

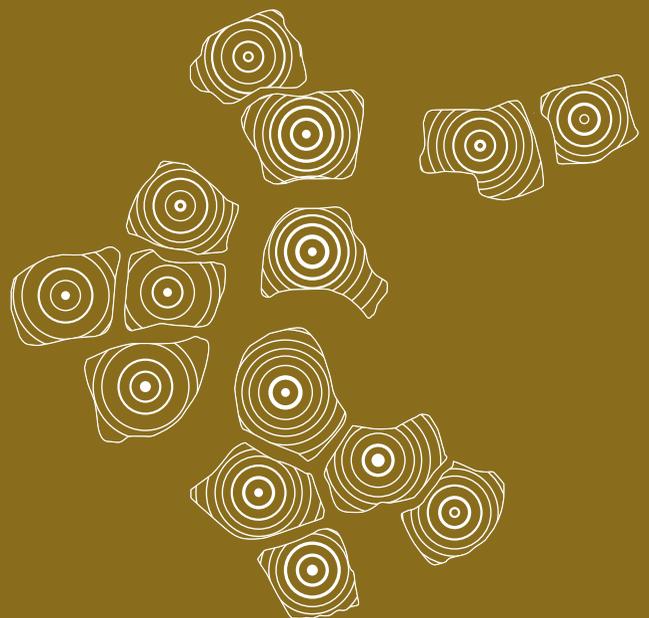
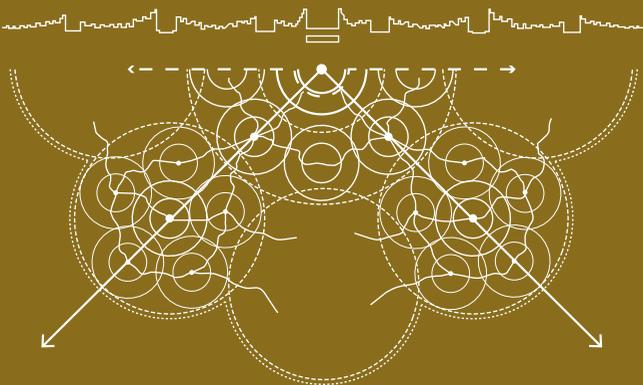
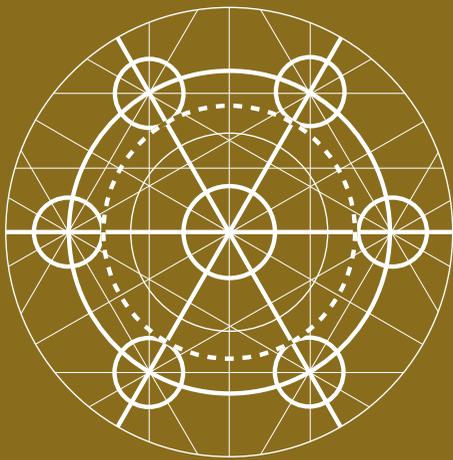
Metrolab series

La fabrique de l'infrastructure sociale

vol.2

Metrolab Logbook

Louise Carlier
Geoffrey Grulois
Benoît Moritz
Pauline Varloteaux



La fabrique de l'infrastructure sociale

vol.2 — Regard historique et
réflexif sur les modèles et
les outils de l'urbanisme
de proximité à Bruxelles

Metrolab Logbook

Louise Carlier
Geoffrey Grulois
Benoît Moritz
Pauline Varloteaux

Préface	5
Introduction	9
Une perspective historique: les modèles de l'urbanisme de proximité	17
Une histoire appliquée à l'urbanisation bruxelloise	47
Conclusion	93
Bibliographie	97
Colophon	100

Préface

Cet ouvrage constitue l'un des deux volumes consacrés à la question des infrastructures sociales, comprises comme des espaces, ouverts ou fermés, intérieurs ou extérieurs, accueillant la vie sociale et le domaine public de la ville, présentant des qualités d'accessibilité et d'hospitalité rencontrant des enjeux d'inclusion urbaine (Klinenberg, 2018). Avant de présenter chacun de ces volumes, il convient de resituer le contexte dans lequel la réflexion sur ce sujet fut développée.

L'intérêt pour la question des infrastructures sociales a émergé au sein du Metrolab dans le prolongement des travaux de recherche relatifs à l'inclusion urbaine. Lancé en même temps que se constituait le laboratoire, le cycle *urban inclusion* a été ponctué par différents moments, et s'est déployé jusqu'à cette publication en deux volumes que nous présentons ici.

Tout d'abord, fut organisée une masterclass dont les résultats furent également publiés (Berger *et al.*, 2018). A cette occasion, nous nous sommes attachés à approcher pratiquement la qualité d'inclusion de différents projets urbains, à partir d'une perspective socio-spatiale attentive tant aux questions d'aménagements qu'aux processus d'action, et questionnant leurs modalités d'ancrage dans un environnement social donné. Ces projets avaient en commun différents traits. Premièrement, ils concernaient des équipements intégrant, pour la plupart des cas, des espaces publics. Deuxièmement, ils étaient majoritairement localisés dans les quartiers centraux de Bruxelles, le long du canal de la Senne, territoire post-industriel au sein duquel se concentrent les outils de rénovation urbaine à Bruxelles, ainsi que les programmations FEDER¹. Troisièmement, ils présentaient des qualités spatiales similaires – des sites enclavés, marqués par leur fonction d'origine. Enfin, ils visaient, bien que dans des domaines différents (santé, alimentation, culture...), des enjeux d'inclusion sociale – enjeux qui se trouvent habituellement traduits spatialement par une logique d'ouverture, soulevant la question du design spatial de ces sites enclos.

¹ Notons que la dernière programmation (2014-2020) élargit le périmètre d'intervention en comprenant également les pôles de développement régional.

Ces projets, supposant la rénovation d'infrastructures existantes, attestaient de « l'effort visant à étendre la vie collective urbaine au-delà de ce qui est reconnu comme 'l'espace public' ouvert et général; à la développer dans des sites caractérisés par une clôture physique et fonctionnelle » (Berger & Moritz, 2018, p. 153). Le travail mené sur ces différents sites a abouti à une proposition spatiale concrète, une forme architecturale matérialisant cet enjeu d'inclusion: « l'enclave inclusive » (Berger & Moritz, 2018).

A la suite de cette première phase de travail, certains chercheurs du Metrolab se sont intéressés d'une part, à différents projets ou sites qui pouvaient être développés selon cette perspective d'inclusion urbaine, qu'il s'agisse d'équipements ou d'espaces publics, de lieux ouverts ou fermés (Carlier & Berger, 2021). D'autre part, la réflexion sur le rôle, dans la ville, de ces lieux amenés à recevoir cette vie sociale et collective, a été prolongée à l'occasion d'un séminaire intitulé « Social infrastructure in the (post-)covid city ». Les présentations et discussions qui ont eu lieu dans ce cadre croisaient les regards architecturaux, sociologiques et philosophiques. Elles portaient sur la conceptualisation des « infrastructures sociales », sur leur mise en forme spatiale autant que sur les sociabilités qu'elles accueillent. Elles questionnaient également les conséquences de la crise sanitaire à leur égard, et visaient à dégager des pistes en vue d'une politique d'infrastructure sociale pour la ville, au regard des enjeux actuels. Les présentations et les discussions tenues lors de ce séminaire sont l'objet du premier volume de cette publication, *La fabrique de l'infrastructure sociale: défis contemporains dans la ville post-covid* (Berger et al., 2021).

Les infrastructures sociales, comme le montrent les auteurs dans cette publication, renvoient à un ensemble de lieux répondant à un principe d'accessibilité: des parcs, des plaines de jeux, des bibliothèques, des espaces communautaires... Comme l'indique la conclusion du premier ouvrage, ces lieux doivent être pensés ensemble, comme formant un réseau d'espaces qualifiés par leurs qualités d'accessibilité et d'hospitalité. Quelle forme peut prendre cet ensemble? Comment penser l'agencement de ces espaces?

Le second volume, intitulé *Regard historique et réflexif sur les modèles et les outils de l'urbanisme de proximité à Bruxelles*, adresse ces questions relatives à la fabrique des infrastructures sociales à partir d'une perspective historique et appliquée. Il part de l'hypothèse que les modèles de la ville de proximité développés en urbanisme – qui accordaient une place majeure aux équipements collectifs et aux espaces publics – proposaient des modes d'agencement spécifiques de ces espaces. Cette publication revient sur la place et les formes qui ont été données aux infrastructures sociales dans la pensée urbanistique à travers différents modèles, sur la façon dont l'urbanisation bruxelloise a été marquée par ces modèles, et analyse ensuite la fabrique actuelle de l'infrastructure sociale à Bruxelles, afin de dégager les enjeux et les problématiques qui s'y posent.

C'est donc en vue de considérer le rôle de ces espaces dans la fabrique urbaine, et de relever l'importance d'une politique d'infrastructure sociale pour les villes contemporaines, que nous proposons cette réflexion en deux volumes complémentaires.

Introduction

Les infrastructures sociales renvoient à une pluralité d'espaces, ouverts ou fermés, intérieurs ou extérieurs : des parcs, des plaines de jeux, des bibliothèques, des espaces communautaires, des potagers, des commerces, des crèches, etc. Eric Klinenberg les définit comme suit : « Les infrastructures sociales sont définies comme des lieux qui façonnent notre capacité à interagir avec les autres, qui favorisent les relations de face à face, qui soutiennent les liens sociaux et qui sont, à ce titre, des lieux essentiels à la vie publique et civique » (Klinenberg, 2021, p. 23). Cette notion fait référence à un ensemble de lieux, ouverts ou fermés, qui fonctionnent selon un principe d'accessibilité ou d'ouverture généralisée à quiconque ; un ensemble de lieux où les individus peuvent s'engager dans des interactions régulières et récurrentes (Klinenberg, 2018, p. 21). Elles se présentent comme un ensemble de lieux accessibles et hospitaliers à différents publics, qui soutiennent leurs interactions dans le temps. Elles jouent à ce titre un rôle majeur dans la vie sociale et publique de la ville.

Leur rôle fondamental a été explicité et décrit dans le premier volume consacré à cette question, concluant sur la nécessité d'une politique des infrastructures sociales, fondée sur une approche globale et holistique plutôt que fonctionnaliste des équipements. Cette approche supposerait de considérer le réseau que ces lieux de sociabilité forment dans la ville, les continuités entre les différents types d'espaces auquel le concept réfère.

Cependant, dès que l'on approche les infrastructures sociales comme un ensemble d'espaces on se trouve assez démuné quant à la forme que cet ensemble peut prendre. Quelle configuration lui donner ? Comment penser l'agencement entre les différents éléments qui participent d'une politique

d'infrastructure sociale? Quelle forme prennent ces infrastructures lorsqu'elles se matérialisent dans l'espace? Certains modèles urbains permettent d'aborder ces questions de front, questions qui doivent être adressées dans la perspective d'une politique d'infrastructure sociale.

C'est dans cette optique que s'inscrit cette publication, pour laquelle nous proposons de faire un détour par la pensée urbanistique. Les infrastructures sociales, bien qu'elles n'étaient pas nommées comme telles, avaient une place majeure dans certains modèles développés dès le début du XX^{ème} siècle, qui proposaient également des modes d'agencement spécifiques des espaces inclus dans la notion d'infrastructure sociale (équipements collectifs, espaces publics, espaces verts...).

Ces modèles sont ceux qui renvoient à un «urbanisme de proximité». Ce dernier peut être défini comme une pensée de l'aménagement de la ville soucieuse de maintenir une proximité physique entre les composantes sociales (individus, collectivités, groupes sociaux) et matérielles (infrastructures, espaces bâtis) des environnements urbains, proximité qui semblait se perdre au fur et à mesure du processus d'urbanisation moderne (Remy & Voyé, 1974). Ce déploiement d'un urbanisme de proximité au XX^{ème} siècle visait à répondre aux craintes de la dissolution de la ville et des communautés traditionnelles avec le développement des grands agglomérations industrielles au XIX^{ème} siècle (Secchi, 2009, p.20-26). Il se matérialise notamment dans l'attitude nostalgique du courant «culturaliste» de l'urbanisme qui cherche à préserver l'unité sociale et spatiale réduite des établissements humains traditionnels (Choay, 1965, p.20-30) mais aussi dans le mouvement postmoderne pour la reconstruction de la ville européenne (Barey, 1974, 1980).

Nous partons de l'hypothèse d'un lien entre urbanisme de proximité et infrastructures sociales: une politique d'infrastructure sociale suppose un environnement urbain où les habitants peuvent bénéficier de différents espaces et équipements accueillant des interactions sociales et civiques dans leur espace-temps quotidien, à l'échelle de leur environnement familial. C'est en effet à l'échelle des «quartiers» que Klinenberg évalue la présence d'infrastructures sociales, comprises comme «ressources locales» (2018, p.21), et leur contribution à la vie des «communautés» urbaines. Il soulève notamment l'enjeu d'un réseau dense d'infrastructures sociales dans les quartiers plus marginalisés afin de faire face aux processus d'exclusion et de marginalisation, et afin de soutenir des processus de résilience des communautés face aux chocs qui peuvent survenir.

Les infrastructures sociales étaient historiquement au cœur de ces modèles d'un urbanisme de proximité. Nous nous tournons donc vers ces modèles, afin de questionner et préciser la manière dont l'urbanisme peut s'emparer du concept et matérialiser une politique d'infrastructure sociale. Ceci nous paraît d'autant plus important que la place accordée par l'urbanisme aux infrastructures sociales

tend progressivement à s'amoinrir, dans le contexte du tournant néolibéral des années 1980 qui a marqué les villes. On constate certes la résurgence récente de l'optique d'une ville de proximité, en Europe et ailleurs, dans le cadre des discussions relatives à une «ville en X minutes», qui se présente comme un modèle contemporain de développement urbain susceptible de rencontrer différents enjeux (écologiques, économiques, sociaux). L'échelle de proximité s'impose d'autant plus aujourd'hui suite à la crise sanitaire qui a troublé nos existences, contraint nos déplacements, réduit nos espaces de vie quotidienne, et réaffirmé l'importance de la petite échelle pour penser le développement urbain dans une optique de résilience (Yvin, 2021). Si ce modèle de la ville en X minutes replace au cœur de l'attention l'enjeu de proximité, et s'inscrit de ce fait dans une histoire de l'urbanisme, on peut cependant questionner le rôle qui y est accordé aux infrastructures sociales, qui fut au cœur des modèles développés dès le début du XX^{ème} siècle.

C'est donc en vue de reconsidérer le rôle des infrastructures sociales dans la fabrique urbaine, et plus spécifiquement dans la fabrique urbaine bruxelloise, que nous proposons cette réflexion. Nous procéderons en deux temps.

La première partie de la publication propose un regard historique et réflexif sur l'urbanisme de proximité, tel qu'il s'est décliné selon différents modèles au cours du XX^{ème} siècle. Tous ces modèles articulent logements, équipements, espaces publics et infrastructures de mobilités. Ces modèles se distinguent, entre autres, selon le type d'équipements qu'ils privilégient, selon les configurations spatiales et architecturales qu'ils proposent, et également selon les sociabilités qu'ils valorisent. Ces modèles ont fait l'objet de diverses monographies, qui se cantonnent généralement à l'étude d'un modèle spécifique dans son contexte historique et géographique, notamment en Belgique¹. Ces travaux ne proposent pas un regard historique qui les mette en dialogue en considérant leurs continuités et spécificités. Notre contribution portera sur ce point, en nous focalisant sur la place et le rôle qu'ils accordent aux équipements et aux espaces publics, et sur la façon dont ils conçoivent leur agencement. De cette façon, nous entendons développer une perspective historique sur la pensée urbanistique des infrastructures sociales.

A partir de ces modèles, nous considérerons la fabrique concrète des infrastructures sociales, en prenant Bruxelles comme cas d'application. Tout d'abord, nous reviendrons sur la façon dont l'urbanisation bruxelloise a été marquée par ces modèles, dans l'optique du développement d'une ville de proximité coordonnant la construction des équipements et des espaces publics. Ce parcours historique montre comment les modèles de l'urbanisme de proximité, conçus dans un contexte international de circulation des idées, sont adaptés et matérialisés dans le territoire bruxellois dès le début du XX^{ème} siècle. Nous nous attarderons alors sur les processus de fabrication des

¹ Les cités-jardin des années 1920, les unités de voisinages des années 1950, la reconstruction de la ville Européenne des années 1970 (Smets 1977; Barey 1980; Schoonbrodt, 2007; Grulois 2015a)

infrastructures sociales à l'œuvre depuis l'avènement de la Région de Bruxelles-Capitale. Nous considérerons la multiplicité des outils et des acteurs qui sont mobilisés dans le processus de fabrication pragmatique et opérationnel d'une politique d'infrastructure sociale. Ce processus de fabrication semble se déployer sans plan d'ensemble ni référence à un modèle unitaire, institutionnalisé ou centralisé, à l'opposé de ce qui a pu être mis en place dans d'autres villes européennes où la tradition de l'urbanisme de plan est mieux ancrée. Bien que ce processus, à Bruxelles, soit plus ouvert et indéterminé, il n'en soutient pas moins la fabrique d'infrastructures sociales. Par différents exemples, nous montreront les logiques d'adaptation, d'assemblage et d'indétermination à l'œuvre dans la fabrique bruxelloise, et les principales problématiques qui nous semblent aujourd'hui essentielles à adresser dans l'optique d'y développer une politique d'infrastructure sociale plus affirmée.

**Une perspective historique :
les modèles de l'urbanisme
de proximité**

**Une histoire appliquée
à l'urbanisation bruxelloise**

Une perspective historique : les modèles de l'urbanisme de proximité

Ce premier point revient sur les modèles de l'urbanisme de proximité développés au XX^{ème} siècle. Nous nous attachons à décrire le rôle qui y est accordé aux infrastructures sociales, la place qu'elles occupent dans chacun d'entre eux, et la façon dont chaque modèle conçoit leur mise en forme spatiale. Étant donné qu'il s'agit d'approcher les infrastructures sociales comme un *set of places*, un agencement de différents espaces, nous distinguerons les équipements publics et les espaces publics ouverts – qu'ils prennent la forme de places, de parcs, d'aires de jeux... – afin de pouvoir décrire la configuration donnée à cet agencement. Nous nous intéresserons également à la façon dont sont conçus les liens entre ces différents éléments au sein de chacun des modèles. Cela nous amènera à porter une attention spécifique aux réseaux et aux infrastructures de mobilité qui peuvent, à certaines conditions, participer de cet ensemble d'infrastructures sociales¹.

¹ Pour Klinenberg, les infrastructures de mobilité peuvent être conçues comme des infrastructures sociales à condition qu'elles permettent les interactions sociales : « Transit networks determine where we live, work, and play, and how long it takes to move between places. But whether they're social infrastructure depends on how they're organized, since a system designed for private vehicles will likely keep people separate as they travel (and consume enormous amounts of energy), whereas public systems that use buses and trains can enhance civic life. » (2018, p.41).

Comme énoncé précédemment, nous partons de l'hypothèse que les modèles ayant accordé une place centrale aux infrastructures sociales sont les modèles de l'urbanisme de proximité. Alors que l'histoire de l'urbanisme du XX^{ème} se construit souvent à partir de dichotomie « progressiste » vs « culturaliste » ou « moderne » vs « postmoderne », nous nous détachons de ces oppositions pour concevoir différents modèles qui partagent cette attention à l'échelle de proximité. Nous verrons également que l'ensemble de ces modèles suppose une coordination dans la fabrication des équipements, des logements et des espaces publics.

1. Les infrastructures sociales au service de la communauté de voisinage

Les premiers modèles d'urbanisme de proximité faisant la part belle aux équipements et aux espaces publics, et donc proposant un agencement d'infrastructures sociales, ont en commun une focalisation sur l'échelle de voisinage. Ces modèles sont conçus en réaction au développement des grandes agglomérations industrielles, dans l'optique d'une requalification de la qualité de vie en communauté, et d'un logement décent accessible à la classe ouvrière.

Dans ces modèles, les entités spatiales qui composent la ville, de petite échelle, correspondent à des territoires de vie sociale où prime une sociabilité communautaire. Les infrastructures répondent directement aux besoins de cette communauté d'habitants. La « ville de proximité » est une perspective qui émerge avec une intention sociale très claire, qui se décline par le privilège accordé aux équipements et aux espaces publics, aux qualités et dimensions généreuses, et par la centralité attribuée aux fonctions civiques et communautaires.

La cité-jardin

Le premier modèle de l'urbanisme de proximité accordant une place centrale aux équipements et espaces publics est celui des cités-jardins développé par le réformateur anglais Ebenezer Howard (1902) au début du XX^{ème} siècle. En opposition à la croissance démesurée et chaotique des grandes villes industrielles, il propose un modèle qui se présente comme « une combinaison saine, naturelle, économique, de la vie en ville et de la vie à la campagne » (cité dans Choay, 1965, p.280). Les cités-jardins peuvent être considérées comme un modèle « culturaliste » et traditionaliste qui permet de préserver une échelle de proximité et de communauté.

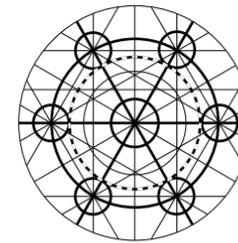


Figure 1.1
Diagramme du modèle de Cité-Jardin
Redessin, P. Varloteaux à partir / source : Howard E.,
Garden Cities diagram, 1898

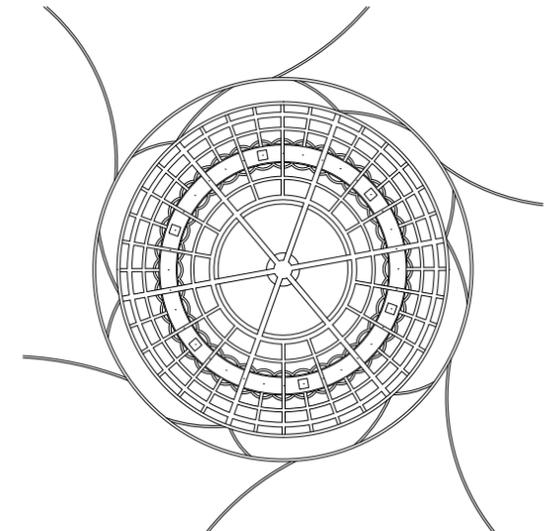


Figure 1.2
Illustration schématique d'une Cité-Jardin
Redessin, P. Varloteaux à partir / source : Howard E.,
Garden Cities diagram, 1898

La cité-jardin se présente selon une forme concentrique, dont le cœur constitue un parc (un jardin), où sont situés différents bâtiments publics répondant à des fonctions administratives, sociales, culturelles et sanitaires : « hôtel de ville, salle de concert et de lecture, théâtre, bibliothèque, musée, galerie de peinture et hôpital » (Choay, 1965, p.281). C'est ce que Howard appelle « le centre civique ». Ce parc intègre également des espaces de récréation. À la périphérie du parc, se trouve le « crystal palace », conçu comme un « abri public », un « jardin d'été et d'hiver » ou un « espace enclos », sorte d'intérieur public² permettant de s'abriter en temps pluvieux, au sein duquel se trouvent différents commerces (produits manufacturés). Il fonctionne comme un espace public de refuge, notamment face aux aléas climatiques.

Ces espaces, intérieurs et extérieurs, sont publics en tant qu'ils sont accessibles sous une double perspective : ils sont à proximité directe de chaque habitant – par une mobilité piétonne – et ils leur sont ouverts, à tous. On peut considérer que leur caractère public relève également de leur orientation vers les biens qui concernent l'ensemble des membres de la communauté.

Se dessine donc un modèle de petite ville de faible densité (32.000 habitants sur 400 hectares), entourée par une ceinture agricole, dont le cœur se caractérise par la concentration de types spécifiques d'équipements et d'espaces publics, couverts et ouverts, particulièrement généreux et baignés dans

la verdure, qui peuvent être considérés comme constituant un ensemble d'infrastructures sociales.

Du centre de la cité-jardin partent les boulevards qui relient l'infrastructure sociale aux quartiers résidentiels constitués de logements variés. A l'autre bout de ces boulevards se situe une avenue circulaire verte, fonctionnant comme un grand parc lui-même à proximité piétonne de l'ensemble des habitants («à moins de 3 minutes de marche pour l'habitant le plus éloigné»). Y sont localisés d'autres types d'équipements publics : des écoles publiques, des plaines de jeux, des jardins et des églises. Au-delà des quartiers habités, l'espace est occupé par les usines, magasins, marchés... jusqu'au chemin de fer qui encercle la cité-jardin et qui relie entre elles les différentes cités.

Si le centre de la cité-jardin est un lieu de concentration des équipements publics et espaces publics, sa périphérie l'est tout autant. Les infrastructures sociales y forment un ensemble encerclant, enveloppant la communauté d'habitants. L'agencement que prennent ces lieux est donc celui d'un centre relié à une couronne par des espaces publics favorisant la mobilité piétonne et la proximité physique.

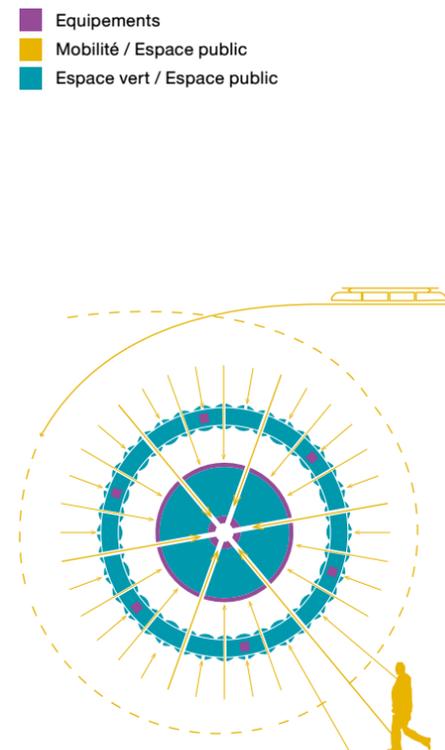


Figure 1.3
Partition équipements, espaces verts et espaces de mobilité au sein du modèle de Cité-Jardin
Source : P. Varloteaux

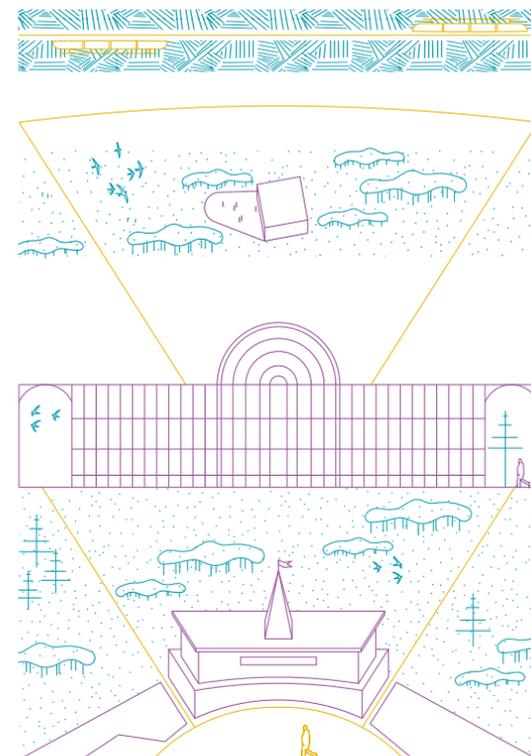


Figure 1.4
Illustration de l'infrastructure sociale dans le modèle de la Cité-Jardin
Source : P. Varloteaux

Notons également que les cités-jardins, comme unités spatiales, constituent également des unités politiques et économiques : au-delà du chemin de fer se situe la ceinture agricole qui doit permettre de nourrir l'ensemble de la population de la cité-jardin. Chaque cité-jardin est autonome d'un point de vue matériel mais aussi politique, par un fonctionnement en coopérative et une propriété commune du sol.

Howard envisage des petites villes autonomes d'une trentaine de milliers d'habitants indépendantes des métropoles. Tous les habitants de la cité-jardin se trouvent à moins de 550m de ce centre civique. Pour être politiquement et matériellement autonome, la coopérative de la cité-jardin doit se déployer sur 1000 acres (404 hectares) mais dans un territoire agricole de 5000 acres (2023 hectares).

