phase est simplement de préciser les modalités d'intervention sur l'espace public et la gestion de la mobilité. Outre le processus décisionnel, le souci est de mettre en exergue les processus de concertation et de suivi des réalisations. En effet, il s'agit de savoir, notamment et concrètement, quand, dans un processus, et dans quelle mesure, les acteurs économiques sont susceptibles d'être impliqués ou, du moins, consultés. Cette mise à plat des outils doit également permettre d'émettre des recommandations.

2.2 MÉTHODOLOGIE

Cette phase s'articule uniquement sur l'examen des textes réglementaires, et sur la connaissance et les expériences des différents partenaires.

Les aspects suivants seront envisagés :

- ❑ Les acteurs directement concernés par la prise de décision (qui décide, quoi et comment ?),
- ❑ Les contraintes spécifiques au niveau des cahiers des charges,
- ❑ Les processus de concertation et de suivi,
- ❑ La question de l'évaluation.

2.3 DES GRANDES ORIENTATIONS À LA MISE EN ŒUVRE : LE QUI FAIT QUOI ¹?

| | Plans d'orientation et de stratégique | Plans normatifs | |
|--------------------------------------|---|--|--------------------------------------|
| | | Plans d'affectation | Règlement d'urbanisme |
| R E G I O N A L | Plan Régional de développement (PRD) | Plan régional d'affectation du sol PRAS | Règlement régional d'urbanisme (RRU) |
| | Plan de Développement International (PDI) | | |
| C O M M U N A L | Schéma de développement commercial | | |
| | Plan Iris | | |
| | Plan communal de développement (PCD) | Plan particulier d'affectation du sol (PPAS) | Règlement communal d'urbanisme (RCU) |
| | Plan communal de Mobilité (PCM) | | |
| | Contrat de quartier | | |
| Schéma directeur | Permis de Lotir (PL) | | |
| Agenda 21 | | | |
| 2.3.1 | 2.3.1.1 Les documents normatifs | | |
| | Le CoBAT (Code Bruxellois de l'Aménagement du Territoire) | | |
| | Référence légale : le CoBAT a été adopté par l'arrêté du 9 avril 2004, il a été publié au Moniteur belge du 26 mai 2004 et est entré en vigueur le 5 juin 2004. Il a été modifié à 4 reprises. | | |

Vocation : le CoBAT constitue la base juridique de l'urbanisme à Bruxelles. Il coordonne et codifie diverses matières dont la planification, l'urbanisme et la conservation du patrimoine immobilier.

Valeur : il s'agit d'un texte de loi. Il a donc valeur réglementaire.

Formulation : il est présenté sous la forme d'articles.

Conséquences vis-à-vis des activités économiques : le CoBAT prévoit et régit toute une série de mécanismes et de procédures administratives tels que :

- Les plans de développement : plan régional de développement (PRD) et plans communaux de développement (PCD)
- Les plans d'affectation du sol : plan régional d'affectation du sol (PRAS) et plans particuliers d'affectation du sol (PPAS)
- Les règlements d'urbanisme : règlement régional d'urbanisme (RRU) et règlements communaux d'urbanisme (RCU)
- Les permis et les certificats (actes soumis à permis, instruction des demandes, autorités compétentes, les mesures particulières de publicité...)
- Les charges d'urbanisme
- La protection du patrimoine immobilier (classement, inscription sur la liste de sauvegarde, inventaire et registre du patrimoine immobilier, fouilles, expropriations, subventions...)
- L'inventaire des sites inexploités
- Le droit de préemption

PRAS (Plan régional d'affectation du sol)

¹ Source : sites Internet officiels de la Région de Bruxelles-Capitale

Référence légale : adopté par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 3 mai 2001 et entré en vigueur le 29 juin 2001.

Vocation : le plan régional d'affectation du sol est le plan référence de la Région de Bruxelles-Capitale. Il recouvre l'ensemble du territoire de la Région bruxelloise. Il définit l'affectation générale des différentes zones (logements, commerces, équipements, industries, bureaux ...) et détermine les prescriptions qui s'y rapportent.

Valeur : il s'agit d'un plan de zonage qui a force obligatoire et valeur réglementaire. Il a donc une incidence sur les plans inférieurs.

Formulation : il est présenté sous la forme de cartes et prescriptions.

Conséquences vis-à-vis des activités économiques : le PRAS a défini différentes zones (vocations territoriales) dont :

- liseré de noyau commercial
- zone mixte
- zone de forte mixité
- zone d'industries urbaines
- zone d'activités portuaires et de transports

Enquête publique et concertation : Le CoBAT prévoit, dans le cadre de l'adoption du PRAS, une enquête publique et une consultation des instances concernées (régionales et communales) par rapport au projet de PRAS et au projet de rapport sur les incidences qui l'accompagne. La commission régionale émet ensuite son avis en tenant compte des différents avis donnés.

RRU (Règlement Régional d'Urbanisme)

Référence légale : Le RRU a été publié au Moniteur belge du 19 décembre 2006 et est entré en vigueur le 3 janvier 2007.

Vocation : le règlement régional d'urbanisme s'applique à l'ensemble du territoire de la Région bruxelloise. Comparable à un « mémento des bonnes pratiques architecturales », le RRU édicte de nombreuses règles à respecter en vue d'assurer notamment la solidité, la salubrité, l'esthétique, la qualité énergétique des constructions et de leurs abords. Il prescrit également des règles relatives aux normes minimales d'habitabilité des logements, aux accès des immeubles, aux publicités et enseignes, à l'installation d'antennes, aux chantiers, à l'aménagement de la voirie.

Valeur : il s'agit d'un règlement ayant donc valeur réglementaire. Les actes et travaux et notamment ceux soumis à permis d'urbanisme doivent respecter ces règles urbanistiques.

Formulation : il est présenté sous la forme d'articles.

Conséquences vis-à-vis des activités économiques : le RRU définit des règles quant :

- aux constructions et à leur abords : implantation, gabarit, antennes...
- à l'accessibilité des bâtiments pour les personnes à mobilité réduite
- aux publicités et enseignes : placement, taille, entretien...
- aux voiries : dimensionnement et aménagement des voiries
- au stationnement : fixation de normes de stationnement maximale par m² de surface plancher

Enquête publique et concertation : Le CoBAT prévoit, dans le cadre de l'adoption du RRU, une enquête publique et une consultation des instances concernées (régionales et communales) par rapport au projet de RRU. La commission régionale émet ensuite son avis en tenant compte des différents avis donnés.

2.3.1.2 Les documents d'orientation et de stratégie

PRD (Plan Régional de Développement)

Référence légale : Le PRD a été adopté le 12 septembre 2002 et publié au Moniteur belge le 15 octobre 2002. Un nouveau PRD (le PRDD – plan régional de développement durable) est en cours de préparation.

Vocation : Le PRD est un plan d'orientation stratégique qui fixe les objectifs et les priorités de développement de la Région. Il constitue un véritable projet de ville ambitieux articulé autour de 12 priorités. Il couvre toutes les matières pour lesquelles la Région a des compétences ou qui concourent à son développement : logement, économie, emploi, mobilité, environnement, sécurité, recherche, patrimoine, tourisme, commerce, culture, politique sociale.

Valeur : Le PRD a une valeur indicative.

Formulation : il est présenté sous forme d'un document stratégique formulant des priorités de développement ainsi que les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre. Il est accompagné de cartes.

Conséquences vis-à-vis des activités économiques : Pour assurer la concrétisation du projet de ville, l'ensemble des politiques mises en œuvre devra notamment :

- Renforcer l'attractivité résidentielle en améliorant la qualité de l'environnement urbain, au travers d'une politique intégrée et ambitieuse notamment en matière d'espaces publics et d'équipements collectifs, dont les commerces ;
- Dynamiser l'ensemble des secteurs de l'économie bruxelloise en vue de développer l'emploi local en veillant à ce que les activités soient compatibles avec l'environnement et la qualité de vie en ville ;
- Poursuivre la politique de rénovation urbaine via notamment une politique de revitalisation économique impliquant la stimulation des activités qui s'intègrent dans la structure urbaine existante, la revitalisation des noyaux commerciaux en déclin, la restructuration du tissu urbain dans les zones de forte mixité caractérisées par la présence de chancres, la réaffectation des immeubles à vocation économique inexploités ou sous-utilisés ;
- Renforcer l'attractivité commerciale, culturelle et touristique de la Région ;
- Inclure le caractère international et interculturel de Bruxelles dans des projets phares intégrés et facteurs de développement durable, autour d'une identité forte basée sur l'ouverture et le dynamisme.

Enquête publique et concertation : Le CoBAT prévoit, dans le cadre de l'adoption du PRD, une enquête publique et une consultation des instances concernées (régionales et communales) par rapport au projet de PRD et au projet de rapport sur les incidences qui l'accompagne. La commission régionale émet ensuite son avis en tenant compte des différents avis donnés.

Le PDI (plan de développement international de Bruxelles)

Référence légale : Le PDI a été présenté officiellement, au mois d'octobre 2007, par le Ministre-Président Charles Picqué.

Vocation : Le Plan de Développement International (PDI) est un projet de développement de Bruxelles qui s'articule autour d'une des principales caractéristiques de la ville : sa vocation internationale. L'objectif de ce plan est donc de promouvoir la vocation internationale de la capitale de la Belgique et de l'Europe, sur la base de grands projets à l'instar d'un stade national de football, d'un grand centre commercial, d'un pôle de bureaux ou encore d'un centre de congrès. L'aménagement de ces fonctions est prévu au sein de zones stratégiques à l'instar des sites de Tour et Taxis et du Mont des Arts.

Valeur : il s'agit d'un projet de développement à valeur indicative. Il ne fait pas partie des outils prévus par le CoBAT.

Formulation : il est présenté sous forme d'un document stratégique formulant des axes de développement ainsi que des moyens à mettre en œuvre pour les atteindre.

Conséquences vis-à-vis des activités économiques : le PDI prévoit notamment :

- Un mega shopping commercial au nord de Bruxelles,
- La création d'un centre de congrès de grande envergure,
- La définition de 10 zones stratégiques pour le développement international de Bruxelles (Tour et Taxis, Josaphat, plateau du Heysel, quartier européen, Delta, Mont des Arts, Schaerbeek Formation, gare de l'Ouest, gare du Midi, Botanique).

Enquête publique et concertation : Aucune procédure de participation et de publicité imposée.

Le schéma de développement commercial

Référence légale : Le schéma de développement commercial pour la Région de Bruxelles-Capitale a été finalisé en 2008.

Vocation : Le schéma de développement commercial pour la région de Bruxelles-Capitale vise, non seulement à fournir une photographie de la situation existante en matière de commerces, mais également à aider à prendre position face aux interventions prioritaires à mener dans les pôles commerciaux existants. Ce schéma permet d'appuyer des décisions en matière d'implantations commerciales mais également de définir la stratégie et le positionnement commercial des différents noyaux commerciaux de la Région de Bruxelles-Capitale.

Valeur : il s'agit d'un outil de planification stratégique à valeur indicative. Il ne fait pas partie des outils prévus par le CoBAT.

Formulation : il est présenté sous forme d'un document stratégique.

Conséquences vis-à-vis des activités économiques : le schéma de développement commercial propose une hiérarchie des différents noyaux commerçants bruxellois et mesure leur attractivité. Il relève également les forces et faiblesses de chaque noyau et servira d'outil de base à la politique commerciale bruxelloise.

Enquête publique et concertation : Aucune procédure de participation et de publicité imposée.

Plan Iris

Vocation : Le Plan Iris est l'équivalent d'un plan régional de mobilité. Il s'agit donc d'un plan d'orientation stratégique fixant, pour la Région, les objectifs et les priorités en matière de mobilité. Il s'inscrit dans la filiation des objectifs généraux du PRD (chapitre mobilité) dont il représente la mise en application concrète.

Valeur : Le Plan Iris a une valeur indicative et sert, entre autres de référence à l'élaboration des PCM (cf. plus loin). Bien que son existence ne soit consacrée dans aucun document officiel, le plan fait l'objet d'une approbation par le Gouvernement Régional.

Formulation : il se présente sous forme d'un document stratégique formulant des objectifs et des priorités, ainsi que les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre.

Conséquences vis-à-vis des activités économiques : le Plan Iris a de nombreuses implications directes ou indirectes sur les activités économiques en traitant :

- de la hiérarchie des réseaux (voiries, transports publics...) utiles aux déplacements, leurs modalités de développement et de gestion
- des modes d'accès au territoire régional
- des axes privilégiés pour le charroi lourd et les convois exceptionnels
- de la politique globale de stationnement
- de l'accessibilité des grands pôles économiques et noyaux commerciaux
- de l'organisation des livraisons de marchandises et autres matériaux, du rôle de la voie d'eau
- des plates-formes logistiques à développer et/ou aménager
- des modalités d'accompagnement susceptibles d'être implémentées (péage urbain, etc.)
-

Enquête publique et concertation : l'élaboration du Plan Iris fait l'objet d'une consultation publique unique (après approbation provisoire par le Gouvernement Régional). La « participation » est couverte de manière seulement informelle (panel citoyens). Le Plan est soumis à l'avis de la Commission Régionale de Mobilité.

2.3.2 AU NIVEAU COMMUNAL

2.3.2.1 Les documents normatifs

Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS)

Les PPAS constituent le pendant du PRAS à l'échelle locale. Ils vont toutefois dans un niveau de détail plus important que le PRAS, tant au niveau spatial (à l'échelle des parcelles ou parties de parcelles) qu'au niveau de leurs prescriptions.

Vocation : le plan particulier d'affectation du sol couvre une partie du territoire communal. Il définit l'affectation précise des différentes zones (logements, commerces, équipements, industries, bureaux ...) et détermine les prescriptions qui s'y rapportent.

Valeur : il s'agit d'un plan de zonage qui a force obligatoire et valeur réglementaire.

Formulation : il est présenté sous la forme de cartes et prescriptions.

Conséquences vis-à-vis des activités économiques : le PPAS définit différentes affectations qui peuvent être à vocation économique (zone commerciale, zone administrative, zone d'activités productives...).

Enquête publique et concertation : Le CoBAT prévoit, dans le cadre de l'adoption d'un PPAS, une enquête publique et une consultation des instances concernées (régionales et communales) par rapport au projet de PPAS et au projet de rapport sur les incidences qui, le cas échéant, l'accompagne. La commission de concertation émet ensuite son avis en tenant compte des différents avis donnés.

Permis de lotir (PL)

Vocation : Le permis de lotir est un acte administratif tout à fait particulier. C'est un acte " hybride ". D'une part, comme le permis d'urbanisme, il vise à autoriser l'exécution d'une opération bien précise à portée individuelle : la division d'un terrain en vue de construire de l'habitation. D'autre part, il a une portée réglementaire au sens où il régit les conditions dans lesquelles les parcelles du lotissement pourront être utilisées à l'avenir. Cette portée réglementaire l'apparente à un plan particulier d'affectation du sol (cf. ci-dessus).

Valeur : il s'agit d'un plan dont les prescriptions ont valeur réglementaire.

Formulation : il est présenté sous la forme de cartes et prescriptions.

Conséquences vis-à-vis des activités économiques : le permis de lotir a pour vocation première la division d'un terrain en vue de construire de l'habitation. Des affectations secondaires pour activités économiques peuvent toutefois y être prévues.

Enquête publique et concertation : Certains permis de lotir peuvent être soumis à enquête publique et à l'avis de la commission de concertation.

Règlement Communal d'Urbanisme (RCU)

Le Règlement communal d'urbanisme est le pendant du règlement régional d'urbanisme (RRU) mais à l'échelle communale.

Vocation : le règlement communal d'urbanisme s'applique à l'ensemble du territoire d'une commune. Des règlements communaux d'urbanisme peuvent également s'appliquer à des parties de communes, il s'agit alors de règlements communaux d'urbanisme zonés. Tout comme le RRU, les RCU édictent des règles à respecter en vue d'assurer notamment la solidité, la salubrité, l'esthétique, la qualité énergétique des constructions et de leurs abords. Ils peuvent également prescrire des règles relatives aux normes minimales d'habitabilité des logements, aux accès des immeubles, aux publicités et enseignes, à l'installation d'antennes, aux chantiers, à l'aménagement de la voirie.

Valeur : il s'agit d'un règlement ayant donc valeur réglementaire. Les actes et travaux et notamment ceux soumis à permis d'urbanisme doivent respecter ces règles urbanistiques.

Formulation : il est présenté sous la forme d'articles.

Conséquences vis-à-vis des activités économiques : un RCU peut définir des règles quant :

- aux constructions et à leur abords : implantation, gabarit, antennes...
- à l'accessibilité des bâtiments pour les personnes à mobilité réduite

- aux publicités et enseignes : placement, taille, entretien...
- aux voiries : dimensionnement et aménagement des voiries
- au stationnement : fixation de normes de stationnement maximale par m² de surface plancher

Enquête publique et concertation : Le CoBAT prévoit, dans le cadre de l'adoption du RCU, une enquête publique et une consultation des instances concernées (régionales et communales) par rapport au projet de RCU. La commission de concertation émet ensuite son avis en tenant compte des différents avis donnés.

2.3.2.2 Les documents d'orientation et de programmation

Plan Communal de Développement (PCD)

Le plan communal de développement est le pendant du plan régional de développement (PRD) mais à l'échelle communale.

Vocation : Les PCD sont des plans d'orientation stratégique fixant, pour chaque Commune, les objectifs et les priorités de son développement. Ils couvrent toutes les matières pour lesquelles la Commune a des compétences ou qui concourent à son développement : logement, économie, emploi, mobilité, environnement, sécurité, recherche, patrimoine, tourisme, commerce, culture, politique sociale.

Valeur : Les PCD ont une valeur indicative. Ils font cependant l'objet d'une approbation par le Gouvernement Régional.

Formulation : ils sont présentés sous forme d'un document stratégique formulant des priorités de développement ainsi que les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre. Ils sont accompagnés de cartes.

Conséquences vis-à-vis des activités économiques : Des objectifs et moyens à mettre en œuvre qui concernent les activités économiques sont formulées dans chaque PCD en fonction des politiques de développement communal énoncées par chaque commune.

Enquête publique et concertation : Le COBAT prévoit, dans le cadre de l'adoption du PCD, une enquête publique et une consultation des instances concernées (régionales et communales) par rapport au projet de PCD et au projet de rapport sur les incidences qui l'accompagne. La commission régionale émet ensuite son avis en tenant compte des différents avis donnés.

Plan communal de mobilité (PCM)

Vocation : Les PCM sont des plans d'orientation stratégique fixant, pour chaque Commune, les objectifs et les priorités en matière de mobilité (et plus spécifiquement de mobilité durable). Ils visent notamment en la transposition, à l'échelle locale, des objectifs poursuivis par la Région (Plan Iris). Si les PCM couvrent les espaces (voiries communales) et domaines de la mobilité qui sont du ressort de la Commune, ils ambitionnent également de servir d'outil de coordination pour tous les acteurs (Région, sociétés de transports...) concernés par la mobilité.

Valeur : Les PCM ont une valeur indicative. Bien que leur existence ne soit consacrée dans aucun document de référence (à l'instar des PCD vis-à-vis du COBAT), ils font l'objet d'une approbation finale tant par le Conseil Communal que par le Gouvernement Régional.

Formulation : ils sont présentés sous forme d'un document stratégique formulant des objectifs et des priorités, ainsi que les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre. Ils comprennent également un plan d'actions (volet de mise en œuvre) et sont accompagnés de cartes.

Conséquences vis-à-vis des activités économiques : le PCM a (ou peut avoir) de nombreuses implications directes ou indirectes sur les activités économiques en traitant :

- des réseaux (voiries, transports publics...) utiles aux déplacements
- des modes d'accès du personnel et des visiteurs
- des plans de circulation et des plans de stationnement
- de l'accessibilité des sites économiques et des noyaux commerciaux
- des livraisons de marchandises
- de l'aménagement et la sécurisation des espaces publics
- des Plans de Déplacement d'Entreprises
- de la signalétique routière et autres dispositions relatives au code de la route
-

Enquête publique et concertation : l'élaboration d'un PCM comprend 3 phases qui sont soumises à consultation publique. Les volets « communication » et « participation » sont présents lors de chacune des trois phases. Le dossier final est soumis à l'avis de la Commission Régionale de Mobilité (avant approbation par le Gouvernement régional).

Contrat de quartier

Vocation : Les contrats de quartier sont des programmes de revitalisation initiés par la Région de Bruxelles-Capitale, menés dans différents quartiers fragilisés en partenariat avec les communes. Ces programmes prévoient différentes opérations au sein d'un même quartier, à réaliser sur une période de quatre ans (avec un complément de deux ans pour terminer les derniers chantiers). Ces différentes opérations consistent en :

- la réhabilitation de logements existants ;
- la création de nouveaux logements ;
- la réhabilitation ou la création d'espaces réservés aux activités artisanales ou industrielles, complémentaires à une opération de logement ;
- le réaménagement des espaces publics ;
- la création ou le renforcement d'infrastructures et d'équipements de quartier, qu'ils soient socioculturels, sportifs ou autres ;
- la mise en place d'initiatives sociales et participatives pendant la durée du contrat de quartier.

