

# Bruxelles redessine l'espace entre les portes Louise et de Namur

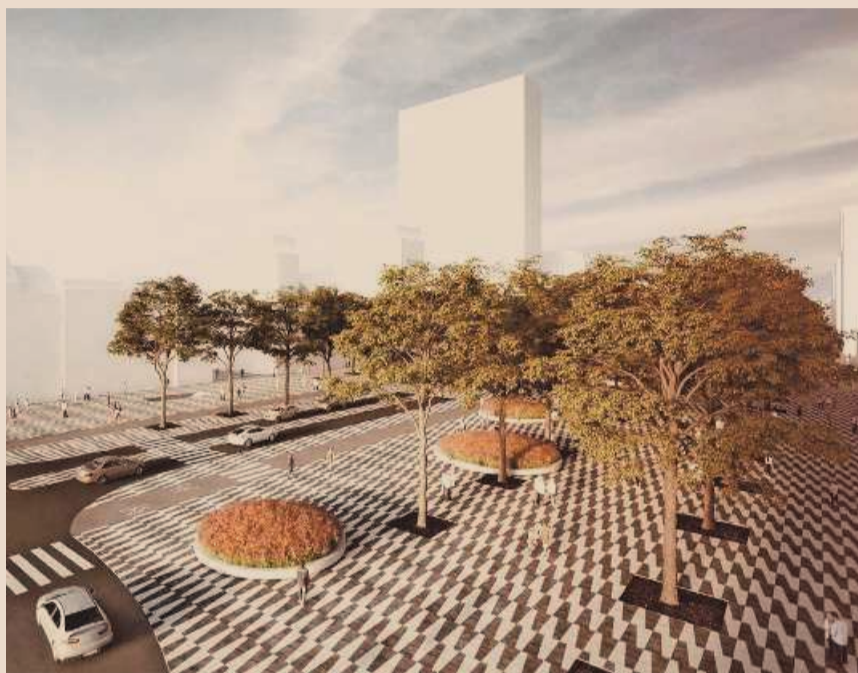
Le ministre bruxellois de la Mobilité est sur le point de déposer une demande de permis d'urbanisme pour réaménager le tronçon de la petite ceinture entre Louise et Namur. Les commerçants, qui s'estiment lésés, font de même.

PHILIPPE COULÉE

Depuis plusieurs mois, le futur visage du tronçon urbain reliant la porte de Namur et la place Louise se dessine discrètement au sein de Bruxelles Mobilité et du cabinet du ministre régional de tutelle, Pascal Smet (sp.a). L'axe urbain fait partie des plus fréquentés de la ville et est un des nœuds gordiens du futur plan de mobilité progressivement mis en place sur toute la petite ceinture.

L'objectif explicite: donner aux usagers à deux roues la place qu'ils revendiquent toujours plus nombreux et depuis trop d'années déjà et rendre les boulevards aux piétons. Pascal Smet et Bruxelles Mobilité affinent pour l'instant leurs esquisses. Le projet final devrait être déposé dans les semaines qui viennent, avant la prochaine échéance électorale. D'ici-là, c'est motus et bouche cousue.

Cette version finale, qui devait normalement déboucher sur un permis d'urbanisme délivré dès 2018 pour une entame des travaux dès 2019, aura pris plus d'un an de retard. Une paille, vu les enjeux qu'il véhicule. Mais les grandes lignes de ce qui se peaufine pour l'instant au cabinet du ministre sont connues. En mars 2018 était en effet publié, sur 48 pages, par la direction projets et tra-



Une esquisse tirée de l'avant-projet présenté en mars 2018, avec les larges piétonniers et le calpinage bicolore inspiré de la place Massena, à Nice.

© BRUXELLES MOBILITÉ

vau d'aménagements des voiries de Bruxelles Mobilité, un premier avant-projet issu d'un concours annoncé dès 2015.

## Usagers lents d'abord

Il s'agit avant tout de créer sur l'espace visé une «promenade» ou l'on «fluidifie les circulations piétonne et cycliste». Sont également mises en avant au rang de priorités la transversabilité entre les deux trottoirs, l'activation d'espaces publics, la diversification des fonctions en surface et la verdure de l'espace public retrouvé. Détail de taille: la suppression de la station-service existante à hauteur du parking Deux Portes (Interparking) est également clairement stipulée. Visuels à l'appui, l'espace public réaffecté est notamment équipé d'un pavillon d'animations circulaire, de kiosques et de mobilier urbain (éclairage, bancs, etc.).

De façon très précise, les différentes largeurs attribuées aux usagers du quartier sont indiquées. Le piéton se taille la part du lion avec des trottoirs arborés – décrits jusque dans le choix du calpinage, inspiré de Nice – faisant respectivement près de 23 mètres côté Toison d'Or et 20 côté boulevard de Waterloo. Les vélos disposent de pistes cyclables bidirectionnelles larges de 3,2 mètres. Quasi autant que les voies latérales à sens unique laissées à la voiture en circulation locale (3,5 mètres), la bande

centrale de transit de la petite ceinture fait surface 19 mètres de large en surface.

## Les commerçants lésés réagissent

Restent les «victimes» du plan Smet: les usagers à quatre roues sont, comme on pouvait s'y attendre, moins à la fête. Directement touchés par les effets prévisibles de cette modification drastique des voiries, riverains et commerçants du quartier, soucieux de faire valoir leurs priorités face au nouveau plan, se réunissent depuis des mois pour se faire entendre et organiser la contre-attaque (lire ci-dessous). En parallèle, il nous revient que le cabinet Smet et le ministre en personne, consultent encore activement les commerçants, surtout du côté de la Toison d'Or.