Ce modèle aura une influence importante sur l'urbanisation des villes. En Angleterre, il va être mis en pratique par la Garden Cities Association qui dès 1906, achète de 1.500 hectares de terres agricoles au Nord de Londres pour y construire Letchworth dessiné par Raymond Unwin. En Belgique, le modèle va être importé après la première guerre mondiale afin de construire des quartiers-jardins autour des villes belges

Les unités de voisinage

Le deuxième modèle d'un urbanisme de proximité accordant une fonction centrale aux équipements et espaces publics est celui des «unités de voisinage» proposé dans les années 1920 par l'urbaniste et sociologue américain C.A. Perry (1998). L'unité de voisinage est apparue comme un instrument de planification urbaine aux États-Unis en même temps que se développait une sociologie attentive aux «communautés locales» dans la ville, au sein de l'École de Chicago³. Cette dernière avait pour projet de cartographier et d'ethnographier les différentes communautés composant la métropole, en partant des «aires naturelles» que dessinait la

³ L'École de Chicago est souvent considérée comme la première école de sociologie urbaine (Joseph & Grafmeyer, 2004). Elle s'est imposée dans les années 1920 autour des figures de R.E. Park et E. Burgess notamment, en développant à la fois une perspective théorique spécifique, et un ensemble de travaux ethnographiques prenant pour laboratoire la ville de Chicago. Cette perspective théorique, «l'écologie humaine», visait à approcher les relations de coexistence entre différentes communautés à l'œuvre dans la métropole, alors marquée par d'importants flux migratoires et une croissance démographique exponentielle.

structure physique et matérielle de la ville. Ainsi, les limites morphologiques délimitant les entités spatiales qui composaient la ville étaient considérées comme un point de départ, à partir duquel enquêter sur les territoires de vie sociale, afin d'établir la correspondance, ou non, entre ces entités et ces territoires – et de révéler *in fine* la structure socio-spatiale de l'espace urbain.

Ces entités spatiales formaient des « aires naturelles », au sein desquelles pouvaient être identifiées des « régions morales », accueillant des communautés locales, groupements fondés sur le partage de mêmes caractéristiques (socio-économiques, culturelles, religieuses, et/ou raciales) et dont les membres étaient engagés dans des relations d'interconnaissance. Chacune d'elle se constituait autour d'organisations ou d'équipements partagés et spécifiques aux besoins de la communauté. Juxtaposées les unes aux autres, ces régions formaient une *mosaïque urbaine* (Park, 2004). Ces communautés – entités socio-spatiales – représentaient le fondement à partir duquel envisager la planification urbaine, les politiques réformatrices et l'organisation administrative de la ville.

Ces idées furent introduites dans le champ de l'urbanisme, donnant des prolongements formels et pratiques à cette conception sociologique de la ville comme une mosaïque de communautés (Jannière, 2008 ; Patricios, 2002). Selon D. L. Johnson (2002), le passage de la sociologie à l'urbanisme de cette notion s'est opéré via les travaux de l'architecte W. E. Drummond, auquel Perry aurait repris la plupart des idées. La proximité entre les recherches de Perry ou Drummond et la sociologie de l'École de Chicago est clairement lisible au travers de certains de ses travaux portant directement sur la ville de Chicago (Drummond, 1916). Ces architectes étaient inspirés par la sociologie qui s'y développait, mais également par le modèle des cités-jardins de Howard.

Ce passage de la sociologie à l'urbanisme invite à penser une correspondance entre les unités spatiales des modèles urbanistiques et les « milieux » de la vie sociale (Cefaï *et al.*, 2022). Drummond aurait inventé le terme d'« unité de voisinage », définie comme une unité tant urbanistique que sociale ou politique. Ces unités ne se constituent pas, comme dans le cas de la cité-jardin, *ex nihilo* : elles se dégagent d'un territoire investi par la vie de communautés et de groupes sociaux ; et sont appelées à correspondre à leurs espaces de vie⁴ spécifiques.

L'unité de voisinage a pour cœur une concentration d'infrastructures sociales : équipement scolaire, intellectuel, récréatif et civique. Drummond proposait des *neighborhood center* comme équipement ou ensemble d'équipements central à chacune de ces unités, situé au cœur de chacune d'entre elles. Chacun d'eux intègre un *little capitol* composé de grandes salles publiques de rencontre, des salles de classe, une librairie, des espaces d'exposition et de récréation, ... et se trouve entouré d'un parc et d'aires de jeux, les espaces publics ouverts étant considérés comme essentiels à chacune de ces unités. A nouveau, on retrouve

4 Sur la notion d'espace de vie, voir M. Berger (2022).

le rôle central d'équipements et d'espaces publics rencontrant des fonctions sociales, civiques et même, dans ce cas, politiques – les *little capitol* représentant des espaces dédiés aux pratiques démocratiques et à la participation locale à l'échelle de chaque unité, structurant l'organisation politique de la ville. La publicité de ces espaces peut être renvoyée à leur fonction, autant qu'à leur accessibilité à l'ensemble des habitants.

Ces unités n'étaient pas repliées sur elles-mêmes, mais juxtaposées et reliées les unes aux autres : elles étaient délimitées par des voies de transit, elles partageaient des artères commerciales et elles étaient connectées par des moyens de transports en commun.

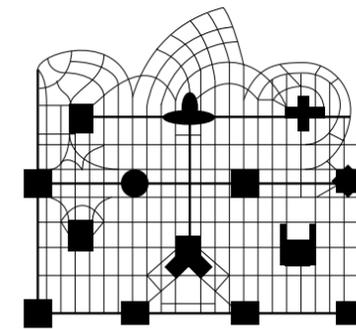


Figure 2.1
Diagramme du modèle d'Unité de Voisinage
Redessin, P. Varloteaux à partir / source : Drummond W.E.,
A city area developed on the Neighborhood Unit Plan, 1916

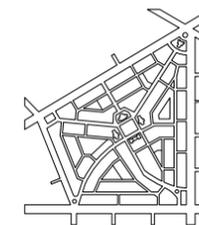


Figure 2.2
Illustration schématique d'une Unité de Voisinage
Redessin, P. Varloteaux à partir / sources :
Perry C., Neighborhood Unit, 1929

Drummond s'intéressait aux relations entre ces unités, autant qu'à leur rapport avec les transports, les activités sociales et le commerce, les parcs, les centres de loisirs, l'industrie, le cœur commercial d'une ville et le logement. Il chercha à appliquer et tester son concept à certaines parties existantes de la ville de Chicago (Drummond 1916).

Le concept d'unité de voisinage de Perry fut inspiré par ces idées, ainsi que par le modèle des cités-jardins. Pour cet urbaniste, chaque unité a pour cœur un *common* ou *community center*, espace communautaire intégrant un bâtiment scolaire et d'autres fonctions (comme une bibliothèque), directement lié à des espaces (ou)verts (Perry, 1998). Perry distingue quatre fonctions essentielles à l'unité de voisinage : l'école ; les parcs et aires de jeux ; les commerces locaux ; les résidences. A l'intérieur de l'unité, un maximum d'espaces ouverts sont libérés et aménagés principalement pour les enfants. Les artères de grande circulation en forment les limites.

Perry ne précise ni la forme urbaine ni l'architecture (écriture, esthétique et type) pour le modèle des unités de voisinage. Le schéma qu'il propose dans la cadre

du plan régional de New-York suggère qu'un maillage de voies de proximité converge vers le centre de l'unité de voisinage et que les équipements qualifient l'espace public constitué par ce centre.

Dans ces deux conceptions apparentées de l'unité de voisinage, le cœur est donc un lieu de concentration des infrastructures sociales. A la différence des cités-jardins, les bords de ces unités ne sont plus envisagés comme des lieux où se situent d'autres types d'équipements publics, mais comme des artères de grande circulation, qui séparent autant qu'elles relient les différentes unités de la métropole. Les infrastructures de mobilité de type carrossable sont ainsi dissociées des infrastructures sociales.

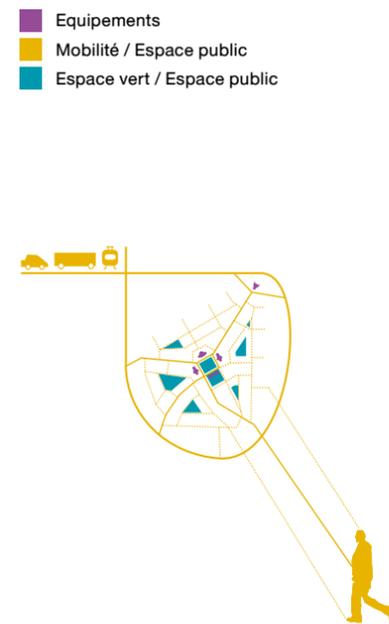


Figure 2.3
Partition équipements, espaces verts et espaces de mobilité
au sein d'une Unité de Voisinage
Source: P. Varloteaux

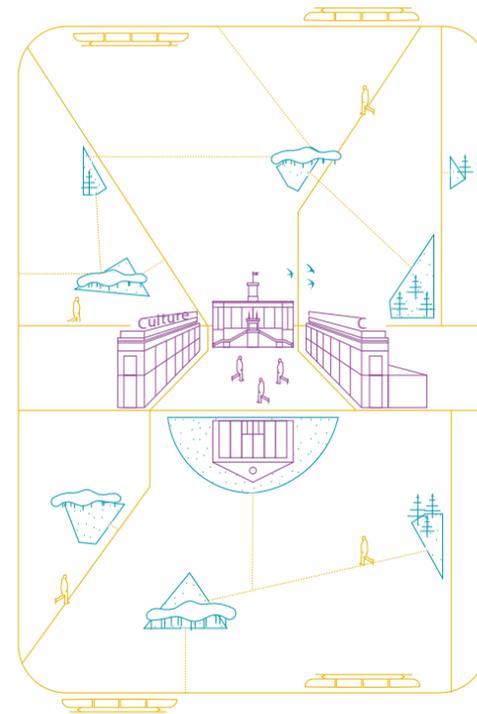


Figure 2.4
Illustration de l'infrastructure sociale dans le modèle
de l'Unité de Voisinage
Source: P. Varloteaux

Si Perry s'inspire de Drummond, et développe lui aussi un modèle urbanistique de proximité à partir d'espaces et équipements publics, on observe un glissement : la fonction civique et politique apparaît moins prononcée dans son modèle, en même temps que s'opère le passage du terme de *neighborhood (center)* à *community (center)*. La dimension publique de la vie urbaine se perd en même temps que s'impose une approche communautaire de la sociabilité urbaine⁵. Perry, par l'unité de voisinage, entend « donner aux habitants le sens d'une identité attachée à la communauté, à un lieu » (Hall, 1992, p. 43).

Ces unités, comprenant environ 6000 habitants, correspondent à un cercle de 800m autour du centre communautaire. Le centre communautaire est situé au centre d'un rayon de 1/4 miles permettant l'accès piéton depuis les logements – chaque équipement doit être accessible à 5 minutes à pied pour tous ceux qui habitent cette unité. Les commerces sont situés sur le pourtour. La circulation automobile de transit se fait sur les limites de l'unité, où se situent également les commerces.

Ce modèle urbanistique nord-américain s'est matérialisé dans différents projets de communautés suburbaines de faibles densités construites à une certaine distance des grandes villes de la côte Est, matérialisant la volonté d'une croissance résidentielle détachée des métropoles et baignée dans la verdure. L'exemple le plus emblématique de la fin des années 1920 est Radburn – *The Town for the Motor Age* – conçue dans le New Jersey par Clarence Stein et Henry Wright en 1929 (Brownlow 1930a et 1930b). Comme son nom l'indique il s'agit d'une communauté suburbaine de très faible densité pensée pour des familles possédant une voiture mais où les équipements communautaires sont accessibles directement aux habitants au moyen d'un réseau d'espaces verts séparés des voiries carrossables et connectant l'arrière des maisons. En ce sens Radburn constitue l'aboutissement du processus de séparation du réseau de voiries carrossables des espaces ouverts végétalisés, supports d'une mobilité piétonne, dans lesquels prennent place les équipements publics. Ce modèle matérialise la séparation stricte de l'infrastructure sociale d'une infrastructure de mobilité automobile.

⁵ Ruth Glass a, dans cette optique, proposé de distinguer la notion de « communauté » (partage de mêmes pratiques et modes de vie) de celle de « voisinage » (partage d'un même territoire, défini par des caractéristiques sociales et physiques) (Cupers, 2016).

Ce modèle spatialisé de l'unité de voisinage s'impose en Angleterre, en France, en Italie et en Allemagne à partir de la fin des années 1940. Il devient l'unité de base des « échelons communautaires » utilisés pour le plan de reconstruction de Londres et la planification des *new towns* (Harlow New Town conçue par Frederick Gibberd en 1947) et certaines cités françaises comme la Cité de la plaine de Clamart conçue par Robert Auzelle en 1959 (Grulois 2015b, p.378-388). Si les *new towns* anglaises sont organisées en unités de voisinage à l'extérieur de la ville, dans le plan de Londres de 1943, P. Abercrombie envisage la ville comme un ensemble de cellules communautaires centrées sur les rues commerçantes et les *town halls*, cellules qui se dégagent d'un fond constitué par les espaces de circulation automobile et les espaces (ou)verts – comme le montre la carte d'analyse sociale et fonctionnelle de Londres réalisée par ce dernier⁶. Les communautés centrales sont distinguées des communautés suburbaines. Dans le prolongement des unités de voisinage et des idées de l'ingénieur du trafic de Londres Alker Tripp, il envisage de rejeter la circulation automobile à l'extérieur de ces espaces communautaires. On applique donc sur la ville existante, le principe de séparation d'infrastructure de transport et d'infrastructure sociale déjà expérimenté à Radburn.

La ville comme fédération de quartiers

On envisage souvent, le mouvement « postmoderne » de reconstruction de la ville traditionnelle après 1968 en opposition au modèle « moderne » des unités de voisinage des années 1940, 1950 et 1970. Pourtant dans la lignée des unités de voisinages de Perry, l'architecte luxembourgeois L. Krier développe dans les années 1970 une conception de la ville comme constituant une fédération de quartiers autonomes. Cette conception est au fondement du mouvement de la reconstruction de la ville européenne traditionnelle, initié à cette époque par des architectes qui cherchent à s'opposer à l'urbanisme moderne (Barey 1980). Pourtant, les unités de voisinage comme le mouvement pour la reconstruction de la ville européenne participent tous deux d'un urbanisme de proximité faisant la part belle aux infrastructures sociales.

Dans la proposition de Krier, chaque quartier doit avoir son centre, sa périphérie et ses limites, et constituer « une ville dans la ville » intégrant les différentes fonctions de la vie urbaine : « Le quartier assure toutes les fonctions urbaines (résidentielles, éducatives, productives, administratives, commerciales, récréatives, etc.), périodiques et locales (quotidiennes et hebdomadaires), sur un terrain limité et dimensionné en fonction des besoins d'un piéton. » (Krier, 1977). Ces villes dans la ville sont séparées par des avenues et des squares, les

6 issue du *County of London Plan* de J. H. Forshaw et P. Abercrombie, 1943.

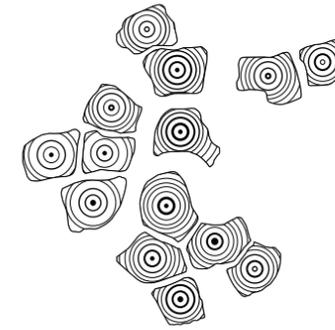


Figure 3.1

Diagramme du modèle de la Ville comme fédération de quartiers
Redessin, P. Varloteaux à partir / source: Krier L.,
Villes dans la Ville, 1978



Figure 3.2

Illustration schématique de la fédération de quartiers
Source: P. Varloteaux

limites de la fédération étant formées par des boulevards. Cependant, ce modèle amène un nouvel élément quant à l'agencement des infrastructures sociales : si les équipements et services locaux sont situés au sein des quartiers, les services et équipements supra-locaux sont situés le long de grands axes structurants situés entre les quartiers. Les limites de la fédération en viennent ainsi à intégrer certaines infrastructures sociales partagées entre les unités, agissant comme éléments de liaison entre celles-ci. Cette attention pour la liaison entre les unités – qui se constate dans la dénomination même de « fédération » – montre l'émergence d'une volonté d'articuler les unités les unes aux autres.

A distance des modèles jusqu'alors abordés, les équipements publics ne sont pas centralisés au cœur des quartiers, comme dans le modèle de Perry, mais distribués selon une logique de maillage et de polarité. Ces équipements sont peu spécifiés ; ils répondent aux besoins quotidiens et présentent une mixité fonctionnelle : écoles, bibliothèques, administrations, cafés, restaurants, petits commerces, ateliers d'artisans... qui alimentent la vie sociale et publique des rues. Krier s'oppose aux grands équipements agglomérés monovolumes, symboles du capitalisme et de la société de consommation, qu'il considère comme étant anti-urbains. Les shopping centers, complexes de bureaux ou centres d'affaires, zones monofonctionnelles... constituent des figures repoussoirs, celles qui furent selon lui, l'instrument de destruction des villes européennes.

A la différence des unités de voisinage, c'est avant tout la morphologie de la ville traditionnelle qui guide ce modèle de ville de proximité. On observe l'effacement du focus sur l'incorporation de la nature dans la ville au profit d'un retour aux formes traditionnelles de l'îlot et du tissu. Les équipements sont envisagés comme des monuments urbains qui relient le tissu urbain et structurent les espaces publics du quartier. Ces espaces publics ont une forme fermée, définie par une architecture d'inspiration classique ou vernaculaire, traduisant une esthétique pré-industrielle.

Plutôt que de constituer, comme dans l'urbanisme moderniste, des espaces ouverts sur la nature, ces espaces publics représentent des espaces urbains monumentaux. Ces espaces publics prennent principalement la morphologie traditionnelle des rues et des places fermées – formes mises à mal par l'urbanisme moderniste privilégiant l'espace ouvert et fuyant. Pour Krier, « la maison et la rue, le palais et la place sont les types et les formes justes pour abriter et protéger la vie sociale d'un peuple » (*ibid.*). Notons que l'application du modèle de Krier dans ses plans pour la ville de Luxembourg comme dans ses propositions pour *Roma Interrota*, on retrouve la notion d'« intérieur public », déjà rencontrée chez Howard, et prenant ici la forme d'une place couverte.

Comme dans le cas des unités de voisinage, il s'agit d'un modèle qui privilégie la proximité sociale et physique à l'échelle du quartier et envisage les équipements comme les supports d'une communauté locale. Cependant, le modèle de Krier s'inscrit dans le contexte urbain plutôt que celui de l'environnement naturel mis en évidence dans le modèle des cités-jardins ou de Radburn.

Ce modèle focalisé sur l'échelle du voisinage – considérée comme l'échelle humaine – favorise à nouveau la mobilité du piéton ; les moyens de transports mécanisés doivent servir uniquement des besoins de transit entre les quartiers. Cependant, à la différence des autres modèles, il n'y a pas de séparation stricte entre le réseau de transport motorisé (jusqu'alors relégué en périphérie ou sur les bords) et les espaces piétons : ces derniers ne sont plus organisés dans un espace ouvert végétalisé mais strictement défini par les fronts bâtis des constructions (la rue). Les infrastructures sociales prennent place dans le réseau viaire, autrement dit elles ne sont plus séparées des infrastructures de mobilité.

Notons que ce modèle urbanistique se présente aussi comme un modèle politique : l'autonomie de chaque « ville dans la ville » est assurée par une organisation politique fédérale qui donnerait à chaque quartier un statut politique, encourageant ainsi la participation locale en plaçant le pouvoir exécutif sous le contrôle direct des citoyens – ce modèle politique est inspiré des luttes urbaines et du « droit à la ville » de Henri Lefebvre.

Issue d'une critique de la Charte d'Athènes, la pensée de Krier inspirera plus largement le courant du *New urbanism* qui se développera essentiellement dans les années 1980 aux Etats-Unis, en rupture également avec la ville fonctionnaliste. Contre un modèle de dissolution de la ville où les habitats sont dispersés dans des pavillons suburbains et dépendent de la voiture, le *new urbanism* promeut la vie urbaine dans des communautés compactes, où chacun a accès aux services



Figure 3.3
Partition équipements, espaces verts et espaces de mobilité au sein de la fédération de quartier
Source : P. Varloteaux

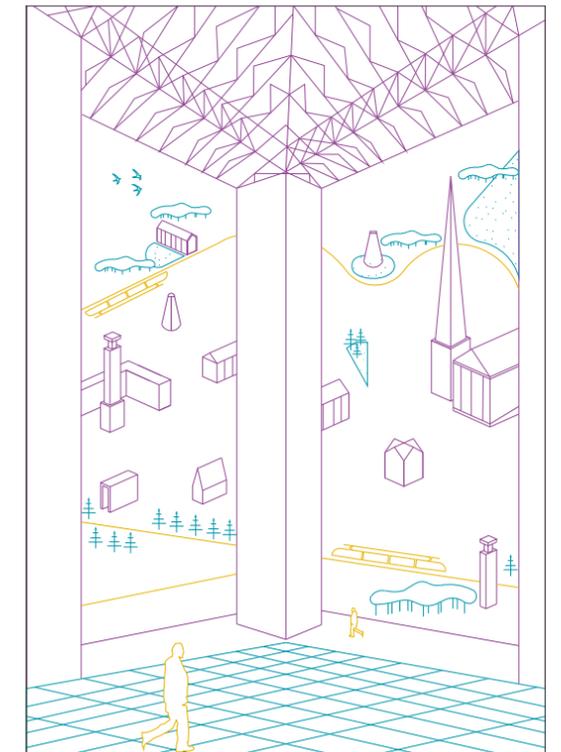


Figure 3.4
Illustration de l'infrastructure sociale dans le modèle de la Fédération de Quartier
Source : P. Varloteaux

quotidiens à pied⁷. Il introduit également l'importance d'un réseau de transports en commun renforçant l'accessibilité des différents quartiers et services – amenant à distinguer une logique de proximité, liée à l'échelle du voisinage et la mobilité du piéton, et une logique d'accessibilité, à l'échelle de la métropole, pour penser la connexion entre différents quartiers, en tenant compte d'autres moyens de mobilité, en particulier les transports en commun.

7 Ce courant donnera naissance au concept de la « walkable city », une ville où le piéton peut naviguer entre les différentes fonctions urbaines (entreprises, commerces, maisons, institutions, loisirs...) « sans dépendre de rien d'autre que de son propre pouvoir » (Langdon, 2017, p.6). Plutôt qu'une ville, il s'agit de quartiers qui partagent tous certains traits : la densité ; la mixité d'usages et d'activités ; la connectivité des rues et la qualité des espaces publics ; le privilège accordé aux mobilités douces ; des espaces conçus « à taille humaine » (*ibid.*). Ils sont aussi des lieux dont la qualité repose sur les initiatives locales, associatives et citoyennes soutenues par les administrations ; sur une « culture locale », une vie « communautaire » et « civique ». Si le *new urbanism* a surtout trouvé une application dans les nouveaux quartiers à la périphérie des villes, le concept de walkable city trouvera des opérations d'aménagement se font plutôt sur le modèle de l'« urbanisme tactique » que sur les grands projets.

Idéalement, les quartiers correspondent à des unités de 10000 habitants et de 33ha. L'unité territoriale du quartier est dimensionnée à partir de son caractère de traversabilité à pied en dix minutes – Krier décrète cette unité de temps à partir d'une comparaison qu'il fait des noyaux anciens de villes médiévales.

Krier propose le projet « Luxembourg Capitale de l'Europe », Analyse et projet pour une ville en péril (1978), repris dans la *Déclaration de Bruxelles* (Barey, 1980). Contre un projet prévoyant de traduire architecturalement le centre européen en un ensemble administratif conçu selon les principes modernistes de monofonctionnalité sur un plateau, Léon Krier développe une contre-proposition ancrée dans la « culture urbaine européenne » où les équipements intégrant les fonctions européennes se trouvent abritées dans des monuments à l'esthétique traditionnelle, et intégrées dans le tissu urbain (rues, places). De nouveaux quartiers, des villes dans la ville, sont développés pour accueillir les nouvelles populations liées à aux fonctions européennes, quartiers structurés autour de boulevards bordés des édifices européens; une grande promenade verte relie ces quartiers, qui aboutit à l'université européenne. Cette proposition urbanistique pour la « capitale de l'Europe » est présentée comme un modèle permettant l'identification du citoyen, en réaction à un modèle qui marquerait l'imposition du pouvoir. Ce projet illustre pleinement le modèle de la fédération de quartiers: la ville est conçue comme une addition de quartiers disposant chacun en son sein d'équipements s'appuyant sur des espaces publics de proximité, distribués dans le maillage viaire, autrement dit pleinement intégrés dans le tissu urbain. Les équipements supra-locaux sont localisés à l'intersection des quartiers.

2. L'espace public comme infrastructure sociale majeure

La critique des modèles communautaires et la redécouverte du domaine public

Tous les modèles que nous avons passés en revue dans la première partie supposent un certain « découpage » de la ville en entités (unités de voisinage, quartiers...) définies selon des critères spatiaux, morphologiques, et sociaux. Ces entités sont exclusives et ne présentent pas de logique de recoupement, d'enchevêtrement ou de superposition. Pourtant, la trame sociale de l'espace urbain ne se présente pas selon cette forme, et suppose de penser et de faire place à ces logiques plus complexes. Ce point a été mis en évidence tant en architecture qu'en sociologie. L'architecte américain C. Alexander a montré comment les différents modèles urbanistiques divisaient la ville en entités selon un axiome (celui de l'arbre, qu'il oppose au semi-treillis) qui excluait la possibilité de superpositions ou d'inclusion d'une unité physique dans différents ensembles (1965). Or pour lui, si l'on pense la ville selon cette arborescence, « les unités qui apparaissent n'auront aucune correspondance avec une réalité vivante », avec « des réalités sociales »; la ville y est découpée selon des « groupes fermés », ce qui ne correspond nullement à la structure sociale de la ville⁸. Notons que l'École de Chicago, dans sa cartographie sociale de la ville à partir des communautés locales – recherche qui a inspiré Drummond et la perspective des « unités de voisinage » – privilégiait également une logique de juxtaposition, à l'image d'une mosaïque urbaine, même si certaines aires présentaient des recoupements ou superpositions (Carlier, 2021).

A cette représentation de la ville comme un ensemble d'entités exclusives et juxtaposées correspond le privilège accordé à l'échelle du quartier et aux sociabilités de voisinage – des sociabilités pouvant être perçues comme anachroniques, fondées sur le modèle de la communauté villageoise. Proximité spatiale et proximité sociale tendent à se confondre. Or d'une part, depuis Simmel (2004 [1903]), la sociologie urbaine a montré que la proximité spatiale s'accompagnait le plus souvent d'une distance sociale, et que l'usage partagé d'un territoire n'induisait nullement une sociabilité communautaire. Au début du XX^{ème}, la ville était d'ailleurs envisagée comme un lieu d'émancipation, ou d'affranchissement quant aux attachements communautaires⁹. D'autre part, la vie en ville a pourtant pour particularité d'accueillir des relations propres au « domaine public » (Lofland, 1998) – cette sociabilité entre des individus mutuellement étrangers les uns aux autres, où la proximité spatiale se conjugue

8 Il appuie ses propos, notamment, sur les travaux de Ruth Glass, qui s'est attachée à cartographier le « social background » du plan de Middlesbrough. Cette dernière a montré que le découpage en unités de voisinage de la ville ne correspondait nullement aux systèmes sociaux existant réellement. Elle montre qu'aux différents équipements publics (écoles, associations, services administratifs...) correspondent différents ensembles de systèmes sociaux qui se recoupent, s'entrecroisent.

9 Par ailleurs, l'urbanisation qui s'est déployée avec les mobilités automobiles dans la seconde moitié du XX^{ème} siècle a eu pour conséquence d'étendre les modes de vie sur le territoire (Remy & Voyé, 1974). La proximité physique qui caractérisait les formes d'habiter et de sociabilité de la ville pré-industrielle a progressivement été remplacée par un habiter fonctionnel qui offre aux habitants le choix de fréquenter des équipements sans contrainte géographique. Ce constat est cependant à nuancer pour les populations fragilisées dont les capacités de mobilités sont fortement réduites.

avec une distance sociale, dans des lieux de coprésence entre différents groupes, communautés, mondes sociaux (Strauss, 1960).

Alors que le modèle des unités de voisinage est issu de la sociologie de Chicago, celle-ci considèrerait pourtant différents types de « régions morales » ou d'« aires naturelles », pouvant certes correspondre à des territoires communautaires (fondées sur des relations d'interconnaissance ou des solidarités ethniques), mais aussi à des aires de grande mobilité (comme les centralités urbaines aux fonctions commerciales, notamment) où se développaient les rapports d'urbanité proprement modernes (rapports éphémères et superficiels, entre personnes étrangères les unes aux autres). Ces relations d'urbanité se caractérisent par le maintien d'une distance sociale en dépit d'une proximité spatiale, et se jouent principalement dans les espaces publics de la ville. Les quartiers au sein desquels prédominait une sociabilité communautaire étaient par ailleurs souvent des lieux peu hospitaliers à celui qui n'appartenait pas à la communauté d'appartenance des habitants ; ce caractère communautariste entravait la capacité de ces espaces à accueillir le domaine public, et à se doter de qualités d'accessibilité et d'hospitalité (Joseph, 1998 ; Carlier, 2021).

Cette réduction sur la sociabilité de voisinage va progressivement être critiquée pour renforcer les tendances à l'isolation spatiale et au privatisme, entendu comme le repli sur l'entre-soi et la vie privée (Mumford, 1954 ; Lofland, 1998). Certains quartiers se caractérisent par une homogénéité sociale ou ethno-raciale (que cette ségrégation soit voulue ou subie) qu'une politique de renforcement du voisinage tendrait à renforcer. Par ailleurs, dans beaucoup de cas, le développement des *suburbs* se caractérise par l'isolation socio-spatiale de certains groupes sociaux.