Valeur : Les contrats de quartier sont des outils d'urbanisme opérationnel qui définissent une liste de projets concrets à réaliser.

Formulation : ils sont présentés sous forme d'un programme d'actions précis définissant les délais, coûts et acteurs concernés.

Conséquences vis-à-vis des activités économiques : Bien que le principal champ d'action des contrats de quartier soit le logement, certaines actions prévues par un contrat de quartier peuvent influencer les activités économiques du quartier. Il s'agit surtout des actions menées dans le cadre du volet 4 des contrats de

quartier concernant les opérations liées à la création et au réaménagement des espaces publics (réfection ou création de voiries et de trottoirs, réaménagement de places, de carrefours...).

Enquête publique et concertation : Pour établir un programme de contrat de quartier qui réponde au mieux aux besoins du quartier, la commune organise des Assemblées générales de quartier et des réunions de la Commission Locale de Développement Intégré (la CLDI). L'Assemblée Générale de quartier est ouverte à tous. Elle est un lieu d'information, d'interpellation et de discussion entre les personnes du quartier, la commune, la Région et les différents opérateurs qui mettent en oeuvre le programme. Elle se charge également de désigner les représentants du quartier à la CLDI, soit au minimum 8 habitants, ainsi que 2 personnes issues des secteurs économiques, scolaires et associatifs. La CLDI doit permettre une meilleure adaptation du programme aux besoins du quartier débattus notamment lors des Assemblées générales. Une fois le projet de programme approuvé par la CLDI, celui-ci est soumis à enquête publique et à l'avis de la commission de concertation.

Schéma directeur

Vocation : Les schémas directeurs sont des outils planologiques créés par le Plan Régional de Développement. Le schéma directeur est un nouvel instrument d'aménagement du territoire auquel la Région de Bruxelles-Capitale fait recours dans le but de développer ou redévelopper de grandes portions du territoire bruxellois (zones-leviers du PRD et zones d'intérêt régional du PRAS). Le schéma directeur préfigure les grandes tendances d'aménagement ou de réaménagement d'un territoire. Il trace le contour précis du périmètre d'intervention, détermine les principales options d'intervention qui y seront développées ainsi que les moyens requis. Le schéma directeur permet une meilleure concertation entre les acteurs concernés et une identification plus précise des outils urbanistiques à appliquer.

Valeur : Les schémas directeurs ont une valeur indicative. Il ne fait pas partie des outils prévus par le COBAT.

Formulation : ils sont présentés sous forme d'un document stratégique formulant des priorités de développement ainsi que les moyens à mettre en oeuvre pour les atteindre. Ils sont accompagnés de cartes.

Conséquences vis-à-vis des activités économiques : Des objectifs et moyens à mettre en oeuvre qui concernent les activités économiques sont formulées dans les schémas directeurs.

Enquête publique et concertation : Aucune procédure de participation et de publicité imposée. Toutefois, de plus en plus de schémas directeurs s'accompagnent de processus de participation, voire de consultation (cf. ci-dessous).

Contrat noyau commercial

Les contrats de noyau commercial consistaient en la mise en place d'une cellule de développement composée d'un manager de quartier, d'un assistant et de stewards urbains. Cette cellule était chargée de redynamiser des quartiers commerçants qui souffrent d'une diminution de fréquentation et d'une baisse des revenus de la population environnante. Les interventions de cette cellule de développement visaient à animer le quartier (par l'organisation d'action de promotion, d'événements divers), à gérer les espaces commerciaux inoccupés (notamment en intensifiant les contacts avec des investisseurs divers), à fidéliser la clientèle, à repenser l'espace public et la mobilité, à veiller à la propreté publique et à promouvoir l'utilisation des nouvelles technologies. Cette matière a actuellement été entièrement reprise par l'Agence ATRIUM. Elle ne sera donc pas plus développée ici.

Agenda 21 Local

Vocation : L'Agenda 21 local est un outil prospectif de planification plus spécifiquement orienté dans la perspective d'une gestion durable à l'échelle des communes. Il balaie les dix champs d'actions couverts par les engagements d'Aalborg, pierre angulaire du développement durable, et décrit les valeurs relatives au développement durable que la commune veut promouvoir.

Valeur : Les Agendas 21 ont une valeur indicative. Il n'y a pas de procédure de validation formelle (autre que l'approbation par le Collège Communal et un comité de pilotage).

Formulation : ils sont présentés sous forme d'un document stratégique formulant des objectifs à réaliser ou à démarrer dans le courant de la législature communale.

Conséquences vis-à-vis des activités économiques : Les communes peuvent sélectionner (notamment à l'issue de la tenue d'un processus participatif) les thématiques prioritaires qu'elles comptent privilégier. Celles-ci peuvent, à terme, avoir des implications plus ou moins directes sur les activités économiques (ex. : un des champs d'actions de la charte d'Aalborg traite de « économie locale vivante et durable »). Les implications varient donc d'une commune à l'autre.

Enquête publique et concertation : L'élaboration de l'AL21 n'est pas couverte par une enquête publique officielle mais par un processus étroit de consultation / participation publique (forum / work shop citoyen).

2.3.3 LES AUTRES ACTEURS

Certains acteurs jouent un rôle particulier en matière de mobilité et d'aménagement d'espace public à Bruxelles : il s'agit notamment des pouvoirs publics (Communes, Région, CE...) et d'autres personnes morales d'intérêt public tels la STIB ou la SNCB.

Ces acteurs peuvent intervenir à deux niveaux :

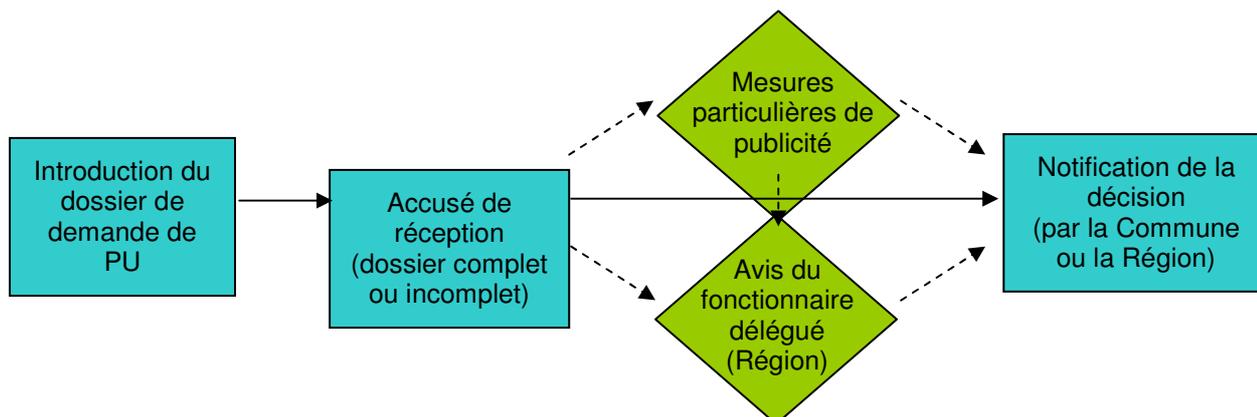
- soit en tant qu'**initiateur de projet** : ils sont alors soumis aux mêmes règles que tout autre acteur privé ou public : demande de permis d'urbanisme et/ou d'environnement, enquête publique, commission de concertation ou commission régionale de développement, etc.
- soit dans le cadre de leur **participation aux diverses commissions** mises en place à Bruxelles pour donner leur avis sur les différents projets et plans d'urbanisme (cf. ci-dessous) : au même titre que tous les membres de ces commissions, ils jouent alors un rôle consultatif.

2.4 LES PROCÉDURES

2.4.1 PERMIS D'URBANISME

Le schéma ci-dessous résume la procédure à suivre dans le cadre de demande de permis d'urbanisme. Les flèches pleines et les cases rectangulaires bleues représentent les étapes obligées, les flèches pointillées et les losanges verts représentent les étapes facultatives. Tous les permis ne sont en effet pas soumis aux mesures particulières de publicités ni à l'avis du Fonctionnaire Délégué de la Région. Cela dépend du type de projet, de la présence ou non d'un PPAS sur la zone, de l'existence ou non de dérogations aux règles fixées par les divers plans et règlements en vigueur...

Les mesures particulières de publicité se composent d'une enquête publique et de l'avis de la commission de concertation (cf. ci-dessous). Dans certains cas prévus par le CoBAT, on peut également procéder à la consultation d'instances régionales, communales ou locales.



La liste des actes et travaux soumis à permis, de même que la procédure complète et détaillée de demande de permis sont repris dans les articles 98 à 197 du CoBAT.

2.4.2 CERTIFICAT D'URBANISME

Le certificat d'urbanisme est un document préalable au permis d'urbanisme ou de lotir - une sorte de « pré-permis » - dont la demande est facultative. Le certificat d'urbanisme indique si un projet peut être autorisé et en détermine les conditions.

La délivrance d'un certificat ne dispense pas de la nécessité d'obtenir un permis d'urbanisme avant d'entamer ou d'exécuter des actes ou des travaux. Pour obtenir un certificat d'urbanisme, la démarche est fort semblable à celle du permis d'urbanisme (la procédure complète et détaillée est reprise dans les articles 198 à 205 du CoBAT).

2.4.3 ENQUÊTE PUBLIQUE, CONCERTATION ET PARTICIPATION

Les enquêtes publiques

L'enquête publique sert à informer les habitants :

- des projets de plans et règlements d'urbanisme (PRAS, PPAS, RCU...) ou autres études urbanistiques telles les contrats de quartier ;
- des travaux projetés dans le cadre de certains permis d'urbanisme, de lotir ou d'environnement. Une affiche rouge expliquant le projet est alors placée sur les lieux afin de pouvoir être vue par tous.

Le projet est soumis à une enquête publique si la législation le prévoit.

La durée de l'enquête est de minimum 15 jours et varie en fonction de la nature du projet auquel elle se réfère.

Durant cette période, il est possible de consulter le dossier à l'administration communale chaque jour d'ouverture (entre 9h et 12h) et au moins une soirée par semaine. Quiconque doit pouvoir, au moins une demi-journée par semaine, obtenir des explications techniques à propos du dossier mis à l'enquête et exprimer oralement ses observations et réclamations, remarques qui seront dressées dans un procès-verbal. Des remarques peuvent être exprimées par écrit.

L'enquête publique est toujours suivie d'une réunion de la commission de concertation qui émettra un avis sur le projet.

La commission de concertation

La commission de concertation est un organe consultatif qui existe dans chacune des 19 communes. Elle regroupe les représentants des instances publiques et entend les observations des riverains. Tout citoyen peut assister à cette réunion s'il en fait la demande préalable et émettre des réclamations ou des observations.

La commission de concertation est chargée de donner un avis préalablement à la délivrance d'un permis chaque fois que la législation urbanistique le prévoit, lors de l'élaboration de certaines réglementations (plans particuliers d'affectation du sol, règlements communaux d'urbanisme ...) ou encore à l'initiative de l'autorité. Cet avis doit aider les autorités à prendre une décision finale quant au projet en question (approbation, refus, approbation moyennant modification du projet).

Son avis est consultatif, il ne lie donc pas l'autorité administrative qui statuera sur le projet. Cette dernière devra toutefois, le cas échéant, motiver les raisons pour lesquelles elle s'écarte de l'avis de la commission.

Sont représentés au sein de chaque commission de concertation :

- L'Administration communale
- L'Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement du Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale (AATL), en particulier la Direction de l'Urbanisme et la Direction des Monuments et des Sites
- La Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB), active dans les domaines de l'expansion économique et de la rénovation urbaine, par le biais de la production d'infrastructures d'accueil pour entreprises et de logements pour habitants à revenus moyens
- L'Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (IBGE), organisme de recherche, de planification, d'avis et d'information dans le domaine de l'environnement.

La commission régionale de développement

La commission régionale de développement est une commission consultative chargée de remettre au Gouvernement des avis sur les projets de plans régionaux et communaux suite aux procédures d'enquêtes publiques.

Elle est composée de 48 membres :

- 12 représentants du Conseil Economique et Social
- 6 représentants du Conseil de l'Environnement
- 3 représentants de la Commission Royale des Monuments et des Sites
- 3 représentants de la Commission Régionale de la Mobilité
- 12 représentants des communes
- 12 experts indépendants

Son avis est consultatif, il ne lie donc pas l'autorité administrative qui statuera sur le projet. Cette dernière devra toutefois, le cas échéant, motiver les raisons pour lesquelles elle s'écarte de l'avis de la commission.

La commission régionale de la Mobilité

La Commission régionale de la Mobilité a été créée en 2000. Sa mission est semblable à celle de la commission régionale de développement mais concerne les questions de mobilité. Elle a ainsi pour mission d'étudier, d'évaluer et de formuler des avis ou recommandations concernant la mobilité en général, notamment du point de vue de sa prise en compte dans l'aménagement de l'espace public et en ce qui concerne les transports en commun. Elle réalise ce travail soit à la demande du Gouvernement, soit de sa propre initiative.

Elle est composée de 34 membres, principaux acteurs urbains dans la mobilité : sociétés de transports publics, pouvoirs locaux et régionaux, organisation syndicale et milieux économiques, usagers des transports en commun, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, transport privé des personnes et des marchandises, associations de défense de l'environnement et des familles.

Processus de participation

Outre ces mécanismes prévus par le CoBAT, de plus en plus d'études urbanistiques sont accompagnées d'un **processus de participation**.

Un bel exemple est celui des **contrats de quartier** (cf. ci-dessus) où la population et les différents acteurs du quartier sont invités à participer à l'élaboration du diagnostic et du programme (via les assemblées générales et les CLDI). La participation est conçue en aval de la communication et de la concertation.

D'autres exemples existent à Bruxelles. Parmi ceux-ci, citons le cas des **schémas directeurs** « Tours et Taxis » et « RTBF-VRT » qui ont tous deux fait l'objet d'un vaste processus participatif. Un des intérêts de ces processus participatifs réside dans le fait qu'il a été confié à d'autres bureaux que ceux en charge du projet urbanistique.

Dans le cadre du schéma directeur « RTBF-VRT » par exemple, le volet participatif a été confié à Inter-Environnement Bruxelles. Plusieurs réunions ont ainsi été organisées où quelque 180 habitants ou acteurs du quartier ont participé. Ils ont pu s'exprimer quant à leur perception du quartier, leur avis par rapport aux projets proposés, etc.

Un autre exemple de processus de participation est celui des **Agendas locaux 21**.

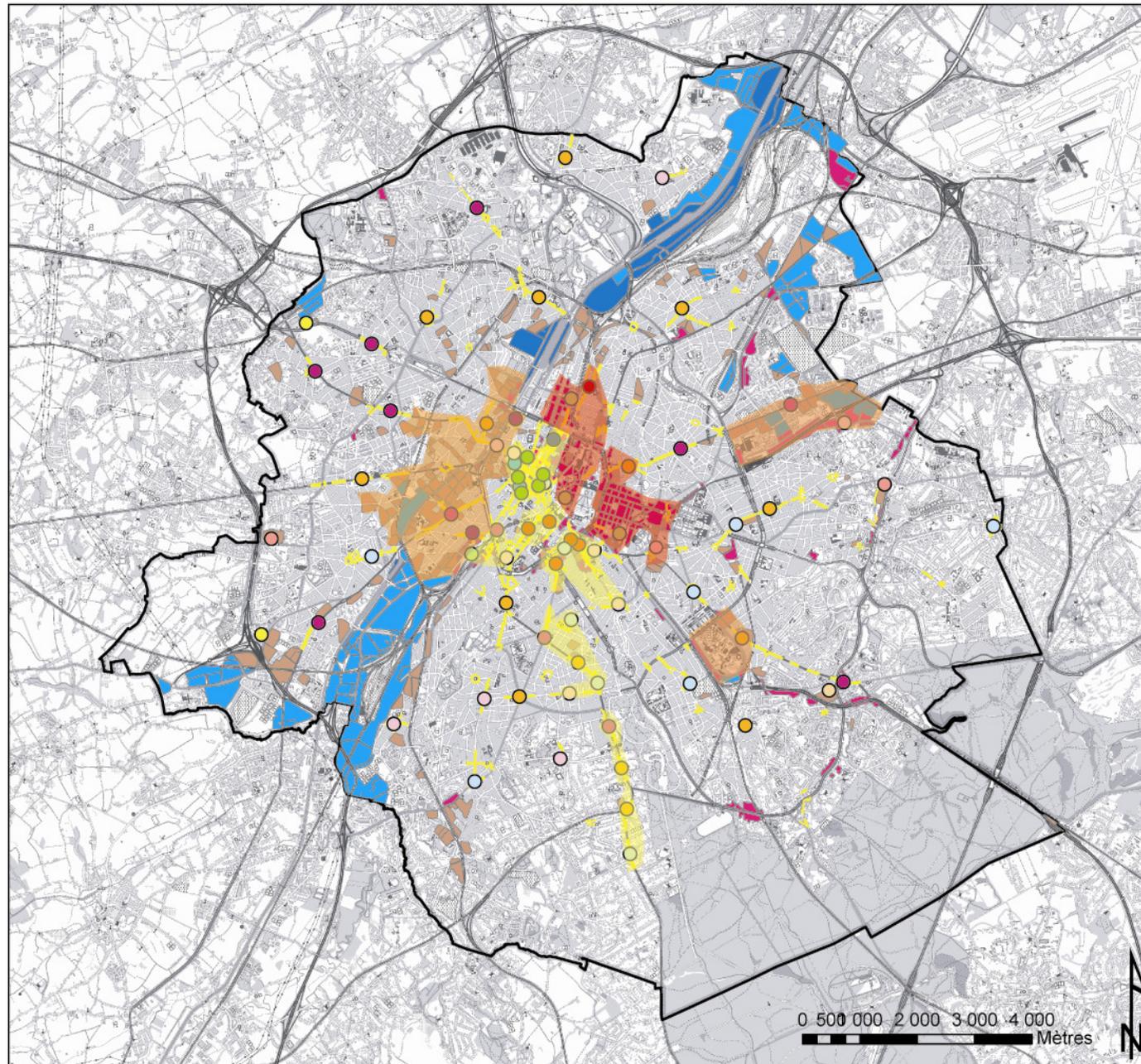
3 PHASE 2. TYPOLOGIE DES QUARTIERS À VOCATION ÉCONOMIQUE

3.1 OBJECTIF

L'objectif de cette première phase est essentiellement d'ordre méthodologique. Une analyse exhaustive ne pouvant être envisagée dans le cadre de la mission, il s'agit de pouvoir disposer d'ensembles de quartiers à vocation économique, et plus particulièrement commerçant, qui, par groupe, présentent une série de caractéristiques similaires. Cette approche doit également permettre de disposer d'une vision synthétique et analytique du territoire étudié.

3.2 DOCUMENTS RÉFÉRENCES

Nous nous sommes appuyés sur le PRAS et sur le Schéma de Développement commercial, soit un document normatif et l'autre d'orientation afin de des grandes unités commerciales qui sont reprises sur la carte ci-après.



QUARTIERS A VOCATION ÉCONOMIQUE

▭ limite régionale

type_noyau (schéma de développement commercial)

- complémentaire
- complémentaire spécialisé
- d'influence locale
- de commerces de gros
- de liaison
- de transit
- regional
- regional specialise
- relais suburbain
- relais urbain
- shopping center complémentaire
- shopping center regional
- supra regional
- touristique

PRAS

- liseré de noyau commercial
- zones administratives
- zones de forte mixité
- zones d'industries urbaines
- zones d'activités portuaires

GRANDES UNITES ECONOMIQUES

- unité économique à dominante commerciale
- unité économique à dominante de bureaux
- unité économique à forte mixité

0 500 000 2 000 3 000 4 000
Mètres



4 PHASE 3. ETUDE D'OPÉRATIONS RÉCENTES ET ÉVALUATION

4.1.1 OBJECTIFS ET MÉTHODOLOGIE

L'objectif de ce troisième volet est, d'une part, de confronter les acquis obtenus lors des phases précédentes à la réalité d'opérations concrètes et, d'autre part, d'évaluer les conséquences et impacts, tant positifs que négatifs, des différentes réalisations.

Vu le contexte de la mission, nous nous sommes limités à l'examen de trois opérations choisies, nettement différenciées, en commun accord avec le commanditaire. Pour chacune des opérations, il sera procédé à un examen des interventions. Attention, notre objectif ne fut nullement d'évaluer la qualité intrinsèque des différentes opérations, mais bien leur efficacité et conséquences respectives en regard de l'activité économique concernée.

