UCLouvain

LOCI Bruxelles Louvain-la-Neuve Tournai — Faculté d'architecture d'ingénierie architecturale d'urbanisme

TRAVAIL DE FIN D'ÉTUDES *EN* ET *SUR* L'ARCHITECTURE [LBARC2200]

DECLARATION DE DEONTOLOGIE à intégrer aux documents du TFÉ

Considérant que le plagiat est une faute inacceptable sur les plans juridique, éthique et intellectuel ;

Reconnaissant que le Règlement Général des Etudes et Examens de l'UCLouvain précise la notion de plagiat et décrit les procédures et sanctions liées à sa pratique : https://uclouvain.be/fr/etudier/reglement-general-desetudes-et-des-examens.html

Notant que les étudiant·e·s sont sensibilisé·e·s aux questions d'intégrité intellectuelle durant leur parcours académique et que le site web de l'UCLouvain met à disposition des ressources spécifiques sur le sujet : https://uclouvain.be/fr/etudier/lutter-contre-le-plagiat.html

Je déclare sur l'honneur que ce travail de fin d'étude a été écrit et dessiné de ma plume, sans avoir sollicité d'aide extérieure illicite, qu'il n'est pas la reprise d'un travail présenté dans une autre institution pour évaluation, et qu'il n'a jamais été publié, en tout ou en partie. Toutes les informations (dessins, maquettes, idées, phrases, graphes, tableaux, …) empruntées ou faisant référence à des sources primaires ou secondaires sont référencées adéquatement selon la méthode universitaire en vigueur.

Notant qu'un travail universitaire est le fait d'une production personnelle, réflexive et critique, je déclare en outre avoir fait l'usage suivant des outils d'intelligence artificielle de type agent conversationnel et/ou de production graphique :

	Oui	Non
J'ai utilisé l'IA	x	
J'ai utilisé l'IA pour produire/retravailler des images, auquel cas une mention explicite est indiquée en légende desdites images ;		x
J'ai utilisé l'IA pour retravailler/traduire mon texte, auquel cas une mention explicite est indiquée en préambule ;	x	
J'ai utilisé l'IA pour récolter/compiler des données, auquel cas une mention explicite des requêtes formulées et des réponses reçues de l'IA est indiquée dans la section présentant la méthode de recherche ;		x
J'ai utilisé l'IA pour synthétiser/analyser de l'information, auquel cas la réponse produite par l'IA est utilisée comme source secondaire faisant l'objet d'une analyse critique personnelle explicite, impliquant que je reconnais comme miens les éléments présentés dans le travail et prends toute responsabilité à leur égard.	x	

Fait à Bruxelles

Le 01-06-2026

Signature de l'étudiant·e

Université Catholique de Louvain
Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale et d'urbanisme
LOCI – Site Bruxelles Saint-Gilles

Master en architecture à finalité spécialisée

TFE « En et Sur L'architecture ».

Dimension : « Héritages ».

« De quelle manière les infrastructures issues d'urbicides peuvent-elles être reconnues, intégrées et transformées pour dépasser le traumatisme urbain et recréer du lien social dans l'espace public *?* »

Viaduc sud de la jonction Nord-Midi

Dossier de recherche théorique

van Outryve d'Ydewalle Ségolène

Expert : Mr David SCHMITZ
Co-promoteurs : Mr Christophe GILLIS.
Mr David VANDENBROUCKE.
Mr Thomas MONTULET

Année académique 2025-2026

Figure 00: USA, New York city, 1954

« De quelle manière les infrastructures issues d'urbicides peuvent-elles être reconnues, intégrées et transformées pour dépasser le traumatisme urbain et recréer du lien social dans l'espace public *?* »

Le cas du viaduc sud de la Jonction Nord-Midi

Ségolène van Outryve d'Ydewalle

Master en architecture à finalité spécialisée

TFE « En et Sur l'architecture"

2023-2024

LOCI_UCLouvain_Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale et d'urbanisme

REMERCIEMENTS

J'aimerais remercier toutes les personnes qui ont contribué, de près ou de loin, à l'écriture et à la réalisation de ce travail de fin d'études.

Tout d'abord, je remercie mon co-promoteur et expert, Monsieur David Schmitz, pour son aide, son écoute et ses conseils tout au long de l'année et de l'avancement de ce travail. Son expertise m'a été très enrichissante.