A partir des années 1960, une redécouverte du domaine public de la ville peut être observée, tant en sociologie qu'en urbanisme, en même temps qu'un glissement de la métaphore de la ville mosaïque au profit d'une représentation de la ville comme réseau. Cette redécouverte du domaine public, en sociologie, va s'opérer au sein de la seconde École de Chicago¹⁰ ; les principes constitutifs du domaine public et les modalités d'interaction qui s'y jouent vont être spécifiés, et valorisés, en réaction à sa faible prise en compte au niveau politique¹¹. Au niveau de l'urbanisme, les travaux de Jane Jacobs (1961), William H. Whyte (1980), puis Jan Gehl (2010) vont amener à un nouvel intérêt pour son rôle et sa place majeure dans les villes. Considérer l'espace public suppose de considérer une logique d'accessibilité des espaces et de mise en réseau (Joseph, 1998). Cette attention va se traduire notamment dans les propositions relatives au développement d'un maillage d'espaces publics,

10 La deuxième école de Chicago, à la distinction de la première, développe une micro-écologie des interactions : critiquant la focalisation de la première école de Chicago sur les « mondes sociaux » et les « régions morales », ainsi que la métaphore de la mosaïque pour penser la ville, elle s'intéresse aux relations de coprésence entre les individus dans le domaine public (Goffman, 1963 (2013) ; Strauss, 1960 ; Lofland, 1998).

11 Du côté des pays francophones européens, cette faible attention est associée à une focalisation sur les échelles du quartier et du logement (Joseph, 1998) ; du côté américain, elle est liée au développement suburbain et à la focalisation sur la circulation automobile, détruisant l'espace public.

des transports en commun, les équipements supra-locaux, les promenades vertes... et va s'accompagner d'une attention plus faible pour les équipements communautaires, qui étaient jusqu'alors au centre de l'attention de l'urbanisme de proximité.

Ces déplacements vont amener à une nouvelle approche des infrastructures sociales : progressivement, ce sont les espaces publics eux-mêmes qui vont constituer les infrastructures sociales par excellence, les espaces de la vie sociale et civique. Étant donné qu'ils représentent des espaces de rencontre autant que des espaces de passage, l'infrastructure de mobilité va progressivement être envisagée comme infrastructure sociale à part entière, jusqu'à prendre une place dominante dans les modèles de l'urbanisme de proximité. Celui qui illustre le plus directement ce glissement, tout en proposant une réflexion relative aux agencements entre équipements et espaces publics à même de nourrir la réflexion sur les infrastructures sociales, est le modèle développé par Roger.

La ville polycentrique

A la fin des années 1990, l'architecte britannique R. Rogers va développer une approche de la « renaissance urbaine » dans le contexte du « déclin urbain » – la fuite hors de la ville des classes moyennes, lui préférant les espaces périphériques. Développée dans deux ouvrages majeurs (*Cities for a Small Planet*, 1997 & *Towards an Urban Renaissance*, 1999), cette approche valorise une ville durable, compacte, et polycentrique (Sadoux, Novarina & Ambrosino, 2008).

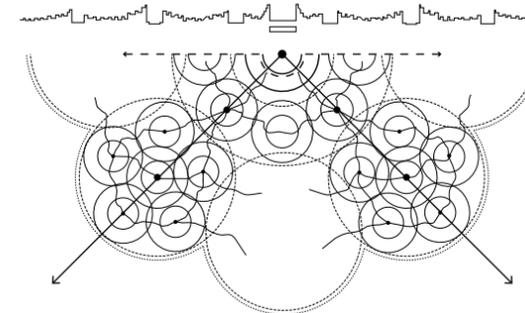


Figure 4.1
Diagramme du modèle de la Ville Polycentrique
Redessin, P. Varloteaux à partir/source : Rogers Stirk Harbour + Partners (RSHP), *Towards an urban renaissance*, 1999

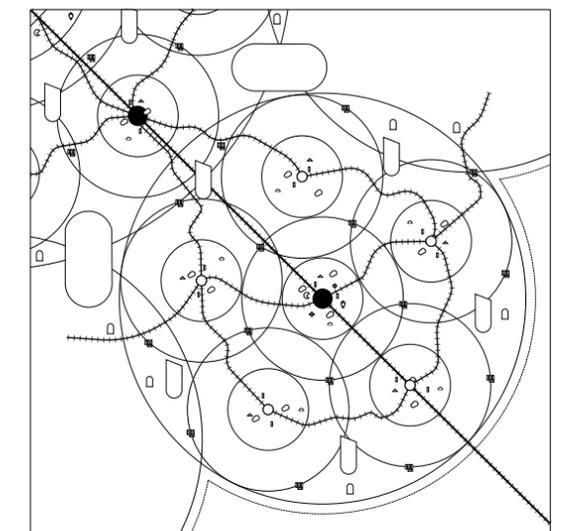


Figure 4.2
Illustration schématique de la Ville Polycentrique
Redessin, P. Varloteaux à partir/source : Rogers Stirk Harbour + Partners (RSHP), *Towards an urban renaissance*, 1999

Inspiré des travaux de J. Jacobs, Rogers place au cœur de son attention le domaine public et son accessibilité, constitutif de la vie sociale urbaine. Il reprend de cette dernière plusieurs idées. Jacobs, dans son ouvrage *Déclin et survie des grandes villes américaines*, affirmait l'importance de la rue et de l'espace public, qu'elle considérait comme « les organes les plus vitaux » de la ville. L'espace public, dans sa conception, fonctionne lorsqu'il fait place à une pluralité d'usages et de publics, qui doivent y trouver une multiplicité de raisons de s'y rendre (commerces, habitat, travail...). La pluralité d'usagers est la condition d'une vie urbaine animée. Cela suppose de sortir d'une approche « autarcique » du quartier réduit à une entité fermée sur elle-même, pour penser sa connexion avec les autres quartiers qui composent la ville. Les quartiers se chevauchent et s'entremêlent, à l'inverse des lieux enclavés, où la tendance à l'isolation entraîne une perte de la vie sociale. L'urbanisme a dès lors pour mission de soutenir et nourrir les relations entre les éléments qui font la diversité urbaine, de créer un réseau continu de rues et d'espaces publics animés. Par ailleurs, Jacobs envisage une planification urbaine de la métropole à partir de sa division en districts, incluant différents quartiers, partageant certains équipements : « L'ensemble du district, et si possible chaque quartier, doit posséder plus d'une fonction primaire, plus de deux de préférence. Cela, pour que ses rues soient remplies de gens qui circulent à toutes les heures de la journée pour les motifs les plus divers mais avec la possibilité d'utiliser les mêmes équipements. » (1992, p. 157).

Rogers reprend pleinement cette représentation d'une ville structurée par un réseau d'espaces publics. Si dans la lignée de Jacobs, Rogers les envisage comme des lieux de sociabilité jouant un rôle clé dans « la formation de la communauté » – « il est le lieu où des gens de tout âge se rassemblent et interagissent » (1999, p. 28) – il les considère avant tout comme des espaces de passage, par un focus sur les réseaux de transports publics. Le potentiel de mobilité offert par ces réseaux de transport public (train, tram, bus...) permet de renforcer l'articulation des différents quartiers et la structuration des échelles depuis le quartier jusqu'à la métropole.

A cette approche urbaine, il intègre la question écologique qui s'est entre-temps imposée comme un enjeu urbain majeur. Les impératifs de durabilité (préservation des écosystèmes, protection de l'environnement, « métabolisme » urbain axé sur les circuits courts, le recyclage...) sont pris par cet urbaniste comme une donnée incontournable ; Les modes de déplacements doux permettent de répondre à cette injonction à la durabilité tout en renforçant l'articulation des échelles en fonction des vitesses de déplacement.

Rogers valorise un modèle de ville polycentrique, composé de quartiers reliés les uns aux autres par les espaces publics et les transports en communs. Complexifiant le modèle des unités de voisinage et des échelons communautaires, ce modèle considère et articule 4 échelles, correspondant à différents niveaux de polarité : échelle locale, de quartier, urbaine et de la région.

Chaque échelle intègre certains équipements et espaces ouverts, pouvant fonctionner comme des infrastructures sociales. Les espaces publics eux-mêmes répondent à une diversité de fonctions : espace de relaxation, de jeux, de sport, d'action politique, et de passage. Ils assurent l'accessibilité de ces équipements via différents modes de transport, et les relations entre les différents quartiers. Alors que les échelles locales et de quartiers sont accessibles via les modes actifs, les échelles urbaines et métropolitaines sont accessibles via les transports publics (train, tram, bus).

Chaque quartier doit être conçu comme un *walkable neighborhood* – on retrouve ici la perspective du *new urbanism* – dont la centralité est formée par un nœud de mobilité, un espace d'intersection dans le réseau d'espaces publics qui soutient la ville. Ce nœud contient les fonctions centrales qui soutiennent la vie urbaine : transport public, services publics, commerces... Chacun d'eux présente une identité propre. Des services publics et des commerces sont implantés le long des rues. Les espaces publics assurent les continuités urbaines ; la mobilité active est largement privilégiée (piétons et cyclistes) pour l'échelle du quartier, les transports en communs développés pour l'articulation aux échelles supérieures.

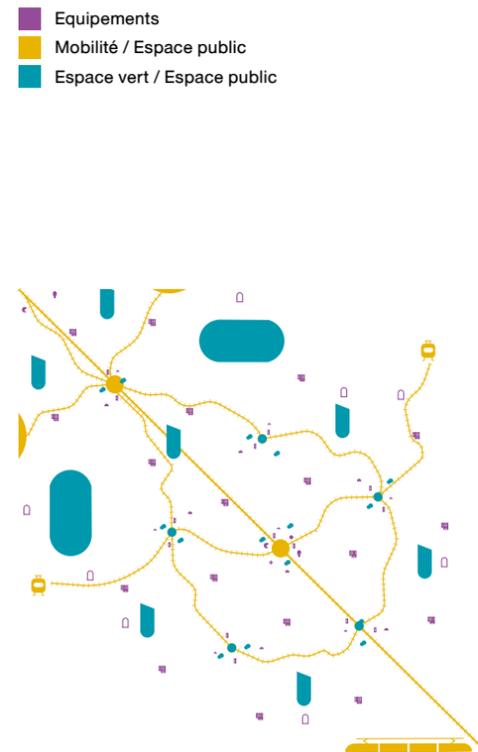


Figure 4.3
Partition équipements, espaces verts et espaces de mobilité
au sein du modèle de la Ville Polycentrique
Source : P. Varloteaux

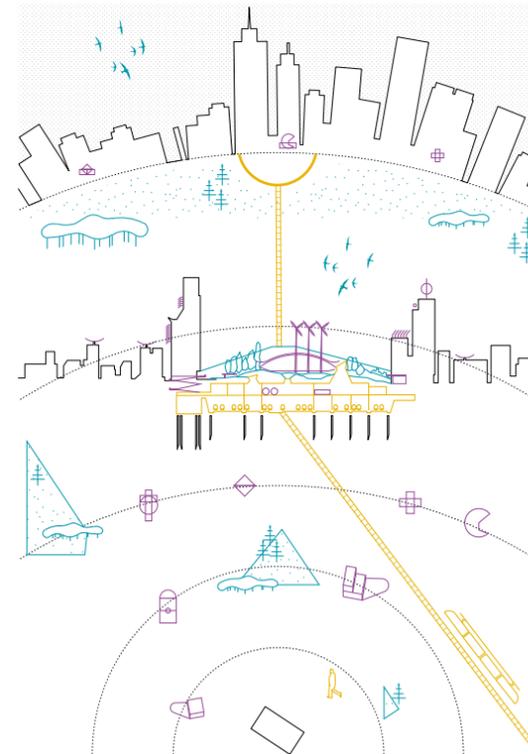


Figure 4.4
Illustration de l'infrastructure sociale dans le modèle
de la Ville Polycentrique
Source : P. Varloteaux

Du point de vue architectural, la forme privilégiée à l'échelle locale est l'îlot ouvert, perméable aux continuités urbaines, où s'alternent espaces privés, semi-publics et publics. On retrouve une morphologie architecturale qui s'inspire de la reconstruction de la ville européenne mais qui laisse une plus grande place à la nature et à l'infrastructure de transport moderne. Chaque îlot est composé d'un espace vert public et de différents équipements de proximité (crèche, aire de jeux, centre communautaire). Assemblés, ces îlots forment des quartiers.

Si ce modèle prend comme unité des communautés locales, il les conçoit comme formant un réseau articulant quatre échelles au moyen des infrastructures de transport. Cela implique une transformation dans l'approche de l'infrastructure sociale : le cœur du modèle n'est plus un ensemble d'équipements et d'espaces publics centrés sur les besoins de la communauté locale (comme le « centre communautaire » de Perry), mais un nœud de mobilité intégrant des fonctions répondant aux besoins des usagers. La proximité s'entend d'abord comme accessibilité géographique calculée en temps de déplacement individuel. Les espaces publics sont des lieux qui permettent le mouvement dans cette organisation spatiale en réseau, ils forment un maillage qui assure la mobilité

et l'intermodalité, tout autant que des lieux abritant une vie sociale et publique. L'infrastructure de mobilité devient elle-même une infrastructure sociale.

Par ailleurs, différents types d'entités sont reconnues, amenant à un déplacement dans la façon de se représenter la ville : moins qu'une mosaïque urbaine composée d'entités juxtaposées les unes aux autres, il conçoit la ville comme un ensemble d'entités dont chacune se trouve incluse ou enchâssée au sein d'une autre – ou à l'inverse, incluant d'autres entités de plus petite échelle. Cette représentation de la ville fait écho à celle qu'avait développée Alexander, dans sa critique de la définition des entités spatiales en urbanisme. De plus, chez Rogers, chaque entité, voire chaque espace urbain, se trouve en réseau avec les autres, les espaces publics assurant la continuité entre les espaces.

Dans le modèle de Rogers l'échelle local correspond à un rayon de 200 mètres et comprend un espace vert, la crèche et un commerce de proximité, l'échelle du quartier à un rayon de 500 mètres et comprend un café, un bureau de poste, un centre sportif, un centre communautaire et un parc, l'échelle du district correspond à un rayon de deux kilomètres et comprend un supermarché, un centre culturel et de loisir, une école supérieure, et un grand parc, l'échelle de la ville (town) correspond à un rayon de cinq kilomètres et comprend un hôpital, des équipements publics majeurs, l'échelle de la cité (city) correspond à un rayon allant jusqu'à 20 kilomètres et comprend une cathédrale, un hôtel de ville, un théâtre majeur, des universités et une centre d'exposition de rayonnement régional.

Le projet du centre civique de Scandicci (Nuovo Centro Civico), conçu et construit entre 2006 et 2013 par Rogers et à ses partenaires, rassemble des équipements publics et commerciaux autour d'une place publique de cette petite ville située à la périphérie de Florence (Italie). Le projet est directement relié au centre de Florence par une nouvelle ligne de tramways, permettant ainsi à Rogers de mettre en application l'idée d'agencer l'espace public et les équipements urbains directement autour du nœud de transport public.

La ville en X minutes

Cette représentation de la ville en réseau va se rigidifier dans les modèles développés aujourd'hui autour de la ville en X minutes, où disparaît la décomposition de la ville en différentes entités spatiales englobant une série de fonctions – tout en maintenant, cependant, une pensée des agencements entre espaces publics et équipements via les modes actifs.

Depuis quelques années se développent, dans différentes parties du monde (ou métropoles), les villes des 10/15/20 minutes, selon un modèle dont C. Moreno se présente lui-même comme le fondateur (Moreno *et al.*, 2021). Il en expose les principes dans son livre blanc (2020).

La ville du quart d'heure, telle qu'il la conçoit, a pour concept central l'« hyperproximité » : « L'évolution des habitants dans un périmètre plus restreint implique une multiplication des échanges de proximité. Ainsi, l'intensité sociale et la dynamique économique locale devraient être vivifiées par ce mode d'organisation urbaine. En retrouvant du temps dans leur environnement proche, les habitants auront la possibilité d'investir les lieux et les projets locaux, et potentiellement de s'approprier davantage leur espace de proximité » (Moreno, 2020, p. 7). On retrouve dans ce modèle l'articulation entre une organisation spatiale, et une sociabilité urbaine ramenée aux « réseaux de voisinage », ou à la « vie communautaire ».

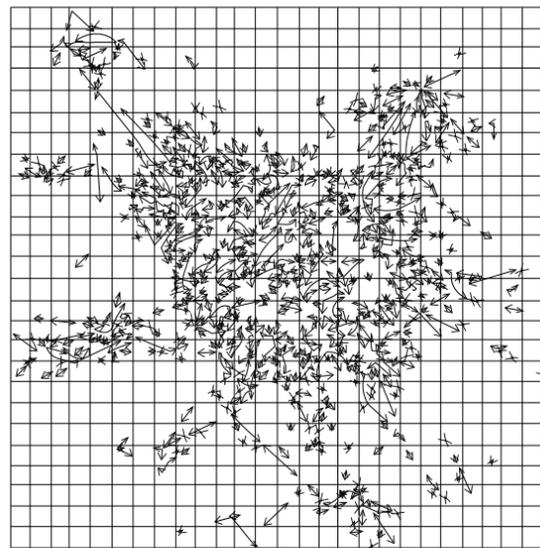


Figure 5.1

Diagramme du modèle de la Ville à X minutes
Redessin, P. Varloteaux à partir / source : librement inspiré des travaux sur le Grand Paris (AIGP, Les Urbanistes Associés), 2013

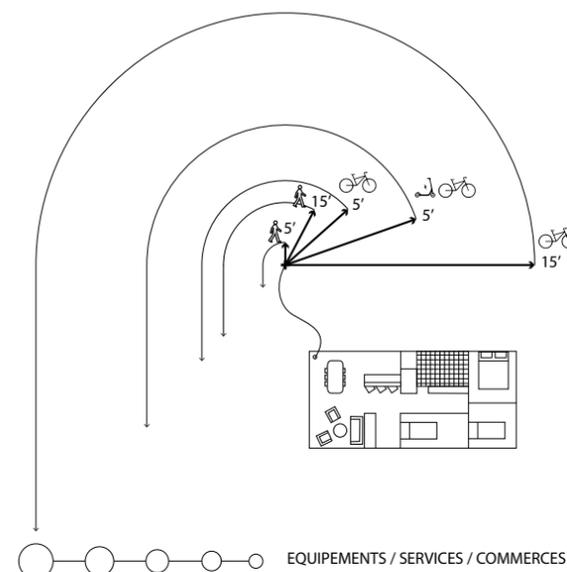


Figure 5.2

Illustration schématique de la Ville en X minutes
Redessin, P. Varloteaux à partir / source : 15 Minute-City, par DPZ Codesign, 2020

La ville du quart d'heure identifie 6 fonctions sociales urbaines, déclinées en liste d'équipements : « se loger, travailler, s'approvisionner, se soigner, l'accès à la culture et au sport. » (Moreno, 2020, p. 6). Les équipements sont donc envisagés selon un point de vue davantage fonctionnel : ils répondent à des besoins pré-identifiés, identiques pour chacun. Ces fonctions doivent être accessibles spatialement à tout individu via les modes de déplacements actifs, dans un rayon temporel précis. L'organisation spatiale de la ville autour de ces fonctions implique la densité (nécessaire au développement commercial et à une diminution des coûts de développement du transport public), la proximité (entendue comme l'accessibilité spatiale rapide des services, espaces verts, espaces publics, lieux de détente, terrains de jeux...), la mixité fonctionnelle (considérée comme « facteur de sociabilité et de cohésion sociale ») et l'ubiquité (le recours au numérique pour renforcer l'hyperproximité).

On retrouve donc dans ce modèle différents éléments déjà présents dans les modèles antérieurs de l'urbanisme de proximité. Il s'en distingue sur un point particulier : dans ce modèle, l'organisation spatiale ne s'opère pas à partir d'un découpage de l'espace urbain en différentes entités, à la fois spatiales, morphologiques, sociales et/ou politiques, au sein desquelles seraient intégrés des équipements et espaces publics. Comme le montre le schéma ci-dessous, le cœur de l'organisation spatiale de ce modèle est constitué du « chez moi ». Alors que dans les premiers modèles de l'urbanisme de proximité, le cœur des entités de la ville est constitué d'infrastructures sociales, par la concentration d'espaces ouverts et d'équipements publics, un glissement s'opère jusqu'à prendre pour cœur l'espace privé individuel.

Ce modèle définit la proximité par le temps de déplacement individuel via les modes actifs depuis le lieu de résidence¹² : « Qualifiée par la durée de déplacement maximale permettant à un habitant d'accéder aux services et activités nécessaires à son bien-être et à sa vie quotidienne depuis son domicile, la ville du quart d'heure met la temporalité au cœur d'un urbanisme apaisé. » (Moreno, 2020, p. 6). Comme dans la *walkable city*, ce modèle promeut une réduction de la vitesse et de la durée de déplacement, et privilégie les modes de déplacement doux, piétons et cyclistes (en accord avec les enjeux écologiques). L'organisation spatiale de ce modèle de ville s'appuie dès lors sur des indicateurs et des données spécifiques : une « matrice de traçabilité » reprenant ces fonctions doit être développée, matrice qui « associe les données territoriales récoltées au traitement géolocalisés afin de générer des associations croisées et de produire une image de la ville ou de la zone urbaine à un temps t selon les critères de la ville du 1/4 d'heure » (p. 13). Par rapport aux modèles de l'urbanisme de proximité présentés précédemment, on constate le passage d'une

12 Notons que le modèle de Moreno a été complexifié par l'approche développée récemment par les nord-américains A. Duany (architecte) et R. Steuterville (éditorialiste), qui proposent de différencier les temps de déplacement à pied, à vélo, et via un véhicule électrique, et de distinguer sur cette base trois échelles : 1) l'échelle des 5 minutes à pied, où doivent se trouver les équipements répondant aux besoins quotidiens ordinaires ; 2) l'échelle des 15 minutes à pied (ou 5 minutes à vélo), où se retrouve une mixité de fonctions (écoles, commerces, soins, parcs, accès aux transports en commun) ; 3) l'échelle des 15 minutes à vélo, à laquelle concevoir l'accessibilité aux équipements supra-locaux – culturels, médicaux, et de formation.

conception de la proximité physique à des équipements comme support d'une vie sociale et urbaine, à une conception abstraite, mathématisée et individualisée de l'accessibilité à différents services urbains. La lecture cartographique traditionnelle de l'espace est remplacée par un système d'information géographique basé sur des géolocalisations. Cette application de la ville en 15 minutes participe du développement des outils digital *smart* proposés par les villes aujourd'hui afin de lui permettre d'optimiser les usages urbains. L'objectif est ainsi de mesurer l'accessibilité spatiale à l'offre en services et ses carences éventuelles. Ces systèmes d'information géographique se basent sur des listes de services standardisées.

Dès lors, l'accessibilité des équipements tend à être réduite à une question de temps de déplacement individuel ; et l'espace public lui-même perd sa qualité à abriter une vie sociale et civique pour constituer avant tout le support de la mobilité. On passe, pour le dire rapidement, d'un modèle de ville centrée sur une logique d'inclusion sociale pensée à l'échelle d'une collectivité, à un modèle de ville centré sur la logique du *smart* pensée à l'échelle individuelle, où la vie sociale se trouve réduite aux plaisirs de « l'hyperproximité » locale.

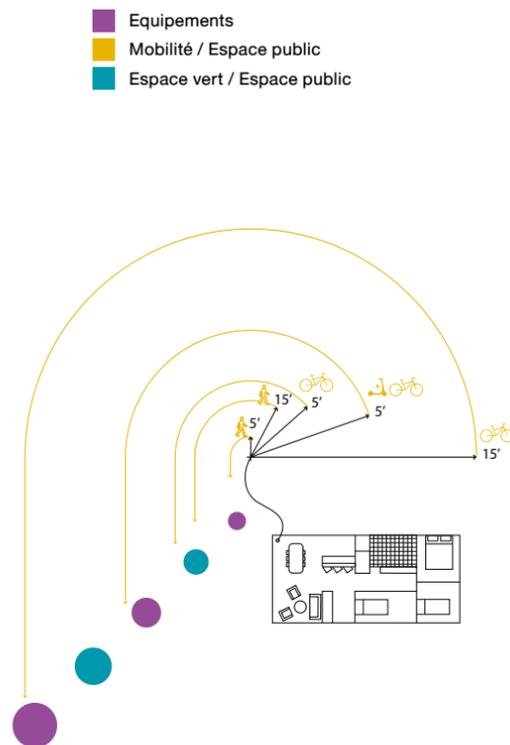


Figure 5.3
Partition équipements, espaces verts et espaces de mobilité dans le modèle de la Ville en X minutes
Source : P. Varloteaux

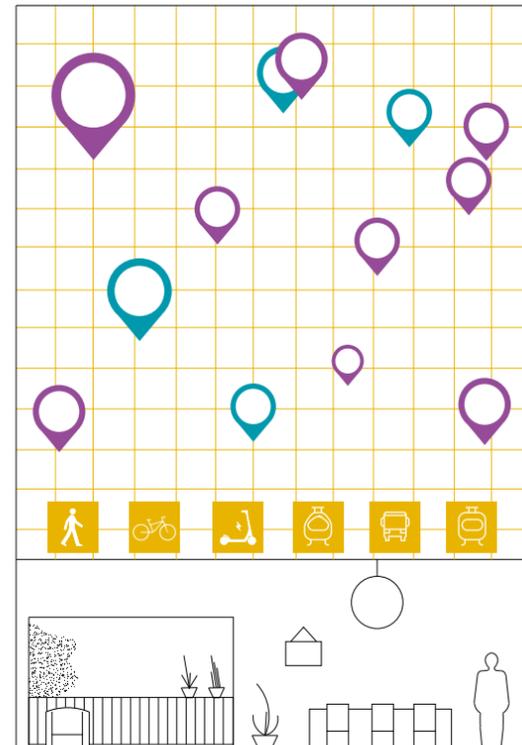


Figure 5.4
Illustration de l'infrastructure sociale dans le modèle de la Ville en X minutes
Source : P. Varloteaux

Le modèle de Moreno – qui prétend à une application universelle – a été mis en pratique notamment à Paris, via deux outils – l'engagement d'une adjointe à la « ville du quart d'heure », et l'élaboration d'un masterplan fixant les lignes directrices de cette nouvelle organisation de la ville. Il se traduit essentiellement par le développement d'un maillage de rues apaisées, la constitution de trames vertes, le déploiement d'une police municipale, l'émergence de nouveaux services et équipements (comme la transformation de cours d'école en jardin et leur ouverture sur le quartier et à ses habitants durant le week-end et les vacances scolaires et le développement de « social sport clubs »), et de nouveaux dispositifs de participation citoyenne.

Ottawa, Melbourne et Portland ont également mis en pratique ce modèle de la ville en 10/15/20min, avec différentes nuances dans les modes d'opérationnalisation. Toutes ces villes nord-américaines s'appuient sur la mise en place de système d'information géographique (SIG) calculant le temps de déplacement jusqu'aux services les plus proches afin de représenter des isochrones.

3. Des espaces communautaires au réseau d'espaces publics

Les modèles que nous avons considérés partagent un ensemble de traits, tout en proposant différents agencements entre espaces publics, équipements publics et réseaux de mobilité.

Dans l'ensemble des modèles, les équipements publics, quelle que soit la fonction qu'ils abritent, sont pensés en lien et en continuité avec les espaces extérieurs qui les bordent – espaces publics, espaces verts et espaces de jeux. Plusieurs modèles intègrent également des espaces publics couverts. Certains d'entre eux peuvent fonctionner comme des « intérieurs publics » (Pimlott, 2021) ou des « enclaves inclusives » (Berger & Moritz, 2018), espaces de refuge et de confort, répondant à des besoins essentiels. L'espace public (ouvert ou couvert) joue un rôle majeur dans un urbanisme de proximité, bien qu'il puisse être considéré de différentes façons : comme le cœur de la vie sociale et civique ; comme l'espace de maillage entre les équipements et espaces ouverts fonctionnant comme infrastructures sociales ; comme espace de liaison entre les entités de la ville ; comme espace de mobilité garantissant l'accessibilité spatiale aux services.

Ces modèles diffèrent sur la façon de définir les entités qui composent la ville et de considérer leur articulation ; sur ce qui constitue le cœur de ces entités ; sur les

modes d'agencement entre espaces publics et équipements au sein de ces entités, ainsi que les formes spatiales associées aux infrastructures sociales.

Concernant la définition des entités composant la ville, on observe un glissement du collectif vers l'individuel. Jusqu'au modèle de Krier, les entités spatiales qui composent la ville correspondent, du moins idéalement, à des milieux de vie sociale, à des « communautés de voisinage » ou des quartiers. Elles correspondent également, dans certains modèles, à des unités politiques. Plus le modèle du réseau s'impose, plus la dimension sociale de ces entités s'estompe, jusqu'à prendre pour entité les individus usagers de la ville.