L'analyse de chacun des trois cas porte sur les volets suivants :

Contexte et objectifs

- Une présentation du contexte général ;
- Quelques repères historiques ;
- Les objectifs qui nous paraissent avoir été poursuivis (précisons que ceux-ci ne sont généralement pas formulés)

Analyse techniques des aménagements

- Une analyse de l'opération en regard de différents critères comme, à titre d'exemples :
 - Information et communication,
 - Traitement de espaces publics :
 - Types et qualités,
 - Mobilier urbain,
 - Eclairage,
 - Sécurisation (caméra),
 - Décoration,
 - Verdurisation,
 - Praticabilité,
 - Signalétique,
 - Aménagements de convivialité,
 - Aménagements pour les personnes à mobilité réduite,
 - Espace bâti :
 - Fonctions,
 - Etat et intervention sur les façades,
 - Enseignes,
- Usages
 - Accessibilité :
 - Qualité et praticabilité de l'accès pour les voitures et poids lourds,
 - Desserte en transports en commun,
 - Accessibilité aux modes doux
- Circulations in situ :
 - Changements de statuts des voiries (mise en piétonnier, zone 30, ...)
 - Largeur et confort des trottoirs,
 - Praticabilité et cheminements piétons
 - Conditions de circulation (nombre de bandes de circulation, revêtement,...)

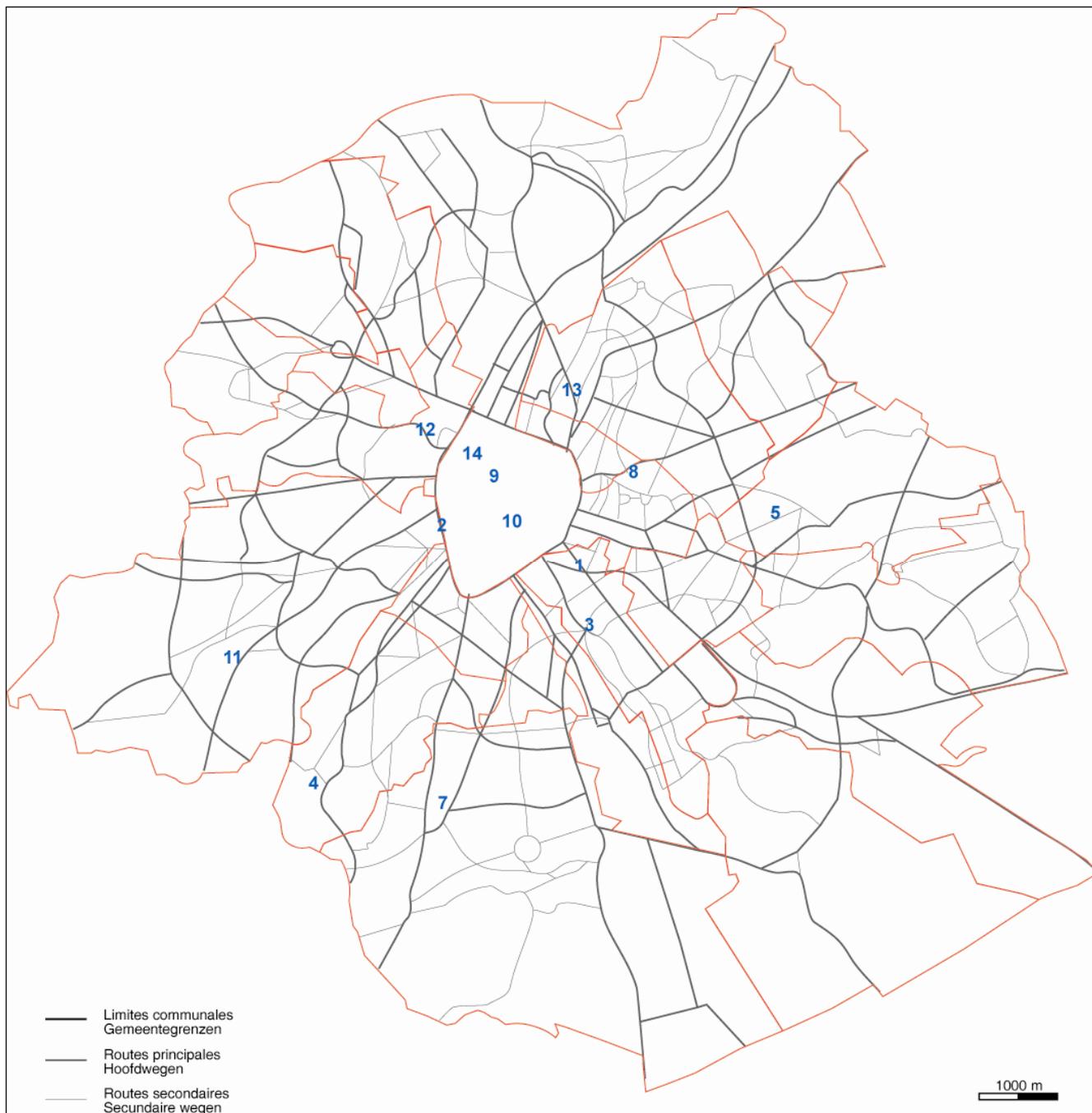
- Organisation de la circulation (sens uniques, circulation en boucles, accès des camions,...),
 - Présence de pistes cyclables,
 - Zones de livraison,
 - Arrêts de transports publics (en surface et souterrains),
 - Organisation du stationnement en voirie et en ouvrage,
- Vécus et perception
- Animation :
 - Présence d'activités culturelles,
 - Gestion de l'espace public,
 - Ressentis : ceux-ci résultent de rencontres avec différents acteurs des quartiers concernés.

Synthèse

La synthèse vise à tirer les principaux enseignements de chacun des sites. Par contre, il ne nous a pas été possible, faute d'information accessible, de faire une évaluation quantitative, précise, en terme de nombre d'entreprises et de commerces, des incidences des aménagements. Une telle démarche nécessiterait une étude ex-ante, nous y reviendrons ultérieurement et peut d'avantage s'inscrire dans une approche du type monographie.

4.1.2 CHOIX DES SITES

Au départ, nous avons retenu 14 sites correspondant à des quartiers à vocation économique concernés par une intervention significative sur l'espace public. Une première analyse fut menée en fonction de critères comme : le type d'aménagements, la nature et la diversité des activités économiques concernées, le contexte de mobilité, ... ce qui nous a permis de nous forger notre propre avis en regard de nos objectifs et qui est repris dans le tableau ci-après.



Evaluations des 14 sites

| N° | Site | Commune | Code commune | Fonctions | Mobilité | Aménagements | Remarques | Avis |
|----|--------------------------------------|--------------|--------------|--|---------------------------------|------------------------------|-------------------------------|------|
| 1 | Place de Londres | Ixelles | 1050 | Résidence + commerce proximité | Locale | Espace public | | - |
| 2 | Square de l'Aviation | Anderlecht | 1070 | Commerce spécialisé + bureau + résidence | Transit + local + TC | Espace public | Contrôles d'accès - 2 façades | ++ |
| 3 | Place Flagey | Ixelles | 1050 | Nœud urbain - Commerce diversifié + bureau + culture + résidence | Transit + TC + Cambio + parking | Tout espace public | Site d'enjeu | ++ |
| 4 | Place Saint-Denis | Forest | 1190 | Commerce local + résidence | Transit local + bus + tram | Esplanade publique | | + |
| 5 | Square de Meudon | Woluwe-St-L. | 1200 | Commerce local + résidence | Transit local + TC | Espace public | | ± |
| 7 | Parvis Saint-Pierre | Uccle | 1180 | Commerce diversifié + résidence | Locale + TC | Espace public + voirie | Zone 30 | - |
| 8 | Place Saint-Josse | Saint-Josse | 1210 | Commerce local spécialisé + résidence | Transit + TC + Cambio + parking | Espace public | ! Circulation | - |
| 9 | Place De Brouckere | Bruxelles | 1000 | Commerce spécialisé + bureau + hôtel + tourisme | Transit + bus + métro + parking | Espace public | Site d'enjeu | ++ |
| 10 | Place de la Vieille Halle aux Blés | Bruxelles | 1000 | Commerce spécialisé + tourisme + résidence | Locale + piéton | Espace public + voirie | Patrimoine | + |
| 11 | Place de la Vaillance + Saint-Guidon | Anderlecht | 1070 | Commerce + administration + résidence | transit local + Bbus + metro | Tout espace public + parking | | ++ |
| 12 | Place des Etang noirs | Molenbeek | 1080 | Commerce local spécialisé + résidence | Transit local + bus + metro | Espace public | | - |
| 13 | Rue de Brabant | Schaerbeek | 1030 | Commerce local + bureau | Transit + bus + gare | Espace public + voirie | CCN | - |
| 14 | Place Sainte-Catherine | Bruxelles | 1000 | Commerce spécialisé + hotel + tourisme + résidence | Local + TC + parking | Tout espace public | Patrimoine | + |

Compte tenu, d'une part, de notre volonté de retenir des sites très diversifiés dont un localisé au sein du pentagone, et, d'autre part, de la grille d'analyse synthétisée dans le tableau précédent, in fine, nous avons retenu trois sites :

- ❑ La place Flagey,
- ❑ Le Square de l'Aviation,
- ❑ La Place Sainte-Catherine – Rue du Vieux Marché aux Grains

4.1.3 LA PLACE FLAGEY

4.1.3.1 Contexte et objectifs

Contexte

La place Flagey est un grand espace central vide utilisable pour de multiples fonctions (marchés, foires, cirque,...). Il s'agit d'une des plus grandes places de Bruxelles d'une superficie de 9.000 m².

La place Flagey est un endroit stratégique. Véritable interface urbaine, c'est en effet un lieu de rencontres entre différentes populations :

- une population plus aisée vers les étangs ;
- une population multiethnique de l'autre côté de la place ;
- des bars et restaurants branchés sur la place et à ses alentours ;
- des activités culturelles dans le paquebot Flagey.

C'est également un important carrefour, tant pour les transports en commun, que pour la circulation automobile.

Historique des travaux

Le projet de construction d'un bassin d'orage sous la place Flagey avait déjà été évoqué en 1978 et imaginé pour faire face aux importantes inondations du quartier Flagey et plus particulièrement de la rue Gray. Après de multiples péripéties, un projet visant le réaménagement de la place Flagey a bel et bien vu le jour. Ce réaménagement a été programmé en plusieurs phases.

La PHASE 1

La phase 1 avait pour principal objectif la réalisation d'**un bassin d'orage et d'un parking sous la place Flagey**.

Le permis d'urbanisme pour le bassin d'orage a été introduit par la Région en septembre 1999 et le permis a été délivré en juin 2000, toutefois, les travaux n'ont officiellement commencé qu'en mars 2002. Ce chantier était placé sous la responsabilité de la Région de Bruxelles-Capitale. Suite à des difficultés d'ordre hydrologiques et géologiques (manque d'étanchéité dans la couche profonde), le chantier a été interrompu au début du mois de juin 2003.

Le délai initial pour les travaux du bassin d'orage était de d'environ 4 ans, mais en raison de ces circonstances inattendues, le délai est passé à 4 ans et demi.

Au cours de la réalisation de ce bassin d'orage, suite à la demande de la commune d'Ixelles, la Région a fait réaliser un « vide technique » afin de construire **un parking souterrain** au niveau -1 de la place Flagey. Les permis d'environnement et d'urbanisme de ce parking sous la place Flagey ont été délivrés en novembre 2004 par la Région de Bruxelles-Capitale.

Ce parking souterrain est constitué de 186 places dans le vide technique sous la place Flagey mais des problèmes d'inondations lors de fortes pluies sont survenus.

Les travaux pour le bassin d'orage et le parking souterrain ont finalement été achevés au printemps 2006.

Initialement, la phase 1 devait coûter approximativement 25,50 millions d'euros mais suite aux différents problèmes rencontrés, le budget a atteint près de 40 millions d'euros.

Les travaux de réaménagement de surface de la place Flagey ont ensuite pu commencer.

La PHASE 2

La phase 2 avait pour principal objectif de réaménager la place Flagey en surface. Pendant les travaux en sous-sol liés à la réalisation du bassin d'orage et du parking souterrain, la Région bruxelloise, maître d'œuvre, a commandé au bureau d'étude Agora un projet de réaménagement de surface de la place Flagey. L'AED² a confié le projet sans passer par un concours mais en respectant la loi sur les marchés publics au bureau d'étude Agora.

En juin 2003, les plans d'Agora sont traduits en demande de permis d'urbanisme.

En août 2003, dénonçant le manque d'ambition du projet d'Agora, la Plateforme Flagey lance un appel à idées. Cette association momentanée réunit des comités d'habitants, des associations actives dans le quartier, le collectif d'architectes Disturb, des représentants de l'institut supérieur de La Cambre, des architectes, des professionnels de l'aménagement du territoire, d'associations et d'habitants telles que Habitat et Rénovation, Inter-Environnement. En lançant cette initiative la Plateforme entend rappeler qu'à ses yeux l'avenir d'un site tel que la place Flagey aurait mérité l'organisation d'un concours international d'architecture.

En octobre 2003, le projet officiel passe l'épreuve de la commission de concertation qui impose que le projet soit revu. Il n'est toutefois pas encore question à ce stade de modifier la procédure tout au plus de corriger les plans, mais le ministre des Travaux, Jos Chabert, promet d'associer la Plateforme à la réflexion. En avril 2004, dénonçant la méthode du ministre et de son administration, la Plateforme claque la porte, estimant que la marge de manœuvre laissée par la région est trop étroite pour revoir le projet. En septembre 2004, Pascal Smet, nouveau ministre des travaux, déclare vouloir changer tout ce qui peut encore l'être dans le projet.

Entre décembre 2004 et février 2005, la Région lance un appel à projet européen pour candidatures, concours d'architectes, pour le réaménagement en surface de la place Flagey.

En mars 2005, 7 candidats sont sélectionnés pour introduire un projet par une commission externe. Afin de garantir la neutralité, la commission est composée de représentants de la Région bruxelloise, renforcée par 6 experts externes (3 architectes dont un choisi par Ixelles, un urbaniste, un sociologue et un artiste). Le rôle de celle-ci ne se limitera pas à élire le lauréat puisqu'elle exercera aussi un contrôle de qualité et assurera le suivi de l'ensemble des travaux. Les 7 candidats ont alors eu jusque juin 2005 pour introduire leur esquisse.

Latz&Partners et D+A International ont été désigné comme les lauréats en juillet 2005. Le permis d'urbanisme a ensuite dû être demandé pour décembre 2005, d'une part, pour l'aménagement des voiries et des voies de tram, et d'autre part, pour l'aménagement en tant que tel de la place Flagey.

Les riverains ont participé à la réalisation du projet.

Le réaménagement de la place Flagey en surface tournerait autour de 11 millions d'€ y compris le déplacement des voies de tram.

Initialement, prévu au cours de l'année 2005, le début des travaux a accumulé un certain retard étant donné les difficultés affichées quant au choix du projet, les travaux ont finalement véritablement débuté au cours du printemps 2006.

Un retard a ensuite été pris par Latz&Partners et D+A International suite à un litige concernant la sécurité anti-inondations du parking et suite à un recours du collège échevinal ixellois contre le permis d'urbanisme autorisant le réaménagement de la place Flagey.

La PHASE 3

La phase 3 a débuté à partir du 7 janvier 2008 pour une durée prévue de 6 mois. Les objectifs de cette phase étaient l'installation du pôle multimodal de transports publics à côté des étangs et les travaux de réaménagement de la place en surface.

Les travaux de la place Flagey ont enfin pu être bouclés au printemps 2008 et la nouvelle place Flagey a pu être inaugurée.

Les objectifs

Les principaux objectifs de ces différentes phases de travaux ont été :

- Créer un bassin d'orage : pour préserver des inondations les caves des habitations avoisinantes.

² L'Administration de l'équipement et des déplacements (l'AED) qui est devenu Bruxelles Mobilité

- ❑ Créer un parking souterrain permettant de libérer des espaces en surface,.
- ❑ Mettre en avance la multifonctionnalité de la place et en faire un lieu de rencontre.
- ❑ Mettre en valeur le parvis de l'église Sainte-Croix.
- ❑ Manifester sur l'ensemble du site à la fois son ampleur, son unité de conception, son esprit de liberté d'usages et de lieu fort de liens sociaux, intégrant un pôle important de transports publics à optimiser par des sites protégés et un meilleur confort d'attente
- ❑ Equilibrer les fonctions de quartier et de proximité pour les habitants avec l'ouverture d'un espace d'évènements populaires diversifiés ;
- ❑ assurer la sécurité et le confort piétons, PMR et cyclistes ;
- ❑ Unifier et simplifier l'ensemble par un revêtement harmonisé, un niveau quasi continu, un choix de matériaux agréable aux piétons, durable et réduisant le bruit de circulation
- ❑ Réduire et regrouper plutôt que multiplier et disperser certaines superstructures d'équipement et de service ;
- ❑ Développer plus amplement les espaces pour les piétons le long des bâtiments et de la tête de l'étang et dégager les liaisons physiques et visuelles entre le square Pessoa et les étangs ;
- ❑ Le stationnement de courte durée de surface devrait être longitudinal le long de l'anneau de circulation
- ❑ Sur base d'une circulation motorisée à vitesse lente autour de la place centrale, simplifier et clarifier mieux les priorités surtout au carrefour Vleurgat – Lesbroussart - chaussée d'Ixelles, élargir les traversées piétonnes, clarifier les accès pour les véhicules du marché, prévoir plusieurs zones de livraison et de service aux activités riveraines, répartir judicieusement plusieurs équipements de parkings vélos et deux roues ;

4.1.3.2 Aménagements

Description générale

La place a été aménagée de sorte de permettre l'accueil de nombreuses activités (foire, marché, cirque...). Elle ne comporte plus de places de stationnement et constitue un vaste espace ouvert au jeu. Des fontaines animent ce vaste espace les jours de beaux temps. Des bancs ont été aménagés en bordure (en bois et en pierre bleue). Initialement, le projet prévoyait deux coupures de la circulation, en rattachant la place aux étangs et au Flagey mais au final, un sens giratoire a été maintenu autour de la place dans le sens contraire des aiguilles d'une montre.

Eléments de détail

Traitement des espaces publics :

Types et qualités :

On peut légitimement s'interroger sur la qualité du matériau utilisé vu le banc de pierre brisé, la stabilisation du sol qui laisse par endroit à désirer, les souillures, ...



Mobilier urbain :

Notons la présence de larges espaces occupés par des bancs en bois dont l'étendue en seul tenant offre un espace de convivialité important, ainsi que, dans la partie Nord de la place de bancs en pierre.



Décoration :

La fontaine occupant le centre de la place, agréable à la vue, nécessiterait un entretien pour les eaux circulant en surface afin d'éviter que le public présent sur les bancs ne prenne un bain de pied forcé, ce qui était le cas lors de nos visites, lorsque la fontaine était en fonction.

Verdurisation :

Une des fonctions principales de la place étant d'offrir un large espace pour des activités ponctuelles dont un marché chaque semaine, l'espace central est laissé libre de toute plantation.

Aménagements de convivialité :

L'espace de détente et de rencontre formé par les bancs de bois est largement occupé et fait partie intégrante de la réelle réappropriation de l'espace par la population.

Cet aspect présente un inconvénient majeur, les habitants du quartier se plaignant du bruit généré par une présence de groupes de « jeunes » en particulier en soirée.

Espace bâti :

Fonctions :

Les bâtiments qui bordent la place ont une fonction mixte : commerce au rez de chaussée, habitations et professions libérales aux étages, sans oublier la culture et la fonction scolaire.

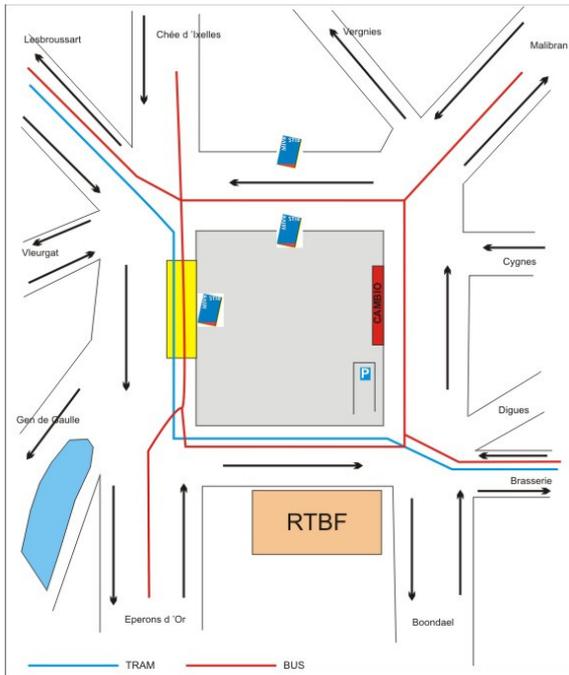
On remarque une réelle désaffection de certains commerces et des signes d'une spéculation immobilière qui laissent certains bâtiments vides.

Il est également à remarquer que la concentration commerciale se retrouve plutôt dans les rues qui mènent à la place. La fonction commerciale et les impacts liés aux travaux de la place Flagey concernent donc un périmètre qui va bien au-delà du pourtour de la place proprement dite.



Etat et intervention sur les façades :

A l'exception du Flagey, il n'y a pas eu de rénovation significative. Nombre de façades s'avèrent défraîchies créant ainsi de nombreux contrastes.

Accessibilité :

Les modifications apportées dans la circulation concernent quelques mesures qui touchent essentiellement le bas de la chaussée d'Ixelles (mise en sens unique) et la mise en sens unique autour de la place à l'exception des TC (Transports en Commun).