Je remercie également particulièrement mes professeurs de l'Atelier Héritages, Monsieur Gillis, Monsieur Vandenbroucke et Monsieur Montulet, pour leur suivi, leurs conseils et leur encadrement tout au long de l'année.

Je remercie ensuite tous mes « amis d'archi » pour ces cinq belles années passées ensemble. Nous avons appris à nous serrer les coudes, dans les bons comme dans les moments les plus difficiles.

Je tiens aussi à remercier les étudiants de l'Atelier « Héritages », et particulièrement Ambre et Julie, qui m'ont aidée et soutenue tout au long de la réalisation du travail. Elles ont également permis de rendre plus agréables les longues journées et les petites nuits de charrette.

Je remercie également Charlotte Regout, qui, ayant réalisé son mémoire il y a deux ans, a su me conseiller, m'accompagner et me faire rire dans les moments de doute.

Je remercie aussi mes amis externes à l'université qui, après quelques années, ont compris que les études d'architecture ne se limitaient pas au « bricolage ».

Je tiens évidemment à remercier ma famille ainsi que Charles pour leur soutien et leurs encouragements constants, particulièrement dans les moments de doute tout au long de mes études. Je les remercie également pour leur relecture et leurs précieux conseils.

Enfin, je remercie mon Grand-Père, Bon Papa, avec qui j'ai longuement échangé sur les luttes urbaines, et plus particulièrement sur la bataille des Marolles. Ses réflexions ainsi que son aide m'ont beaucoup apporté lors de mes premières recherches. Même s'il n'aura pas l'occasion de découvrir le résultat final, son nom dans les livres, l'aide précieuse de ses amis et les souvenirs de nos discussions ont continué à m'accompagner et m'aider tout au long de la réalisation de ce travail.

ORIGINES

Depuis toujours, je suis profondément intéressée par l'histoire. Dans un premier temps, cet intérêt a rendu évident le choix de la dimension « héritage » pour la réalisation de ce travail. De plus, je suis très attachée à la ville de Bruxelles. Travailler sur un sujet et un cas d'étude bruxellois s'est donc rapidement imposé. Dès lors, aborder un thème à la croisée de ces deux dimensions est apparu comme une évidence.

Cet attachement à Bruxelles s'inscrit dans une histoire personnelle. Il m'a été transmis dès l'enfance par mon grand-père, lui-même profondément attaché à la ville, véritable Bruxellois. « Non, peut-être ?! ». En effet, il fut un acteur engagé dans la défense de la ville. Cofondateur de l'Atelier de Recherche d'Action Urbaines (ARAU) et de l'Inter-Environnement Bruxelles (IEB), il a consacré une grande partie de sa vie à défendre Bruxelles face à certaines transformations urbaines.

Avec ma grand-mère, ils se sont fortement investis dans le quartier des Marolles, tant sur le plan urbanistique que sur le plan social, participant activement à la préservation de son identité et de son tissu social. Mon grand-père a ensuite poursuivi son engagement à l'échelle de la ville, notamment face aux phénomènes de bruxellisation et d'exode urbain.

Depuis toute petite, j'ai grandi en entendant parler de la bataille des Marolles de l'été 1969, à travers de nombreux récits et anecdotes qui revenaient régulièrement dans les discussions. J'ai ainsi découvert, bien avant d'en comprendre tous les enjeux, l'histoire de ce quartier populaire, menacé de destruction, ainsi que la mobilisation de ses habitants pour le préserver.

À travers ces histoires, j'ai progressivement compris que la ville ne se résume pas à ses infrastructures, mais qu'elle est faite de vies, de relations et de mémoire, qui peuvent disparaître.

Dès lors, la réalisation de ce travail prend une dimension personnelle. Elle s'inscrit, d'une certaine manière, dans la continuité des engagements de mes grands-parents. Interroger les transformations de Bruxelles à travers ce mémoire constitue ainsi une façon de prolonger cet engagement et un véritable honneur.