A ce passage de collectivités vers l'individu pour concevoir les entités qui composent la ville correspond aussi une redéfinition de ce qui en compose la centralité. Les premiers modèles développés ont pour cœur des équipements et espaces publics rencontrant des fonctions sociales et civiques, dont certains assurent même la participation ou l'engagement des citoyens, ainsi que des espaces publics qui soutiennent la vie sociale des communautés locales. Progressivement, les espaces publics deviennent, outre des lieux de vie sociale, des espaces de passage, et le cœur des entités qui composent la ville devient un nœud de mobilité abritant différentes fonctions. Les infrastructures de mobilité en viennent elles-mêmes à être considérées comme des infrastructures sociales. Cette représentation se durcit, jusqu'à un modèle chronotopique d'urbanisme de proximité focalisé sur une accessibilité comprise à partir du temps de déplacement individuel, prenant la « maison » pour cœur du modèle développé.

On observe également, lorsqu'on adopte une perspective historique, une modification des agencements proposés entre espaces publics et équipements, autrement dit, de la configuration donnée aux infrastructures sociales comprises comme un ensemble de lieux. Cette configuration présente un caractère polarisé dans les premiers modèles étudiés. Ceux-ci mettent en avant une agglomération de l'infrastructure sociale en un pôle civique souvent situé au centre de l'établissement humain. C'est le cas des modèles de Howard, Drummond et de Perry. Dans ces premiers modèles, la polarité formée des équipements publics est baignée dans la verdure. Le parc constitue le territoire dans lequel se déploie la polarité de l'infrastructure sociale. Les infrastructures sociales sont séparées des infrastructures de mobilité. Dans les modèles postmodernes, c'est le monument urbain et son parvis qui incarnent l'infrastructure sociale et sa polarité, comme l'illustrent les projets développés par Krier. L'infrastructure sociale est une enveloppe architecturale dont la fonction est littéralement d'abriter les équipements publics. Dans les premiers modèles (cité-jardin et unité de voisinage) il y a une volonté d'inscrire l'infrastructure sociale dans la nature alors que dans les modèles postmoderne il y a une volonté de les circonscrire dans la ville traditionnelle. Les rues, les places, deviennent les supports de l'infrastructure

sociale, autant que des infrastructures de mobilité. Dans les déclinaisons ultérieures de l'urbanisme de proximité l'aspect réseau est prépondérant ; les espaces publics acquièrent un rôle majeur : ils structurent le tissu urbain et assurent l'accessibilité aux équipements. Ils fonctionnent, outre comme lieux de vie sociale, comme lieux de passage ; les infrastructures de mobilité venant progressivement à représenter les infrastructures sociales majeures. D'un point de vue typologique, on passe d'un modèle polarisé à un modèle d'espaces et équipements distribués en réseau – modèle qui se durcit dans ses versions chronotopiques.

Ces différents glissements accompagnent un changement dans la représentation de la ville, de la mosaïque vers celle du réseau. Une vision de la ville comme réseau d'espaces publics s'impose, espaces publics qui en viennent à être saisis davantage comme des lieux de mobilité que comme des lieux abritant une vie sociale et civique. Ces glissements ont été mis en évidence par J. Remy, considérant le passage, en urbanisme, d'une approche par les lieux d'habitat et les milieux de vie sociale, à une approche fonctionnelle centrée sur le réseau, négligeant les premiers : « les réseaux ne sont pas constitutifs de lieux qui ont des qualités en termes d'habitabilité et qui engendrent des formes de sociabilité urbaine. » (1995, p.568). Ce sont donc les milieux de la vie sociale qui se trouvent écartés – l'auteur en appelant, du même coup, à penser la complémentarité entre les milieux et les réseaux.

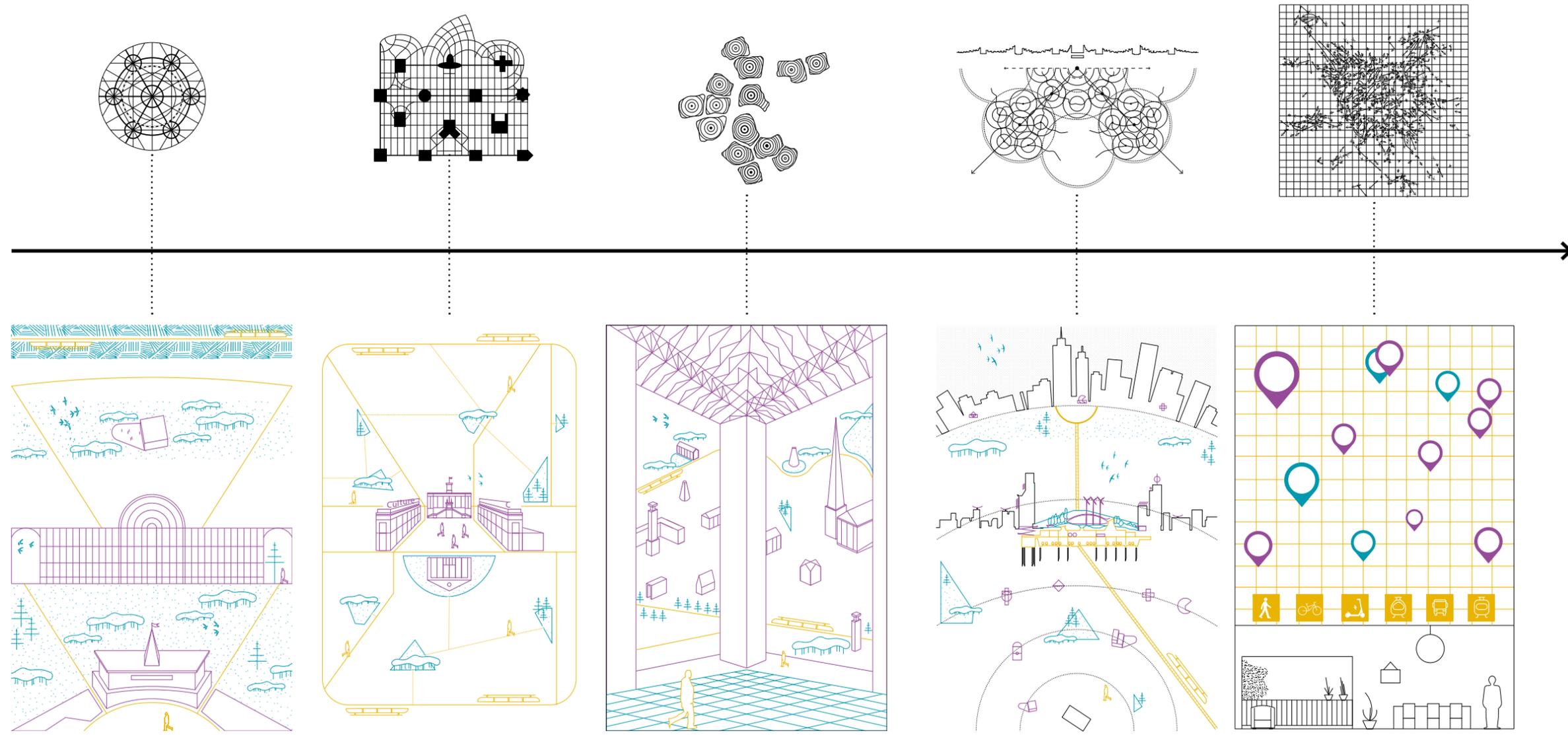


Figure 6
 Frise de synthèse compilant les diagrammes des modèles et les illustrations de l'infrastructure sociale
 Source : P. Varloteaux

Une histoire appliquée à l'urbanisation bruxelloise

La perspective historique permet donc de mettre en évidence différentes tendances dans la pensée urbanistique quant à la place, au rôle, aux formes des infrastructures sociales dans la ville. Cependant, cette première partie adopte une perspective purement théorique : comment ces modèles se matérialisent-ils ? Qu'en est-il de l'histoire concrète de ces modèles au fur et à mesure du temps, dans les espaces métropolitains, où s'impose la nécessaire composition avec des formes passées et matérialisées dans le tissu urbain ou l'environnement naturel ? Comment ces modèles se combinent-ils, se répondent-ils dans la fabrique urbaine ? La question de leur matérialisation invite à tenir compte d'éléments négligés dans la réflexion théorique qui a jusqu'ici retenu notre attention : quels sont les acteurs qui contribuent à opérationnaliser ces modèles et qui interviennent dans la fabrique des infrastructures sociales ? Comment s'articulent politique d'équipements, d'espaces publics et de mobilité – que suppose l'urbanisme de proximité ? Quels sont les territoires d'implémentation ?

Pour cette seconde partie, nous nous intéresserons donc à l'histoire de l'urbanisation bruxelloise, en considérant comment ces modèles se sont matérialisés dans son espace, depuis le début du XX^{ème} siècle. En tenant compte des variations entre ceux-ci et leurs applications concrètes, des territoires particuliers où ils se matérialisent, des acteurs qui sont en charge de leur implémentation, et de la façon dont ils se combinent dans l'espace bruxellois.

Nous interrogerons alors, dans une dernière partie, les enjeux et problématiques que soulèvent la fabrique de l'infrastructure sociale en Région de Bruxelles-Capitale aujourd'hui.

1. Des modèles communautaires au service de l'extension de la ville

Les premiers modèles de l'urbanisme de proximité, la cité-jardin et l'unité de voisinage, vont trouver des applications à Bruxelles durant la première moitié du XX^{ème} s., dans le cadre de l'urbanisation de la seconde couronne. Ils sont donc matérialisés dans des espaces non encore bâtis, dans l'optique de l'extension de la ville, principalement par des acteurs communaux.

Les cités jardins, un modèle coopératif

Le modèle des cités jardins est importé par les pouvoirs publics et les premiers urbanistes belges après la seconde guerre mondiale pour répondre au besoin en logement économique pour le plus grand nombre. Ce modèle devient un instrument pour développer des logements décents accessibles aux différentes classes sociales, autant qu'un instrument pour l'urbanisation des communes situées autour de Bruxelles. Dans la première moitié des années 1920, ce modèle des quartiers-jardins à l'initiative de coopératives de locataires est soutenu financièrement par la Société Nationale des Habitations à Bon Marché (SNHBM) pour répondre à la carence importante de logements pour les classes ouvrières. Ce modèle de coopérative est considéré comme soutenant la création d'un sentiment d'appartenance, et la participation des habitants à la vie communautaire de la cité-jardin. Basé sur une gestion collective du bien, il se développe dans une opposition à la promotion immobilière et à la propriété privée. Il est planifié par des architectes et urbanistes modernistes, à la sensibilité socialiste, sur des terrains agricoles bon-marchés achetés par des coopératives, annonçant ainsi l'urbanisation de la deuxième couronne (Gruois 2015a, 2018). Notons d'ailleurs que l'engouement pour les cités-jardins, qui se multiplient dans ce qui deviendra la seconde couronne, va engendrer la crainte au niveau des pouvoirs publics d'une « ceinture rouge » autour de Bruxelles¹.

¹ <http://patrimoine.brussels/liens/publications-numeriques/versions-pdf/bvah/les-cites-jardin-le-logis-et-floreal>

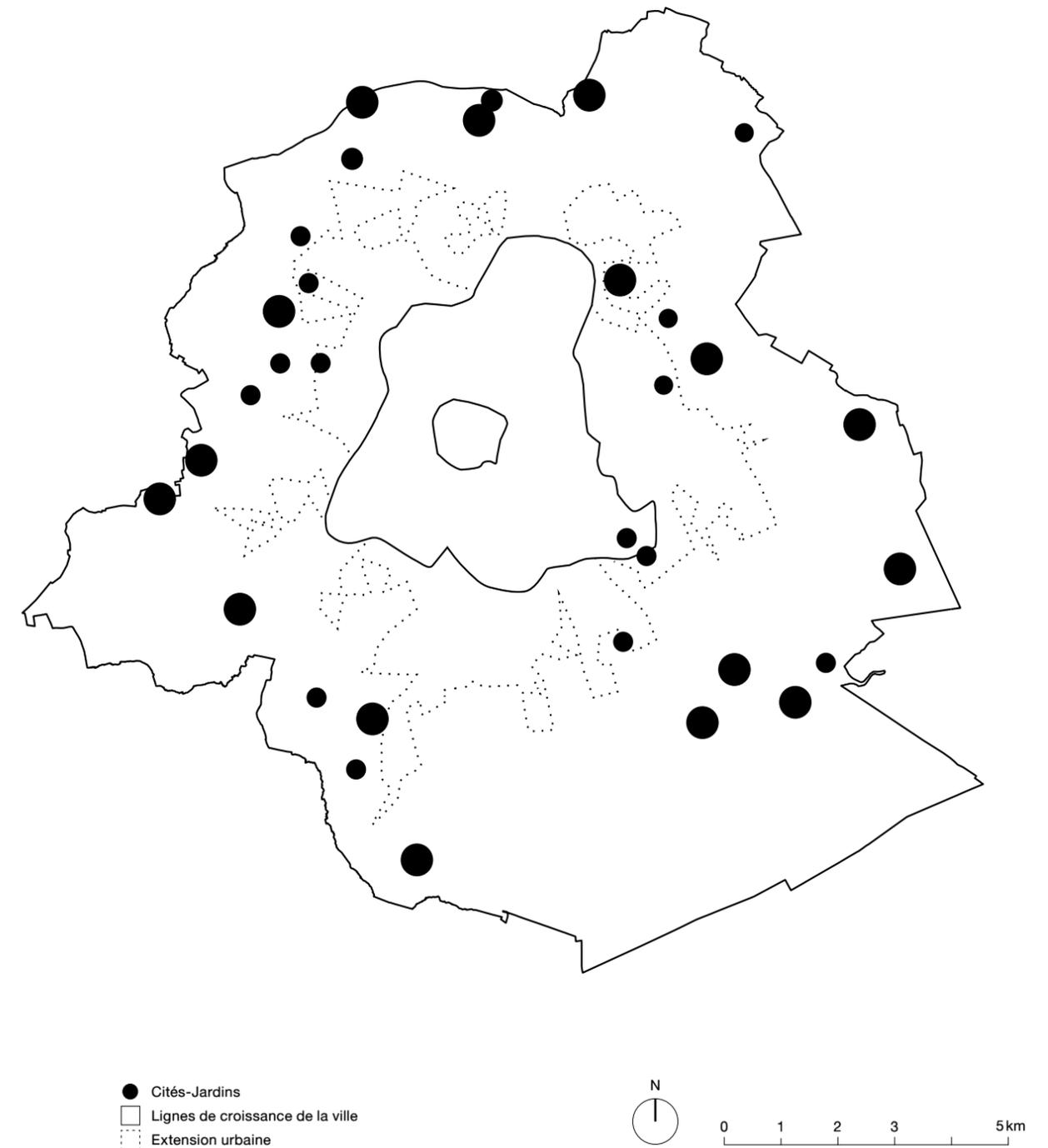


Figure 7

Géographie régionale, les Cités-Jardins bruxelloises

Diagramme, P. Varloteaux à partir / source : Cartographie de Louis Van der Swaelmen, 1929. Archives Raphael Verwilghen, KUL.

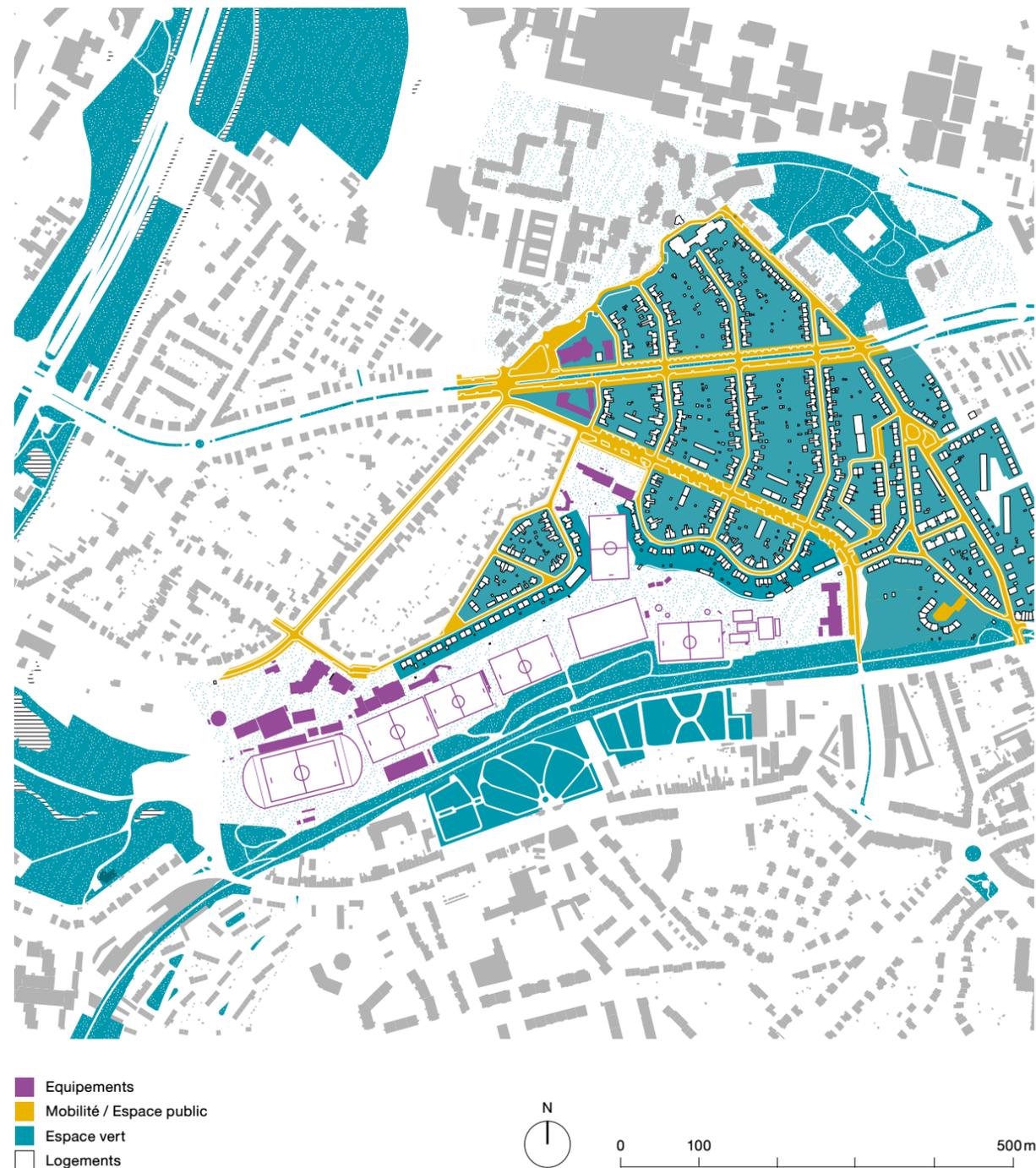


Figure 8

Plan de la cité-jardin du Kapelleveld, Louis Van der Swaelmen, 1923.

Le cœur de la cité-jardin est occupé par le «centre civique», qui articule une école à une bande verte d'équipements sportifs
 P. Varloteaux à partir / source: Urbis

Les cités-jardins se présentent comme un premier exemple de coordination de la construction des logements, des équipements publics et des espaces publics à Bruxelles. Dans la plupart de ces cités-jardins, les maisons en rangée de 3 ou 4 avec jardins complétées de quelques immeubles de logements collectifs sont construites en relation avec des espaces verts dans lesquels prennent place des équipements communautaires. La cité-jardin du Kapelleveld à Woluwe Saint-Lambert, créée en 1922 et regroupant 300 locataires coopérateurs, offre un bon exemple d'articulation entre construction de logements (maisons individuelles avec jardin et petits immeubles à appartements), équipements communautaires («centre civique» composé d'une d'une église, d'un centre sportif et d'une école primaire) au moyen d'espaces verts. Dans cet exemple comme dans le modèle original d'Howard, l'infrastructure sociale prend la forme d'un espace vert occupé par des équipements. A la cité du Logis-Floréal également dessinée par le paysagiste Louis Van der Swaelmen, cette articulation entre logements et équipements est réalisée au travers d'un réseau d'espace public hiérarchisé distinguant voiries carrossables et venelles dédiées à la mobilité douce. L'arrière des maisons est connecté aux équipements publics via ce réseau de venelles comme dans la cité-jardin de Letchworth dessinée par Raymond Unwin. L'infrastructure sociale se présente donc comme ensemble d'équipements collectifs et d'espaces publics et semi-publics baignés dans la verdure.

Au début des années 1920, la SNHBM financera la construction de quartiers-jardins du même type (basse densité de 15 à 20 logements à l'hectare) dans la plupart des communes de la seconde couronne bruxelloise. Ces quartiers-jardins permettront d'expérimenter divers types d'interrelations entre les logements et les équipements publics via des espaces verts et des réseaux piétons. Se matérialise ainsi dans la seconde couronne bruxelloise un modèle d'urbanisme de proximité développé en faveur des classes sociales populaires.

L'unité de voisinage: une collaboration public/privé et une réinterprétation moderniste

Le modèle des unités de voisinage va également soutenir l'urbanisation de la seconde couronne bruxelloise; il sera pour sa part plutôt mis en place par des collaborations entre acteurs publics et privés, que par des coopératives (bien qu'on trouve aussi certaines opérations publiques, mais dans une moindre mesure). Il trouvera des applications dans différents projets articulant logements – souvent privés et orientés vers la classe moyenne – et équipements communautaires.

Le principe de l'unité de voisinage va être diffusé par les urbanistes modernistes rassemblés autour de l'ENSA La Cambre, la revue *La Cité* et la Société des Urbanistes et Architectes Modernistes dès la fin des années 1920 (Grulois, 2015b, p.372). Il ne trouvera une application concrète qu'après la deuxième

guerre mondiale dans la cité construite sur le plateau des Trixhes à Flemalle-Haute par le Groupe L'Equerre (Grulois 2015b, p. 378-388 ; Grulois 2015a). Bien que la coordination de la construction des logements, des équipements communautaires (école, crèche, commerces de proximité) et des espaces publics mise en pratique dans cette cité constitue une première en Belgique, elle incarne une vision promue par les pouvoirs publics de l'époque qui cherchaient à dépasser les politiques sociales sectorielles en matière de construction de logement, d'équipement, de mobilité et d'espaces publics (Parent, 1954). L'unité de voisinage du plateau des Trixhes présente aussi l'intérêt de matérialiser pour la première fois en Belgique le principe de séparation de l'infrastructure de transport et de l'infrastructure sociale.

A Bruxelles, on trouve une première application du principe de l'unité de voisinage aux cités du Homborch et du Chat Botté à Uccle qui articule une cité-jardin construite par Fernand Bodson dans les années 1920, via une société coopérative, et un ensemble d'opérations de logements sociaux des années 1950 autour d'une série d'équipements. Le centre communautaire construit en 1953 par Jean Eggericx est composé d'une place, de magasins, d'un lavoir public, d'un centre de consultations pour nourrissons, d'une garderie d'enfants, de garages et de bureaux pour la Coopérative Brabançonne du Logement. L'infrastructure sociale de cette unité de voisinage présente donc une forme très différente de celle du plateau des Trixhes. Si au plateau des Trixhes, les équipements sont dispersés et connectés par un réseau d'espace verts, au Chat Botté ils sont rassemblés dans les rez-de chaussée d'une place fermée qui reprend en partie la typologie d'un béguinage. Dans ces exemples, on observe que le modèle des unités de voisinage vient compléter des espaces urbanisés selon le modèle de basse densité des cités-jardins.

On trouve une autre application partielle du modèle de l'unité de voisinage dans les Quartier des Etangs à Anderlecht construit en bordure du Ring. Cet ensemble moderniste planifié par la Commune d'Anderlecht et développé par les promoteurs Etrimo, Amenlinckx et CRM articule des barres de logements privés autour d'une série d'équipements scolaires, de commerces (dont le premier supermarché de Bruxelles), de culte et de loisirs (Messin, 1963 ; Leloutre, 2017).

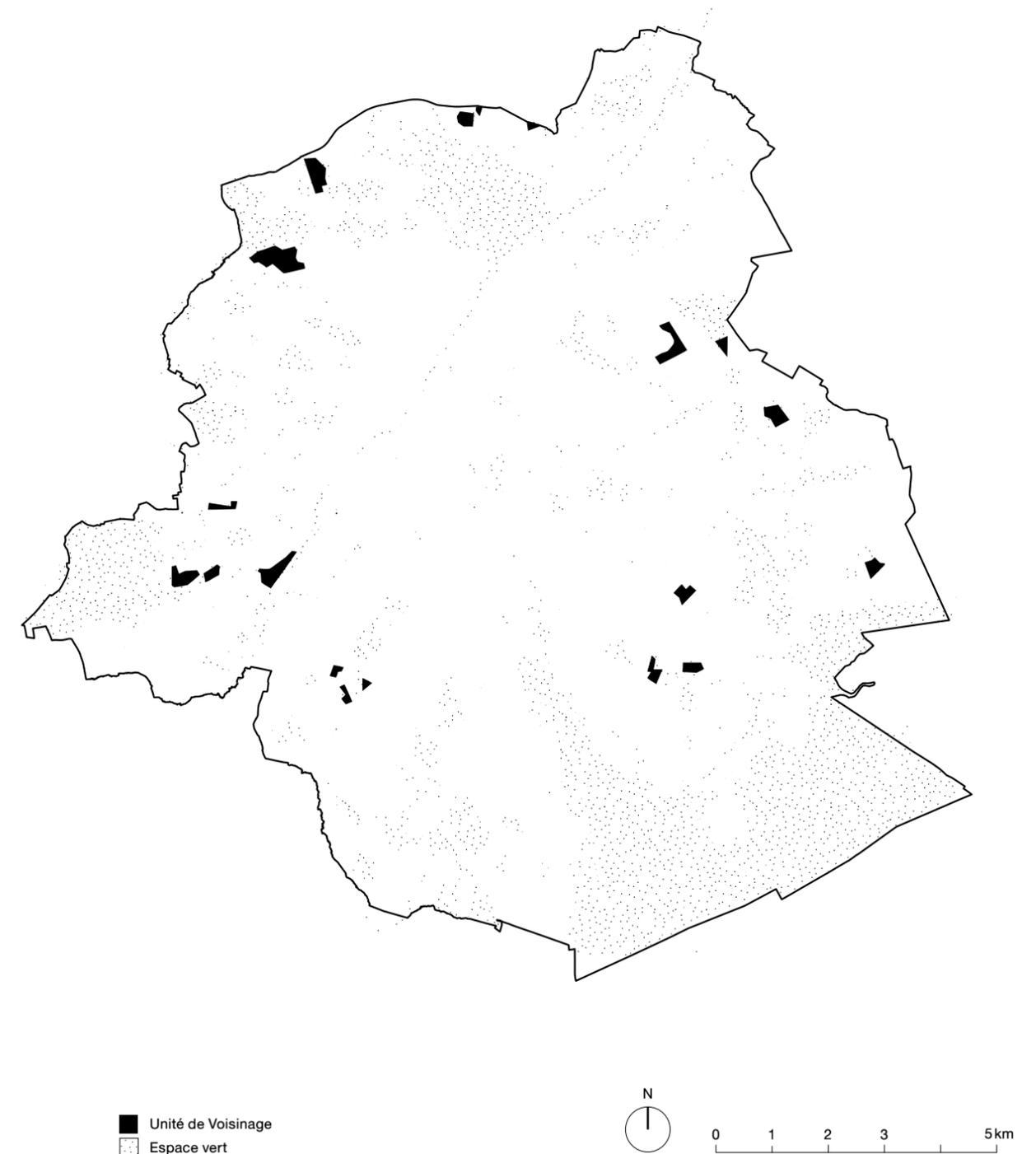


Figure 9
 Géographie régionale, les Unités de Voisinage bruxelloises
 Diagramme, P. Varloteaux à partir / source : Cartographie de Géry Leloutre,
 La Transformation Moderne de Bruxelles, p. 338, 2020

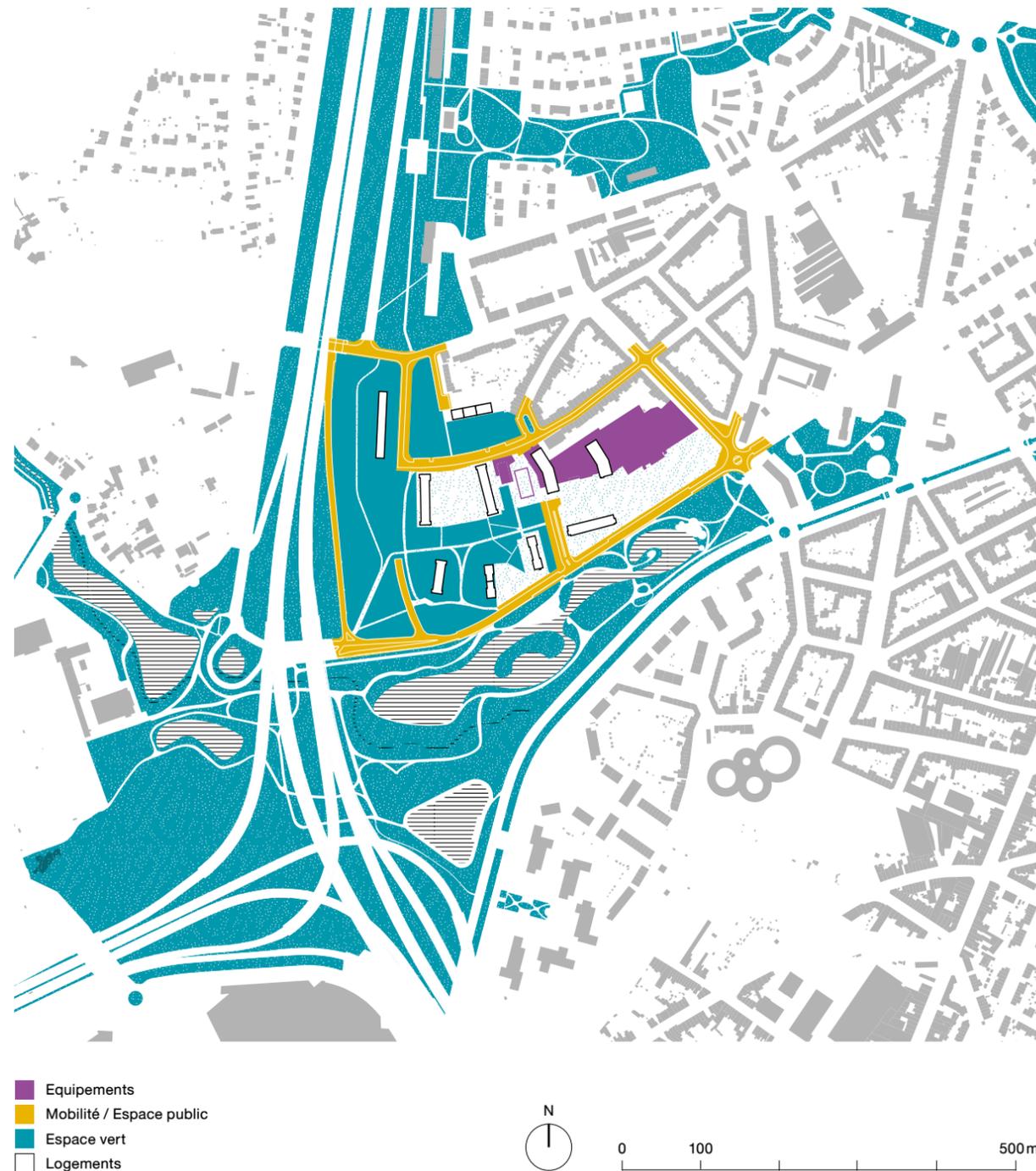


Figure 10

Le projet du quartier moderniste du parc des Étangs.