Rappelons également la suppression des feux aux carrefours, ce qui a facilité la circulation des véhicules mais pas des piétons.

Qualité et praticabilité de l'accès pour les voitures et poids lourds :

Autour de la place une bande de circulation est réservée pour les TC, les voitures ayant leur bande indépendante.

A noter que la circulation des voitures crée des croisements aux quatre coins de la place avec les TC ce qui pourrait être à l'origine de problèmes de sécurité : mettre en place, au minimum, une signalisation aux points critiques : marquage au sol clair, plaque indiquant la priorité, ...

Desserte en transports en commun :

La place Flagey se trouve au croisement de deux axes de TC :

- Un axe Nord-Sud reliant le quartier de l'Université au centre ville
- Un axe Est-Ouest entre les quartiers de la Gare du Midi et Montgomery.

L'arrêt Flagey est un nœud d'échange important entre ces deux axes ; pour rappel la ligne de bus 71 reliant l'Université au centre ville est la ligne de bus la plus fréquentée du réseau de la STIB.

En plus d'un nœud d'échange, cet arrêt pourrait devenir un point de destination TC plus important à la condition de redynamiser le pourtour de la place (réaffectation des locaux non occupés en fonction commerciale effective) et en créant un lien attractif entre la place et les étangs qui jouxtent la place mais qui n'ont pas de contact fort avec celle-ci ; à l'exception des jours de marché où celui se trouvant sur la place même est complété par un marché aux fleurs situé le long des étangs.

S'il ne s'agit pas réellement de TC, un espace est réservé pour les véhicules partagés « Cambio » (5 véhicules)

**Circulations in situ :**

Praticabilité et cheminements piétons :

Fatalement les cheminements piétons ont été largement facilités et amplifiés. Toutefois, nous avons observés des conflits d'usage entre piétons et deux roues.

Organisation de la circulation (sens uniques, circulation en boucles, accès des camions,...) :

La circulation voiture autour de la place se fait en sens unique « antihorlogique », si dans l'ensemble elle reste fluide, il reste néanmoins un point noir à l'aboutissement des chaussée d'Ixelles, avenue de Vleurgat et rue Lesbroussart où se croisent, à la fois, les voitures et les TC. Ce point seul mériterait que l'on se penche sur le problème en organisant, par exemple, une priorité des flux circum circulant, comme cela se fait dans la logique du rond-point.

Zones de livraison :

Pas de zone de livraison spécifique n'a été prévue. Si l'utilisation de l'espace central peut apporter une première solution, elle ne concerne que les commerces du pourtour de Flagey. Comme la majorité des établissements commerciaux se trouvent dans les rues avoisinantes, cette solution ne convient pas. Il s'agit donc de pousser l'analyse au-delà de la place Flagey, pour examiner les conditions particulières liées aux livraisons nécessaires à ces commerces.

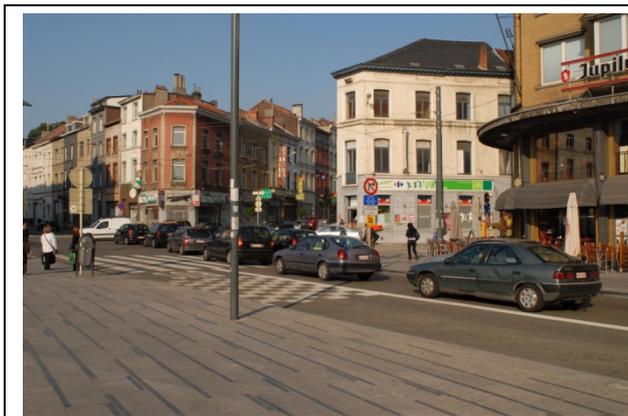
Arrêts de transports publics (en surface et souterrains) :

Présence sur la place de deux espaces dédiés aux TC :

- le premier sur l'axe chaussée d'Ixelles-Eperons d'Or, arrêt mixte tram et bus
- le second entre la rue Malibrant et la chaussée d'Ixelles, arrêt bus.

Organisation du stationnement en voirie et en ouvrage :

Un accès à un Parking sous-terrain est visible dans un coin de la place mais celui-ci n'a pas encore été mis en service suite à des problèmes d'étanchéité. En supprimant des possibilités de parking sur la place on a généré des besoins en espace de parking à temps limité, ce parking devrait impérativement être mis en fonction, ce qui permettrait, en partie, de libérer des places de parking dans les rues avoisinantes qui pourraient être dès lors réservées pour des arrêts de très courte durée, « le temps d'une course », avantageux pour les fonctions commerciales présentes.



Animation :

Présence d'activités culturelles :

En 2002, le célèbre "paquebot", devient "Le Flagey" et a dorénavant la vocation d'être un lieu dédié à la musique, au cinéma, à d'autres expressions culturelles. Sa présence et les différentes manifestations qui s'y déroulent rejaillissent sur l'ensemble du site.

Gestion de l'espace public :

Si, l'espace public a suscité une large appropriation, tant à titre individuel que collectif, qui semble peu gérée même si l'on note la présence régulière d'agents de prévention. Cette non gestion n'est pas sans conséquence, notamment en matière de bruits.

4.1.3.3 Evaluation

Information et concertation

Processus d'information relatif au projet :

Une multitude de séances d'informations relatives au projet ont été menées. Le projet fut, par ailleurs, très médiatisé

Processus de concertation relatif au projet :

De nombreuses réunions de concertations furent organisées où les commerçants étaient cependant peu présents car il n'existe plus d'association. Toutefois, il n'y a pas eu de réunion spécifique aux commerçants.

Par contre, la Plateforme Flagey fut fort impliqué dans le processus (Anne Tassoul). Atrium Flagey (Valérie Dussart) fut également actif.

Demandes des commerçants :

Une demande relative au stationnement chaussée de Vleurgat (stationnement à cheval sur le trottoir avec marquage spécifique) ne fut pas prise en compte. Une autre préoccupation, rencontrée celle-ci, concernait le maintien du marché (samedi et dimanche).

Information et gestion du chantier :

Initialement le chantier, entamé en 2002, devait s'étendre sur 4 ans et, en réalité a duré 6 ans.

Les riverains furent effectivement informés de l'état d'avancement.

Efficiences*Accessibilité et stationnement voiture :*

La question du stationnement n'est toujours pas résolue puisque le parking en ouvrage est toujours en attente. Cependant le plan de stationnement est globalement évalué positivement (instauration de l'abonnement commerçant).

La question des livraisons reste très problématique.

Accessibilité en transport en commun :

Bien évidemment Flagey est resté un nœud de communication en transport en commun majeur et ce rôle fut amplifié par les aménagements qui ont améliorés les conditions d'accès des usagers. Mais il n'y a pas eu de modification au niveau du réseau.

Accessibilité modes doux :

Pour ce qui est des flux piétons, ceux-ci sont restés importants vu l'importance des transports en commun et les multiples fonctions autour de la place. La tendance serait plutôt à l'accroissement des flux.

Les conditions de circulation des deux roues sont loin d'être optimales, ce qui engendre des conflits d'usage de l'espace public. Toutefois, les cyclistes disposent de nombreux range-vélos.

Image :

Le résultat est ambigu. En effet, si la place est devenue, non seulement lieux de passage, mais aussi de rencontre où se côtoient de nombreux profils de population dont tous ne sont pas toujours gratifiants. Ainsi, tapages et ébriétés sont monnaies courantes. Toutefois, on ne peut parler de véritable agora.

Attractivité :

L'attractivité est, néanmoins renforcée. Des habitants, qui avaient délaissés les lieux, reviendraient aujourd'hui. C'est également le cas de certaines activités de bureaux.

Qualité des aménagements et mobiliers urbains :

Les matériaux (pierre bleue notamment), assez fragiles, résistent mal au vandalisme. Les abrisbus ne sont pas fonctionnels. Les jets d'eau sont plutôt considérés comme inopportuns.

Modification du contexte socio-économique :

Si un regain d'activités semble indéniable, la dynamique est à nuancer, notamment vu certaines nuisances évoquées. Par ailleurs, nombre de bâtiments commerciaux ont été rachetés par un propriétaire local qui affirme vouloir relancer l'activité, mais, actuellement, restent généralement vides. Dès lors, hormis le développement de l'horeca, nous ne pouvons considérer que les aménagements ont induit un accroissement de l'activité économique.

Dynamisme commercial :

La durée du chantier fut doublement pénalisante vu, d'une part, le prolongement des incidences directes et des pertes sèches concomitantes et, d'autre part, le report des différents projets propres aux commerçants (reports d'investissements). Par ailleurs, cet accroissement du temps des travaux a eu pour conséquence que la réouverture a coïncidé avec le début de la crise économique. Dès lors, si, durant le chantier, on a enregistré peu de fermetures de commerces, il y en eu plusieurs après.

L'horeca est bien le principal bénéficiaire. Actuellement, ce secteur est en développement.

A refaire :

Oui, mais pas comme ça et pas avec une telle durée de chantier.

Autres conséquences :

Nombre de rez commerciaux restent actuellement généralement vides. Spéculation ou manque de dynamisme ? La réponse n'est pas évidente. Toutefois, les travaux auraient engendré une pression sur les loyers.

4.1.4 LE SQUARE DE L'AVIATION

4.1.4.1 Contexte et objectifs

Contexte

Le square de l'Aviation présente une localisation stratégique sous différents aspects :

- il est situé à la limite d'Anderlecht, entre Cureghem et le Pentagone,
- il est situé en bordure de la petite ceinture,
- il s'ouvre vers le quartier dit « le Triangle », quartier spécialisé dans le commerce de gros en textile ;
- il longe des quartiers socio-économiquement fragilisés.

Le square de l'Aviation est en outre bordé de plusieurs immeubles Art Nouveau et est dominé par le bâtiment classé de la Prévoyance sociale.

Différentes activités s'y côtoient : librairie spécialisée, hôtels, cafés... A noter l'installation récente de l'hôtel 5 étoiles « Be Manos ».

La rénovation du square de l'Aviation constitue une des actions inscrites dans le **contrat de quartier Pequeur-Aviation**. Ce contrat de quartier, le troisième développé à Anderlecht, avait pour objectif la réhabilitation du quartier de Cureghem.

Objectifs et travaux

Les objectifs particuliers de la rénovation et du réaménagement du square de l'Aviation ont été :

- d'améliorer la convivialité de la place ;
- d'empêcher la possibilité de se garer sur la place ;
- de supprimer le trafic automobile sur la place.

Pour répondre à ces objectifs, le square a été entièrement reconverti en un espace piétonnier.

Le coup des rénovations du square s'élève à 1 million d'euros.

Les travaux ont débuté en 2005 et se sont achevés presque 1 an plus tard à l'été 2006.

4.1.4.2 Aménagements

Description générale

La place a été transformée en un espace piétonnier. Afin de délimiter la place et d'empêcher le passage des véhicules, des bornes fixes et des cubes de pierre bleue ont été installés. Des bornes automatiques, ainsi que des bornes semi-automatiques ont également été installées afin de permettre l'accès aux riverains (disposant d'un garage), aux livraisons et aux véhicules de secours.

Pour améliorer la convivialité des lieux, ont également été installés : des arbres d'alignement plantés aux abords des façades, des bancs et des corbeilles, une fontaine au ras du sol à plusieurs jets éclairés par des spots et des luminaires réglables permettant d'éclairer les façades ou le sol.

Éléments de détail

Traitement des espaces publics :

Mobilier urbain :

Le mobilier urbain est essentiellement constitué par des bancs fixés au sol, situés à l'ombre des arbres et dans la partie centrale de la place. Malgré la présence de ces bancs, leur disposition ne génère que peu de convivialité.



Eclairage :

Lampadaires directionnels sont placés le long des façades.

Verdurisation :

Différents éléments végétaux ont été introduits.

Praticabilité :

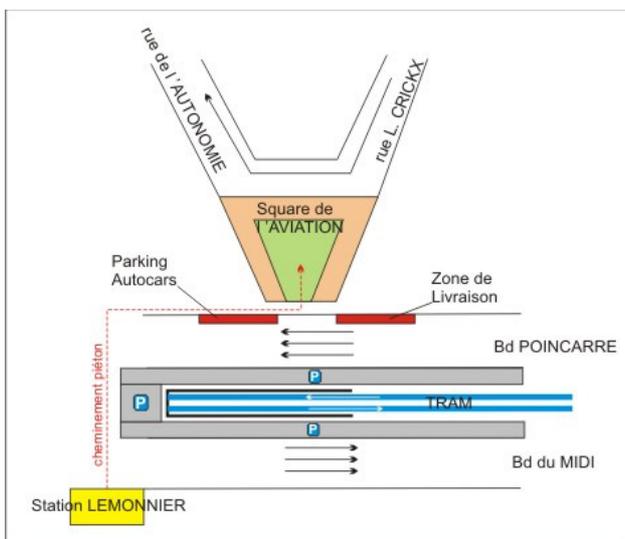
Fatalement, la praticabilité pour les piétons a été grandement améliorée. Cela n'a pas été le cas au niveau du fonctionnement des activités économiques, vu les difficultés d'accès et de livraisons.

Espace bâti :**Fonctions :**

La mixité des fonctions est au rendez-vous. On y retrouve à la fois de l'habitat, des commerces et de l'horeca (café et hôtel). Malgré la proximité d'une zone urbaine avec une forte concentration de commerces et activités de gros liés au textile, ces derniers ne sont pas représentés au square proprement dit, n'exploitant pas l'effet vitrine possible. La présence d'un axe structurant fort (la petite ceinture) offrirait à cette activité une visibilité plus forte et, en corollaire, augmenterait sensiblement l'attractivité du square comme lieu de destination commerciale.

Etat et intervention sur les façades :

Quelques belles façades décorent le square, même si ces dernières ne font pas partie d'un programme particulier, l'ensemble peut être qualifié d'harmonieux. Citons : le bâtiment dit de « la prévoyance sociale », le bâtiment, qui mêle moderne et ancien, occupé par l'enseigne « De Manos ».

**Accessibilité :**

La présence des deux boulevards avec 3 bandes de circulation, la zone de parking situé entre ces boulevards et la ligne de tram crée une barrière entre le point principal d'arrivée des personnes, à savoir la station Lemonnier.

De plus, le parking central est en très grande majorité occupé par des « voitures ventouses », il ne joue qu'un rôle restreint dans la desserte du square.

Desserte en transports en commun :

La station la plus proche (+/- 100 m) « Lemonnier », est desservie par deux axes principaux de tram :

- L'axe Nord-Sud, qui offre un accès vers les gares du Midi et du Nord ainsi qu'au centre ville.
- La petite ceinture, qui permet également un accès vers la gare du Midi et vers les parties Ouest et Nord de la région de Bruxelles Capitale.

Malgré la « non proximité » de l'arrêt de la STIB, le quartier peut être qualifié de correctement desservi.

Accessibilité aux modes doux :

Aucune bande n'est réservée pour les vélos, les accès par le boulevard Poincaré et les rues Crickx et de l'Autonomie sont intégrés à ceux des véhicules motorisés. De plus, le boulevard Poincaré étant un axe de circulation importante (3 bandes de circulation) s'ajoute des problèmes de sécurité pour ces usagers faibles.

Circulations in situ :

Changements de statuts des voiries (mise en piétonnier, zone 30, ...):

Le changement d'usage de la voirie de zone carrossable en zone piétonne s'accompagne, pour des raisons de sécurité par un contrôle d'accès via des bornes mobiles, afin de permettre aux véhicules de secours (ambulances et pompiers) d'accéder au site. Le square possède donc deux accès principaux le premier situé boulevard Poincaré et le second au contact avec les rues L. Crickx et de l'Autonomie. Si l'accès par le boulevard est plus ou moins libre, il n'en est pas de même de l'autre côté où des voitures privées sont garées empêchant tout accès par cette voie. Pour l'usage des bornes mobiles, une vingtaine de cartes a été distribuées aux riverains disposant d'un parking. Toutefois, ces cartes circulent facilement et on note un stationnement en permanence sur l'espace public.



Praticabilité et cheminements piétons :

Si l'accès piéton ne pose aucun problème via les rues Crickx et de l'Autonomie, par contre l'obstacle représenté par les boulevards du Midi et Poincaré auquel s'ajoute la rampe d'accès du tunnel tram, crée une barrière entre le Square et le boulevard Lemonnier (commercial et chemin vers le centre ville). De plus, pour les piétons, le cheminement entre les deux boulevards est rendu quelquefois pénible par un stationnement anarchique des voitures sur cette zone de parking.

Organisation de la circulation (sens uniques, circulation en boucles, accès des camions,...) :

Logiquement, la présence d'une zone réservée aux livraisons devrait permettre de sauvegarder le rôle piéton du lieu, ce qui semble malheureusement ne pas être le cas (occupation de la zone réservée par des voitures et usage des plots amovibles pour laisser pénétrer des véhicules qui se garent sur le piétonnier).

Présence de pistes cyclables :

Aucune piste cyclable sur les rues et boulevards qui entourent le site.

Zones de livraison :

Une zone de livraison est prévue au droit du square, boulevard Poincaré, malgré une signalisation claire, cette dernière est constamment occupée par des véhicules privés. Cette situation oblige les camions de livraison à se garer en double file pendant les déchargements sur une voie où la densité de circulation est importante

Arrêts de transports publics (en surface et souterrains) :

L'arrêt TC le plus proche se trouve à une centaine de mètres, au-delà du boulevard (arrêt Lemonnier). La visibilité du square, à partir du tramway se trouve limité par la distance (effet « vitrine » faible). De plus, la traversée du boulevard (2 x 3 bandes de circulation) fait que l'attractivité du square pour le chaland débarquant à la station de tramway est faible. Le square n'est vraisemblablement pas une destination privilégiée par rapport au boulevard Lemonnier dont l'attractivité commerciale est plus forte.

De plus, la présence d'une zone réservée aux autocars, en front de la librairie, masque de façon importante la vue sur le square depuis la petite ceinture, situation particulièrement inopportune. Il faudrait prévoir le déplacement de cette zone, par exemple dans la partie centrale du boulevard qui actuellement fait office de parking en surface, en déplaçant quelques places de parking voiture.

Organisation du stationnement en voirie et en ouvrage :

Entre le boulevard du Midi et le boulevard Poincaré, face au square, se trouve un des derniers parkings « libre » de la zone. Aucun emplacement particulier pour le stationnement n'a été prévu sur le piétonnier.

Néanmoins, malgré la présence de bornes mobiles qui, en toute logique, devraient empêcher le passage de véhicules, on remarque la présence de voitures et/ou de camionnettes garées sur le site. Il semblerait, si des règles d'usage et d'accès existent, qu'elles ne soient pas respectées.

Le square est également ceinturé par des potelets fixes bloquant l'accès des trottoirs aux véhicules automobiles. Ceux-ci ont été, à diverses reprises, cassés ce qui a entraîné le placement de blocs de béton plus efficace mais fort peu élégants (en particulier le long de la zone de parking réservée aux autocars).

Animation :

Gestion de l'espace public :

On ne peut parler d'appropriation de l'espace public, hormis la présence d'une terrasse. Manifestement, ces aménagements témoignent d'un déficit d'intégration urbanistique.

4.1.4.3 Evaluation

Information et concertation

Processus d'information relatif au projet :

Aucune information n'a été diffusée au niveau des commerçants hormis le « bouche à oreille ».

Processus de concertation relatif au projet :

Aucune concertation ne fut organisée avec les commerçants. Or, s'agissant d'un contrat de quartier, une concertation a été organisée mais les acteurs économiques n'y étaient pas représentés. Pourtant, les commerçants étaient demandeurs d'un réaménagement. En effet, le square était constamment utilisé comme by-pass. Les commerçants et autres acteurs économiques ont néanmoins exprimés différentes attentes.

Demandes des commerçants :

Les demandes des commerçants n'ont pas été prises en considération (potelets, zones de livraison, ...). Cependant, nombres de commerçants sont indisciplinés ce qui ne favorise l'écoute et le dialogue. Notons également qu'il y a eu de nombreuses attentes antagonistes, ce qui résulte de la situation d'interface du site et de profils économiques très diversifiés.

De plus, au sein de l'association de commerçants, il y a eu un conflit entre la « jeune » et l'« ancienne » génération, qui n'était pas favorable au piétonnier, ce qui a discrédité l'organisation.

Information et gestion du chantier :

Aucune information ne fut donnée et les demandes formulées aux entrepreneurs n'ont pas été prises en compte. A contrario, de nombreuses nuisances auraient pu être évitées (poussières, bruit, accès, ...).

Par ailleurs, le délai annoncé ne fut pas respecté (1 an au lieu de 3 mois annoncé).

Efficience

Accessibilité et stationnement voiture :

Bien évidemment le by-pass n'est plus possible mais l'espace public est généralement envahi par les véhicules en stationnement, les cartes d'accès circulant facilement. Autrement dit, le principe du piétonnier n'est pas respecté.

Les livraisons sont très difficiles.

Par ailleurs, il y a un stationnement de cars en façade, bd Poincaré, particulièrement pénalisant.