TABLES DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS ..... - 5 -
ORIGINES ..... - 7 -
TABLES DES MATIÈRES ..... - 9 -
PREAMBULE ..... - 15 -
INTRODUCTION ..... - 19 -
METHODOLOGIE ..... - 23 -
ETAT DE L'ART ..... - 31 -

"Détruire - Détisser - Décomposer"

L'urbicide – *urbs* (« ville ») et -*cide* (« tuer) ..... - 31 -
« La bruxellisation » ..... - 35 -

"Sauver"

Les luttes urbaines ..... - 39 -

"Tisser - Recomposer"

Rénovations urbaines ..... - 45 -

PARTIE I | Recherches théoriques ..... - 49 -

"Détruire - Détisser - Décomposer"

CHAPITRE 01 : COMPRENDRE L'URBICIDE ..... - 51 -
1. Les différents types d'urbicides ..... - 53 -
1.1. L'urbicide militaire ..... - 53 -
1.2. Urbicide politique ou idéologique ..... - 61 -
1.3. L'urbicide économique ..... - 63 -
1.4. L'urbicide moderniste ..... - 69 -

Synthèse ..... - 73 -

"Sauver"

De la blessure au récit

CHAPITRE 02 : LE TRAUMATISME URBAIN .....- 75 -

1. Qu'est-ce qu'un traumatisme urbain ?.....- 77 -

2. Trois dimensions du traumatisme urbain .....- 79 -

2.1. La dimension matérielle.....- 79 -

2.2. La dimension sociale.....- 79 -

2.3. La dimension mémorielle .....- 79 -

3. L'évolution du regard sur l'infrastructure issues d'urbicide en trois temps.....- 83 -

3.1. L'infrastructure comme symbole .....- 83 -

3.2. L'infrastructure comme blessure.....- 87 -

3.3. L'infrastructure comme support : le récit.....- 93 -

Synthèse – Le traumatisme urbain .....- 97 -

"Tisser - Recomposer"

CHAPITRE 03 : RECRÉER DU LIEN SOCIAL DANS L'ESPACE PUBLIC .....- 101 -

1. Le lien social.....- 103 -

1.1 Définition.....- 103 -

1.1. Typologies.....- 105 -

1.2.1. Le lien de filiation – relations familiales.....- 105 -

1.2.2. Le lien de participation élective – relations amicales.....- 107 -

1.2.3. Le lien de participation organique – relations professionnelles ...- 107 -

1.1.4. Le lien de citoyenneté.....- 109 -

2. L'espace public ..... - 111 -
2.1. Définition de l'espace public ..... - 111 -
2.2. Historique de l'espace public ..... - 115 -
2.3. Les statuts d'espace – Oscar Newman ..... - 121 -
3. Typologies d'espaces publics ..... - 127 -
3.1. Le frontage ..... - 127 -
3.2. La rue comme lieu de socialisation ..... - 135 -
3.3. Les espaces ouverts urbains ..... - 141 -
3.4. Les équipements publics ..... - 143 -
2.5. L'épaisseur sociale et culturelle – l'appropriation ..... - 149 -
4. L'espace public propice au lien social ..... - 153 -
4.1. La mobilité ..... - 155 -
Accessibilité et inclusivité ..... - 155 -
Connecter les pôles existants ..... - 155 -
Multiplier les passages ..... - 155 -
4.2. L'infrastructure (équipement et programmation) ..... - 157 -
Définition des statuts ..... - 157 -
Mixité des usages ..... - 157 -
Hiérarchie des espaces ..... - 159 -
Identité du quartier ..... - 159 -
4.3. La végétation ..... - 161 -
Espaces verts ..... - 161 -

Synthèse ..... - 163 -

PARTIE II | Cas d'étude..... - 165 -

CHAPITRE 01 : LE VIADUC SUD DE LA JONCTION NORD-MIDI - 167 -

1. Analyse contextuelle du cas d'étude .....- 169 -

1.1. Première tentative de jonction – La ligne des Boulevards ....- 171 -

1.2. La ceinture ouest comme solution provisoire .....- 173 -

2. Analyse historique du cas d'étude .....- 175 -

2.1. Le tracé de Frédéric Bruneel.....- 175 -

2.2. Construction de la jonction – Dates clés .....- 177 -

2.3. Création de nouvelles gares sur le tracé .....- 183 -

2.4. Inauguration de la jonction .....- 183 -

Synthèse .....- 187 -

"Détruire -Détisser - Décomposer"