Ce quartier de barre de logements situé en bordure du ring rassemble les équipements scolaires, sportifs, commerciaux et de culte dans la verdure.

P. Varloteaux à partir / source: Urbis, publication Anderlecht, commune verte, 1963, p.36-37

L'exemple du Quartier des Etangs montre la transformation formelle du modèle de l'unité de voisinage avec la montée en puissance du référentiel moderniste de l'immeuble à appartements (barre d'une douzaine d'étages) baigné dans la verdure chez les promoteurs immobiliers belges (Etrimo, Amelinckx et CRM) des années 1960 et 1970 influencés par les théories fonctionnalistes des CIAM et l'unité d'habitation construite par Le Corbusier à Marseille (1952). Comme le montre G. Leloutre, « cette typologie de l'immeuble collectif dans la verdure va également et opportunément rencontrer l'intérêt de grands constructeurs privés de logement » (2017, p. 120). Si de nombreux ensembles Etrimo et Amelinck sont construits à Bruxelles dans les années 1960 et 1970, le Quartier des Etangs est unique en ce sens que la Commune d'Anderlecht a coordonné, en partenariat avec les promoteurs privés, la construction d'équipements de proximité accessibles à pied dans un espace vert paysagé. Si cet ensemble moderniste relativement dense est conçu pour être connecté au réseau autoroutier métropolitain, il envisage tout autant l'échelle d'une ville de proximité. Comme pour le plateau des Trixhes, l'infrastructure sociale y est organisée dans un espace vert paysagé. Les volumes des équipements sont ouverts sur l'espace public et servent à articuler le paysage ouvert ainsi que la topographie. La densité plus importante de logements et d'habitants résultant de la construction des immeubles à appartements à étage multiple implique que les équipements soient amenés à recevoir des publics plus nombreux. On retrouve le même principe (à une plus petite échelle) dans l'unité de voisinage adjacente du Scherdemaël ou l'équipement se limite à une plaine de jeux et une école.

Soulignons cependant que les unités de voisinages bruxelloises dont il est question ici n'ont rien à voir avec l'ampleur des *new towns* comme Stevenage et Harlow construites en Angleterre à la même époque dans le prolongement du *Greater London Plan* réalisé par P. Abercrombie en 1944. A la différence des *new towns* britanniques, la construction des unités de voisinages modernes en Belgique est l'apanage de quelques communes progressistes comme Flémalle-Haute et Anderlecht qui réussissent à coordonner la construction de ces quartiers au-delà des contraintes sectorielles, dans le prolongement direct de la ville. Cette mise en application du principe de la ville de proximité via les unités de voisinages modernistes se fait uniquement dans le cadre de l'urbanisation de la deuxième couronne, pas encore dans le cadre d'une pensée sur les tissus constitués de la ville existante.

La mise en application de ce modèle s'opère donc, dans ces différents cas, en articulant des projets de logements privés et d'équipements, pensés selon des configurations spatiales assurant l'accessibilité de ces derniers aux habitants – via une proximité géographique. Certains types d'équipements sont privilégiés – écoles, garderies, bibliothèques, centre sportif – qui peuvent être considérés comme des infrastructures sociales financées par les pouvoirs publics et accompagnant le processus d'urbanisation du territoire. Ces projets d'apparence très diverses – de la cour classique du Chat Botté aux socles des barres de logement du Quartier des Etangs – tentent toutes de qualifier de

nouveaux espaces publics végétalisés au moyen d'équipements organisés en *rez-de-jardin*. L'infrastructure sociale se matérialise donc le plus souvent comme un réseau d'espaces publics végétalisés accentuant la dimension civique du sol.

Dans la mise en application des modèles des cités-jardins et des unités de voisinage l'aspect polarisé des infrastructures sociales (toujours situées en leur cœur) s'efface souvent au profit d'une organisation en maillage, archipel ou surface continue. La polarisation se matérialise le plus souvent dans la complémentarité entre un bâti et un espace public végétalisé. C'est le cas avec la place du chat-botté autour de laquelle s'organisent les équipements communautaires en ordre fermé. Dans d'autres déclinaisons l'aspect réseau est prépondérant et l'infrastructure sociale se présente plutôt sous la forme d'un espace ouvert, sorte de « jardin de quartier » (Leloutre, 2017) dans lequel sont implantés les équipements. C'est le cas dans l'unité de voisinage du quartier des Étangs où les équipements scolaires, de culte et commerciaux sont dispersés dans le parc.

L'application du modèle des unités de voisinage relève principalement d'initiatives communales impliquant des acteurs privés chargés de développer les logements, dont l'action est encadrée par les pouvoirs publics. Ces initiatives, peu coordonnées les unes aux autres, s'inscrivent cependant dans une vision du développement urbanistique articulant la construction des logements privés et des équipements communautaires (Parent, 1954 ; Grulois, 2015b, p. 380-400). Cette vision est défendue par l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire (AUAT), mise sur pied au lendemain de la seconde guerre mondiale au sein du Ministère des Travaux publics, qui chapeaute l'action communale : « Dès sa mise en place, l'AUAT est loin donc de se limiter à un organe de contrôle de l'action des communes, mais au contraire contribue à forger une vision claire de la ville du futur. » (Leloutre, 2017, p. 122).

Dans les unités de voisinage construites en seconde couronne bruxelloise dans les années 1960, la question de l'accès à un espace de vie de qualité pour les classes sociales populaires via la coopérative et la propriété collective du sol s'estompe au profit d'un modèle de coopération public/privé orienté vers la production de logements pour les classes moyennes ; mais l'intérêt pour la vie communautaire à l'échelle du quartier, via le partage d'équipements, est maintenu.

2. Une combinaison de modèles au cœur des politiques urbaines régionales

La ville comme mosaïque de quartiers

Un tournant dans l'application des modèles de l'urbanisme de proximité à Bruxelles s'opère avec la création de la Région de Bruxelles-Capitale et la mise en place des politiques urbaines : le modèle de Krier sera à ce moment-là celui qui trouvera le plus d'écho, d'abord auprès des mouvements urbains qui y émergent dès la fin des années 1960 ; ensuite dans le cadre des politiques urbaines mises en place avec la création de la Région en 1989. La matérialisation de ce modèle s'opère cette fois dans les zones centrales historiques de la ville, autrement dit dans des espaces déjà urbanisés, aux morphologies traditionnelles.

L'influence de ce modèle à Bruxelles se lie à la participation importante de Krier aux espaces de discussion relatifs à l'urbanisation de la ville. Il sera de façon régulière invité à l'école d'architecture de La Cambre, sera largement associé au déploiement d'une institution culturelle nouvelle fondée e.a. par Maurice Culot, les Archives d'Architecture Moderne (AAM). Dans le cadre de ses activités éditoriales, les AAM publieront différents ouvrages dans lesquels Krier interviendra, dont e.a. « Rational Architecture », un livre reprenant une description des fondamentaux de la ville anti-fonctionnaliste : la rue, la place, le quartier. En 1980, il participera au colloque et à la publication *La Déclaration de Bruxelles* avec M. Culot et R. Schoonbrodt – deux figures majeures de l'ARAU² et des luttes urbaines des années 1960/1970 ayant défendu un modèle d'urbanisme en rupture avec le modernisme et prônant la reconstruction des quartiers, qui s'institutionnalisera progressivement avec la création de la Région (Barey, 1980).

A Bruxelles, ce modèle va d'abord trouver différentes applications lacunaires dans le cadre de la reconstruction de quartiers de logements populaires, comme ceux de l'Îlot Sacré, du Quartier Nord, de la rue de Laeken, etc. Dans ces exemples, c'est l'aspect spatial et esthétique de la proposition de Krier qui est formalisé plutôt que la réflexion d'ordre urbanistique portant sur l'organisation territoriale de la ville ou sur l'agencement entre équipements, espaces publics et infrastructures de mobilité.

² *Atelier de Recherche et d'Action Urbaine*, fondé en 1969 en vue de défendre « le droit à la ville » dans un contexte où l'urbanisation de Bruxelles s'opérait via de grands projets modernistes. L'ARAU va défendre à la fois un modèle de ville (la reconstruction de la ville européenne) et revendiquer une plus grande transparence, un débat public et une participation citoyenne dans le domaine des politiques urbaines à Bruxelles.

De façon explicite³, l'imaginaire de la ville qui va nourrir les premières politiques régionales dès 1989, année de création de la Région, sera inspiré de ce modèle et en reprendra les grands traits. Bruxelles sera perçue comme la ville aux 100 comités de quartier – proche de la ville comme « fédération de quartiers » de Krier. Les Contrats de quartiers (CQ), mis en place en 1993 et distinguant la politique urbaine de la Région, charrient ce modèle d'une ville constituée d'une mosaïque de quartiers, organisée à l'échelle de proximité (Berger, 2019, p. 52). Le modèle spatial qui régit le Monitoring des Quartiers (IBSA) aujourd'hui part du même imaginaire : la Région de Bruxelles-Capitale serait ainsi composée d'une agglomération-mosaïque de 145 quartiers parfaitement contigus.

Cette politique de rénovation urbaine de la Région s'articule autour de l'idée de la revitalisation des tissus urbains de la ville consolidée au travers d'une pratique qui cherche à réparer les espaces publics, les îlots et complète les équipements locaux manquants. L'outil Contrat de quartier est uniquement mobilisable dans les quartiers centraux et défavorisés, anciennement industriels, de la ville, dans une zone dont les contours seront à plusieurs reprises redéfinis (aujourd'hui nommée Zone de Revitalisation urbaine – ZRU⁴) ; les territoires situés en dehors de cette zone échappent à cette politique.

3 Voir la thèse de Sarah Levy (2015)

4 Ce territoire est défini en fonction de critères statistiques en matière socio-économique, de logements et de cadre de vie.



Figure 11
Géographie régionale, la division par quartier
Diagramme, P. Varloteaux à partir / source : Quartiers statistiques et centre de quartier, PRDD 2018



Figure 12
Géographie régionale, ensemble des Contrats de Quartier
Diagramme, P. Varloteaux à partir / source : DRU, 2018

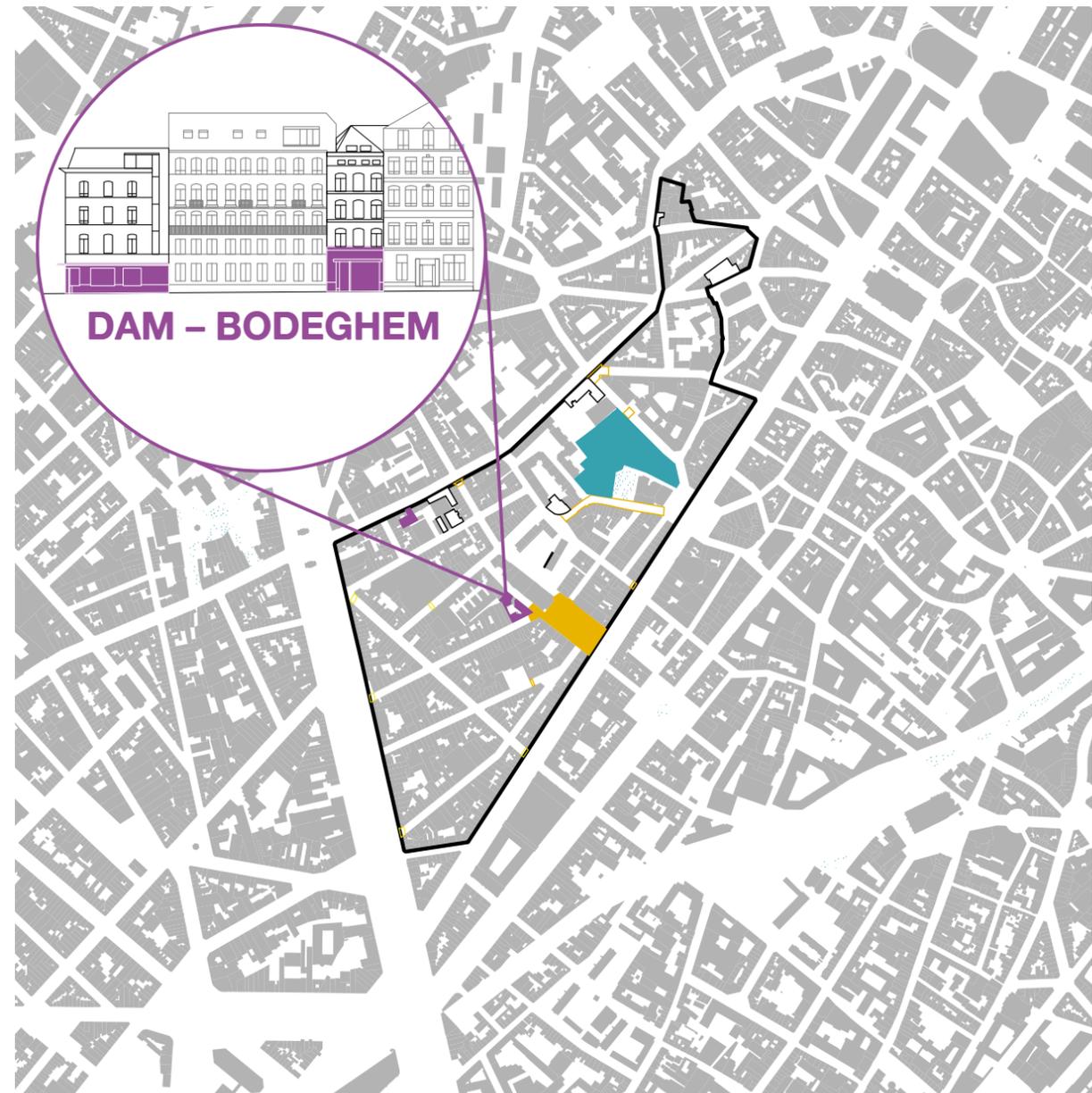
S'agissant d'un co-financement Région/Commune, le Contrat de quartier combine politique d'espace public, d'équipement local et de mobilité, sur un périmètre spécifique, appréhendé comme un « quartier », constitué par une dizaine d'îlots. L'ensemble des opérations amène à couvrir un territoire constitué par l'agglomérat de ces différentes entités. Les espaces publics et équipements construits dans le cadre des Contrats de quartiers ont pour objectif de renforcer la cohésion sociale dans ces territoires de l'action publique, en répondant à certains besoins spécifiques qui s'y posent.

La méthodologie d'un Contrat de quartier vise à prendre en compte les particularités d'un quartier pour déterminer les fonctions et les équipements à y développer, les espaces publics et les logements à rénover ou à créer, dans la perspective de répondre aux besoins des habitants et des acteurs locaux. Les stratégies proposées par les bureaux d'étude sont différentes en fonction des opportunités foncières et immobilières et des spécificités des quartiers. Les agencements entre espaces publics, équipements et infrastructures de mobilité sont donc variables et indéterminés.

Dans un premier temps la démultiplication des opérations de petite échelle vise à consolider les tissus traditionnels (place entourée d'îlots à courtine) en rénovant les places et les logements, en reconstruisant les angles et définissant des espaces verts en intérieur d'îlot. Les premiers Contrats de quartier réalisés autour de la place Anneessens à Bruxelles ou de la place Lemmens à Anderlecht vont dans ce sens. Ils permettent de rénover les places, de construire des petits équipements et des espaces verts dans les quartiers fragilisés.

Dans la deuxième génération des Contrats de quartier, l'investissement tend à se concentrer sur la construction ou la rénovation d'un équipement de taille importante occupant une parcelle dans le quartier – comme pour le Centre communautaire Maritime à Molenbeek, ou le projet Divercity à Forest (Berger, 2019). Ainsi, le Centre communautaire réalisé à partir de la rénovation de l'ancien siège de l'Oréal dans le quartier maritime concentre un tiers du budget global du Contrat de quartier (Berger, 2019, p. 77-78).

Dans le premier cas, l'infrastructure sociale prend la forme d'une démultiplication des petites opérations dispersées dans le tissu urbain à l'échelle du périmètre, afin de requalifier la morphologie et l'espace public traditionnels du quartier; dans le second cas l'infrastructure sociale prend la forme polarisée d'un équipement rassemblant différents programmes en un lieu spécifique, par la réappropriation d'une large parcelle souvent privée. Dans les deux cas, ces infrastructures sociales sont orientées vers la communauté de quartier.

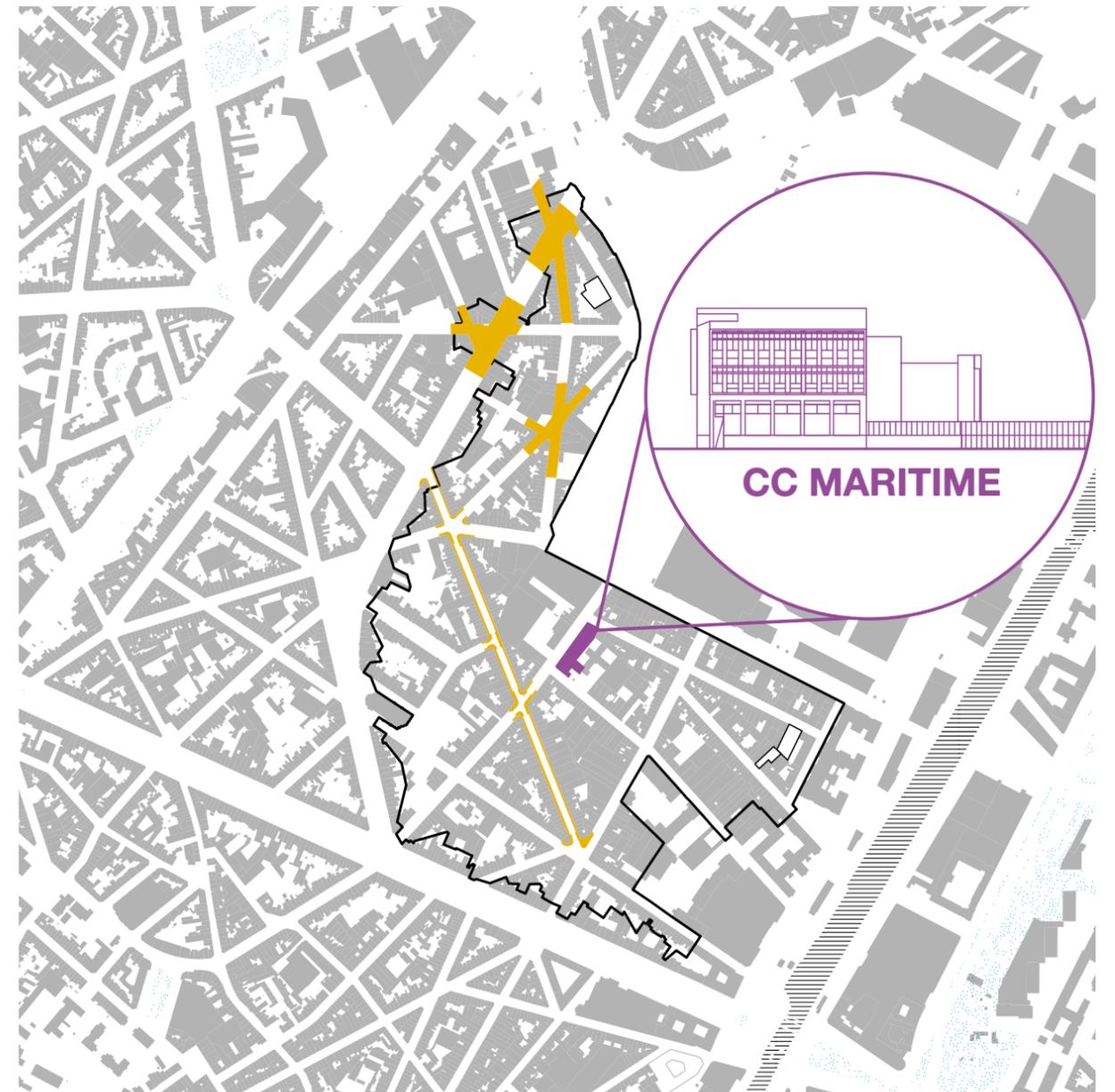


- Equipements / infrastructures et opération mixte (logements + équipement)
- Espace public (voirie, carrefours, place)
- Espace vert public
- Logements
- Périmètre du CQ(D)



0 100 500m

Figure 13
 Contrat de Quartier Anneseens – Fontainas | Bruxelles (1994-1998)
 P. Varloteaux à partir/source: Urbis, DRU 2018



- Equipements / infrastructures
- Espace public (voirie, carrefours, place)
- Espace vert public
- Logements
- Périmètre du CQ(D)



0 100 500m

Figure 14
 Contrat de Quartier Maritime | Molenbeek (2003-2007)
 P. Varloteaux à partir/source: Urbis, DRU 2018

De l'échelle locale aux enjeux de mise en réseau

Cependant, l'application de ce modèle et la focalisation des politiques urbaines à l'échelle des centralités locales vont progressivement montrer certaines limites. En se concentrant sur les territoires des quartiers, ces outils laissent de côté les espaces à leur marge, ou fonctionnant comme des frontières urbaines ; autant que la connectivité entre les différents quartiers. Début des années 2000, l'enjeu émerge de développer des outils de rénovation urbaine au-delà de l'échelle locale jusqu'alors privilégiée et de porter une attention plus importante aux qualités de mise en réseau et d'accessibilité des territoires (Genard & Moritz, 2008 ; Berger, 2019).

Le Plan-Guide de la Rénovation Urbaine (MSA / IDEA Consult, 2013) commandité par la Direction de la Rénovation Urbaine de la Région de Bruxelles-Capitale en 2013 cherche à répondre à cet enjeu. Dans ce plan, on retrouve l'application d'un autre modèle d'organisation urbaine, basé sur l'idée de la ville comme système archipelaire, constituée de fragments définis par des ruptures physiques fortes⁵. Ce modèle, bien qu'il ne puisse pas en lui-même être ramené à un modèle d'urbanisme de proximité, va venir compléter les modèles qui s'opérationnalisent jusqu'ici dans l'urbanisation de Bruxelles, et permettre de penser les relations entre les entités qui composent la ville.

Ce modèle archipelaire est théorisé en 1977 par l'architecte allemand O.M.Ungers et l'architecte hollandais R.Koolhaas, à l'occasion d'un workshop qu'ils organisent dans le cadre de leurs enseignements à Berlin (Ungers et Koolhaas, 2013). Il part du postulat que ce sont les formes urbaines qui constituent les unités territoriales à partir desquelles la ville est organisée. Faisant le constat que ces formes sont très diverses, et résultent de la sédimentation de l'histoire des villes, ces dernières seraient composées de fragments disposant d'un caractère spécifique. Chaque fragment présenterait une identité morphologique forte caractérisée par la singularité de son organisation spatiale ou/et des typologies architecturales qui y sont développées.

Dans le cadre du travail réalisé sur Berlin, Koolhaas et Ungers distinguent ainsi les quartiers (fragments) par leur caractère d'organisation linéaire, maillée autour d'un parc public, radioconcentrique, etc. La diversité des fragments amène à considérer la ville comme un archipel d'îles ou de fragments urbains, qui seraient reliés entre eux par des infrastructures de mobilité collectives et individuelles intégrées dans des espaces ouverts séparant les quartiers. Mais l'intérêt du modèle proposé par Ungers et Koolhaas est aussi d'accepter l'hétérogénéité morphologique intrinsèque de la ville contemporaine composée d'une multitude de fragments différents et non d'un tissu homogène de quartiers comme dans le modèle de Krier.

⁵ Dans les villes européennes et de tradition francophone, ce modèle critique de la ville archipel est passé longtemps sous silence, principalement pour des raisons culturelles. Développé dans un univers intellectuel plutôt germanique, il a été une source d'inspirations dès les années 1990 pour de nombreux projets urbains aux Pays-Bas, voire en Allemagne. Il a fait récemment l'objet d'une vaste médiatisation à l'occasion d'une réédition commentée en 2013 en français de l'ouvrage manifeste par le critique d'architecture S. Marot.

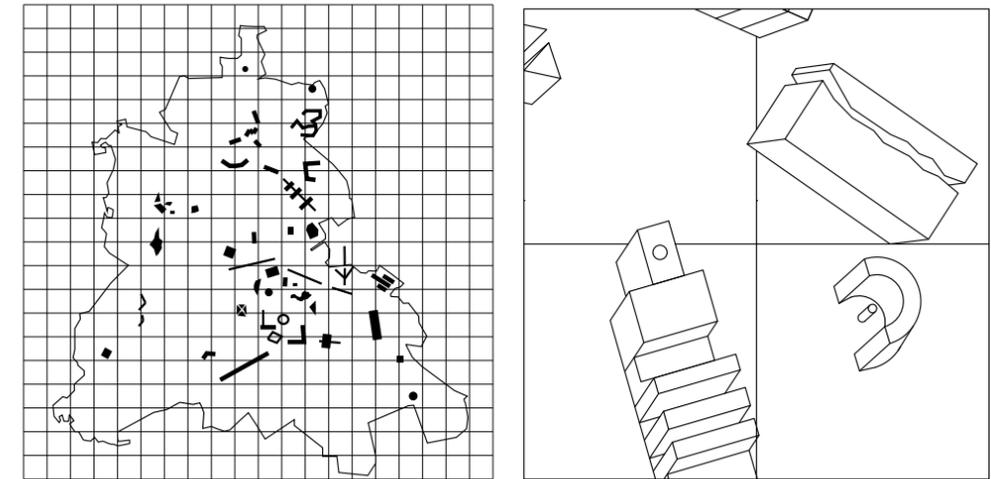


Figure 15

Berlin as a green archipelago

Redessin, P. Varloteaux à partir / source : O.M.Ungers et R.Koolhaas, 1977

En raison de leurs interdépendances fonctionnelles, chaque île ou fragment nécessite d'autres îles pour répondre à certains de ses besoins. Concrètement, cette idée amène à considérer que les fragments ne disposent pas en leur sein de l'ensemble des fonctionnalités en termes de services ou d'équipements, mais que certaines d'entre elles sont à chercher dans d'autres fragments. Autrement dit, chaque fragment dépend pour certains de ses aspects, des autres fragments. Cette dépendance réciproque caractérise la dimension archipelaire de la ville. La ville contemporaine est envisagée comme un système de quartiers ou de fragments non autonomes. Plutôt qu'une logique de proximité, ce modèle favorise une logique d'accessibilité mutuelle des différents fragments, via différents types de mobilité, à l'échelle métropolitaine. D'une figure des villes comme composées d'une mosaïque d'entités socio-spatiales intégrant en leur sein une mixité d'équipements et d'espaces publics, on passe à une représentation de la ville comme un réseau de différentes entités morphologiques singulières ; à leur fonctionnement autonome et presque autarcique succède un fonctionnement selon des logiques de complémentarité fonctionnelles et morphologiques. Certaines d'entre elles peuvent être équipées en infrastructures sociales, d'autres non⁶.