Accessibilité TC :

Aucune modification n'a été apportée

Accessibilité modes doux :

Les aménagements n'ont pas générés de flux supplémentaires.

Image :

Le résultat est ambigu. Certes, la rénovation a grandement amélioré le faciès du lieu. Mais du point de vue fonctionnel, sous l'angle qui nous occupe, le résultat n'est guère concluant avec, en bout de course, un espace qui reste peu opérationnel. Or, en regard de l'immonde parking qui occupait la place, le bon qualitatif est indéniable. Et l'aménagement de l'espace public sensu stricto, témoigne d'un réel souci de qualité. Ce n'est n'est que plus dommage.

Attractivité :

La rénovation n'a pas réellement accru l'attractivité du lieu.

Qualité des aménagements et mobiliers urbains :

En 5 ans, les aménagements réalisés se sont fortement dégradés, les matériaux résistant mal aux agressions qui sont très nombreuses. Les potelets sont volés ou arrachés. De plus, ceux-ci ont été « secondés » par des blocs de béton. La fontaine fut démolie après quelques mois...

Modification du contexte socio-économique :

Si cette façade est de Cureghem témoigne d'un certain dynamisme en regard du contexte socio-économique local, surtout au niveau du secteur de l'horeca, elle le doit essentiellement à sa localisation stratégique mais bien peu à la rénovation urbaine. Dès lors, de façon générale, on ne peut évoquer un quelconque accroissement de l'activité économique en lien avec les aménagements.

Dynamisme commercial :

En-dehors de l'horeca, les commerçants locaux n'ont jamais retrouvé le niveau de chiffres d'affaires d'avant les travaux. En effet, l'après chantier n'a pas été suivi d'une reprise de l'activité.

A refaire :

La réhabilitation de l'espace public était certes indispensable mais sûrement pas de cette manière. En effet, la rénovation est considérée par d'aucun comme une opération de « façade » qui, sur le fond, n'a rien changé.

4.1.5 LA PLACE SAINTE-CATHERINE – RUE DU VIEUX MARCHÉ AUX GRAINS

4.1.5.1 Le contexte

Contexte

La place Sainte-Catherine se situe en plein coeur de Bruxelles, dans le quartier animé et touristique « Sainte-Catherine ». On y retrouve un mélange de commerces spécialisés de qualité et de tradition, de boutiques branchées et de restaurants. La rue du Vieux Marché aux Grains la relie au quartier branché « Dansaert ».

La place se caractérise également par la présence de l'église Sainte-Catherine, un bien actuellement classé.

Début des années 2000, le Ministère des Communications et de l'Infrastructure a confié au bureau d'étude « Espaces Mobilités », en association avec le bureau d'étude « Van Wunnik Partners », l'aménagement de la rue Devaux et des rue et Place Sainte-Catherine, dans le cadre de l'accord de Coopération Beliris.

Objectifs

Le réaménagement des espaces publics dans le quartier Sainte-Catherine à Bruxelles a poursuivi les objectifs suivants :

- ❑ créer un environnement urbain de haute qualité via une restauration complète des trottoirs et chaussées (parcours des Chemins de la Ville), le renouvellement de l'éclairage et du mobilier urbain ;
- ❑ soutenir la vie économique du quartier via l'aménagement de terrasses ainsi que l'organisation du stationnement et des livraisons pour les commerces et les restaurants ;
- ❑ protéger et de valoriser le patrimoine historique en intégrant l'église Sainte-Catherine à l'espace public ;
- ❑ s'intégrer dans le processus de revalorisation progressive de l'axe historique reliant la rue au Beurre au Bassin des Marchands en continuité avec les espaces environnants déjà réaménagés.
- ❑ valoriser la place Sainte-Catherine dans la mémoire des habitants en permettant le maintien et le développement du marché traditionnel.

Les travaux ont été réalisés entre 2001 et 2004 et en 2009 pour la piétonisation de Vieux Marché aux Grains.

Le coût total des travaux est de l'ordre de 2 millions d'euros financés par l'accord de coopération Beliris.

4.1.5.2 Aménagements

Description générale

L'ancienne place a été réaménagée dans la prolongation des aménagements réalisés sur la place du Vieux Marché aux Grains. Des bancs, des arbres et une fontaine à boire agrémentent la place. L'élargissement des trottoirs a également permis aux restaurateurs d'élargir leur terrasse.

La rue du Vieux Marchés au Grains a été transformée en une aire piétonne.

Éléments de détail

Traitement des espaces publics :

Mobilier urbain :

Quelques bancs ont été installés sur le pourtour du parvis, laissant la partie centrale libre, celle-ci accueillant un marché et des activités ludiques, lors de diverses manifestations (Marché de Noël, organisation de concerts, ...).

Le second espace est, quant à lui, utilisé comme « terrasse » par les divers restaurants et cafés et donc libre de tout mobilier urbain.

Sur le pourtour des deux espaces on trouve également, le long des trottoirs, des potelets empêchant le stationnement sur trottoir. Par contre, les bornes amovibles contrôlant l'accès au secteur piétonnier ont été détruites.

Eclairage :

Des lampadaires classiques, non orientables ont été installés

Verdurisation :

Deux états distincts :

- Le parvis de l'église où la plantation d'arbres est faite en bordure de la place afin de sauvegarder un espace libre au centre de celle-ci.
- L'espace piétonnier avec une plantation plus dense qui permet d'offrir une zone ombragée pour les clients des restaurants et cafés.

Praticabilité :

La zone piétonne est effective à partir de 11 heures ce qui permet les livraisons et autres manutentions.

Signalétique :

La signalétique est celle utilisée pour tout le centre de Bruxelles



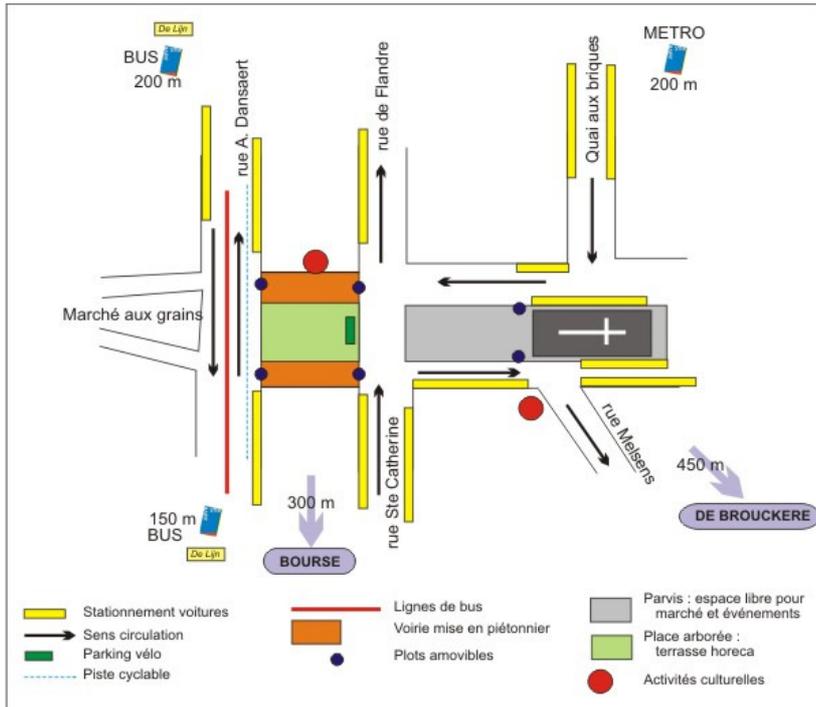
Espace bâti :

Fonctions :

Le site présente une vocation commerciale très affirmée (restaurants, cafés, librairie, poissonnier, coiffeur, herboristerie et une galerie d'exposition), l'horeca étant très largement majoritaire. Rappelons également la présence du centre culturel flamand (De Markten).

Etat et intervention sur les façades :

Les façades sont généralement rénovées, ce qui apparaît logique vu la valeur patrimoniale des lieux.

Accessibilité :**Qualité et praticabilité de l'accès pour les voitures et poids lourds :**

L'étroitesse des rues et la présence permanente de véhicules en stationnement constituent une entrave à la circulation fluide, surtout pour ceux d'un gabarit plus conséquent. Quant aux voitures cette topographie génère une limitation de la vitesse qui reste un mieux pour la convivialité du site.

Desserte en transports en commun :

Il n'y a pas d'arrêts de TC desservant directement la place. Néanmoins la proximité de la station de métro Sainte-Catherine et le passage du bus 86 rue Antoine Dansaert offre une desserte de qualité.

**Accessibilité aux modes doux :**

La place Ste Catherine se trouve dans un quartier à caractère commercial fort et inscrit dans des cheminements piétons multiples :

- depuis le marché au poisson vers la Bourse par la rue Ste Catherine, vers la rue de Flandre (commerçante) et inversement,
- depuis la Bourse par la rue A. Dansaert,
- depuis De Brouckère par la rue Ste Catherine.

Sa proximité avec le noyau central qu'est la Place De Brouckère et sa fonction commerciale forte font de ce lieu un centre générateur de trafic piéton important.

L'accès vélo se fait selon les mêmes axes que les piétons sur des voiries non protégées (partage de l'espace avec les voitures) mais la vitesse de déplacement de celles-ci est limitée par la configuration des rues et offre une sécurité relative aux cyclistes. La présence de ce mode est confirmée par un parking vélo situé au Vieux Marché aux Grains.

Circulations in situ :

Changements de statuts des voiries (mise en piétonnier, zone 30, ...) :

La place, formée de deux espaces traversés par la rue de Flandre et nettement différenciées. La circulation voiture est bloquée dans la partie entre la rue A. Dansaert et la rue de Flandre et permise au-delà. Le fait de « piétonner » la place a permis d'éviter la percolation des voitures qui partant de la rue A. Dansaert rejoignaient la place De Brouckère, phénomène qui était relativement important en heure de pointe.

Zones de livraison :

Il n'y a pas de zone de livraison particulière si ce n'est l'usage de la voirie (zone piétonne) en permettant le passage par les bornes mobiles. Cela impose la mise en place d'un horaire strict afin de conserver la vocation piétonne du lieu.

Organisation du stationnement en voirie et en ouvrage :

Aucun stationnement en surface n'est accepté dans la partie piétonne.

Seules 5 places de parking sont présentes le long du parvis de l'église situés devant le coiffeur Savagan. Les autres possibilités de parking se trouvent de part et d'autres de l'église et dans les rues qui aboutissent à la place.

Rappelons la présence, à proximité (rue de la Vierge Noire) d'un parking en ouvrage : le « Parking 58 ».



Animation :

Présence d'activités culturelles :

De Markten, situé place du Vieux Marché aux Grains, fonctionne comme galerie d'art et lieu d'activités culturelles (expositions thématiques).

Une salle communale est localisée rue Melsens.

Gestion de l'espace public :

Vu le potentiel de flux dès le départ, ce site est devenu un véritable espace de rencontre, surtout au niveau des terrasses, qui conjugue ambiance et convivialité. Toutefois, la démultiplication des manifestations rend la vie des habitants particulièrement difficile.

4.1.5.3 Evaluation

Information et concertation

Processus d'information relatif au projet :

Manque d'information systématique, certains commerçants étaient informés (contacts spécifiques) et d'autres pas mais le « bouche à oreille » a fonctionné.

Processus de concertation relatif au projet :

Différentes rencontres furent organisées avant la première phase des travaux. Mais cela a davantage ressemblé à une consultation. Lors de l'enquête publique qui a précédé la première phase des travaux, plus de 300 riverains auraient exprimés un avis défavorable au projet.

Demandes des commerçants :

Certaines demandes spécifiques comme la gestion des livraisons (autorisées jusqu'à 11 heures) furent prises en compte.

Information et gestion du chantier :

Les riverains furent informés de l'état d'avancement du chantier.

Par ailleurs, les entrepreneurs ont tenu compte des demandes des commerçants et le timing fut respecté.

Efficiences

Accessibilité et stationnement voiture :

Les réaménagements et la mise en piétonnier de la rue du Vieux Marché aux Grains semblent ne pas avoir réduit l'accessibilité, tant pour les visiteurs que pour les différents exploitants. Bien évidemment, ceux-ci ont dû s'adapter. Toutefois, le problème du stationnement continue à se poser. Mais plusieurs parkings en ouvrage existent. Un problème subsiste, celui de l'accès des taxis.

Accessibilité TC :

Aucune modification n'a été apportée mais rappelons le réaménagement récent de station Sainte-Catherine.

Accessibilité modes doux :

Les aménagements ont évidemment favorisé le flux piéton.

Image :

Le résultat est jugé positivement car il a renforcé l'identité du lieu tout en accroissant la différenciation entre la zone davantage touristique du côté du quai au Bois à Brûler et la rue du Vieux Marché aux Grains.

Attractivité :

La rénovation apparaît avoir renforcé l'attractivité du site.

Qualité des aménagements et mobiliers urbains :

Les potelets ont déjà été saccagés. La fontaine fonctionne rarement. Mais l'espace public est maintenu dans un bon état.

Modification du contexte socio-économique :

Si d'un côté, l'attractivité et la notoriété des lieux ont été renforcées, de l'autre la praticabilité au quotidien n'est pas facile. De plus, on assiste à une véritable « gentryfication » de cette partie de la ville. Au total, on assiste plutôt à un retour vers la ville et à un renforcement de sa vigueur économique.

Dynamisme commercial :

Le dynamisme commercial semble renforcé, surtout au niveau de l'horeca. Toutefois, la piétonisation a généré une mutation fonctionnelle de l'offre et on est passé avec un développement du « fun-shopping », à commencer par l'horeca. Ceci a suscité la disparition de plusieurs commerces traditionnels.

A refaire :

La réhabilitation de l'espace public est évaluée positivement

Autres conséquences :

L'appropriation de l'espace public et la démultiplication des manifestations ont accru les nuisances vis-à-vis des habitants, dont certains commerçants. La principale est le bruit, surtout nocturne, qui rend la vie dans le quartier particulièrement pénible.

5 PHASE 4. BENCHMARKING

5.1 OBJECTIF

L'objectif de cette quatrième phase est d'enrichir notre propre connaissance et les acquis des phases précédentes à travers l'examen d'expériences menées ailleurs. Ce sont les villes françaises de Lille, Bordeaux et Lyon qui ont, plus particulièrement retenu notre attention.

5.2 L'ESPACE PUBLIC, UN DOMAINE COMPLEXE ET SINGULIER

Un lieu concret et un environnement immatériel

On ne peut nullement réduire la notion d'espaces publics à des lieux physiques, aménagés par les pouvoirs publics, alliant mobilier urbain, revêtement du sol, signalétique, etc. Ce sont aussi, voire d'abord, des espaces définis par les usages et l'identité collective à laquelle ils participent. Si la lecture et l'usage proposés par l'espace se réduisent à des formes sans aucune possibilité d'ouverture et d'appropriation pour les utilisateurs, l'espace public ne vivra pas. Il est à la fois un lieu concret matérialisé, et un lieu immatériel construit autour de la sociabilité et des usages. Les espaces publics sont donc des lieux très complexes sur lesquels travaillent les collectivités. On assiste à une prise de conscience l'importance du traitement de ces espaces. Celle-ci est de plus en plus perceptible depuis une dizaine d'années. Vitrites de la ville, les espaces publics sont aussi un support de son bon fonctionnement et de la qualité de son cadre de vie. Aujourd'hui, sont mis en avant la polyvalence et le partage des usages sans séparation systématique et accumulation d'interdiction. Une nécessaire collaboration entre techniciens, usagers et politiques doit exister pour viser la réussite d'un projet.

L'émergence des B.I.D. (Business Improvement District)³, forme spécifique de partenariat privé – public apparu dans les pays anglo-saxons destiné à favoriser l'investissement sur les espaces publics au départ d'initiatives locales privées, témoigne aussi de l'intérêt porté à ces lieux.

Les espaces publics ont aujourd'hui besoin d'être réinterprétés pour devenir à la fois « espace de vie et espace de ville⁴ ». C'est ce qu'ont entrepris plusieurs villes, comme Barcelone et Lyon.

Un lieu référence d'adhésion et d'équilibre à la cité⁵

Tandis qu'à la périphérie des agglomérations, l'espace ouvert est envahi par la circulation automobile, au détriment des autres usages, et par les développements concomitants d'autres fonctions tributaires de la mobilité individuelle, dans les centres des villes les rues évoluent vers des pratiques diversifiées. Tandis que se développe l'« espace public virtuel » des autoroutes de l'information, l'espace public réel subsiste et, préservant l'espace privé, il rend intelligente et intelligible notre perception des territoires urbanisés. Il la dilate et la complexifie.

Malgré son détachement de plus en plus fréquent à l'environnement qui l'entoure, l'individu ne peut oublier qu'une part irréductible de lui-même continue de vivre en marchant, en respirant. L'authenticité de l'expérience vécue dans l'espace public de la cité constituera toujours le référent inaliénable, fertilisant notre imagination. Cette expérience, individuelle, qu'elle soit celle des poètes et des flâneurs, secrète, préservée par l'anonymat des grandes villes, qu'elle soit ouverte à la communication avec autrui dans les grands rituels de l'échange que sont les fêtes, les manifestations ou les marchés, fonde notre présence de citoyen dans la cité.

De même une fonction économique telle l'activité commerciale est en grande dépendance de son environnement. Tout comme dans un biotope naturel, il se crée ainsi un équilibre entre l'activité et son milieu. Toute modification de ce dernier aura inmanquablement des répercussions sur l'entreprise.

Un lieu fédérateur

Transformation qualitative de lieux existants, création de nouveaux lieux, il est nécessaire, et aujourd'hui possible, que des espaces de statut ambigu, des espaces de non-droit deviennent des espaces publics à part entière, que d'autres espaces trop exclusifs dans leurs usages soient reconsidérés pour s'ouvrir à tous. Il est souhaitable aussi que cette volonté franchisse les limites des quartiers pour favoriser la création de véritables espaces fédérateurs qui, à l'exemple des Ramblas à Barcelone, des quais de la Seine, du Canal Saint-Martin à Paris ou la rue de la République à Lyon, favorisent, par leurs qualités urbaines, paysagères et

³ Voir notamment : <http://www.ukbids.org> et <http://www.pps.org/>

⁴ In Espaces Publics : espace de vie, espace de ville, Cahier de l'IAURIF, n°133-134, juillet 2002

⁵ Les espaces publics urbains, mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques, actes sud, 2001.

architecturales, par l'extrême diversité de leurs usages, les fréquentations les plus hétérogènes tout en étant porteurs d'une forte image identitaire de leur ville.

Ces espaces constituent des liens morphologiques puissants tant entre les quartiers qu'entre le centre et la périphérie. Il est envisageable que là où la morphologie ou l'histoire le permet, soient créés de nouveaux espaces de cette nature. Ils pourront être le soutien d'une politique efficace de transports collectifs.

5.3 QUELQUES BONNES PRATIQUES EN MATIÈRE DE GESTION ET DE DÉVELOPPEMENT D'ESPACES PUBLICS

5.3.1 LES CHARTES

Le principe de la charte

Une charte est un document non coercitif qui repose sur un principe d'adhésion, librement consenti, à respecter certaines règles de fonctionnement plus ou moins contraignantes au profit de l'intérêt collectif commun. Une charte doit s'imposer d'elle-même. Son efficacité dépend, à la fois, du consensus relatif au contenu, de l'appropriation des acteurs concernés et de la communication dont elle bénéficie.

