

# BOUWMEESTER MAITRE ARCHITECTE

## Avis bouwmeester maître architecte

21/11/2017

Sujet: Traversées modes actifs des îlots

Le BMA soutient la volonté de rendre la ville « marchable » et de favoriser les modes actifs. Il est important de concevoir et développer un urbanisme propice aux modes actifs. Cependant, de manière générale, le BMA est en faveur de traversées qualitatives, mais n'est pas en faveur de leur multiplication systématique et cela pour plusieurs raisons :

### - **Priorité de l'espace public 'primaire' par rapport à l'espace public 'secondaire'**

De nombreuses formes d'espaces publics secondaires tels que les passages, encoches, intérieurs d'îlot accessibles, parcs privés ou intérieurs accessibles se distinguent de l'espace public 'primaire', notamment les rues, places et parcs de Bruxelles, qui sont généralement également propriété publique. Parfois, ce dédoublement signifie un enrichissement, mais souvent il implique une compétition mutuelle. L'espace public 'primaire' ne doit pas pâtir de l'espace public 'secondaire'. L'espace public urbain est l'une des principales caractéristiques de la ville, de la vie urbaine, de la culture urbaine. Pour cette raison, les formes secondaires et hybrides de l'espace public ne sont intéressantes que dans la mesure où elles ne minent pas l'espace public 'primaire'.

### - **L'espace public existant et son repartage avant tout**

De manière générale mais encore plus dans le cas particulier des quartiers à rénover, il convient dans un premier temps de travailler avec l'existant, c'est-à-dire de rénover et d'améliorer l'espace public existant avant de créer de nouveaux espaces publics de deuxième ordre. La ville telle que nous la pratiquons aujourd'hui a été, pendant les dernières décennies, adaptée sur-mesure pour la voiture. Il est donc aujourd'hui primordial et prioritaire de repartager l'espace public en faveur des modes actifs et de restaurer l'équilibre. Créer un réseau pour les piétons qui est séparé et devient trop important pourrait être considéré comme une position de faiblesse dans laquelle nous acceptons de fait l'idéologie de séparer les circulations en fonction d'un profil monofonctionnel.

### - **Tout dépend du contexte**

Bien entendu, lorsque l'on se trouve confronté à un quartier très peu maillé en terme d'espace public et face à des îlots trop grands qui ont un impact négatif sur les déplacements modes actifs et engendre des détours, il est judicieux de créer des traversées modes actifs ou même des rues. L'implantation de traversées ne doit pas être systématique mais étudiée au cas par cas.

### - **Pas de dilution de l'intensité piétonne**

Des connexions alternatives dans un quartier qui ne connaît que des flux piétons d'intensité moyenne signifient que nous perdons la vivacité sur laquelle nous voulons nous concentrer: dans les véritables rues et les places de la ville. Il est prioritaire que l'espace public 'primaire' soit alimenté par un flux piéton suffisant et qu'il ne soit pas dilué sur différents itinéraires.

### - **Etre plus qu'une traversée**

Dans cette optique, si une traversée doit être réalisée il convient d'éviter qu'elle ne soit qu'une traversée monofonctionnelle mais devienne au minimum un parc linéaire, une vraie rue, un espace public avec une identité prononcée, qui rassemble différents usages et anime l'espace.

### - **L'activation des rez-de-chaussée et des façades**

Créer ce type des traversées piétonnes implique d'animer et d'activer les « façades » qui bordent la traversée, afin notamment de sécuriser cette traversée et de la rendre agréable et attractive. Le travail peut être réalisé pour une traversée, mais il devient très difficile d'effectuer ce travail si tous les îlots sont systématiquement traversés. A titre d'exemple, le parc de la Senne à Masui est un projet intéressant mais qui, selon nous, manque à ce jour de façades actives sur son parcours.

# BOUWMEESTERMAITRE ARCHITECTE

## - **Le maintien des grands îlots**

En lien avec la thématique de la ville productive, nous insistons sur la nécessité de préserver les quelques grands îlots ou parcelles encore présents à Bruxelles. Pourquoi ? Les activités productives et industrielles ont souvent besoin de grandes superficies. Aujourd'hui elles trouvent ces grandes superficies facilement en bordure ou en dehors de la Région mais très peu en ville. Il est donc primordial de préserver ces grandes emprises si l'on souhaite maintenir l'activité productive en ville qui est, rappelons-le, un des principes du Plan Canal.

## - **La clarté des statuts public-privé**

Un îlot a une structure urbaine très claire, un pourtour public et un intérieur privé. L'implantation d'une traversée à l'intérieur d'un îlot fait disparaître cette clarté. L'intérieur de l'îlot n'est plus privé, mais accessible à tous. Des qualités importantes telles que le contrôle social, la vie privée, le calme, sont sous pression. Le pouvoir de la figure organisatrice de l'îlot bruxellois traditionnel est ainsi mis en péril.

## - **La privacité des logements / back front pour activités productives et commerciales**

Les logements mais aussi d'autres formes d'activités telles que les activités productives et commerciales, ont besoin d'un avant et d'un arrière, c'est-à-dire d'une façade publique et d'une façade privée, d'un front office et back office. En ce qui concerne les logements, il est important d'avoir une porte d'entrée qui donne directement sur l'espace public mais aussi d'avoir une partie plus privée et intime pour organiser au mieux les fonctions au sein du logement. La même logique s'applique aux activités productives et commerciales, qui ont besoin d'une façade visible depuis l'espace public et d'un espace de publicité mais aussi d'un espace de travail, sécurisé et libre de manœuvre pour que les activités de chargement-déchargement et de production puissent se dérouler sans nuire ou être dangereuses pour autrui.

## - **Avoir du sens**

Nous pensons aussi qu'une traversée modes actifs doit avoir du sens. C'est par exemple le cas du Parc de la Senne et du futur Parc de la Sennette. Ils ont une signification et une légitimité historique, géographique, urbaine, puisqu'ils s'installent sur l'ancien lit de la Senne ou Sennette, élément préexistant qui a conditionné et donné forme à la structure urbaine. Ces traversées perturbent donc très peu la structure spatiale d'un quartier puisqu'elles y sont préexistantes et ont participé à son organisation.

## - **Propriété et gestion des traversées**

Au-delà des préoccupations spatiales se pose également la question de la propriété et de la gestion de ces espaces. Si l'espace reste privé, il y a beaucoup de chance pour que tous les efforts consentis pour réaliser cet espace soient réduits à néant par sa fermeture ou privatisation. Il est important que cet espace devienne une propriété publique et que son statut public soit facilement identifiable par les usagers.

## - **Un outil de densification et non de dédensification**

Il convient aussi d'être prudent par rapport aux développements futurs. Le tracé d'une traversée ouvre un droit à construire le long de celle-ci et de facto une densification de l'îlot. Dans un contexte très dense, les traversées ne sont pas des outils de dédensification (pas besoin d'une traversée pour dédensifier un îlot) mais plutôt des outils de densification peu qualitatif du tissu urbain. Preuve, s'il en faut, que tous les porteurs de projet en intègrent d'initiative dès leur esquisse.