À Bruxelles, le modèle de la fédération de quartier va trouver une complémentarité avec ce modèle de la ville archipel, qui amène à prendre en compte des éléments qui tendaient jusque-là à être négligés par les politiques de proximité mises en place. Il permet de prolonger et de compléter

⁶ Chaque fragment (ou quartier) possédant une identité propre, certains d'entre eux pourraient être constitués par des infrastructures sociales. On peut considérer que le *Welfare Palace Hotel*, l'une des îles imaginées par Koolhaas dans *New York Délire* (1978), est une invitation à ce type de pensée. C'est d'ailleurs en s'inspirant, entre autre, de cette perspective de la ville comme un ensemble de fragments fonctionnant comme des « condenseurs sociaux » que M. Berger et B. Moritz proposent le concept d'« enclave inclusive » (2018).

la perspective d'un urbanisme de proximité (le Plan Guide propose d'ailleurs de renforcer les polarités locales), en développant une attention pour les « fractures spatiales », qui correspondent souvent aux limites administratives des territoires. Le Plan Guide privilégie les logiques de soudure et d'articulation entre les « quartiers morphologiques » qui jusque-là avaient bénéficié, à l'intérieur de leurs limites, de moyens d'intervention via les Contrats de quartier. Concrètement, ce plan propose de travailler sur les frontières, les interfaces et les marges des quartiers, ainsi que sur une logique de maillage, par le développement d'espaces publics, de moyens de liaisons (via les transports publics et la mobilité douce) et d'équipements supra-locaux aux endroits charnières. Politiques d'équipement, d'espaces publics et de mobilité se combinent donc dans une perspective reprenant des éléments de différents modèles, et complétant le modèle de la mosaïque urbaine, par une représentation de la ville en réseau.

Différents nouveaux outils vont être proposés dans cette perspective. Les Contrats de Rénovation Urbaine (CRU), aujourd'hui mis en œuvre dans différents périmètres en Région de Bruxelles-Capitale constituent un prolongement opérationnel du Plan Guide en cherchant à agir sur un ensemble hétérogène de plusieurs quartiers de différentes communes.

Comme le Contrat de quartier, cet outil est uniquement mobilisable sur le territoire de la Zone de Rénovation Urbaine, bien qu'il concerne des territoires plus grands (bi-communaux) qui incluent différents « quartiers » ainsi que des espaces plus indéterminés (franges, friches...). L'outil CRU est un outil récent (2017) dont l'impact est à ce jour encore difficile à mesurer ou appréhender. Citons les exemples du CRU 1 Citroën-Vergote (Bruxelles-Ville / Molenbeek) et du CRU 3 – Gare de l'Ouest (Molenbeek / Anderlecht) qui cherchent à qualifier deux quartiers industriels en transformation. Dans les deux cas les CRU proposent de renforcer la lisibilité de l'espace ouvert tout en proposant des interventions ponctuelles sous forme d'équipements publics. Quelques projets phare d'équipements publics, en cours de conception architecturale, valent cependant d'être mentionnés : la création d'une « tour sportive » quai des Armateurs, le développement d'un pôle économique-culturel à la rue de Manchester, la création d'une salle de concert à l'avenue du Port. Certains de ces équipements peuvent être appréhendés comme des infrastructures sociales. Dans le cas du CRU Citroën-Vergote, les concepteurs envisageaient le déploiement de ces infrastructures sociales sur un espace public continu qui se déploie comme un tapis depuis Tour & Taxis jusqu'au Quartier Nord.



Figure 16

Géographie régionale, les ruptures et espaces inter-poches au sein de l'EDRLR.

Les poches sont des entités définies par l'étude Plan-Guide de la Rénovation Urbaine de 2013.

Diagramme, P. Varloteaux à partir / source : Plan-Guide de la Rénovation Urbaine, MSA-IDEA consult, 2013



Figure 17
Géographie régionale, le Contrats de Rénovation Urbaine
Diagramme, P. Varloteaux à partir / source : DRU-perspective, 2020

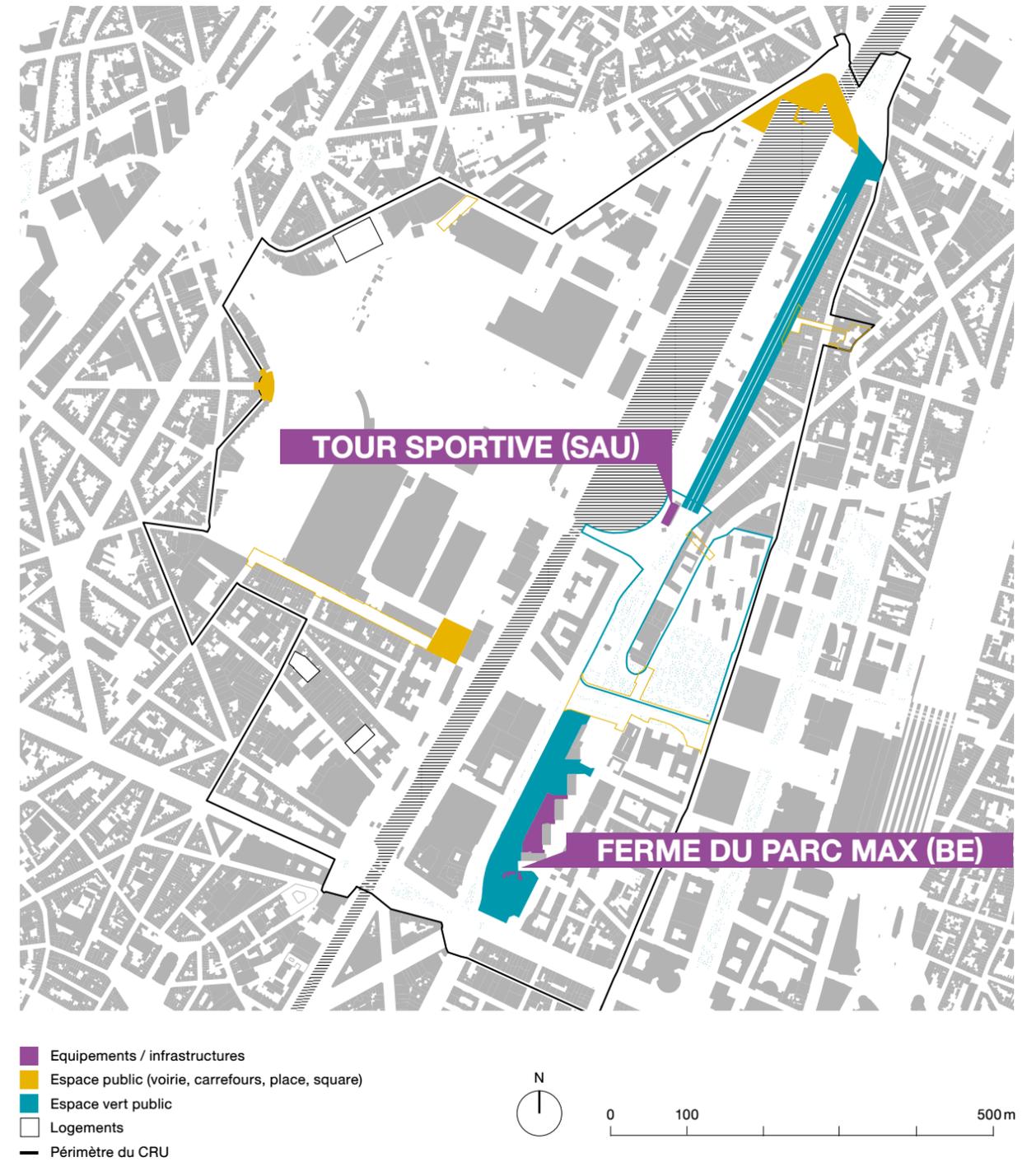


Figure 18
Contrat de Rénovation Urbaine 1, Citroën-Vergote, 2017
P. Varloteaux à partir / source : Urbis, DRU 2021 (opérations initiales)

Proximité, mobilité et polycentralité

Cette représentation de la ville comme un ensemble de quartiers en réseaux, sera progressivement nourrie et soutenue par le modèle de la ville polycentrique développé par Rogers. En Région de Bruxelles-capitale, ce modèle va s'imposer pleinement dans le PRDD (2018), qui en partage les mêmes principes. La ville doit être durable, compacte, et polycentrique, fondée sur un urbanisme de proximité : « [La Région] ambitionne de consolider cette 'ville de proximité' et de l'organiser autour de noyaux d'identité locale et de mobilité active couplés à une bonne desserte en transports publics, offrant une mixité fonctionnelle et une qualité de vie (équipements, logements, espaces publics et espaces verts) à l'échelle des quartiers » (PRDD, p. 74). Cette ville de proximité se construit selon un maillage entre différents quartiers, et privilégie la mobilité douce (« la ville des distances courtes ») pour renforcer l'accessibilité aux services, équipements, infrastructures et commerces. Elle est développée selon un principe de « polycentralité », via les « noyaux d'identité locale » (« NIL ») et les pôles de développements. Les « noyaux d'identité locale » correspondent aux centralités de quartier, où doivent être concentrés les investissements en équipements. Ces derniers concernent : « les besoins en matière d'accueil de la petite enfance, d'écoles, d'équipements sportifs et récréatifs et d'équipements culturels, de commerce, de besoins socio-sanitaires de proximité, et d'accès au numérique » (PRDD, p. 68). Une attention particulière est aussi portée sur la qualité urbanistique des espaces publics, pensés comme infrastructure de mobilité.

On retrouve également dans le PRDD la distinction entre différentes échelles de polarité : le centre-ville qui renvoie au Pentagone (rôle à l'échelle internationale), les centres urbains (rôle à l'échelle régionale), les centres interquartiers (rôle à l'échelle intercommunale) et les centres de quartier (considérés comme l'échelle de base de la ville). La politique d'équipements doit être spécifique à chaque type de quartier ; ainsi, la localisation de certains équipements, comme les équipements culturels, sportifs, événementiels à rayonnement international, est envisagée à des endroits stratégiques. Le PRDD reprend donc pleinement les principes du modèle polycentrique et hiérarchisé de Rogers structuré autour du réseau d'infrastructure de mobilité douce.



Figure 28
Géographie régionale, division par quartier et Noyaux d'identités Locales (NIL)
Cartographie, P. Varloteaux à partir / source : Quartier statistiques et NIL (Noyau d'Identité Locale), PRDD 2018

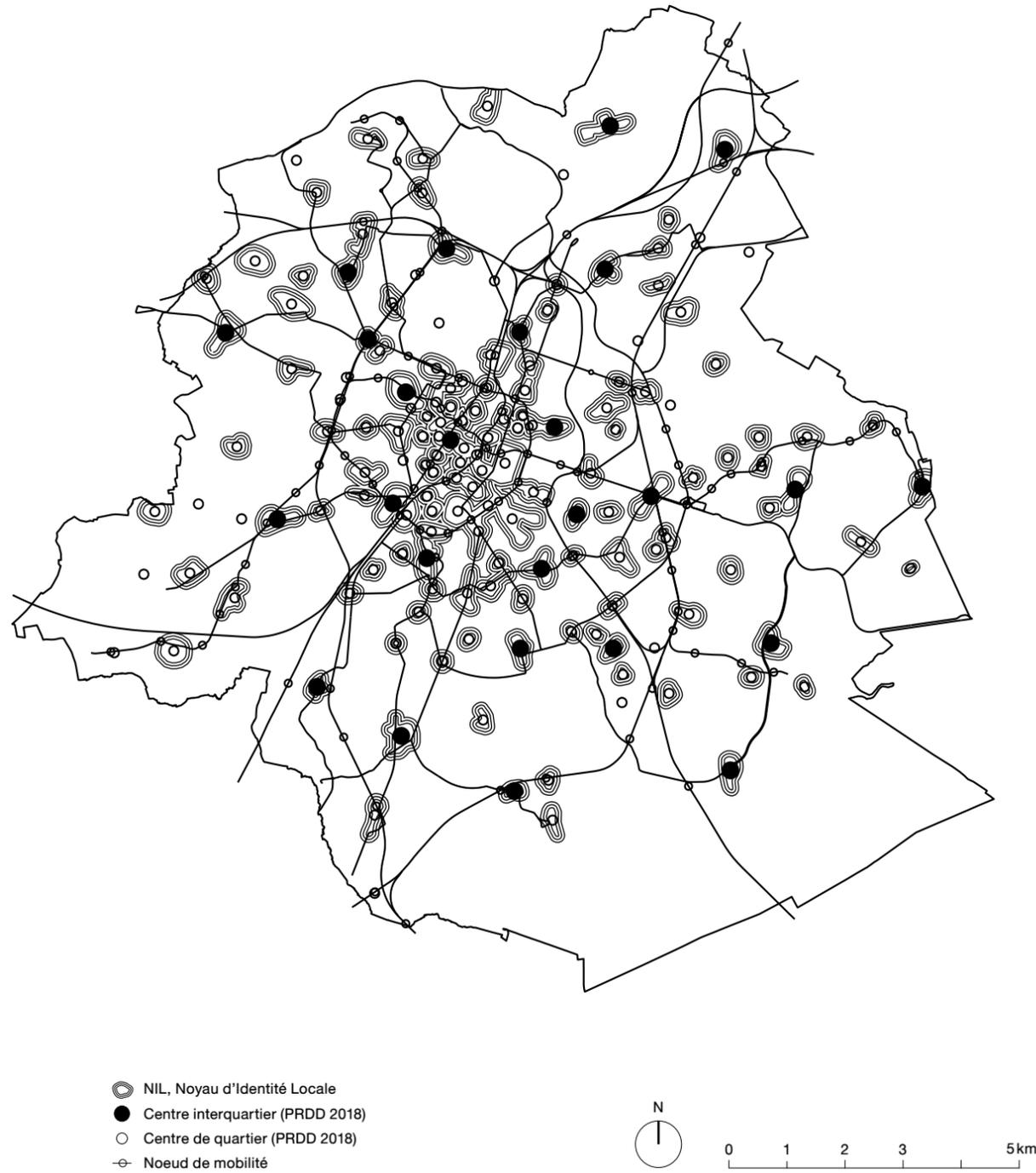


Figure 19
Géographie régionale, les NIL (Noyau d'Identité Locale) et transport public
Diagramme, P. Varloteaux à partir / source: PRDD 2018

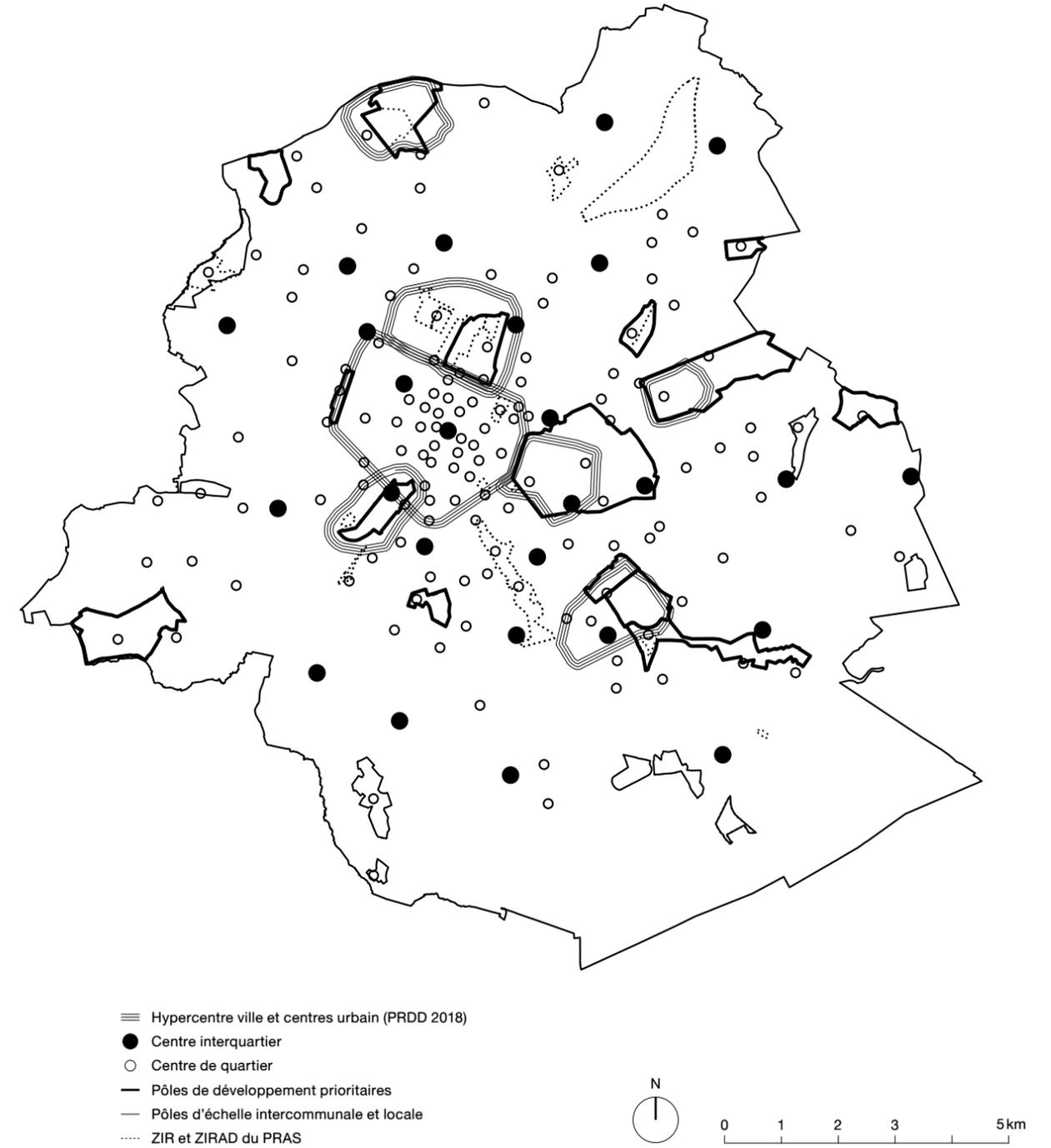


Figure 20
Géographie régionale, Ville polycentrique (pôles de développement régionaux, communaux et pôles interquartiers, de quartiers)
Diagramme, P. Varloteaux à partir / source: PRDD 2018

Contrairement aux modèles précédents qui s'appliquent à des zones spécifiques de l'espace régional – la deuxième couronne pour les premiers modèles, les quartiers centraux pour les suivants – et qui visent à améliorer la qualité de vie d'environnements habités par des populations plutôt défavorisées, ce modèle entend s'appliquer à l'ensemble du territoire bruxellois. Cependant cette vision stratégique ne s'est concrétisée que très partiellement sur le terrain par des projets concrets. Les projets qui s'inscrivent dans ce modèle comme le pôle intermodal de la gare de l'Ouest s'est consolidé incrémentalement au travers de l'action de différents acteurs sectoriels (SNCB, Stib, commune, CityDev, ...) avec un faible degré de coordination mis en place au travers des plans successifs (Contrat de Rénovation Urbaine, Plan d'Aménagement Directeur, ...) pour le quartier.

Les réflexions actuelles à Bruxelles relatives au renforcement d'une ville de proximité trouvent aujourd'hui de nouveaux appuis avec le modèle de la ville en X minutes. S'il n'est pas encore d'application à Bruxelles, de nombreuses discussions ont lieu aujourd'hui afin qu'il y soit développé, et à cette fin, une étude est en cours à l'échelle de la Ville de Bruxelles, à laquelle nous avons contribué. Notons cependant que l'on peut considérer différents outils mis en place par certains acteurs communaux et régionaux comme des versions embryonnaires de ce modèle: ainsi en est-il des applications « My Brussels » (mis en place par le CIRB), des applications STIB (Bruxelles Mobilité), ... Il n'est pas clair si ce modèle va s'imposer plus amplement, et s'articuler à l'organisation polycentrique de l'infrastructure sociale telle qu'elle est proposée dans le PRDD avec les Noyaux d'identité locaux (NIL).

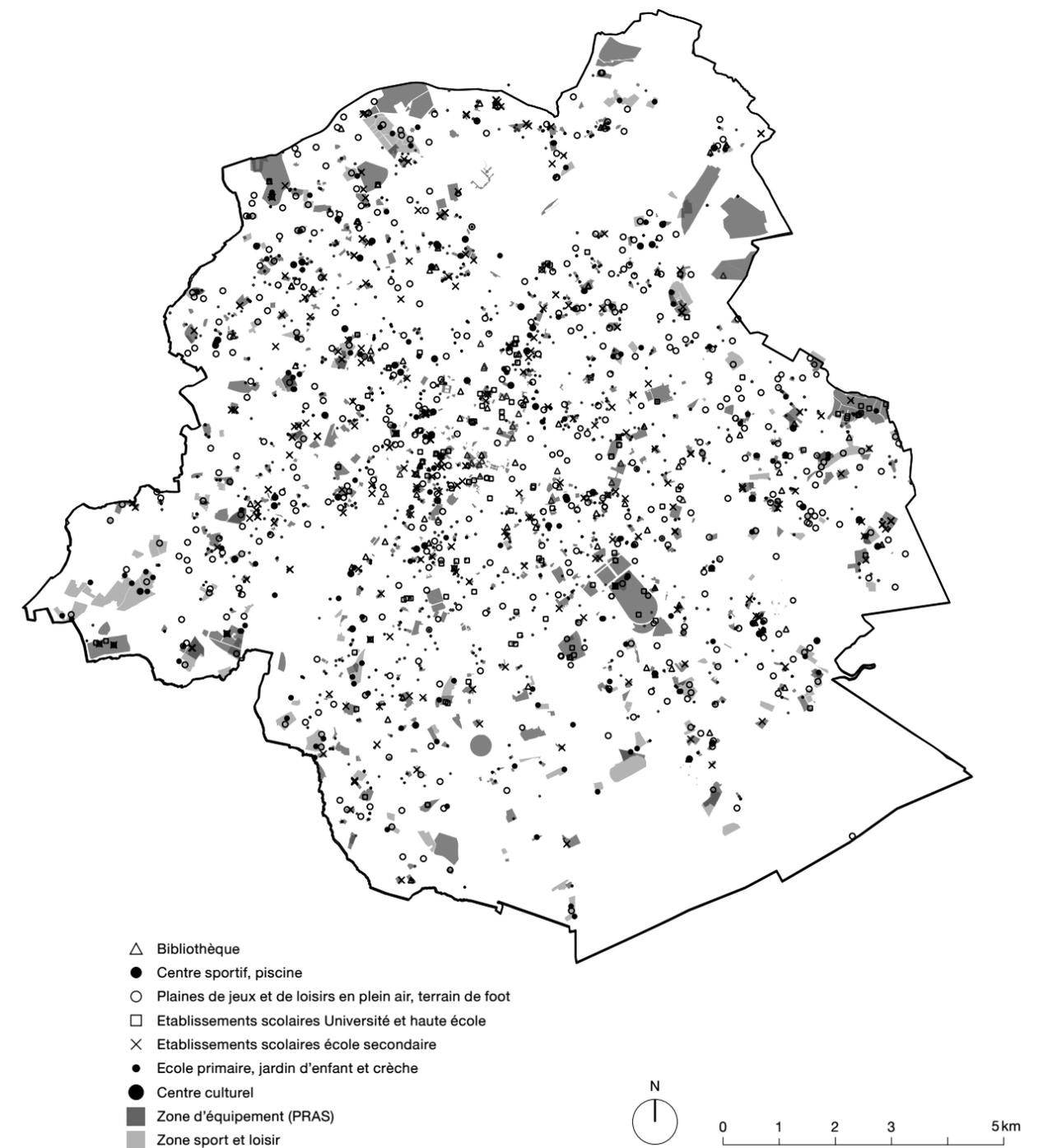


Figure 21

Géographie régionale, la Ville en X minutes ?

Diagramme, P. Varloteaux à partir / source: Zone d'équipement: perspective.brussels, PRAS 2018 /

Écoles: CIRB, UrbMap 2021 / Salles omnisports: CIRB, UrbMap 2021 / Bibliothèques: CIRB, UrbMap 2021 /

Terrains de sport: European Environment Agency, Urban Atlas 2018 / Crèches: Sur base des données Banque-Carrefour des Entreprises, avril 2021 / Centres culturels: Yannick Vanhaelen, recherche doctorale ULB.

3. La fabrique incrémentale de l'infrastructure sociale à Bruxelles : outils et acteurs

Comme on a pu le constater, l'urbanisme de proximité est présent dans la culture de la fabrication de la ville depuis près d'un siècle à Bruxelles, et emprunte à différents modèles conceptuels qui ont influencé la pensée et les pratiques bruxelloises. Cependant, aucun modèle ne semble s'imposer, et guider une ligne d'action cohérente. Différents acteurs sectoriels, outils de rénovation et moyens de financement (dont certains ont déjà été évoqués) permettent certes de développer un urbanisme de proximité et une infrastructure sociale, mais sans que l'on puisse l'associer à un plan d'ensemble spécifique et bien déterminé. Si le dernier PRDD propose un modèle polycentrique clairement défini, force est de constater que les transformations entreprises sur le terrain par les acteurs sectoriels s'écartent souvent de ce modèle. Nous tenterons de montrer au contraire que la pratique bruxelloise de l'urbanisme se matérialise par un processus incrémental qui semble échapper en grande partie à l'idée d'une planification stratégique et intégrée, c'est-à-dire partants d'objectifs globaux identifiés et ensuite appliqués sur le territoire de l'action publique via des outils réglementaires.

Pour comprendre ce caractère incrémental dans la fabrique de l'infrastructure sociale à Bruxelles, nous nous écartons maintenant d'une lecture par modèle pour nous pencher sur les différents outils et acteurs sectoriels par lesquels se matérialisent et s'articulent les politiques d'équipements, d'espaces publics et de mobilité; et par lesquels se développe un urbanisme de proximité, afin de comprendre les logiques d'action à l'œuvre et le rôle de ces acteurs. Nous considérerons également la façon dont ces logiques se trouvent différenciées selon les territoires des politiques publiques.

En parallèle à l'identification de ces processus de fabrication, nous reprendrons les éléments d'analyse qui nous ont permis de différencier les différents modèles abordés dans la première partie, et qui permettent de questionner la fabrique de l'infrastructure sociale dans l'espace urbain. Ces éléments concernent la définition des entités qui composent la ville de proximité; la conception de leur relation; les fonctions et formes esthétiques associées aux infrastructures sociales; et les modalités d'agencement entre équipements, espaces publics et infrastructures de mobilité.

Par ces éléments d'analyse, seront approchées et clarifiées les modalités de fabrication de l'infrastructure sociale à Bruxelles, à partir de différents exemples de projets situés dans différents territoires urbains. Nous pourrions alors comprendre les problématiques principales qui se posent aujourd'hui dans la perspective d'une politique d'infrastructure sociales.

Une pluralité d'acteurs peu coordonnés

Une série d'outils et de politiques urbaines sectoriels ont été mis en place, depuis la création de la Région, dans l'optique de développer une ville de proximité, qui suppose de combiner politiques d'équipement, d'espace public et de mobilité. Différents acteurs publics⁷ interviennent donc dans la fabrique de l'infrastructure sociale avec un degré de coordination très hétérogène.

Depuis que la Région de Bruxelles-Capitale existe, la politique des équipements publics a principalement été pensée à partir des **Communes** – ainsi que des institutions communautaires (VGC, Cocof) – au gré des besoins, des opportunités financières, immobilières et foncières se présentant. Nous pensons en particulier au développement des crèches et écoles qui se pensent à l'échelle communale ou à l'échelle communautaire (Cocof) et qui ont souvent été planifiées dans l'urgence de la croissance démographique, sur un foncier rapidement activable ou dans des bâtiments disponibles. Nous pensons aussi aux équipements dédiés aux activités sportives couvertes, développés et financés dans le cadre de dispositifs de Contrat de quartier. Nous pensons enfin aux équipements publics couverts, participant des politiques de cohésion sociale (Maisons de quartier, centres communautaires, etc).

Outre ces types d'équipements, la ville de proximité se réalise également à travers toute une série de **politiques sectorielles**, mises en place par des acteurs spécifiques à l'échelle régionale: le développement d'espaces verts, d'un maillage vert, d'espaces ludiques par Bruxelles-Environnement; le développement d'équipements sportifs et culturels par la Région (depuis la sixième réforme de l'Etat en 2014); le développement des espaces publics et du réseau de mobilité par Bruxelles Mobilité et les Communes; la développement d'une politique commerciale par Hub.Brussels... Ces politiques sectorielles sont liées à des financements structurels et récurrents.

Notons également le rôle de **Beliris**, un acteur dépendant de l'État fédéral mais agissant uniquement sur le territoire bruxellois dans le cadre d'un accord de coopération entre l'État et la Région. Beliris se charge du financement et de la réalisation de travaux relatifs à de grands équipements (par le passé, l'Atomium ou la rénovation du centre de congrès), de la rénovation d'équipements locaux (piscine du Neptunium ou piscine d'Ixelles), voire de la construction d'équipements universitaires (Learning and Innovation Centre ULB-VUB). Beliris aménage également des espaces publics de diverses natures. Notons que les financements Beliris sont souvent mobilisés dans le cadre des politiques de rénovation urbaine (Contrat de quartier, Contrat de Rénovation Urbaine).