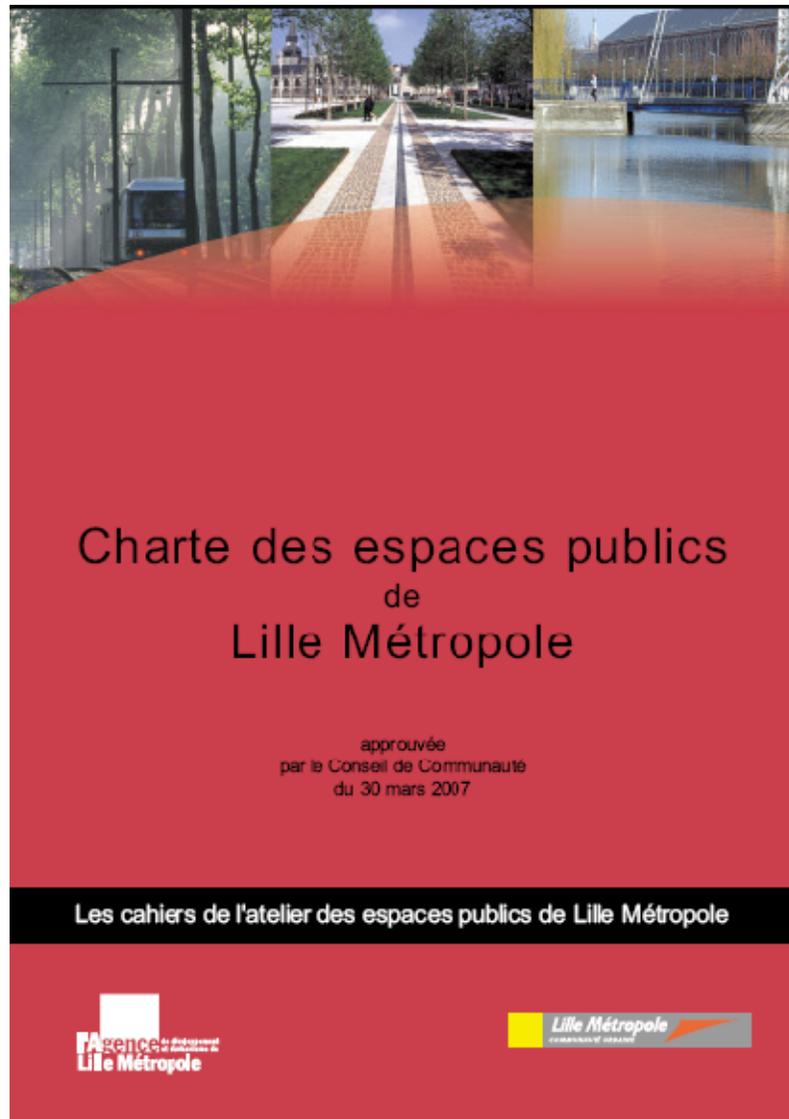
Exemples

La charte des Espaces publics de Lille Métropole (2007)

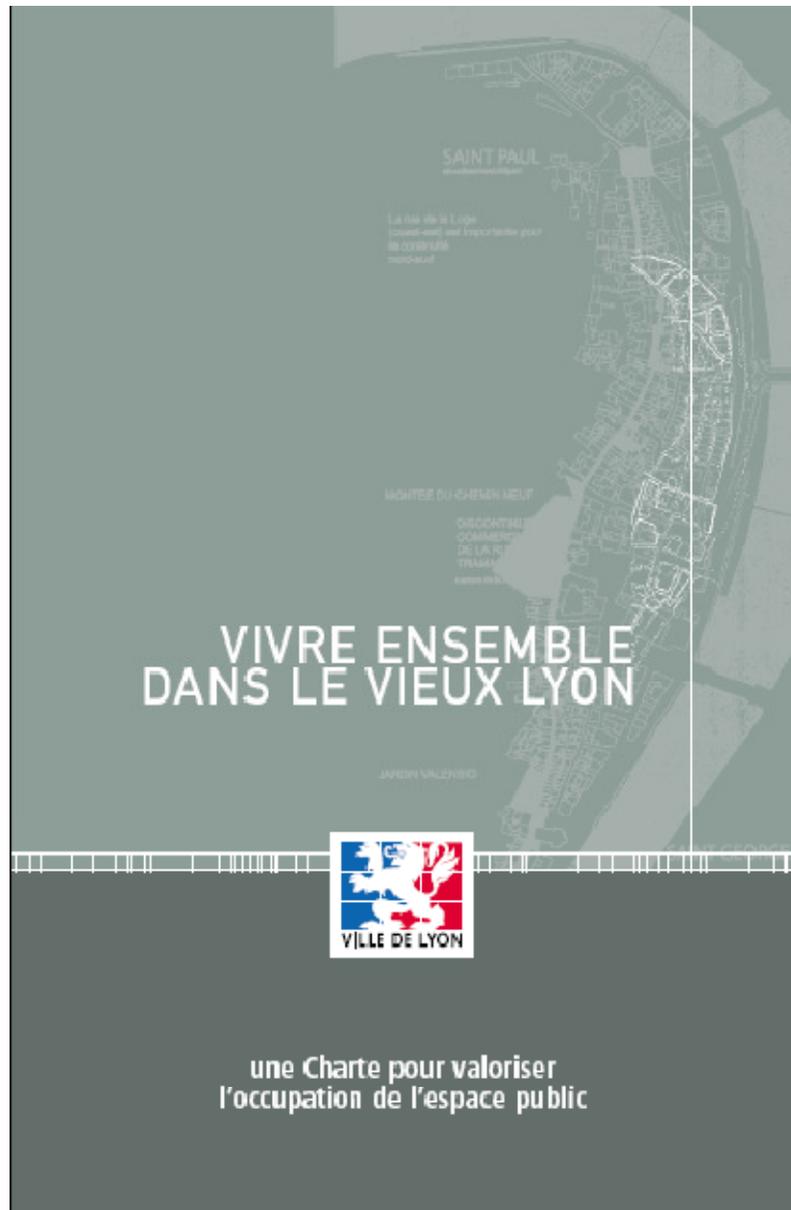
Celle-ci a été réalisée par l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole suite à différents ateliers sur la question. Elle reprend une série de grands principes relatifs à l'aménagement et à la gestion d'espaces publics.

Vivre ensemble dans le vieux Lyon, une charte pour valoriser l'occupation de l'espace public (2007)

Cette charte ne concerne qu'un quartier historique du vieux Lyon et vise à l'application de différents règlements.



| Sommaire | |
|--|----|
| Avant-propos | 3 |
| La qualité des espaces publics : une ambition politique forte | 3 |
| Introduction | 5 |
| La qualité des espaces publics | 6 |
| Des espaces répondant aux attentes des usagers | 6 |
| L'espace public, expression d'une culture | 9 |
| Des espaces publics inscrits dans une perspective durable | 11 |
| Les grandes orientations de l'aménagement des espaces publics | 14 |
| Le dessin des limites | 14 |
| Le traitement des sols | 17 |
| Le renforcement de la présence du végétal | 18 |
| La mise en valeur de l'eau | 19 |
| La cohérence du mobilier urbain | 21 |
| La mise en lumière des espaces publics | 22 |
| L'art dans la ville | 24 |
| Les territoires d'intervention | 25 |
| Les entités paysagères métropolitaines | 25 |
| Les rues et boulevards | 27 |
| Les réseaux de transports en commun | 28 |
| Les grands équipements structurants | 29 |
| La démarche et la conduite de projet | 30 |
| L'élaboration de la commande | 30 |
| La gestion des temps du projet | 31 |
| Le dispositif de suivi et pilotage du projet | 32 |
| La concertation | 33 |
| L'évaluation | 34 |
| La constitution d'une culture commune | 34 |





BIEN AMÉNAGER LE DEHORS

CAHIER DE RECOMMANDATIONS

EN FAÇADE

INCLINAISON BRAP-CALUM
INSÈRNE À PLAT

PAGE 14

STORE BANNE

PAGE 15

PORTE-MENU
ÉCLAIRAGE EXTÉRIEUR

PAGE 16

PORTE-MENU AU SOL
APPAREIL DE CHAUFFAGE

PAGE 17

SUR RUE OU PLACE

CHASSE ET TABLE
PARASOL

PAGE 10

ÉLÉMENT SÉPARATIF, MACHINERIE

PAGE 19

ÉLÉMENT SÉPARATIF
PARALLÈLE À LA FAÇADE

PAGE 21

ÉLÉMENT SÉPARATIF LATÉRAL

PAGE 20

POUR VOUS JUGER
MODALITÉS DE DEMANDE
D'AUTORISATION

PAGE 25

SUR RUE OU PLACE



Illustration de l'exemple



Illustration de l'exemple

CHAISE ET TABLE

RECOMMANDATIONS

- UNITÉ Un seul modèle pour chaque terrasse.
- IMPLANTATION Libre dans l'espace octroyé, en respectant des parallèles aux façades. Les mobiliers ne doivent pas gêner les cheminements.
- DESIGN Sobre, contemporain.
- MATÉRIAUX Bois ou bois et métal, avec ou sans textile.
- NOMBRE Suivant l'espace octroyé.
- DIMENSIONS Suivant le modèle choisi.
- COULEURS Monochrome ou bicolore, en harmonie ou en contraste avec la couleur de la façade et du store banne, ou couleur naturelle des matériaux.

A PROSCRIRE

- Faux rotin et plastique non autorisés.

ATTENTION

- Aux nuisances sonores. La mise en place ou le rangement du mobilier doit respecter la tranquillité des habitants. Protections caoutchouc pour pieds en métal sont obligatoires.

PARASOL

RECOMMANDATIONS

- UNITÉ Un seul modèle de parasol pour chaque contre-terrasse.
- TYPE Détaché des façades.
- IMPLANTATION Autorisé uniquement en contre-terrasse, répartition régulière sur l'espace octroyé. Les mobiliers ne doivent pas gêner les cheminements.
- SYSTEME Piètement amovible.
- DESIGN Modèle carré, sans retombée, avec un piètement bois ou métal laqué.
- MATÉRIAUX Mat et structure en bois.
- NOMBRE Suivant l'occupation de la contre-terrasse.
- DIMENSIONS Dans le modèle choisi, suivant l'occupation de la contre-terrasse.
- COULEURS Monochrome. De la même teinte que le store banne ou de teinte écurie.

A PROSCRIRE

- Les stores en portique sont interdits en contre-terrasse. Seuls les parasols sont autorisés.
- Aucune publicité n'est autorisée.

ATTENTION

- Les piétements des parasols posent des problèmes de stabilité et d'esthétique. Un système de fixation encastré dans le sol peut être envisagé après un accord avec les services publics.

Bordeaux – L’insertion des chantiers urbains (2001)

Autre exemple de charte, celle initiée par la communauté urbaine de Bordeaux relative à l’insertion et la gestion des chantiers qui s’adresse plus particulièrement aux entreprises oeuvrant sur le domaine public.



L’insertion des chantiers urbains

La Charte Chantiers Propres

Présentée par G. DARMUSEY
Communauté Urbaine
de BORDEAUX

Séminaire
«route durable»
1^{er} juillet 2008
Saint-Médard-en-Jalles



2 - OBJECTIFS DE LA CHARTE

- Favoriser l’insertion des chantiers dans la ville
- Accroître la sécurité des usagers du domaine public
- Augmenter la qualité de vie sur et autour des chantiers
- Améliorer l’image de marque des travaux publics

Séminaire
«route durable»
1^{er} juillet 2008
Saint-Médard-en-Jalles



5.3.2 LA CONCERTATION

Le concept

Dans bien des esprits, il existe une confusion, parfois volontairement entretenue, entre trois concepts :

L'information : il s'agit d'une attitude univoque qui, dans le cas qui nous occupe, émane d'un pouvoir public et mais elle peut également résulter d'un acteur privé, informant son projet d'intervention sur l'aménagement. Ce principe est évidemment inscrit dans le code et s'opère, le plus souvent par simple affichage.

La consultation : celle-ci consiste à interroger les différentes parties concernées par un projet afin d'enregistrer leur avis sur celui-ci. Si elle repose sur un principe d'écoute, formellement, elle n'implique nullement la prise en compte des avis. A nouveau, il s'agit d'une procédure légale.

La concertation : par rapport à la consultation, elle implique un dialogue et la prise en compte de l'avis des différents acteurs, sachant ce pendant, qu'en matière d'urbanisme, il est rarement possible de satisfaire l'ensemble des attentes.

La concertation est une démarche qui doit intervenir très tôt dans un processus d'élaboration de projets.

La concertation repose, implicitement, sur le **concept d'intelligence territoriale** qui s'appuie sur le principe selon lequel le développement territorial, du diagnostic à la mise en œuvre des projets, repose sur les acteurs qui vivent ces territoires. Ils détiennent une partie importante de l'information pertinente concernant leurs secteurs d'activité ainsi que celles liées aux secteurs connexes. Afin de favoriser la définition d'orientations et de projets de développement durable d'un territoire, l'objectif principal est alors de proposer à ces acteurs un dispositif de consultation et de participation au sein duquel ils pourront partager leurs informations, échanger leurs visions du territoire, les décloisonner, les enrichir, notamment grâce à l'utilisation des technologies de l'information.

La concertation présente **un double intérêt**. Primo, elle permet d'identifier et d'anticiper les contraintes et résistances relatives à un projet. Cela permet d'éviter des situations d'oppositions et de blocages qui, une fois installées, s'avèrent extrêmement contraignantes. Secundo, vu l'implication des acteurs concernés, elle facilite l'appropriation des projets par ces derniers.

Les principes

L'animation des idées par l'écoute et les échanges avec les usagers concernés...

Pour assurer la cohérence dans la démarche de projet, et éviter les « mauvaises surprises » de non-appropriation, voire de rejet des investissements faits, il est important d'organiser dès le début du processus, les conditions d'une écoute commune de tous les acteurs intéressés au projet sur leurs préoccupations, leur vécu des espaces.

S'entendre, échanger, assimiler les attentes, se donner un « vocabulaire commun », aider les intervenants à exprimer leurs intentions, pour dégager des choix communs, négociés, malgré les différences de culture et de perception, c'est la concertation. L'idéal, c'est de porter le projet ensemble. Dans cette recherche commune, il faut souligner l'intérêt à solliciter le regard d'artistes ou de philosophes sur le site concerné ; ils assurent un rôle de médiateur, font surgir les débats et favorisent la compréhension et la définition des intentions par les habitants.

Ainsi, *la concertation relève d'une volonté politique et d'un état d'esprit*. Elle exige de prendre du temps. Aussi, pour minimiser les risques d'échec, et aider à la mise en place des conditions favorables à la participation des habitants, le Ministère français de l'Environnement a-t-il élaboré en 1996 une *charte de la concertation*, exposant des règles simples pour la réussite de la concertation. Cette charte propose de respecter 9 principes, rappelés, en résumé ci-après :

- 1 - La concertation commence à l'amont du projet.
- 2 - La concertation est aussi large que possible.
- 3 - La concertation est mise en œuvre par les Pouvoirs Publics.
- 4 - La concertation exige la transparence.
- 5 - La concertation favorise la participation.
- 6 - La concertation s'organise autour de temps forts.
- 7 - La concertation nécessite souvent la présence d'un garant.
- 8 - La concertation est financée par le maître de l'ouvrage.
- 9 - La concertation fait l'objet de bilans.

5.3.3 L'ÉVALUATION

5.3.3.1 Le principe

D'une manière générale, au vu de la démultiplication des interventions sur l'espace public, l'évaluation de l'opportunité et des incidences de ces opérations nous paraît être d'un évident bon sens. Et pourtant, ces démarches restent isolées.

Quant à l'évaluation de l'efficacité d'un projet, celle ne peut se faire qu'au départ d'objectifs. Or, en matière d'urbanisme, ceux-ci ne sont pas toujours formulés, ce qui laisse la place à l'ambiguïté. C'est pourtant un préalable, à nos yeux, indispensables, car ceux-ci permettent de se définir des critères d'évaluation, c'est-à-dire un référent.

Quels critères d'analyse ?

La grille d'observation et d'évaluation de la qualité des espaces nouvellement aménagés peut s'établir sur les critères principaux ayant guidé les études préalables et le diagnostic du fonctionnement urbain fait en amont et les objectifs poursuivis: De manière générale, on peut envisager les critères de lisibilité, de cohésion et de continuité de l'espace urbain, de qualité visuelle et technique, de multiplicité des usages... L'analyse amènera dans la plupart des cas à faire une lecture comparée des mêmes critères avant et après l'intervention réalisée. Par exemples, citons :

- **La lisibilité** : un espace se découvre et se comprend.

– L'intervention aura-t-elle redonné une fonction à des espaces de délaissés pour une nouvelle appropriation du site : rez-de-chaussée revalorisés, reconnaissance d'adresse, surfaces de parkings redistribués, etc. ?

- Des cheminements piétons spontanés apparaissent-ils là où ils n'étaient pas prévus, ou la trame des circuits les plus évidents a-t-elle été respectée et mise en valeur ?
- Les aménagements de la voirie facilite-t-il le repérage et l'orientation des destinations recherchées ? Comment les flux sont-ils redistribués ?

• **La cohésion et la continuité de l'ensemble** : l'espace public est l'ossature structurante de la ville. L'impact de l'opération d'aménagement rejaillira sur l'image identitaire de la ville :

- *Par son traitement spatial et morphologique*, par le choix de ses constituants, l'aménagement créé participera ou non à la constitution d'un ensemble urbain homogène, avec ses éléments de liaison et ses repères entre quartiers, ou favorisera l'image d'une fragmentation du territoire, d'un patchwork d'espaces disparates dans leur traitement (continuité et hiérarchie des voiries, choix des revêtements, mobilier urbain...). L'impact d'une opération s'analysera aussi sur le *fonctionnement urbain* : son influence sur la qualité des déplacements dans le périmètre étudié, la gestion des flux à différentes périodes de la journée ou de l'année ; sur la gestion de la sécurité (bonne accessibilité des lieux pour tous, éclairage, fonctions bien identifiées...) ; sur l'attractivité du secteur pour les commerces, le tourisme, l'accueil des visiteurs...
- Par l'observation *des nouvelles pratiques* par comparaison à l'état initial, ou par influence sur celui-ci en cas de développement de nouveaux espaces urbanisés, le maître d'ouvrage pourra *ajuster les mesures d'accompagnement initialement prévues*, sur des services comme les transports en commun, le stationnement, la gestion des espaces réservés (pistes cyclables par exemple), la protection et l'accessibilité des cheminements pour tous types d'usagers, la signalétique, etc. ; sur les conditions d'entretien et de maintenance des nouveaux aménagements, des équipements et plantations qui y prennent place.

- **La qualité visuelle et technique et son adéquation aux usages**

La perception de l'espace se fait en deux temps :

- – Une approche externe, visuelle et vécue :
 - les ombres et les lumières, les effets produits par les composants du lieu, leur disposition, les matériaux et couleurs choisis sur l'ambiance générale du lieu, en conjugaison avec son cadre bâti, ... ?
 - les espaces récréatifs reçoivent-ils un ensoleillement suffisant et offrent-ils les conditions d'accueil souhaité ?
 - pourquoi une terrasse de café est-elle plus attractive que l'autre ?

- la gestion des enseignes commerciales éventuellement préconisée par une charte établie ou un règlement, réussit-elle à préserver l'homogénéité du site ?
- Etc.. ;
- Une approche interne fonctionnelle, où chaque élément technique joue son rôle sur la qualité finale de l'opération :
 - le choix des matériaux, des espèces végétales, leur durabilité dans les conditions d'entretien définies, leur résistance aux agressions de toute nature participent à la perception de la qualité, le choix et la localisation des essences végétales, la qualité de l'intégration architecturale des équipements techniques, ...
 - Un critère mesurable de la qualité de la réponse esthétique et fonctionnelle d'un aménagement est celui des initiatives prises par les propriétaires privés riverains pour revaloriser leur propre patrimoine, à la suite de l'action publique sur les espaces publics: c'est le signe d'une reconnaissance d'une requalification du patrimoine collectif auxquels ils ont conscience d'apporter leur participation.

• **La multiplicité des usages** : Si la lisibilité des fonctions attribuées à un espace est essentielle (déplacements, représentation, jeux, agréments, abords d'équipements publics...), des usages différents ne correspondent pas nécessairement à des espaces différenciés. Un même espace peut accueillir suivant la période des usages différents. De plus, il faut préserver l'évolutivité des usages. Il s'agira de ne pas figer l'espace dans une matérialisation trop forte des fonctions, rester simple dans les aménagements pour laisser ouvertes des transformations possibles, épurer pour préserver l'essentiel, l'unicité et l'identité de chaque espace. Ce sont les convictions fortes acquises par les villes qui ont investi depuis plusieurs années dans une politique d'aménagement d'espaces publics.

En regard des activités économiques ?

Vis-à-vis des activités économiques, deux types de volets, et dès lors, de critères doivent être distingués :

- Le volet fonctionnel concerne les questions relatives à la praticabilité et à l'usage au quotidien comme : l'accessibilité, le stationnement, les livraisons, le bruit, ...
- Le volet structurel porte sur les incidences au niveau des activités présentes et le type fonctions souhaitées ou envisagées. Ainsi, par exemple, la piétonisation d'une artère commerciale a toujours une incidence majeure sur l'offre commerciale existante avec, généralement, une mutation de celle-ci, suite à la modification des comportements d'achats. Un autre aspect concerne le valeur des biens immobiliers et les éventuelles spéculations.

5.3.3.2 Exemples d'évaluation des effets

Les impacts économiques d'une piétonisation de la Grand-Place de Lille (CLERSE – 2007)

Les impacts économiques d'une piétonisation de la Grand-Place de Lille

Etude exploratoire – juin 2007

Anthony COURTOIS – anthony.cour@hotmail.fr
Frédéric HERAN, maître de conférences en économie – heran@noos.fr

CLERSE (centre lillois d'études et de recherches
sociologiques et économiques) – Université de Lille 1

Les conditions de réussite d'un secteur piétonnier

Une **bonne accessibilité**

- bonne desserte en transports publics
- nombreux parkings alentour
- espaces piétons agréables

Des **espaces publics de qualité**

matériaux, éclairage, bâtiments ravalés...

Une **offre commerciale adaptée à la piétonisation**

Un **appui des pouvoirs publics**

- communication, animations culturelles et ludiques,
- sécurité, propreté,
- politique de déplacement cohérente :
limitation et gestion du trafic, livraisons...

Four key qualities of a successful place (What Makes a Successful Place ? Project for Public Spaces)



Bordeaux – Observatoire des effets du tramway sur l'activité économique (CCI de Bordeaux 2009)

Avril 2009

Observatoire des effets du TRAMWAY tramway sur l'activité économique 1999-2008

10 années d'observation ...