Parmi les riverains les plus vindicatifs, on trouve notamment l'hôtel Sofitel Louise, qui vient de subir un incendie dans ses bâtiments proches de la porte de Namur et se sent particulièrement concerné. Dans l'avant-projet Smet, l'hôtel de 169 chambres se voit amputé de tout accès-desserte en voiture indépendant de l'unique bande de circulation lente laissée sur le versant Toison d'Or. Une bande de circulation unique qui fait également sauter les représentants de la police locale, mis au parfum lors de la dernière réunion en date des commerçants, organisée fin mars.

## Peu convaincus, les commerçants sortent leur plan B

Riverains et commerçants du quartier ont couché leurs propositions en trois dimensions, avec l'aide de l'architecte Pierre Lallemand. Ils se réuniront après les vacances de printemps avant d'introduire «leur» permis d'urbanisme.

L'an dernier, après avoir analysé de concert ce qu'on leur préparait sur leur seuil, les commerçants et riverains du morceau de ville visé par le nouveau plan de mobilité du ministre Smet ont proactivement demandé à Agora, bureau d'études spécialisé en mobilité et urbanisme, de modéliser – comptages à l'appui – les effets du futur plan de mobilité porté sur l'artère concernée par Bruxelles Mobilité.

Le constat récemment délivré d'une seule voix, nourri d'une quarantaine de pages d'analyses et d'enquêtes diverses, est sans appel: en l'état, «le projet ne fonctionne pas et provoquera embouteillages et insécurité à plusieurs endroits. Se pose également, de manière critique, la question des accès donnés aux services d'urgence (police et Siamu)», résume-t-on chez Agora. «Le plan de Pascal Smet part du principe idéologique que l'espace public appartient en priorité aux gens. En soi, un bon principe... Mais son application crée un lieu insécure, sans attrait et sans vie», commente Paul Plak, l'ingénieur en urbanisme d'Agora mandaté par les associations de commerçants.

Selon lui, nulle part sur le projet, on ne ressent une intégration des accès métro, des arrêts de bus, de zones de dépôt taxis, etc., de manière à intégrer les grands flux piétons, l'accès aux équipements indispensables (poubelles, etc.) et aux commerces. «C'est comme si les rives commerçantes de part et d'autre se suffisaient à elles-mêmes. Or l'espace est vaste, et aucun écho n'invite vers les entrées des galeries, vers les hôtels pourtant d'importance majeure, vers le parc d'Egmont. Pour la circulation des véhicules d'urgence, le projet relocalise le charroi des ambulances, véhicules de pompiers et police carrément sur les pistes cyclables créées pour la liaison vélo entre la porte Louise et la porte de Namur. Quant à la concession de stationnement en surface à Interparking, elle est simplement effacée et non remplacée: sur les quelque 330 places actuelles en voirie pu-

blique en surface, l'avant-projet de Pascal Smet en maintient 54, toutes quasiment localisées le long de la voie principale entre les deux portes», énumère l'urbaniste.

Bref, selon Paul Plak, cet avant-projet nie l'existence de la petite ceinture et des besoins d'accès vers et depuis celle-ci. «Il met en péril l'attractivité générale du quartier, faute d'un échelonnement suffisant entre les voiries existantes», prévient-il.

## Lecture et réécriture groupées

«Mais plutôt que d'en rester là et de critiquer frontalement le plan de circulation et d'aménagement des voiries publiques qu'on leur prépare, nous avons préféré réagir constructivement», indique un représentant des commerçants. Ensemble avec les grandes enseignes de luxe proches de la porte Louise – à l'exception notable des propriétaires-gestionnaires de The Hotel (ex-Hilton) –, ils introduiront prochainement une demande de permis alternatif. «Celle-ci tiendra compte des priorités de tous les usagers et des études de terrain chiffrées collectées par Agora. Nous allons nous réunir une nouvelle fois après les vacances de printemps pour décider qui introduit le dossier», précise notre contact, qui souhaite rester anonyme.

## S'inspirer d'autres villes, dont New York et la Fifth Avenue

Leur projet va même plus loin. Ils ont mandaté l'architecte Pierre Lallemand pour coucher rapidement leurs idées sous forme de plan masse et de visuels en trois dimensions. Celles-ci viennent d'être soumises en premier aux autorités de la Ville et de la Région. «Notre priorité est de faire de cette zone urbaine unique du haut de la ville, devenue un no man's land depuis qu'on a éliminé l'enceinte historique pour y faire passer la petite ceinture, un quartier vivant qui se suffira à lui-même. Et sur l'îlot central, on veut créer un nouvel espace d'animation dont la fonction sera de créer une destination culturelle et de loisirs à part entière», motive Pierre Lallemand qui s'est notamment inspiré de ce qui s'est fait à Londres (Oxford Street), Paris (Champs Élysées), Anvers (le Meir), Barcelone (les Ramblas) ou New York (Fifth Ave).

PH.C.



«Nous voulons faire de ce quartier une nouvelle destination culturelle et de loisirs à part entière.»

PIERRE LALLEMAND  
ARCHITECTE

Au centre de l'artère, côté Louise, quatre espaces verrés accueilleront des animations. © PIERRE LALLEMAND