⁷ Soulignons par ailleurs que depuis quelques années, on voit se réaliser en Région de Bruxelles-Capitale des équipements de diverses natures (sport, formation, éducation) financés par des promoteurs privés, dans le cadre de PPP (ex: complexe scolaire et sportif rue Van Oost à Schaerbeek), de charges d'urbanisme sur la création de logements (depuis 2013), de contrats de location (ex: Actiris dans la Gare Maritime) voir dans le cadre d'appels à projets (ex: 2 écoles secondaires sur le site Saint-Michel, développées par le promoteur Kairos et vendues à la VGC). Ces deux derniers cas de figure échappent totalement à tout cadre de planification publique, les équipements étant ici des « produits immobiliers » fabriqués par le marché.



Figure 22
Géographie régionale, les projets FEDER en RBC
Diagramme, source : P. Varloteaux, thèse en cours « Anatomie des projets urbains bruxellois »

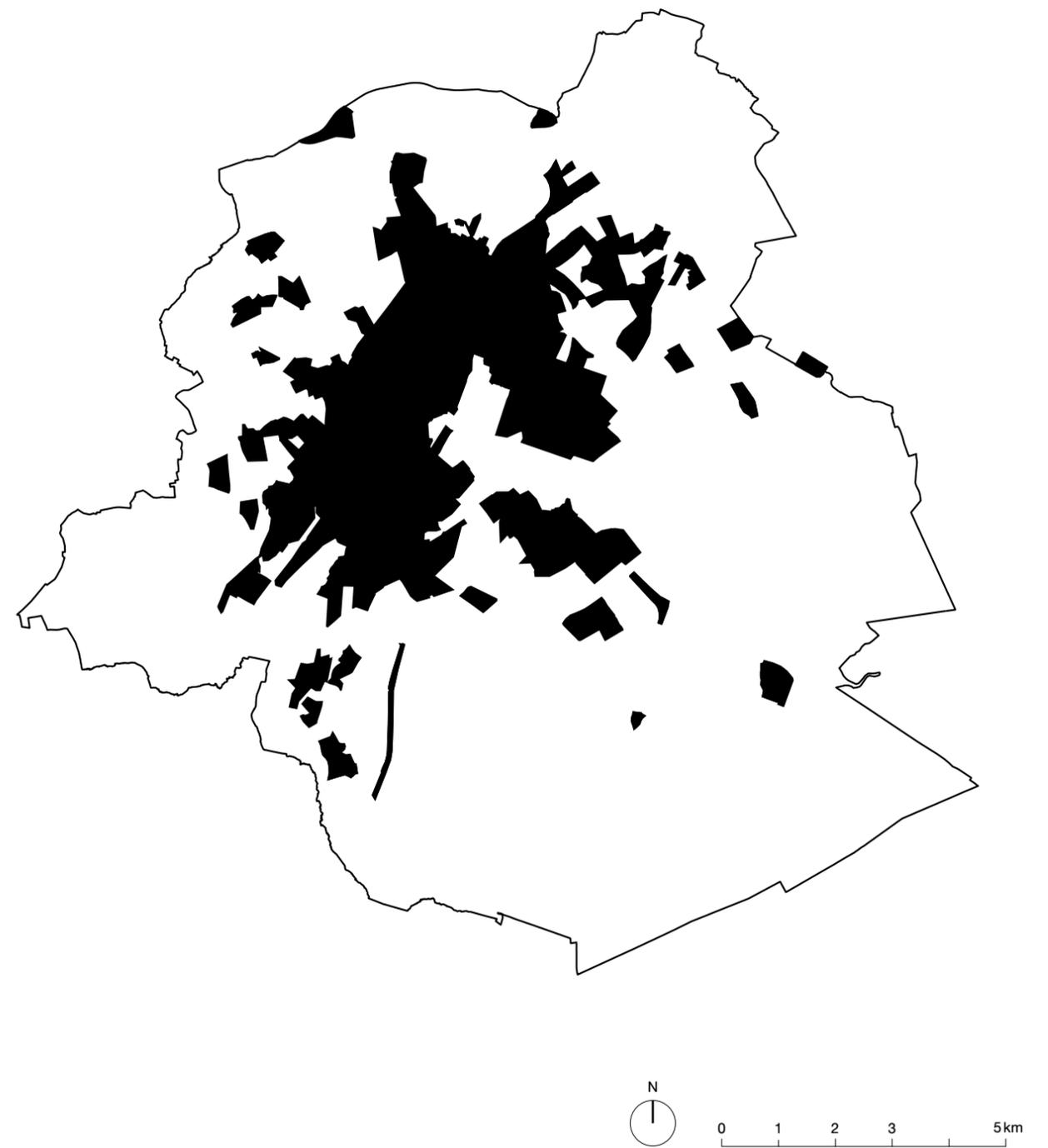


Figure 23
Géographie régionale, la Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU)
Diagramme, P. Varloteaux à partir / source : DRU-Perspective 2020

Enfin, parmi ces politiques sectorielles, une attention spécifique mérite d'être portée sur les **programmes FEDER**, qui peuvent financer des projets propres aux différents éléments d'une politique de proximité, dont des infrastructures sociales.

Les programmes FEDER (précédemment URBAN) à Bruxelles permettent de financer des projets d'infrastructures et d'espaces publics, privés ou semi-publics, ouverts ou fermés, à différentes échelles (équipements locaux ou supra-locaux) et dans différents secteurs (culture, santé, alimentation, emploi, environnement...). Les projets financés par ces programmes doivent rencontrer des objectifs économiques, sociaux ou environnementaux spécifiques. Si les premières programmations FEDER mises en place par la Région privilégiaient la réalisation d'infrastructures de proximité dans les quartiers centraux fragilisés (la ZRU), on observe progressivement une réorientation des moyens FEDER vers l'implantation d'équipements de grande et moyenne envergure – c'est l'un des outils identifiés par le Plan Guide pour permettre de développer des équipements à l'échelle interquartier. Le fait de se situer ou pas dans la ZRU n'est plus aujourd'hui un facteur discriminant. En effet, dans le cadre de la programmation en cours (2014-2020) un nombre important de projets sont situés en dehors en deuxième couronne. Notons que le FEDER finance aussi des projets de rénovation d'espaces verts/publics, et de voies de mobilité douce. On observe que, comme pour Beliris, les financements FEDER viennent souvent compléter d'autres outils de rénovation urbaine, comme les Contrats de quartier Durable (Hubert, 2009).

Les équipements financés par la politique FEDER sont donc de divers types. A titre d'exemple, mentionnons dans la programmation en cours : le financement d'un pôle culturel à l'Abbaye de Forest, la réalisation d'un équipement de santé de première ligne (Médecins du Monde) à Anderlecht, la réalisation d'une Maison d'accueil internationale des étudiants étrangers à USquare, la réalisation d'une infrastructure favorisant la pratique de l'agriculture urbaine à Neerpede...

Le FEDER se présente comme un outil permettant de financer différents types d'équipements à l'échelle régionale. Il pourrait être considéré comme un levier important pour une politique d'infrastructures sociales à Bruxelles. Cependant, les différents projets qu'il finance ne s'inscrivent pas dans un plan d'action cohérent et global à l'échelle régionale. De plus, si certains de ces projets peuvent fonctionner comme des infrastructures répondant à des biens publics, nombre d'entre eux sont également l'objet de critiques portant sur la faiblesse de leur dimension sociale et politique – considérée à partir de principes d'inclusion, d'accessibilité, ou de transparence.

Lorsque l'on considère les différents outils d'activation publique de l'urbanisme de proximité, on constate qu'ils sont aujourd'hui dissociés : ils relèvent de différents acteurs institutionnels sectorialisés, agissant à différents échelons. Ces différents outils permettent de réaliser certains éléments que suppose un urbanisme de proximité, mais sans penser l'articulation entre ces éléments.

Les agencements entre espaces publics, équipements, infrastructures de mobilité... paraissent donc aléatoires, contingents, plutôt que le fruit d'une réflexion et d'une coordination à l'échelle régionale.

Cependant, on observe qu'au niveau régional une réflexion sur le rôle des équipements dans la ville est en cours depuis une dizaine d'années, réflexion portée principalement par les acteurs de la connaissance territoriale et de la planification⁸. Une liste des équipements potentiels a été produite ; aujourd'hui, une « task force équipements » a été mise en place pour faire la correspondance entre les demandes en équipements issues des acteurs culturels, sociaux... et les possibilités foncières dans le territoire bruxellois.

De même, on observe que les acteurs sectoriels tendent cependant de plus en plus à se coordonner ou à développer des opérations plus larges, qui s'inscrivent dans des plans d'action dépassant l'action ponctuelle, amenant à couvrir des territoires plus importants. Cette coordination peut être mise en pratique au niveau communal, permettant de développer un urbanisme de proximité. Elle peut aussi être mise en œuvre via des outils planologiques comme les Contrats de quartier durable (CQD), les Contrats de Rénovation Urbaine (CRU) ou les Plans d'Aménagement Directeur (PAD). Elle peut être aussi mise en place par la constitution de groupes de coordination, comme le Plan Canal.

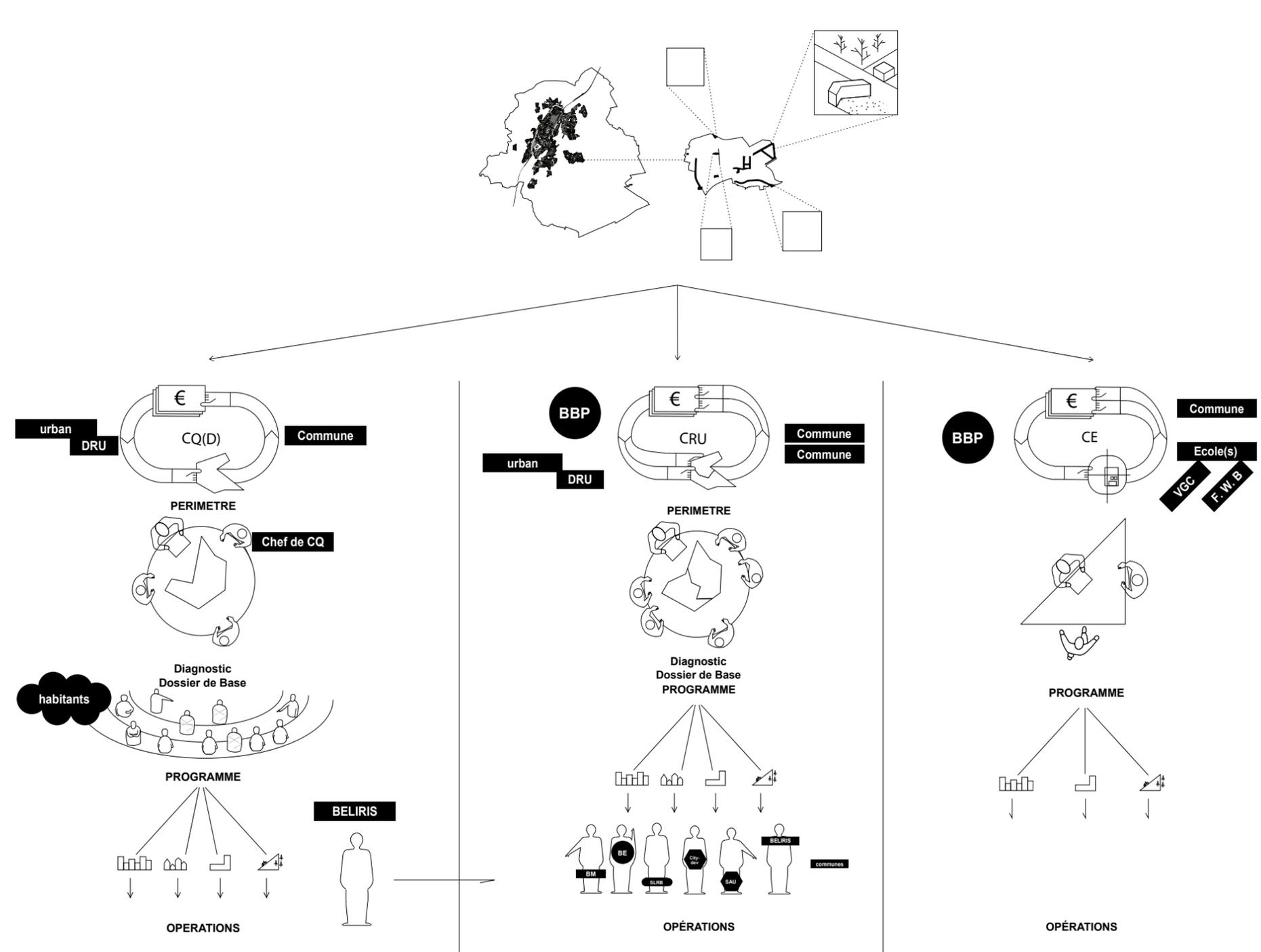
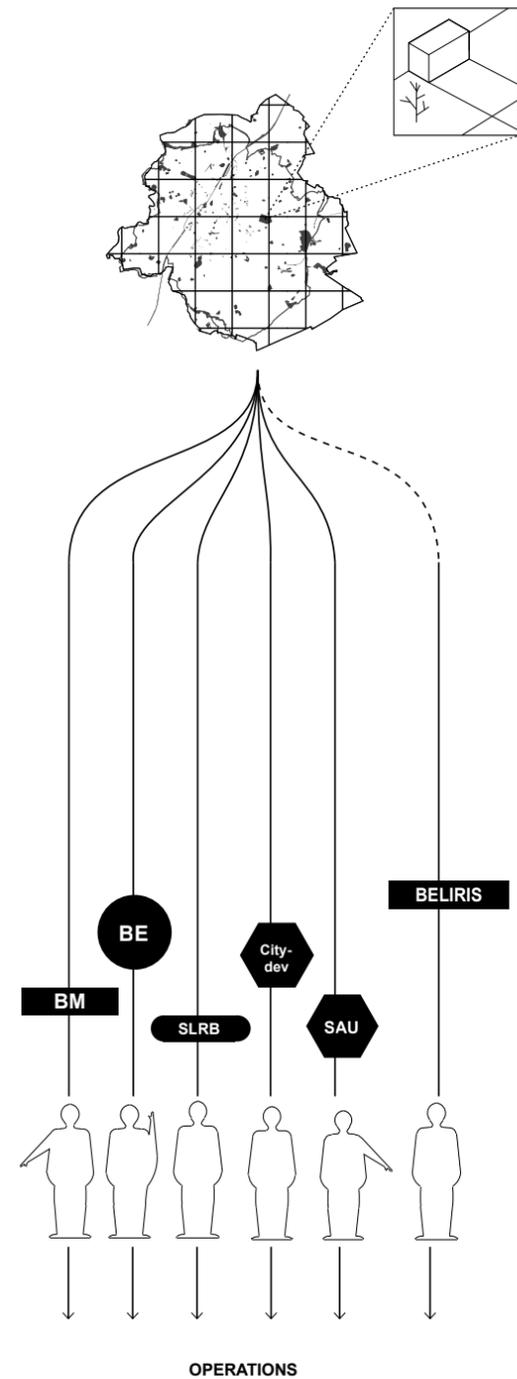


Figure 24

Schéma d'acteurs et d'outils bruxellois participant à la fabrication de l'infrastructure sociale

Schémas de gauche: les logiques sectorielles des grands opérateurs régionaux

(BM: Bruxelles Mobilité, BE: Bruxelles Environnement, SLRB: Société du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale, Citydev ex-SDRB: Société pour le Développement de la Région de Bruxelles-Capitale, SAU: Société d'Aménagement Urbain, Beliris: acteur fédéral intervenant spécifiquement et exclusivement au sein de la Région de Bruxelles-Capitale).

Schémas de droite: la machine à rénover, outils et acteurs de la revitalisation urbaine bruxelloise Outils (CQD: Contrat de Quartier Durable, CRU: Contrat de Rénovation Urbaine, CE: Contrat Ecole)

Acteurs (DRU: Direction de la Rénovation Urbaine au sein d'Urban, administration régionale, BBP: Bureau Bruxellois de la Planification appelé Perspective, Organisme d'Intérêt Public, VGC: Vlaamse Gemeenschapscommissie, Communauté Flamande, FWB: Fédération Wallonie Bruxelles, Communauté Française)

Source: P. Varloteaux, thèse en cours « Anatomie des projets urbains bruxellois »

Des modalités de fabrication différenciées selon les territoires de l'action publique

Lorsque l'on observe les acteurs et outils permettant d'actualiser un urbanisme de proximité à Bruxelles, on constate tout d'abord que les possibilités varient selon les territoires où l'on se situe : la distinction qu'opère la définition d'une ZRU est à cet égard déterminante.

Dans la ZRU, de nombreux outils et dispositifs permettent d'activer une politique coordonnée d'espace public, de mobilité, et d'équipements publics. La fabrication de la ville de proximité et le développement d'infrastructures sociales s'appuient très souvent sur la combinaison de ces outils et dispositifs. Elle est souvent initiée dans le cadre d'une politique spécifique de rénovation urbaine – les Contrats de quartier apparaissent à cet égard comme un outil clé – pensés dans ce cadre ; et financés par différentes politiques publiques. Prenons les exemples de Divercity, du Centre Pôle Nord, ou encore du Centre Maritime, qui peuvent être envisagés comme des « infrastructures sociales » où s'articulent espaces publics et équipements de quartier. Ces projets ambitieux combinent différentes sources de financement – Contrats de quartier, FEDER, Politique des Grandes Villes, Contrat Ecole⁹, Beliris... Ils répondent à des besoins sociaux locaux, voire civiques ; ils ont été développés en fonction de problématiques spécifiques qui se posaient dans leur environnement immédiat ; et leur conception et réalisation ont été accompagnées d'un processus de participation avec les habitants. Souvent, les outils de rénovation urbaine intègrent des procédures qui contribuent en partie à assurer l'ancrage des projets dans leur environnement socio-spatial. De plus, ces outils sont prioritairement mobilisés dans des territoires où résident les populations défavorisées de la Région de Bruxelles-Capitale, c'est-à-dire envers des publics éprouvant un plus grand besoin d'équipements de proximité.

Dans le territoire de la ZRU, les outils opérationnels de la rénovation urbaine permettent d'activer une politique d'infrastructure sociale qui tient compte des problématiques et des besoins spécifiques qui se posent dans ces territoires. Cette opérationnalisation suppose avant tout la coordination de différents acteurs publics, la combinaison de différents outils et financements, et l'articulation de différentes politiques sectorielles – étant donné la complexité institutionnelle de la Région. L'urbanisme de proximité et l'infrastructure sociale

9 Le Contrat Ecole est un outil de rénovation urbaine récent dont s'est dotée la Région en 2020 qui permet également de contribuer à une politique d'infrastructure sociale. Les écoles constituent, bien entendu, une infrastructure sociale fondamentale que l'on retrouve dans l'ensemble des modèles développés dans la perspective de l'urbanisme de proximité. Cet outil vise des écoles situées dans la ZRU et a pour objectif de renforcer les liens entre les écoles et les quartiers dans lesquels celles-ci sont implantées. Il part de l'hypothèse que les écoles constituent des centralités locales qui doivent être valorisées en intensifiant leurs fonctionnalités et leurs usages. En ce sens, il rejoint implicitement l'idée développée avec le concept d'unité de voisinage dès les années 1930 que l'école doit être au centre de l'infrastructure sociale du quartier. Une des hypothèses sous-jacentes à cet outil de rénovation urbaine est que les écoles sont des équipements dont l'usage devrait être intensifié en dehors des heures de cours. Les premières programmations de projet envisagent ainsi souvent le réaménagement de cours de récréation en vue de faire de cet espace clos un espace ouvert sur son environnement urbain, la rénovation des infrastructures sportives et la création d'accès séparés permettant un usage extra-scolaire, la rénovation et la sécurisation des espaces publics aux abords, etc. On se rapproche d'une politique spatiale d'équipements intégrant les principes d'adaptabilité, d'hybridation (des usages) et d'ouverture, qui permettent de considérer l'école au-delà de sa fonction primaire et d'accueillir d'autres publics et d'autres usages, à l'image d'un « super-équipement » (Yvin, 2021). Tout comme les CRU, il s'agit ici d'un outil récent dont les premières opérations se doivent encore d'être réalisées et évaluées.



Figure 25
Géographie régionale, la Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) et Espace régional hors ZRU
Diagramme, P. Varloteaux à partir / source : DRU-Perspective 2020

y sont mis en place de manière incrémentale et sans plan prédéfini – les acteurs communaux y jouent souvent un rôle de premier plan. Contrairement à la tradition à l'œuvre dans d'autres pays d'une planification intégrée (France, Pays-Bas, Allemagne) qui part d'objectifs à l'échelle régionale pour déterminer les opérations à réaliser, la logique d'implantation d'équipements émane à Bruxelles d'une logique incrémentale d'opportunités et d'opérations qui ne répondent pas nécessairement à un plan d'ensemble.

Hors ZRU, en revanche, les outils semblent plus limités. On n'y trouve pas l'opportunité de combiner différents outils et opérations d'activation. La mise en place d'un urbanisme de proximité dépend donc du volontarisme des communes, et surtout du secteur privé. Échappant à la diversification des sources de financements publics, les projets d'équipements y sont souvent beaucoup plus mono-thématiques, et les logiques d'agglomération de l'infrastructure sociale observées au sein de la ZRU y sont aujourd'hui souvent absentes. Ces projets sont souvent développés par un seul acteur – la commune – et s'inscrivent peu dans des articulations aux politiques d'espace public et de mobilité (la transition de l'espace public de circulation vers des mobilités durables et des espaces de rencontre y est par ailleurs plus difficile à mettre en place).

Il est intéressant de noter que les modèles de l'urbanisme de proximité à Bruxelles, au début du XX^{ème} siècle, se sont ponctuellement matérialisés sur ces territoires de seconde couronne, et via des acteurs communaux et privés, qui à cette époque, développent des projets combinant une politique d'équipement, d'espace public, de logement et de mobilité. Les deux exemples de plan d'urbanisation dans ce territoire présentés précédemment (Quartier des Étangs et du Scherdermael à Anderlecht) tout autant que l'exemple d'urbanisation de la vallée de la Woluwe à Woluwe- Saint-Lambert (autour du Woluwe Shopping Center) montrent ainsi comment des communes ont réussi à construire la ville de proximité et à développer certaines infrastructures sociales en partenariat étroit avec le privé dans les années 1960 et 1970.

Aujourd'hui, on observe également le rôle important des acteurs privés dans le développement d'équipements en seconde couronne, du moins dans la partie privilégiée du sud-est de la région¹⁰. L'encadrement de l'action des acteurs privés par les pouvoirs publics est aujourd'hui assez limité – et s'appuie principalement sur des outils de planification plutôt que d'opérationnalisation. La politique d'équipements ne présente pas le même degré d'ancrage que dans la ZRU : ils semblent le plus souvent développés ex-nihilo, ou sans tenir compte des enjeux et des besoins spécifiques qui se posent dans ces territoires. Plus encore, si les projets développés au début du XX^{ème} siècle dans la seconde couronne visaient à améliorer la qualité de vie des classes ouvrières ou des classes moyennes, les projets développés aujourd'hui semblent plutôt viser les attentes des populations aisées du sud-est de la ville.

¹⁰ Une comparaison sur le rôle des acteurs publics et privés entre les parties sud-est et les parties nord-ouest de la seconde couronne mériterait à ce propos d'être développée.

Pour conclure, si dans la ZRU, les outils opérationnels de la rénovation urbaine (CQD, CRU) permettent d'activer une politique d'infrastructure sociale, en dehors de la ZRU, les outils semblent plus limités. S'ouvre la question des outils et dispositifs qui devraient être mis en place en vue d'activer une telle politique dans ce territoire.

La fabrication incrémentale de la ville de proximité

Il n'y a pas, en Région de Bruxelles-Capitale, de politique concertée et coordonnée d'équipement¹⁰, d'espace public et de mobilité – et encore moins ce que l'on pourrait appeler une politique d'infrastructure sociale. L'infrastructure sociale semble s'y développer de manière incrémentale, par combinaison et accumulation des financements et des opérations ponctuelles.

Pour comprendre la fabrique de l'infrastructure sociale à l'œuvre, nous proposons de revenir, pour clore cette discussion, sur les éléments qui constituent les différents modèles qui ont retenu notre attention : la façon dont se définissent les entités qui composent la ville de proximité ; la façon dont se conçoivent les liens entre ces entités ; les fonctions qui sont données aux infrastructures sociales ; leur localisation et les formes esthétiques qui leur sont associées ; et enfin les modalités d'agencement entre équipements, espaces publics et infrastructures de mobilité.

Si la plupart des modèles urbanistiques partent d'un découpage de la ville en entités délimitées, à Bruxelles, la fabrication de la ville s'opère de façon plus indéterminée. Ce point soulève la question de la correspondance entre les entités spatiales qui composent la ville de proximité, et les espaces de la vie sociale (Cupers, 2016). A Bruxelles, aucun outil ne délimite strictement la structure spatiale de la ville de proximité en la découpant en différentes unités ensuite saisies comme territoires de l'action publique. Certes, le monitoring des quartiers divise l'espace urbain en secteurs, porte une représentation de la ville comme mosaïque d'entités juxtaposées. Mais les périmètres qui délimitent les territoires des Contrats de quartier ou des Contrats de Rénovation Urbaine ne correspondent pas strictement à cette division ; et peuvent même se superposer. Le développement de l'urbanisme de proximité s'opère à l'échelle de « quartiers », notion qui est assez floue ; aucune définition n'est établie pour ce terme, ne serait-ce que minimalement. Pour Y. Chalas, « il n'est pas vraiment de critère à partir duquel fonder la notion de quartier : ni le périmètre, ni l'architecture, ni l'histoire urbaine, ni la trame urbaine, ni la morphologie spatiale globale, ni la fonctionnalité, ni la composition sociale » (1998, 207). Ce serait cette indétermination qui, selon l'auteur, permettrait le développement d'un urbanisme ancré dans les contextes locaux, faisant place à la participation et à l'indétermination des situations plutôt que répondant à des modèles surplombants (*ibid.*, 209-210). Cette indétermination quant à la définition des entités permet une prise en compte du caractère social et vivant des espaces et environnements urbains –

du moins dans la ZRU. Autrement dit, elle permet de développer une politique d'infrastructures sociales attentive aux singularités et aux problématiques spécifiques des différents territoires de l'action publique.

Les fonctions associées aux infrastructures sociales (équipements et espaces publics) varient également selon les territoires au sein desquels elles sont implantées. Dans la ZRU, les Contrats de quartier et les Contrats de Renovation Urbaine se présentent comme des outils particulièrement intéressants : plutôt que de partir d'une « liste » préconçue de fonctions à intégrer, ils privilégient une entrée par les besoins locaux, attentive aux enjeux spécifiques qui se posent dans les périmètres déterminés, pour identifier les infrastructures sociales à intégrer. L'attention à la dimension sociale des territoires s'opère dans ces politiques urbaines au travers d'une part, des diagnostics territoriaux ; d'autre part, des mécanismes de participation, du moins dans les Contrats de quartier – les Contrats de Renovation Urbaine étant souvent critiqués pour leur faible dimension participative. Si ces modalités de prise en compte montrent certaines limites et mériteraient d'être renforcées par d'autres outils complémentaires¹¹ (Carlier *et al.*, 2021 ; Carlier & Berger, 2021), elles se présentent cependant comme des leviers pour permettre l'ancrage des aménagements et des projets dans leur environnement social. Hors ZRU, par contre, le lien reste opaque entre les équipements développés et les problématiques propres aux territoires au sein desquels ils sont réalisés. Si la seconde couronne bruxelloise en particulier est composée d'un patchwork de cités-jardins de la première moitié du 20e siècle et d'unités de voisinage modernistes de la deuxième moitié du 20e siècle, il faut encore définir les outils urbanistiques pour requalifier l'infrastructure sociale de ces territoires (Grulois & Leloutre, 2021a ; Grulois & Leloutre, 2021b).

Concernant les relations entre ces entités, elles paraissent elles-mêmes aléatoires et indéterminées, selon les politiques urbaines à l'œuvre dans les territoires. L'intérêt du Contrat de Renovation Urbaine est justement de travailler sur les articulations entre les entités, de travailler leurs limites et les franges des « quartiers », de permettre leur mise en réseau. Dans les territoires – largement majoritaires – où cet outil n'est pas actualisé, les liens entre entités dépendent des politiques communales et de mobilité, et varient fortement d'un espace à un autre.