LE DOMAINE TRAMWAY ET 20 SECTEURS ÉCONOMIQUES

L'introduction d'un nouveau mode de transport comme le tramway n'est pas sans répercussions pour l'ensemble des commerçants, artisans, industries et prestataires de services implantés autour tracé ou à proximité. Le Communauté Urbaine de Bordeaux et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux se sont associées dès le début des travaux pour la mise en place d'un Observatoire des effets du tramway sur l'activité économique pour assurer notamment un suivi permanent des entreprises concernées par le tramway.

CHIFFRES REPERES 2008

- 5.404 établissements se situent dans le corridor du tramway (soit de 21,1% des établissements de la CUB, 38,7% sont situés dans le corridor riverain et 83,9% dans le corridor non riverain du tramway).
- Une densité d'établissements variable selon la localisation.
- 61,9% des établissements du corridor proposent des services aux entreprises (productifs) ou aux personnes (économie résidentielle), 29,6% sont des commerces, et 14,6% des activités industrielles (BTP, haute ou moyenne de production).

EVOLUTION 1999/2008

- Un gain net de 994 établissements.
- Progression de 9,5% pour les activités commerciales, de 25,0% pour les services et de 21,8% pour les activités industrielles.
- Un « turn over » important (avec des taux de création mais aussi de cessation d'activité supérieurs à la moyenne CUB depuis 1999).
- Une tertiarisation des activités situées sur le corridor tramway, mais moins rapide qu'en moyenne communautaire.
- Une dynamique récente du corridor riverain:
 - 1999/2007 : + 38 établissements: la moitié riverain perd des établissements à cause du chantier (-1,7%), la croissance portait au corridor non riverain (+ 4,5%).
 - 2002/2005 : + 457 établissements: la croissance s'accroît grâce à la mise en service de la phase 1 (+1,8% par le corridor riverain +11,8% non riverain).
 - 2005/2007 : + 216 établissements: la progression du nombre d'établissements est ralentie par le chantier phase 2 (+3% pour le corridor riverain et +5,2% non riverain).
 - 2007 /2008: le corridor riverain retrouve son état de (+0,6%) et progresse plus encore que la moyenne de la CUB (+5,2%), la progression du corridor non riverain s'accroît (+ 3,8%).

Méthodologie de l'Observatoire et résultats 2008

Les analyses de l'Observatoire sont menées à l'échelle du corridor du tramway.

Ce corridor représente l'ensemble des entreprises situées sur le tracé du tramway (ou entreprises riveraines) ou dans les rues adjacentes dans un périmètre de 150 m de part et d'autre du tracé (des entreprises non riveraines).

Pour 2008, les résultats de l'observatoire ont été organisés en un seul rapport ou présenté à la fois:

- Les données de cadrage: état des lieux quantitatifs de 2008 et évolution économique depuis 2000.
- Les résultats de l'enquête: issus d'un sondage mené auprès de 1.000 entreprises du corridor en décembre 2008.

La composition des activités a été modifiée selon le type de l'activité: pour une meilleure représentativité des tendances d'évolution des trois grands groupes d'activités (commerce, industrie et services) et de leur stratégie d'implémentation.

Les services ont été dissociés en deux sous-groupes:

- Les services productifs dont l'activité est liée aux entreprises. Il s'agit des services aux entreprises, des professions libérales, des services à caractère industriel, des services commerciaux les aux locaux.
- Les services de la sphère de l'économie résidentielle ont une activité liée avec les personnes. Il s'agit des bars, café, salons, des restaurants, des hôtels et autres hébergements, des activités financières, des activités immobilières, des assurances, des services de réparation, d'activités personnelles et des services personnels.

Répartition des établissements en 2008

| | Nbre. est. | Part. est. % |
|--------------|------------|--------------|
| Corridor | 5404 | 21,1% |
| Non Corridor | 20627 | 76,9% |
| CUB | 25631 | 100% |

| | Nbre. est. | Part. est. % |
|----------------|------------|--------------|
| Riverain | 1983 | 36,7% |
| Non riverain | 3421 | 63,3% |
| Total corridor | 5404 | 100% |

5.3.4 L'IMPLICATION CONCRÈTE DES ACTEURS PRIVÉS

Depuis une vingtaine d'années, dans les pays anglo-saxons à commencer par les Etats-Unis, se sont mises en place des structures privées appelées Business Improvement District (BID), essentiellement composées de propriétaires et acteurs économiques, soutenue par les pouvoirs publics, dont l'objectif est de prendre en charge l'aménagement et la gestion des espaces publics. Ces structures, qui sont souvent nées d'un souci sécuritaire, constituent aujourd'hui un véritable modèle de gouvernance⁶.

En Belgique, un tel partenariat a été mis en place à Courtrai dans le cadre de la réalisation d'un nouveau centre commercial en cœur de ville. « *Le point de départ est une coopération fructueuse entre les anciens commerçants et les nouveaux commerçants de « K in Kortrijk » (le projet de Foruminvest). Nous avons mis au point un concept inédit pour la Flandre dans le cadre de la plateforme de concertation Centrum Kortrijk (Courtrai Centre): un quartier commerçant, ou encore Business Improvement District. Globalement, cela revient à dire que des représentants des commerçants du cœur commercial de la ville ont rédigé une proposition de BID, avant de la soumettre à tous les commerçants. Depuis son approbation, chaque commerçant doit payer une cotisation à la ville. Cette cotisation vient remplacer celle qui était versée aux comités commerciaux. C'est ensuite à la ville de subventionner le quartier commerçant* »⁷.

5.4 LES INITIATIVES AU NIVEAU DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE

5.4.1 LA CONCERTATION - PARTICIPATION

Le processus participatif est aujourd'hui imposé dans de nombreuses procédures relatives à l'aménagement du territoire (voir phase 2). Toutefois ce processus se heurte encore à bien des écueils dont :

- La neutralité des pilotes du processus,
- La représentativité des participants,
- Le suivi du processus,
- L'intégration des différentes attentes souvent contradictoires,
- Le sentiment de « fait accompli » et les « coups partis »
- ...

A ce propos, nous reproduisons ici une autoévaluation faite par Inter-Environnement Bruxelles (IEB) dans le cadre du Schéma Directeur RTBF – VRT et qui nous paraît riche d'enseignements.

D. Conclusions⁸

Si l'organisation des réunions d'information autour du schéma directeur RTBF-VRT a permis de toucher un public relativement important et varié (180 personnes sur une zone comprenant toutefois plus de 4500 habitants), il est clair que le processus a souffert de plusieurs travers déjà évoqué ci-dessus. En guise de conclusion, nous souhaitons simplement pointer quelques pistes de réflexion qu'il conviendra d'examiner dans les démarches futures.

a) Le fait de confier l'organisation de la consultation des habitants à une organisation indépendante telle qu'IEB permet certainement de toucher plus directement et largement les habitants de la zone concernée. Néanmoins, IEB n'est pas une association neutre et représentative de l'ensemble de la société civile. Il est donc impossible de considérer IEB comme un intermédiaire neutre entre pouvoirs publics et habitants. Ce reproche a d'ailleurs été adressé en réunion tant par les associations de défense des automobilistes que par les associations des commerçants du quartier Paduwa.

Par ailleurs, il y a souvent une confusion des rôles au moment de la diffusion de l'information vers les habitants. La Région étant l'auteur du projet, elle réalise (par l'intermédiaire du bureau d'études) les présentations publiques et produit les documents de présentation et de réponse à l'attention des habitants. IEB s'occupe toutefois de la mise en oeuvre des réunions et de l'envoi des documents. A ce titre, les riverains ont tendance à assimiler IEB aux pouvoirs publics, ce qui est source d'ambiguïté et de confusion quant à notre rôle.

Pour ces deux raisons, il conviendra plus que probablement de revoir la manière dont IEB remplira sa mission dans le cadre de ce type de conventions dans le futur.

⁶ <http://www.pps.org/>

<http://www.bryantpark.org/>

⁷ <http://www.shop-in-kortrijk.be/fr/quartier-commercant.aspx>

⁸ IEB

b) Il y a une demande claire des habitants de pouvoir disposer de documents papier comme supports des réunions. Les PV réalisés sont peu illustrés et cela contraste fort avec les images projetées lors des réunions. Il faudrait améliorer cela et demander par exemple au bureau d'études de produire un document de présentation à l'adresse des habitants pour chaque réunion publique.

c) Par ailleurs, le processus a clairement souffert des coups partis qui lui ont été imposés. Le cas des logements sociaux de Colonel Bourg illustre bien l'ambiguïté qui en découle, mais il est loin d'être le seul. Entre les projets en cours (Emeraude, Plan Dupuis, Matermaco, site De Lijn,...) et les grandes lignes tracées par le Gouvernement et les autorités communales concernées en amont du processus (Pôle Média, parkings commerces ch. Louvain, Colonel Bourg bis, réduction E40, parking de dissuasion,...), il restait de fait peu de place pour la concertation et les propositions neuves. Quasi l'ensemble des habitants le soulignent et à raison. Le projet était ficelé à l'avance et les avis ou préoccupations des riverains peu ou pas pris en compte.

d) Pour finir, dans l'organisation pratique des rencontres il y a une série de choses à repenser. A titre d'exemple, les dossiers tels que Colonel Bourg ont partiellement monopolisé les débats, empêchant par là que l'on consacre plus de temps à d'autres thématiques. Ceci est d'autant plus regrettable que cette question n'intéressait de près qu'une petite partie des personnes présentes aux réunions et que le schéma directeur n'avait aucune emprise sur la question. De manière générale, la zone levier étant très vaste et éclectique, il aurait été intéressant d'organiser des réunions d'information globale sur les grands enjeux et des réunions d'information par zone sur les points de détails. Cela aurait dû être planifié plus en amont avec le bureau d'études. En ce qui concerne le schéma directeur RTBF-VRT, cela n'a pas été possible dans la mesure où nous n'avions pas connaissance du contenu des réunions à l'avance.

Un autre exemple de concertation nous est donné par la commune d'Etterbeek, dans le cadre du réaménagement de la place Jourdan et qui, suite à une concertation spécifique avec les commerçants, a abouti à la remise en cause du projet de parking sous la place.

Premières pistes pour la nouvelle place Jourdan !

La Place Jourdan fait la fierté de tous les Etterbeekois ! Mais si le quartier alentour a incontestablement retrouvé toute sa vitalité – grâce entre autres aux rénovations réalisées par la Régie foncière – il ne faut pas être fin observateur pour constater que la place elle-même mériterait bien un petit rafraîchissement. Justement, l'idée est dans l'air depuis quelques années.

Ce n'est toutefois pas la commune qui mène le jeu dans ce dossier. Le réaménagement de la place Jourdan est un projet entièrement pris en charge (et financé) par Beliris, dans le cadre d'un accord de coopération conclu entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale. Ce qui n'empêche évidemment pas Etterbeek d'avoir son mot à dire et de veiller à ce qu'un éventuel projet tienne compte du souhait de celles et ceux qui fréquentent la place tous les jours.

Une première étape avait été franchie il y a un an, lorsqu'avaient été présentés au public les résultats d'une vaste enquête effectuée auprès des commerçants, habitants et autres habitués des lieux. Cette première réunion avait déjà révélé quelques tendances et a permis au bureau d'architecture chargé de plancher sur le projet de présenter plusieurs pistes à la commune.

D'emblée, certaines ont écartées, comme celle qui envisageait la construction d'un parking sous la place Jourdan. Motif : un tel chantier serait extrêmement préjudiciable aux commerçants. On parle bien d'un parking souterrain,

mais il s'étendrait plutôt sous la rue Froissart, avec une sortie piétonne à l'entrée de la place. Les automobilistes seront par ailleurs encouragés à laisser leur véhicule dans un autre parking prochainement accessible sous le bâtiment Linden II, situé dans le prolongement du piétonnier Jourdan. Sur la place elle-même, une trentaine d'emplacements seraient maintenus, la majeure partie de l'espace étant convertie (du côté de la grande surface) en zone piétonnière. La formule qui suscite le plus l'enthousiasme communal prévoit en outre une place entièrement « minéralisée », agrémentée d'un élégant alignement de jets d'eau, de nouveaux

arbres et d'un lien verdurisé vers le parc Léopold. Pour compléter le tableau, ajoutons enfin que le marché dominical serait bien évidemment maintenu, de même que la friterie dont la rotonde disparaîtrait au profit d'une nouvelle structure rectangulaire.

Voilà dans les grandes lignes la première ébauche de projet que les autorités communales et le bureau d'architecture qui en est l'auteur (Sum Project) ont présentée, fin juin, aux habitants, aux commerçants et usagers de la place.

Une réunion qui a révélé les positions contrastées des uns et des autres à l'égard des aménagements envisagés sur la nouvelle place Jourdan. La commune souhaiterait maintenant étendre la concertation à des ateliers participatifs réunissant des habitants et des commerçants. Ateliers dont les conclusions pourraient cette fois inspirer aux architectes un projet définitif...



Source : la Vie Etterbeekoise n°6, 2008

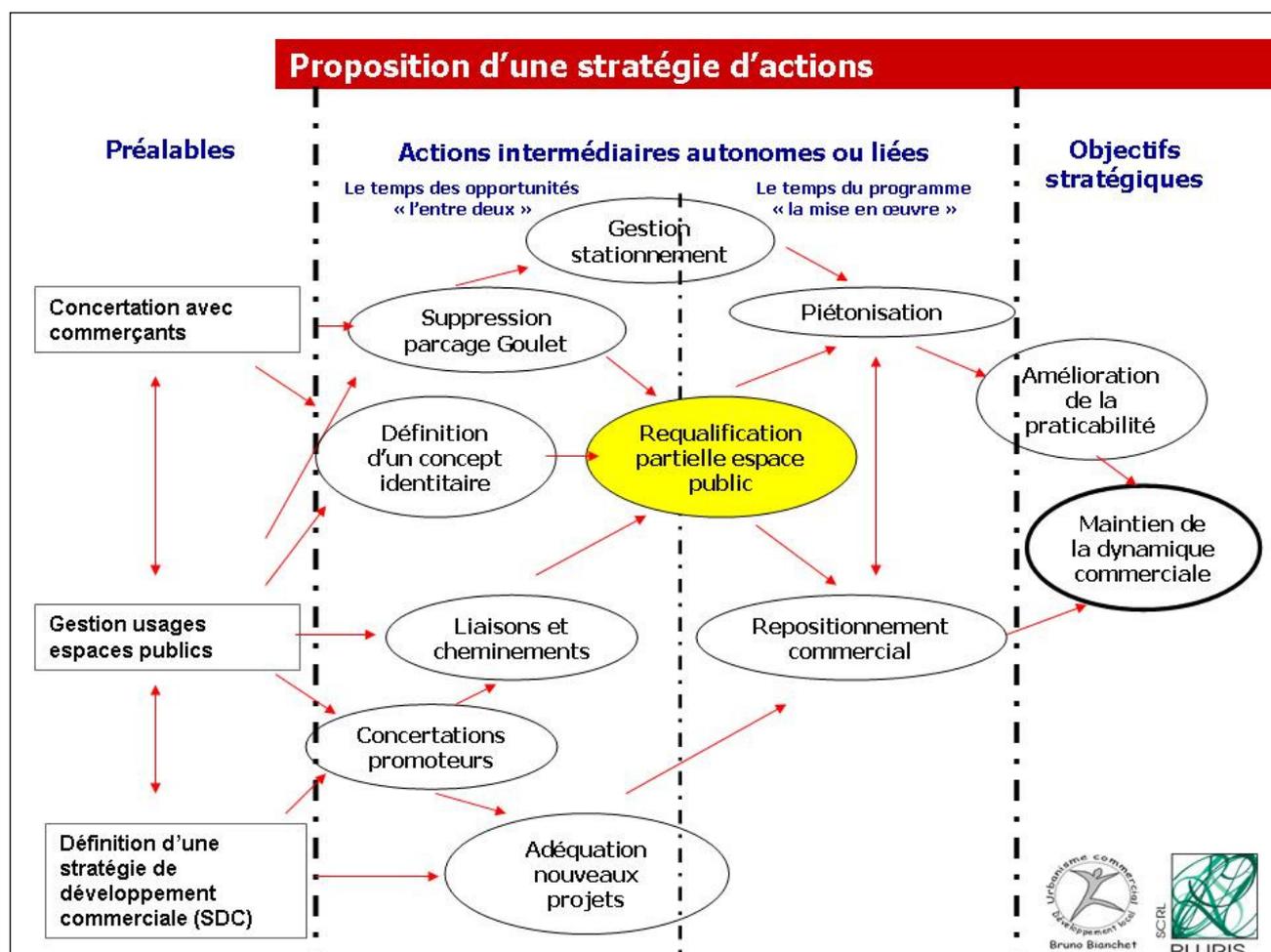
5.4.2 LES ÉTUDES D'IMPACTS

Les études d'incidences

Certains projets, qu'ils soient publics ou privés, peuvent porter atteinte de manière sensible à l'environnement ou au milieu urbain ou sont susceptibles d'avoir des répercussions sociales ou économiques importantes, notamment en raison de leur dimension, de leur nature ou de leur localisation... Afin de déterminer précisément les éventuelles nuisances de ces projets et les mesures qu'il convient de prendre pour éviter, supprimer ou tout au moins limiter le plus possible ces nuisances, les projets concernés (listés dans les annexes A et B du CoBAT) sont soumis à une évaluation préalable des incidences. Selon l'importance du projet, cette évaluation prend la forme soit d'un rapport d'incidences, soit d'une étude d'incidences. Celles-ci ne peuvent être réalisées que par des auteurs de projets agréés par la région. Or, dans ces études le volet socio-économique doit être repris.

L'anticipation des incidences socio-économiques

A titre d'exemple, nous évoquons ici une étude originale initiée par Direction de la Politique des Déplacements de la Région Bruxelles-Capitale relative à « l'impact socio-économique de la mise en piétonnier du Goulet Louise à Bruxelles⁹ ».



5.4.3 LES NOTES D'INITIATIVE

Citons ici la note relative aux Recommandations en matière de gestion des chantiers en voirie au sein des quartiers commerçants rédigée par la Chambre des Classes moyennes¹⁰.

⁹ Bruno Bianchet et Pluris scrl - 2007

¹⁰ http://www.esr.irisnet.be/site13/plone/publications/autres-publications-1/autres-publications-de-la-chambre-des-classes-moyennes/Recommandations_approuvees_fr.pdf/view?set_language=fr

Recommandations en matière de gestion
des chantiers en voirie au sein des
quartiers commerçants

Chambre des classes moyennes

A ce même titre, rappelons le projet d'ordonnance sur la mixité commerciale, effectivement repris au niveau de l'accord du Gouvernement bruxellois 2009 – 2014 et largement appuyé par la Chambre des Classes moyennes.

6 PHASE 5. LE PANEL

6.1 OBJECTIF ET COMPOSITION

Afin de valider nos recommandations, voire de les enrichir, nous les avons soumis à l'examen d'un panel de personnes ressources. Celui-ci fut composé d'une quinzaine d'intervenants, dont :

- ❑ des représentants des secteurs économiques concernés,
- ❑ des acteurs publics,
- ❑ des représentants des organisations de Classes moyennes bruxelloises.

Outre les chargés de mission et les membres des organisations de Classes moyennes bruxelloises ont souhaité (Madame Werth, Messieurs Markey, Moreau et Van Assche), étaient effectivement présents :

- Atrium : Erik Baptist et Valérie Dussart
- Bruxelles Développement : Marie Demanet
- Cabinet du Ministre Cerexhe : Raphaël Houben
- Commune d'Anderlecht : Eric Romain et Yvette Zege
- Flagey : Raymond Coduys
- Galerie Louise: Bernard Van Schrieck
- GCCB : Jacques Indekeu
- Région Bruxelloise : Ann Pulings
- Unizo : Rudy Allemeersch

6.2 SYNTHÈSE DES INTERVENTIONS

Tour de table 1 : objet : recueillir les réactions des points de vue méthodologie et des résultats

Raymond Coduys : Flagey est un exemple à montrer pour qu'on ne recommence pas surtout des points de vue de :

- ❑ La durée du chantier ;
- ❑ Certains équipement (exemple : jets d'eau : coûté cher et n'ont que fonctionnés 1 jour cette année)

Jacques Indekeu :

- ❑ concertation = problème de rapport de force : les travaux publics ne tiennent pas compte des commerçants (exception : Rue Neuve, mais le chantier a été suivi par le service Urbanisme et pas travaux publics)
- ❑ Mutation suite aux travaux : il faut rester réaliste quant aux conséquences des travaux sur la mutation de l'espace, tant pour les commerçants que pour les habitants. Flagey (point de vue commerces notamment) et Sainte-Catherine (point de vue des familles notamment vu le bruit) sont des bons exemples des mutations « avant-après ».

Marie Demanet : s'interroge sur la méthode de pré-sélection des sites :

- ❑ Pourquoi avoir retenu De Brouckère alors que travaux pas récents ?
- ❑ Pourquoi certains avec deux étoiles pas retenus (Vaillance est notamment un bel exemple)
- ❑ Pourquoi Ste-Catherine alors que travaux 2009 font suites travaux débutés en 2001 ?