A propos de la localisation des équipements, on observe qu'ils sont souvent développés de manière indéterminée également, selon les opportunités foncières, en lien avec la résolution de problématiques de chancres ou de friches ; ils impliquent par ailleurs souvent la réhabilitation de bâtiments. En dehors de la ZRU, c'est également à travers une logique d'opportunités foncières/immobilières que les équipements publics sont déployés. Concernant leur forme et leur esthétique, si dans la ZRU la création d'équipements relève d'opérations de rénovation urbaine dans des tissus anciens, qui se matérialisent

11 Certaines problématiques et besoins échappent parfois aux dispositifs de participation et aux outils de connaissance territoriale habituellement mobilisés, et leur compréhension et prise en compte mériteraient de s'appuyer sur d'autres pratiques susceptibles d'amplifier l'ancrage des projets développés (Carlier et Berger, 2021).

par la réaffectation de bâti industriel ou la construction sur des friches, hors de la ZRU se pose la question de la transformation d'infrastructures modernes et postmodernes (immeubles de bureau, ancien zoning d'activités économiques ou équipements modernistes). Les projets sont ici souvent développés dans une optique de rénovation / réaffectation de structures de bureaux / de locaux pour activités productives devenues obsolètes. En l'absence de politique structurée d'acquisition foncière¹², la logique d'implantation des équipements est ainsi souvent basée sur des opportunités foncières publiques, voire parfois sur des opportunités offertes par le marché. On constate donc que la localisation autant que les aspects architecturaux des infrastructures sociales ne sont pas prédéfinis, et que ces éléments dépendent des spécificités des territoires de l'action publique.

Concernant les modalités d'agencement entre équipements, espaces publics et infrastructures de mobilité ; ou les configurations urbaines qui soutiennent la fabrique de l'infrastructure sociale, on observe le plus souvent une logique de fabrication incrémentale. Dans la plupart des cas, l'infrastructure sociale se construit par agglomération d'opérations ponctuelles au travers de programmes de financement successifs. Il n'y a alors pas de plan préconçus du réseau d'infrastructures sociales, c'est-à-dire d'espaces publics et d'équipements, mais une construction échelonnée dans le temps et l'espace. Dans certains cas, le processus incrémental génère un agencement archipelique. C'est le cas des équipements et espaces publics rénovés dans le cadre du Contrat de quartier Anneessens Fontainas réalisé de 1994 à 1998 (Figure 11). Dans d'autres cas, un espace public structurant permet de connecter l'ensemble des équipements développés. C'est par exemple le cas du parc de la Senne qui connecte aujourd'hui divers équipements de quartiers. Dans d'autres cas encore, l'opération est suffisamment ambitieuse que pour constituer une infrastructure sociale en soi. C'est le cas du Centre Communautaire Maritime à Molenbeek (figure 14) ou de Divercity à Forest qui contiennent leur propre espace public.

On peut considérer qu'à Bruxelles, la fabrique de l'infrastructure sociale se développe de façon incrémentale et sans répondre à un modèle unitaire et rigidifié, ce qui présente certains avantages : cela permet de développer un urbanisme capable de s'adapter aux différents contextes et de faire place au débat public, plutôt qu'un urbanisme de plan, appliquant unilatéralement un modèle figé sans tenir compte des spécificités des territoires. Ce caractère incrémental présente les avantages de l'ancrage, et de l'indétermination – qui découlent en partie de sa complexité institutionnelle, et des nécessités de composition entre outils et politiques qu'elle induit ; en partie du caractère foncièrement vivant et singulier des espaces qui composent l'espace urbain.

12 Une politique relative à leur localisation et à leur programmation – d'autant plus si celle-ci est orientée vers des fonctions sociales et civiques – supposerait de développer conjointement une politique foncière d'acquisition de terrains et/ou de bâtiments orientée vers l'enjeu de développement d'infrastructures sociales.

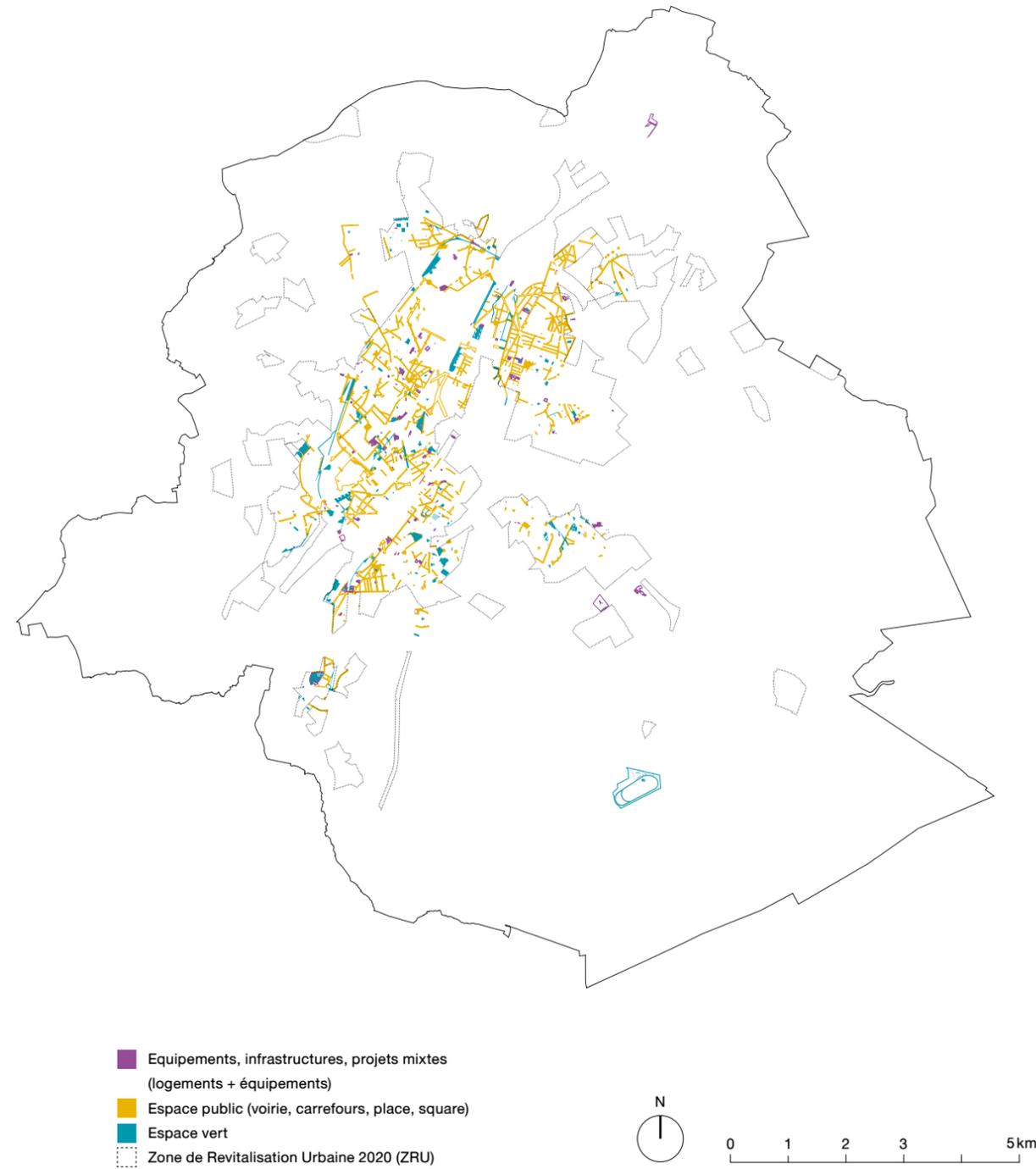


Figure 26

La fabrication incrémentale de l'infrastructure sociale: cartographie des projets réalisés dans le cadre des programmes opérationnels de Contrat de Quartier Durable, projetés dans le cadre des Contrats de Rénovation Urbaine, des programmes européens: Konver II (1994-1997), Urban I (1994-2000), Urban II & Objectif 2 (2000-2006), Objectif 13 (2007-2013) et FEDER de la programmation actuelle (2014-2020)
 source: P.Varloteaux, thèse en cours « Anatomie des projets urbains bruxellois »

Conclusion

Comme nous venons de le voir, la fabrication de l'infrastructure sociale à Bruxelles se caractérise, historiquement, par un processus de composition et d'arrangement entre acteurs, outils, dispositifs, processus opéré à l'échelle locale et de manière incrémentale. L'absence de centralisation et l'absence de modèle surplombant et déterminant permet, en creux, d'assurer l'ancrage des projets développés, à condition qu'au niveau local, une coordination entre acteurs soit mise en place. Cependant, ce caractère incrémental présente aussi une certaine fragilité: parce que cette politique de fabrication de l'infrastructure sociale n'est pas affirmée ou assumée comme telle, elle court aussi le risque de se voir affaiblir, voire remplacée, par d'autres logiques d'action ou d'autres « modèles » plus affirmés.

Aujourd'hui, s'imposent dans les métropoles des modèles techniques (ceux de la ville en X minutes) extrêmement développés, à partir de base de donnée SIG homogénéisant les besoins et l'espace, considérés comme étant similaires pour tout individu¹. Ils se basent sur toute une série de données quantifiées, permettant idéalement de pouvoir indiquer, à partir de chaque point de l'espace urbain, son degré de proximité à une liste préétablie d'équipements, ainsi que la distance précise à parcourir pour les atteindre par différents moyens. Mais ces modèles digitalisés de la ville de proximité laissent de côté différents enjeux, et opèrent certaines réductions qui paraissent particulièrement problématiques

¹ la nécessité d'une proximité des équipements pourrait être pensée davantage en lien avec les indices socio-économiques (e.g. croissant pauvre, Sud-est vs Ouest) des territoires en vue de rencontrer les besoins des populations défavorisées qui y résident – et ce, quel que soit le degré de centralité de ces territoires.

dans le cadre d'une politique d'infrastructure sociale considérant leur contribution à la vie publique de l'espace urbain, et aux idéaux d'inclusion urbaine. Ils éludent également différentes questions qui nous semblent pourtant fondamentales dans l'optique du développement d'une politique d'infrastructures sociales tenant compte des besoins propres aux différents groupes qui cohabitent au sein d'un territoire, des problématiques spécifiques qui s'y posent, et de la diversité des environnements urbains qui composent la ville.

D'une part, ces modèles réduisent la question de l'accessibilité à une question métrique. Or, les infrastructures sociales, qu'elles renvoient aux équipements ou aux espaces publics, invitent à considérer une accessibilité qui n'est pas seulement géographique mais aussi symbolique, économique (lieux gratuits) et « sociologique » : ces lieux se montrent hospitaliers à une pluralité de publics, à l'encontre de tout processus de discrimination ou de ségrégation (Klinenberg, 2021).

D'autre part, ces modèles réduisent le domaine public aux espaces publics de circulation, et éludent la question de la vie sociale et publique qui est au cœur de l'expérience urbaine. Les équipements fournissent des « services » répondent à des « besoins » individuels, mais perdent leur caractère social et civique ; les espaces publics sont envisagés avant tout comme des espaces dédiés à la mobilité (aussi douce qu'elle soit). Prendre en compte le domaine public suppose d'envisager les espaces publics comme des espaces hospitaliers accueillant une pluralité d'usages (Joseph, 1998) ; et de concevoir les équipements selon le modèle des « infrastructures sociales », autrement dit comme des lieux identifiables qui soutiennent l'interaction entre une pluralité de publics et qui sont orientés vers certains biens sociaux.

Ensuite, ces modèles réduisent les environnements à des espaces métriques, sans tenir compte de leurs singularités, en dehors de leur offre distincte en équipements ; ils ne tiennent pas compte des « milieux de vie sociale » (Remy, 1995). S'il s'agit de reconsidérer les fonctions sociales et civiques des équipements et des espaces publics, encore faut-il également tenir compte des territoires spécifiques au sein desquels ils sont amenés à s'intégrer, et des problématiques particulières qui s'y posent. Les modèles présentés tendent souvent à négliger cet aspect. Le modèle de la ville en X minutes fait disparaître la spécificité des contextes au sein desquels sont développées des infrastructures sociales au profit d'une accessibilité métrique au service. Nous pensons au contraire que l'infrastructure sociale doit répondre à la spécificité d'un territoire autant qu'à la diversité de ces publics – les besoins en termes d'équipements étant susceptibles de varier selon les espaces urbains où ils sont envisagés.

Enfin, ces modèles tendent à sous-estimer le fait que les besoins en équipements de proximité à l'intérieur de chacune des entités sont également distincts selon les groupes sociaux et les individus qui y cohabitent. Ruth Glass a montré que la proximité spatiale d'équipements publics ne représentait pas le même enjeu

pour les différents groupes sociaux, aux capacités de mouvement distinctes (les enfants et les vieilles personnes étant bien plus dépendantes des institutions de proximité que d'autres publics) (Cupers, 2016). D'autres auteurs ont montré que les classes sociales plus désavantagées se caractérisaient par leur ancrage territorial, à l'inverse des classes supérieures bien plus mobiles (Sassen, 1991 ; Donzelot, 2004). Une plus grande dépendance à l'échelle locale pour l'accès aux services et aux équipements nécessaires à la vie quotidienne et sociale devrait donc être considérée pour les populations moins favorisées. Plus encore, pour certains publics, en particulier les personnes mal logées ou sans domicile, qui éprouvent des processus d'exclusion, les infrastructures sociales ont une « fonction vitale » (Bonicco-Donato, 2021). Certaines de ces infrastructures permettent de répondre à des besoins spécifiques, notamment ceux de publics vulnérables. Elles participent en ce sens à la lutte contre les inégalités sociales et spatiales et présentent un caractère essentiel pour les personnes qui vivent dans des conditions marquées par la précarité et la vulnérabilité.

Ces différents points invitent à penser une politique d'équipements et d'espaces publics à partir des besoins et problématiques spécifiques qui se posent au sein d'un territoire, et en considérant les différents publics qui y coexistent – qui n'ont ni les mêmes besoins, ni les mêmes degrés de mobilité, ni les mêmes perceptions en termes d'accessibilité.

Une politique d'infrastructure sociale suppose une approche incrémentale et qualitative, tenant compte d'enjeux territoriaux autant que d'enjeux sociaux. L'émergence de la perspective urbanistique d'une ville de proximité est en effet concomitante aux travaux de l'École de sociologie de Chicago, qui développait alors une cartographie sociale de la ville, afin de proposer une organisation politique et une planification plus ajustée aux différents espaces de vie sociale qui la composaient. Cette attention à la dimension socio-spatiale de l'espace tend à se perdre au fur et à mesure du développement des modèles. Cette critique invite à refaire place à des approches qui permettraient de considérer les entités urbaines comme des espaces physiques autant que vécus². Il nous semble qu'il s'agit là d'un élément essentiel pour tenir compte des qualités spatiales autant que sociologiques des territoires, et pour y envisager une politique d'infrastructures sociales ajustée.

2 Voir à cet égard les approches développées dans certains travaux du Metrolab (Carlier *et al.*, 2021 ; Carlier & Berger, 2021) et du Master en Urbanisme de la Faculté d'Architecture de La Cambre (Grulois & Leloutre, 2021a ; Grulois & Leloutre, 2021b)

Bibliographie

- Alexander, C. (1965). A City is Not a Tree. *Architectural Forum*, 122(1), 58-62.
- Barey, A. (1978). La reconstruction de la ville européenne. *Archive d'Architecture Moderne*, 15, 4.
- Barey, A. (1980). *Déclaration de Bruxelles*. Editions des AAM.
- Berger, M., (2019). *Le temps d'une politique. Chronique des Contrats de quartier bruxellois*. CIVA (Centre International de la Ville et de l'Architecture).
- Berger, M. (2022). Topologie des espaces de vie. Apports gestaltistes à l'écologie urbaine (K. Lewin, M. Muchow). In D. Cefai, M. Berger, L. Carlier, O. Gaudin (Eds.), *L'écologie humaine. Une science sociale des milieux de vie*. Creaphis (à paraître).
- Berger, M., Moritz, B., Carlier, L., Ranzato, M. (Eds). (2018). *Designing Urban Inclusion: Metrolab Brussels MasterClass I*. Metrolab Brussels.
- Berger, M., Moritz, B. (2018). Inclusive urbanism as gatekeeping. In M. Berger, B. Moritz, L. Carlier, M. Ranzato (Eds). *Designing Urban Inclusion: Metrolab Brussels MasterClass I*. Metrolab Brussels.
- Berger, M., Grulois, G., Moritz, B., Van Hollebeke, S. (Eds.) (2021). *La fabrique de l'infrastructure sociale: défis contemporains dans la ville post-covid*. Metrolab Brussels.
- Bonicco-Donato, C. (2021). Crise sanitaire, crise des lieux publics ? In Berger M., Grulois G., Moritz B., Van Hollebeke S. (eds). *La fabrique de l'infrastructure sociale: défis contemporains dans la ville post-covid* (pp.57-72). Metrolab Brussels.
- Brownlow L. (1930a), Une expérience d'Urbanisme aux Etats-Unis: Radburn. Une Ville Moderne aménagée pour l'âge de l'Automobile, in *La Cité*, n°11, mai 1930, p. 173-176.
- Brownlow L. (1930b), Une expérience d'Urbanisme aux Etats-Unis: Radburn. Une Ville Moderne aménagée pour l'âge de l'Automobile – Suite, in *La Cité*, n°12, juin 1930, p193-196.
- Carlier L., Debersaques, S., Declève M., Ranzato, M., Van Hollebeke, S. (2021). *Cartographier l'environnement social d'un projet urbain*. Metrolab Brussels.
- Carlier L. & Berger M. (Eds.) (2021). *Design social et enquête collective*. Metrolab Brussels.
- Carlier L. (2022). L'écologie humaine et la coexistence urbaine: quelques malentendus dans sa réception. In Berger M., Carlier L., Cefai D., Gaudin O. (Eds), *L'écologie humaine. Une science sociale des milieux de vie*. Creaphis (à paraître).
- Cefai D., Berger M., Gaudin O. & Carlier L. (Eds). (2022). *L'écologie humaine. Une science sociale des milieux de vie*. Créaphis (à paraître).
- Chalas, Y. (1998). L'urbanisme comme pensée pratique: Pensée faible et débat public. *Les Annales de la recherche urbaine*, 80-81, 204-214.
- Choay, F. (1965). *L'Urbanisme utopie et réalité: Une anthologie*. Seuil.
- Cupers, K. (2016). Mapping and Making Community in the Postwar European City. *Journal of Urban History*, 42(6), 1009-1028.
- Donzelot, J. (2004). La ville à trois vitesses: relégation, périurbanisation, gentrification. *Esprit*, 303(3-4), 14-39.
- Drummond, W.E. (1916). A city area developed on the Neighborhood Unit Plan. In A. Yeomans, *City Residential Land Development, Studies in Planning* (pp.37-44). University of Chicago Press.

- Forshaw, J. H. & Abercrombie, P. (1943). *County of London Plan*. Macmillan & Co.
- Genard J.-L. & Moritz B. (2008). Mixité et Cohésion sociale : note de réflexions. ISACF-La Cambre, travail réalisé à la demande du SPP Intégration sociale.
- Gehl, J. (2010) *Cities for people*. Island Press.
- Goffman, E. (2013). *Comment se conduire dans les lieux publics ? Notes sur l'organisation sociale des rassemblements* (D. Cefai, Trans.). Economica. (Original work published 1963).
- Grafmeyer, Y. & Joseph, I. (2004). *L'Ecole de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*. Flammarion.
- Grulois, G. (2015a). De la région à l'unité de voisinage : l'urbanisme du Groupe L'Equerre, 1937-52. *VLC arquitectura*, 2, 1-31.
- Grulois, G. (2015b) *L'Archéologie du savoir territorial à la croisée de l'urbanisme et des sciences sociales naissantes en Belgique dans la première moitié du XX^e siècle*. [Thèse de Doctorat, Université libre de Bruxelles]. DI-fusion ULB.
- Grulois, G. (2018). Le Grand Bruxelles : Généalogie d'une figure métropolitaine dans la Belgique de l'entre-deux-guerre. *Inventer le Grand Paris*. 1919-1944 : Actes du colloque des 4 et 5 décembre 2014. Auditorium du Petit Palais. <https://www.inventerlegrandparis.fr/link/?id=507>
- Grulois, G. & Leloutre, G. (2021a). *La fabrication du logement et de l'infrastructure sociale à Anderlecht : Description – thématiques*, Volume 1. Faculté d'Architecture La Cambre-Horta de l'Université libre de Bruxelles.
- Grulois, G. & Leloutre, G. (2021b). *La fabrication du logement et de l'infrastructure sociale à Anderlecht : Territoires – projets*, Volume 2. Faculté d'Architecture de l'Université libre de Bruxelles.
- Hall, P. (1992). *Urban and regional planning*. Routledge.
- Howard, E. (1902) *Garden Cities of Tomorrow*. Swann Sonnenschein.
- Hubert G. (2009). Des Fonds européens à Bruxelles : des principes aux pratiques. *Brussels Studies*, 33. Téléchargé de <https://journals.openedition.org/brussels/4409>
- Jacobs, J. (1992). *The Death and Life of Great American Cities*. Vintage Books. (Œuvre originale publiée en 1961)
- Jannièrre, H. (2008). Planifier le quotidien. Voisinage et unité de voisinage dans la conception des quartiers d'habitation en France (1945-1965). *Strates*. 14.
- Johnson, D. L. (2002). Origin of the Neighbourhood Unit. *Planning Perspectives*, 17(3), 227-245.
- Joseph, I. (1998). *La ville sans qualité*. Editions de l'Aube.
- Klivenberg, E. (2018), *Palaces for the people. How Social Infrastructure Can Help Fight Inequality, Polarization, and the Decline of Civic Life*. Bodley Head.
- Klivenberg, E. (2021). Social Infrastructure and the Future of Civic Life. In M. Berger, G. Grulois, B., S. Van Hollebeke (Eds). *La fabrique de l'infrastructure sociale : défis contemporains dans la ville post-covid* (21-34). Metrolab Brussels.
- Krier, L. (1977). Cities within the city, *A + U*, 69-152.
- Koolhaas, R. (1978). *Delirious New York: A Retroactive Manifesto for Manhattan*. Oxford University Press.
- Langdon, Ph. (2017), *Within Walking Distance: Creating Livable Communities for All*. Island Press.
- Leloutre, G. (2017). Le Park System d'Anderlecht. Construction d'un espace public pour la couronne verte de Bruxelles. *Bruxelles Patrimoine : Nature en ville*, (23-34), 114-129.
- Levy, S. (2015). *La planification sans le plan. Règles et régulation du territoire bruxellois*. VUB Press.
- Lofland, L. (1998). *The Public Realm. Exploring the City's Quintessential Social Territory*. De Gruyter.
- Messin, G. (1963). *Anderlecht, Commune verte*. Administration communale d'Anderlecht.
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., Pralong, F. (2021)., Introducing the « 15-Minute City » : Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities*, 4, 93-111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>
- Moreno, C. (Eds). (2020). *Livre blanc n°2. La ville du ¼ d'heure, du concept à la mise en œuvre*.

- MSA / IDEA Consult (2013). *Plan Guide pour la Rénovation Urbaine. Étude relative à l'élaboration d'un Plan-guide pour la rénovation urbaine durable à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale*.
- Mumford, L. (1954). The Neighborhood and the Neighborhood Unit. *The Town Planning Review*. 24 (4). 256-270.
- Mumford, L. (1964). *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*. Harcourt.
- Patricios, N. (2002). The Neighborhood Concept : A Retrospective Of Physical Design And Social Interaction. *Journal Of Architectural And Planning Research*, 19:, 70-90.
- Parent, E. (1954). *L'implantation des groupes d'habitations*. Ministère des Travaux Publics et de la Reconstruction et Société Nationale des Habitations et Logements à Bon Marché, s.l.d.
- Park, R.E. (2004). La ville : propositions de recherche sur le comportement humain en milieu urbain. In I. Joseph & Y. Grafmeyer (Eds). *L'Ecole de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine* (pp. 83-130). Flammarion. (Œuvre originale publiée en 1925)
- Perry, C. (1998). « The Neighbourhood Unit : a scheme arrangement for the family life community », in S.N. Regional Survey of New York and its Environs – Volume VII : Neighbourhood and Community Planning, New York. Routledge & Thoemmes Press. (Œuvre originale publiée en 1925)
- Pimlott, M. (2021). The public interior and its purpose : a re-evaluation. In M. Berger, G. Grulois, B. Moritz, S. Van Hollebeke (Eds). *La fabrique de l'infrastructure sociale : défis contemporains dans la ville post-covid* (pp. 35-46). Metrolab Brussels.
- Région de Bruxelles-Capitale, (2018). *Plan Régional de Développement Durable, Construisons ensemble la Région bruxelloise de demain*.
- Remy, J. & Voye, L. (1974). *La ville et l'urbanisation*. Duculot.
- Remy, J. (1995). La ville : métamorphose et continuité. *Bulletin de la Classe des lettres et des sciences morales et politiques*, 6(7-12), 559-573.
- Rogers, R. (1997). *Cities for a Small Planet*. Faber & Faber.
- The Urban Task Force (1999). *Towards an Urban Renaissance*. Routledge.
- Sadoux, S., Novarina, G. & Ambrosino, C. (2008). L'Urban Renaissance : la ville selon Richard Rogers ? In D. Fée & S. Nail. *Vers une renaissance anglaise ? Dix ans de politique travailliste de la ville*. Presses Sorbonne Nouvelle.
- Sassen, S. (1991). *La ville globale : New York, Londres, Tokyo*. Gallimard.
- Schoonbrodt, R. (2007). *Vouloir et dire la ville : quarante années de participation citoyenne à Bruxelles*. Editions AAM.
- Secchi, B. (2009). *La ville du vingtième siècle*. Recherche.
- Simmel, G. (2004). Métropoles et mentalités. In Y. Grafmeyer, et I. Joseph (Eds.), *L'École de Chicago ou la naissance de l'écologie urbaine* (pp. 61-78). Flammarion. (Œuvre originale publiée en 1903)
- Smets, M. (1977). *L'avènement de la cité-jardin en Belgique, histoire de l'habitat social en Belgique de 1830 à 1930*. Mardaga.
- Strauss, A. (1960). Spatial Representation and the Orbits of City life. *The Sociological Quarterly*, 1(3), 167-180.
- Tosi, M-C. (2021). Welfare space as social infrastructure. In M. Berger et al. (dir). *La fabrique de l'infrastructure sociale : défis contemporains dans la ville post-covid* (pp. 73-84), Metrolab Brussels.
- Ungers, O.M. & Koolhaas, R. (2013). *The City in the City. Berlin : a Green Archipelago. A Manifesto (1977) by O.M. Ungers, Rem Koolhaas, with Peter Riemann, Hans Kollhoff, and Arthur Ovasca*. Lars Müller Publishers.
- Yvin, B. (2021). La programmation des infrastructures sociales à l'épreuve de la contagion. In M. Berger, G. Grulois, B. Moritz, S. Van Hollebeke (Eds). *La fabrique de l'infrastructure sociale : défis contemporains dans la ville post-covid* (pp. 85-100). Metrolab Brussels.
- Whyte, W. H. (1980). *The social life of small urban spaces*. Project for Public Spaces.

Colophon

Auteurs

Louise Carlier
Geoffrey Grulois
Benoit Moritz
Pauline Varloteaux

Couverture

Illustration de Pauline Varloteaux

Illustrations

Pauline Varloteaux

Relecteur

Mathieu Berger

Conception graphique

Els Vande Kerckhove
Something Els

Remerciements

Louise Prouteau et
Sara Cesari

Le FEDER (Fonds Européen de Développement Régional) est un outil politique régional qui vise à créer de nouvelles opportunités pour les citoyens européens et à réduire l'écart de niveau de vie entre régions. Entre 2007 et 2013, le programme FEDER, à travers l'intervention de la Région et de l'Europe, a ainsi investi 108 millions d'euros dans 32 projets de la Région de Bruxelles-Capitale. Ces projets concernent la garde d'enfants, des mesures de réinsertion professionnelle, des programmes de formation mais aussi le développement durable, le soutien aux activités économiques, et le renforcement de l'infrastructure et de la cohésion sociale dans la zone du canal.

Le programme actuel (2014-2020) contient 46 projets portant sur l'accès à l'emploi, la recherche, l'économie circulaire, l'innovation et l'amélioration du cadre de vie. L'Europe et la Région investissent 200 millions d'euros dans ce nouveau programme. Cette publication et les activités de recherche ont été rendues possibles grâce au soutien financier du Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) (2014-2020) de la Région Bruxelles-Capitale.

© 2022

Université Catholique de Louvain
Université Libre de Bruxelles

Tous droits réservés. Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite ou transmise sous quelque forme ou par quelque moyen, électronique ou mécanique, y compris la photocopie, l'enregistrement ou tout système de stockage et de récupération d'information, sans l'autorisation écrite des détenteurs des droits d'auteur. Toutes les déclarations contenues dans ce rapport de recherche sont la seule responsabilité de leurs auteurs. Les éditeurs ont fait tout leur possible pour retrouver les détenteurs de droits d'auteur, mais si certains ont été oubliés, nous nous ferons un plaisir de procéder aux accréditations nécessaires à la première occasion.

Chaque élément de l'identité visuelle de Metrolab, y compris les marques, logos et tout élément graphique appartiennent exclusivement à Pam&Jenny et sont protégés par les lois sur la propriété intellectuelle.

Bibliographic information published
by the Royal Library of Belgium.

Editor ID: 14.488

ISSN: D/2022/14.488/04

ISBN: 978-2-931189-01-6



UCLouvain



La Région et l'Europe investissent dans votre avenir!
Het Gewest en Europa investeren in uw toekomst!





UCLouvain



La Région et l'Europe investissent dans votre avenir !
Het Gewest en Europa investeren in uw toekomst!