Bruno Bianchet : Dans le cadre de la présente étude les auteurs de projet ont dû se limiter à 3 cas et ont recherché des cas contrastés et représentatifs de la diversité bruxelloise. Le choix a été effectué en fonction de leur opportunité par rapport à la présente mission.

Marie Demanet insiste également sur le fait que l'impact des travaux sur la mobilité aurait pu être davantage pris en compte (présentation des alternatives et motivation des choix).

Bruno Bianchet : le prisme retenu ici est celui des incidences de l'après travaux sur les acteurs socio-économiques.

Francine Werth : rappelle le contexte et les objectifs de la mission.

Bernard Van Schrieck : regrette le faible niveau d'intervention politique et le manque de suivi en relatif à l'entretien des espaces publics.

Francine Werth : expose déjà deux enseignements de l'étude :

- manque de concertation avec les commerçants et habitants ;
- manque d'étude d'impact socio-économique

Gilbert Markey : rappelle l'existence d'une enquête à Ste-Catherine où seul 1/4 des personnes interrogées fut pour le projet. (NDLR il s'agit de l'enquête public menée avant le projet).

Erik Baptist: émet les constats suivants :

- concertation : les commerçants ne répondent pas toujours aux invitations et informations (affiches rouge) → mieux les informer pendant la durée du chantier
- piétonnier : quand on piétonnise, on change tout tant pour les commerces que pour les familles et la structure de propriété ;
- logistique : les aménagements doivent prendre en compte la logistique (livraison...) au niveau de l'organisation mais aussi des matériaux et de leur mise en œuvre (piétonnier souvent pas adaptés au livraison → casse tout de suite).

Francine Werth : rappelle que, suivant le PRD, quand on piétonnise, il faut faire une étude préalable, y compris sur les incidences socio-économiques. On peut constater que ce n'est pas toujours appliqué.

Eric Romain: émet les constats suivants :

- Square de l'Aviation : servait de parking à air libre et présente une fonction commerciale spécifique (gros textile) ;
- Contrat de quartier : un processus participatif est prévu dans le cadre de contrats de quartier, mais peu de commerçants présents → interrogation relative à l'inadaptation des concertations/participations à ce type de public.
- Constat : places de stationnement sont souvent occupées par les commerçants et leurs employés. Les clients doivent alors aller plus loin mais ne le font pas car ils paient souvent cash et ils ont peur de se faire braquer → stationnement en double file. Une solution pourrait être que les commerçants et leurs employés stationnement dans les parkings publics.
- Longueur chantier : les moyens d'action des communes sont réduits. L'entrepreneur est le même pour beaucoup de chantier à Bruxelles et c'est difficile à gérer.
- Carte Parking (accès au square) : trop ont été distribuées et des voitures restent garées sur le square. Se pose aussi la question des livraisons et de la dégradation du mobilier par les poids lourds. Avec un suivi de la police plus important, on pourrait réduire ce problème.
- Entretien : le maître d'oeuvre ne s'occupe pas de l'entretien.

Bernard Van Schrieck : le problème de la sécurité est important à prendre en considération, au même titre que l'entretien de l'espace public.

Concernant les concertations, les associations de commerçants ont les mails de chaque commerçant, cela pourrait être un canal d'information intéressant.

Jacques Indekeu : souligne que :

- Les commerçants ne sont souvent pas préparés à la concertation.
- Si il y avait des contrôles plus soutenus au niveau du stationnement, les commerçants et leurs employés utiliseraient sans doute plus les transports en commun.
- les parkings publics du centre ville appartiennent à ING qui a un monopole et louent les emplacements à 200 €/mois, ce qui est cher pour un commerçant.

Francine Werth : rappelle l'existence de la recommandation de la Chambre des Classes moyennes relative aux chantiers

Tour de table 2 : Transférabilité des propositions à Bruxelles ?

Jacques Indekeu : souhaiterait que la réflexion soit poursuivie, via une thèse de doctorat par exemple.

Anton Van Assche : demande que dans le rapport, il soit précisé : la source des objectifs des différentes opérations et la méthode et la méthode.

Anton Van Assche : note :

- que le développement socio-économique n'apparaît pas dans les objectifs ce qui illustre bien les priorités des pouvoirs publics.
- que l'on évoque toujours des places réaménagées, mais jamais de ce qu'il y a autour (liaisonnement).

Erik Baptist: souligne que :

- il faudrait aussi prendre en compte les effets en soirée d'un aménagement (effet au niveau du bruit si il y a plus de terrasses...).
- lors d'adjudication de chantier, la durée devrait être décidée par les pouvoirs publics et pas par l'entrepreneur qui allonge les durées pour pouvoir gérer ses chantiers en même temps.

Eric Romain : précise que ce sont les pouvoirs publics qui fixent la durée du chantier, mais les entrepreneurs peuvent bénéficier de prolongation de délais en cas de retard de paiement... et c'est souvent le cas.

Rudy Allemeersch : fait part de son expérience :

- quand on réaménage une place et que, par exemple, une zone pour taxis est aménagée devant le commerce, on lui fait perdre beaucoup de clients (place Jourdan) ;
- si les différentes actions menées ont permis d'améliorer globalement la mobilité à Bruxelles, rien n'est fait pour l'accès aux commerces eux-mêmes ;
- livraison : il faut encourager l'usage de camionnettes et le travail à horaires décalés, mais en contrepartie, il faut respecter les commerçants. Il faut prévoir des espaces de chargement/déchargement à proximité des commerces (et pas 3 rues plus loin), il faut offrir certaines cartes de stationnement pour les commerçants qui arrivent tôt et qui partent tard (et qui ne peuvent donc utiliser les transports en commun), il faut prévoir des emplacements pour les camionnettes de livraison. Sans la prise en compte de ces éléments, les commerces ferment.

Les commerçants veulent bien faire des efforts, mais dans la mesure du possible. Pour le reste, les pouvoirs publics devraient pouvoir prendre leurs attentes en compte.

Marie Demanet : considère qu'il y a une dérive culturelle à toujours vouloir faire de grands chantiers de renouvellement complet. Il faut aller vers des travaux de continuité. Elle insiste sur l'importance de :

- la flexibilité de l'aménagement ;
- la prise en compte de critères qualitatifs dans l'aménagement urbain (l'urbaniste ne prend pas toujours assez en compte toutes les réalités de la ville) ;
- l'adaptation du projet au contexte urbain et à ses spécificités : il faut caractériser les lieux avant de commencer les travaux.

Bernard Van Schrieck : souligne qu'en France, lorsqu'un chantier a des impacts négatifs sur un commerce, des indemnités sont prévues. Le politique doit être plus responsable de ses actes.

Francine Werth : clôture la séance en demandant que soit pris en compte dans l'étude :

- l'enquête sur Ste-Catherine ;
- que l'on précise la source des objectifs ;
- que l'on insiste sur l'importance de caractériser au préalable la spécificité des lieux ;
- que l'on s'inspire de l'expérience française en terme d'indemnité ;
- la question du stationnement pour les commerçants (carte riverain adaptée, livraison...).

7 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

7.1 LES GRANDS ENSEIGNEMENTS

7.1.1 UNE MULTITUDE D'OUTILS

Les Gouvernements bruxellois successifs ont mis en place une diversité d'outils relatifs à la gestion du territoire. Cette démultiplication est inhérente à cette matière, à la fois complexe et transversale, qui conditionne toute la dynamique socio-économique. Parmi les différents outils présentés, certains ont une incidence plus directe sur le développement économique. Pour rappel, citons :

- ❑ Le PRAS qui définit les affectations possibles suivant un principe de zonage et des liserés de noyau commercial, élément spécifique à la Région bruxelloise,
- ❑ Le RRU qui cadre l'aménagement et la praticabilité des lieux,
- ❑ Le PRD qui précise de grandes intentions, notamment en matière de développement économique,
- ❑ Le PDI qui identifie 10 zones stratégiques et propose un « méga shopping » au nord de Bruxelles,
- ❑ Le SDC qui donne les orientations en matière de développement commercial,
- ❑ Le Plan Iris qui définit les grands principes et orientations en matière de mobilité,
- ❑ Les PPAS qui précisent les affectations à l'échelle locale
- ❑ Les contrats de quartier qui constituent des leviers d'intervention à l'échelle locale,
- ❑ Les schémas directeurs qui précisent certaines orientations locales, notamment en matière de développement économique.

C'est de la combinaison et de la surimposition des différents processus et arbitrages qu'émanent les usages du territoire. Evidemment, s'y retrouver n'est pas toujours simple pour le non initié.

7.1.2 DES RÉALISATIONS AUX RÉSULTATS TRÈS MITIGÉS

En regard de l'objectif de cette réflexion, à savoir l'efficacité des aménagements vis-à-vis de l'activité économique, les résultats sont pour le moins mitigés et très variables suivant les trois cas.

La place Flagey

| + | - |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Processus de concertation • Image retrouvée • Fonctionnalité compromise sur les usages (voitures – transport public – deux roues – piétons) • Véritables nœuds de transfert modal • Originalité des certains mobiliers • Accroissement des flux • Véritable espace de rencontre • Appropriation • Attractivité renforcée • Développement de l'horeca | <ul style="list-style-type: none"> • Longueur du chantier • Parking toujours fermé • Dégradation (fragilité de certains équipements) • Déficit de gestion de l'espace public (nuisance à commencer par le bruit) • Nombreux contrastes (notamment entre l'espace public et le bâti) • Déficit d'intégration et de liaisonnement entre la place et les rues annexes • Image globale contrastée • Cellules vides • Livraisons |

Concernant les aménagements de la place Flagey, les ressentis et vécus sont effectivement très mitigés, a fortiori vu la non ouverture du parking alors que de nombreuses dégradations sont déjà constatées. Certes, certains horeca sont satisfaits, mais ce sentiment est loin de faire l'unanimité.

Le Square de l'Aviation

| + | - |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Embellissement du square | <ul style="list-style-type: none"> • Manque de concertation des acteurs économiques |

| | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Fin du by-pass | <ul style="list-style-type: none"> • Longueur du chantier • Pression du stationnement • Dégradation (fragilité de certains équipements) • Gestion des cartes d'accès peu opérationnelle • Aucune incidence sur les flux • Déficit de fonctionnalité • Livraisons • Renforcement de l'isolement du « triangle textile » |
|--|--|

Les aménagements du Square de l'Aviation sont aujourd'hui perçus et vécus négativement. Cela est essentiellement dû à un déficit de fonctionnalité surtout au niveau de la praticabilité (accès, stationnement, livraison, ...) du site dont l'origine réside, notamment, dans un manque de dialogue entre l'autorité publique et les acteurs concernés. Cette évaluation suscite, fatalement, un sentiment d'inutilité.

La place Sainte-Catherine et la rue du Vieux Marché aux Grains

| + | - |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Processus de consultation • Valorisation du patrimoine • Fonctionnalité et compromis sur les usages (voitures – transport public – deux roues – piétons) • Apparente qualité • Accroissement des flux • Véritable espace de vie (ambiance urbaine) • Appropriation • Attractivité renforcée • Mutation fonctionnelle • Développement de l'horeca | <ul style="list-style-type: none"> • Déficit d'information • Manque de bancs publics (mais ils ont vite squattés par une population indigente) • Dégradation (fragilité de certains équipements comme les potelets) • Déficit de gestion de l'espace public (nuisance à commencer par le bruit) • Rotation du stationnement à amplifier (favoriser la halte-achat) • Livraisons • Mutation fonctionnelle • Accessibilité délicate surtout pour les véhicules d'un gabarit conséquent. |

Des trois cas étudié, c'est assurément celui qui suscite le plus de réaction positive. Il faut cependant rappeler que l'on assiste à une véritable mutation fonctionnelle de l'offre commerciale (du « run shopping » vers le « fun shopping »). Par ailleurs, la démultiplication des animations rend l'habitabilité du lieu de plus en plus difficile.

7.1.3 QUELQUES BONNES PRATIQUES

Suite au benchmark, nous avons retenus quelques bonnes pratiques qui nous paraissent effectivement transposables au contexte bruxellois moyennant différentes adaptations.

- ❑ **Les chartes** : de plus en plus usitées en France, elles présentent l'avantage de diffuser une information concrète et pratique, d'anticiper des erreurs mais aussi des conflits et de promouvoir, de manière non coercitive, certaines pratiques considérées comme favorables. Ainsi, la « la note relative aux recommandations en matière de gestion des chantiers en voire au sein des quartiers commerçants » qui est une note technique, pourrait servir de base à l'élaboration d'une charte à ce propos. Par ailleurs, l'UCM a élaboré une proposition de charte relative à la mobilité en centre-ville qui pourrait également être l'objet d'une promotion spécifique. En effet, le principe d'une charte implique une large médiatisation et un portage par l'ensemble des acteurs concernés, à commencer par les élus.
- ❑ **La concertation** : elle est aujourd'hui prévue dans nombres de procédures urbanistiques et est, parfois, menée d'initiative. Toutefois, vis-à-vis des commerçants et autres acteurs économiques, le constat est souvent celui de l'échec. A cela, nous voyons plusieurs raisons :

 - La nécessité d'une approche professionnelle et indépendante,
 - La nécessité d'une démarche spécifique aux commerçants et autres acteurs économiques,
 - Le peu d'intérêt affiché par nombre de commerçants et autres acteurs économiques qui, trop souvent, restent isolés,
 - Le manque de représentativité de certains groupements et associations,
 - L'intervention trop tardive de la concertation vis-à-vis de projets déjà bien engagés,
- ❑ **Les évaluations** : de manière générale, la pratique de l'évaluation est encore peu répandue en matière de gestion du territoire. Et, de ce point de vue, la présente réflexion fait figure d'exemple au niveau bruxellois. Peut-être est-ce à cause du malentendu que peut susciter la démarche. Or, l'objectif n'est nullement de « dénoncer » ou de « sanctionner » mais bien de « tirer les enseignements des expériences et décisions antérieures » afin de tendre vers une meilleure efficacité. Cela paraît d'autant plus opportun en regard, tant des coûts investis, que des conséquences. De ces points de vue, l'évaluation apparaît bien comme un principe de bonne gouvernance.

Par ailleurs, il s'agit de ne pas confondre évaluation et étude d'impact. Celle-ci constitue un autre volet aujourd'hui bien souvent imposé par le législateur. Réalisée anticipativement, le volet socio-économique y est trop souvent négligé et très rare sont les démarches spécifiques à cette question.
- ❑ **L'implication concrètes des acteurs privés** dans la gestion des espaces publics : nous avons évoqué l'exemple des Business Improvement District (BID). Ce concept est, par ailleurs, cité dans l'accord du Gouvernement bruxellois 2009 – 2014. Toutefois, si la transposition sensu stricto du modèle anlo-saxon semble difficile, il s'avère riche d'enseignements. Toutefois, précisons que, à notre connaissance, ce sont le plus souvent les propriétaires immobiliers qui sont impliqués et, nettement plus rarement, les commerçants.
- ❑ **En Région bruxelloise**, on constate également l'existence de différentes initiatives qui mériteraient d'être davantage connues et amplifiées.

7.2 QUELQUES RECOMMANDATIONS

En regard des enseignements de la réflexion et suite au panel, il nous est maintenant possible d'émettre quelques recommandations relatives à différents aspects de la thématique étudiée.

Les études

- ❑ **L'évaluation** : comme en témoigne l'intérêt suscité par la réflexion lors du panel qui, rappelons-le, présente un caractère exploratoire et s'inscrit dans un cadre limité, l'évaluation des effets des aménagements d'espaces publics et, de manière plus générale des modifications du contexte territorial, apparaît des plus utiles et différents membres du panel ont émis le souhait de voir ce type de réflexion se poursuivre. Bien évidemment, pour pouvoir établir un véritable bilan quantitatif et qualitatif, il faudrait anticiper les projets (comme ce fut le cas à Bordeaux avec l'évaluation des effets du tram) ou, à tout le moins disposer de données fiables qui permettent une comparaison diachronique, ce qui est rarement le cas. Bien évidemment, elle implique une approche transversale et pluridisciplinaire.
- ❑ **Les études ex-ante** : nous ciblons ici, non seulement les études d'impact (ou d'incidence) mais, également, les analyses socio-économiques réalisées avant projet. Ces démarches doivent également être amplifiées car elles permettent, non seulement, d'éviter bien des erreurs mais, également, d'anticiper les résistances et oppositions au projet concerné.

La conception des espaces publics

- ❑ **La concertation** : bien que déjà largement pratiquée, celle-ci doit encore être amplifiée et, surtout, adaptée au contexte spécifique des acteurs économiques, comme évoqué précédemment. De leur côté, ceux-ci doivent être davantage sensibles à la démarche. Sans doute, un accompagnement spécifique des structures associatives est-il nécessaire de ce point de vue.
- ❑ **Les objectifs** : en matière d'urbanisme, les objectifs des différentes opérations sont trop rarement explicitement formulés. Or, ne fut-ce que du seul point de vue de l'évaluation, ceux-ci sont indispensables.
- ❑ **La praticabilité** : que nous définissons comme l'ensemble des caractéristiques qui conditionnent le fonctionnement d'un site au quotidien (accessibilité locale, stationnement, livraison, mode doux, desserte TC, ...), doit être davantage prise en considération. Et comme il fut dit au panel, l'ambition du majestueux doit parfois céder la place à celle du fonctionnel, ce qui ne signifie nullement une approche minimaliste.
- ❑ **L'intégration urbanistique** : trop d'aménagements apparaissent avoir été menés suivant une conception d'un « objet architectural » isolé de son contexte urbain. La cohérence et l'intégration urbanistique doivent davantage être mises à l'honneur.
- ❑ **La résistance au temps et aux dégradations des équipements et mobiliers** : cette question doit être impérativement posée aux auteurs de projet car notre petit bilan est particulièrement interpellant de ce point de vue. Dès lors, il s'agirait, d'une part de sensibiliser davantage les maîtres d'œuvre à cette question et, d'autre part, d'être plus exigeant dans la formulation des cahiers des charges. Rappelons également que ces équipements et mobiliers nécessitent un entretien régulier, ce qui est rarement le cas. Par ailleurs, il s'agirait de favoriser le « contrôle social » mais aussi d'accroître la surveillance et la répression.
- ❑ **Le respect des délais de chantier et le dédommagement** : le non respect des délais annoncés fut une problématique évoquée à maintes reprises. A ce propos, nous ne pouvons que renvoyer vers la note, déjà évoquée, de la Chambre des Classes moyennes qui vise à préciser l'ordonnance du 3 juillet 2008 relative aux chantiers en voirie. Toutefois, à côté de la réglementation en vigueur, un document du type charte rappelant à chacun ses obligations et contraintes nous paraît des plus utiles.

Par ailleurs, rappelons qu'il existe une procédure d'indemnisation forfaitaire¹¹ des commerçants victimes de travaux publics sous certaines conditions dont une obligation de fermeture de 7 jours civils. Force est de constater que le mécanisme français qui se base

¹¹ 70 € par indépendant par jour de fermeture.

sur une indemnisation des pertes estimées suite aux travaux au départ du Fisac¹², mais qui nécessite une étude approfondie, paraît nettement plus efficace.

- **L'intégration des compétences concernées** : si nous avons longuement évoqué la concertation des acteurs, il y a un volet de celle-ci qui fut peu abordée, mise en exergue lors du panel, c'est la concertation et l'intégration des compétences internes aux administrations, au niveau des différents départements.

La gestion des espaces publics

- **L'appropriation et les nuisances** : l'appropriation, c'est-à-dire l'émergence d'usages multiples que ce soit du passage, de la rencontre, de l'animation est une des conditions de réussite de la réalisation d'un espace public. L'appropriation est un vecteur de liens sociaux, d'identités à la ville mais également de respect et de contrôle social. Cette question suscite aujourd'hui bien des débats et réflexions¹³. Toutefois, deux constats majeurs. Primo, l'appropriation n'est nullement le fruit du hasard, elle doit être réfléchie, programmée ; secundo, elle doit être gérée. C'est sans doute en cela que les expériences anglo-saxonnes déjà évoquées sont les plus impressionnantes. En effet, l'appropriation peut, également, être source de désagréments, de nuisances, de conflits. Par conséquent, la gestion des usages des espaces publics paraît aujourd'hui indispensable.
- **Les manifestations** : sur certains lieux celles-ci tendent à se démultiplier. Elles sont devenues un élément essentiel de l'attractivité de la ville. Mais elles sont aussi sources de nuisances, à commencer par le bruit. Ce seul facteur peut pousser des individus, qu'ils soient habitants ou entreprises, à fuir l'environnement urbain. A nouveau, la gestion des manifestations et faire respecter les règles de bon voisinage s'avèrent primordial si l'on veut préserver habitants et activités.

¹² Fonds d'Intervention pour les Services, l'Artisanat et le Commerce, qui est alimenté par une taxe sur certaines catégories de surfaces commerciales de plus de 400 m².

¹³ Une référence parmi d'autres : Project for Public Spaces (<http://www.pps.org/>)