CHAPITRE 02 : L'URBICIDE ET LA JONCTION NORD-MIDI .....- 189 -

1. La tradition d'urbicides Nord-Sud .....- 191 -

1.1. Le tracé royal 1776-1782 .....- 191 -

La ville est conçue pour répondre à une vision symbolique du pouvoir. ...- 191 -

1.2. Le voûtement de la Senne (1867-1871) .....- 191 -

La ville est transformée au nom de l'hygiène. .....- 191 -

1.3. La jonction Nord-Midi .....- 193 -

La ville est structurée pour répondre aux exigences de la modernité technique et des infrastructures.....- 193 -

2. La jonction Nord-Midi, un urbicide planifié.....- 195 -

3. La bruxellisation, une série d'urbicides .....- 199 -

Synthèse .....- 201 -

"Sauver"

De la blessure au récit

CHAPITRE 03 : ÉVOLUTIONS DES MENTALITÉS FACE À LA CONSTRUCTION DE LA JONCTION ..... - 203 -

La jonction a-t-elle toujours été un traumatisme urbain ? ..... - 203 -

1. La vision avant la construction..... - 205 -

2. Après la construction : une évolution en trois temps..... - 207 -

2.1. L'infrastructure comme symbole : progrès, pouvoir, modernité.....- 207 -

2.2. L'infrastructure comme support : le récit ..... - 215 -

Synthèse..... - 219 -

"Tisser - Recomposer"

CHAPITRE 04 : Le projet..... - 221 -

1. Démarche conceptuelle ..... - 223 -

1.1. À l'échelle du quartier – le groupement d'îlots – la jonction- 223 -

1.2. À l'échelle de l'îlot..... - 229 -

1.3. À l'échelle du seuil..... - 233 -

Synthèse – Le projet comme couture..... - 239 -

Conclusion générale……..- 233 -

BIBLIOGRAPHIE ..... - 241 -

ICONOGRAPHIE..... - 253 -

PREAMBULE

-

« Une promenade dans la ville »

Je marche souvent à Bruxelles quand j'ai besoin de réfléchir. La ville m'aide à remettre un peu d'ordre dans mes idées. Ce matin-là, je suis sortie à la Gare Centrale, encore un peu engourdie par le froid et le bruit des trains qui arrivent et repartent. En sortant de la gare, j'ai pris l'un de ces grands boulevards, tracés lors de la construction de la jonction Nord-Midi.

Tout est large, presque trop. Les immeubles se dressent en rangées droites, massifs, froids. Le vent s'engouffre entre eux et fait tourbillonner quelques papiers au pied des façades. Au rez-de-chaussée, les vitrines sont pour la plupart vides. Quelques rideaux métalliques baissés, des entrées d'immeubles anonymes, des halls silencieux. On sent que ce quartier a été conçu pour circuler et travailler, pas pour vivre.

Je m'arrête un instant et lève les yeux. Le soleil disparaît derrière une barre d'immeubles, laissant le trottoir dans une ombre presque permanente.

Je repense à mes cours d'histoire, difficile d'imaginer qu'ici, autrefois, se trouvaient des rues étroites, des maisons, des commerces, des vies entières. Des morceaux de ville, tout simplement. La construction ferroviaire a coupé la ville en deux, traversant les îlots et détruisant des quartiers entiers au nom de la modernité. Parfois, j'ai l'impression que la ville a perdu quelque chose dans cette transformation : une chaleur, une densité humaine, une manière d'habiter les rues.

Je continue à marcher, un peu agacée. J'aimerais m'asseoir quelque part, boire un café et regarder les gens passer. Mais il n'y a presque nulle part où le faire.

Alors je bifurque vers le sud, presque par réflexe.

Petit à petit, les rues se rétrécissent. Les façades deviennent irrégulières, parfois un peu bancales. Les pavés apparaissent sous mes pieds. Et soudain, j'entends quelque chose qui manquait tout à l'heure : des voix.

Je suis dans les Marolles.

Dans une ruelle, trois enfants jouent au ballon. Le ballon tape contre un mur, rebondit maladroitement, puis roule vers moi. L'un des enfants court pour le récupérer et me lance un sourire rapide avant de repartir dans la partie. Une femme sort d'une épicerie avec un sac en papier ; quelqu'un parle fort depuis la fenêtre au premier étage. Ici la rue appartient aux gens.

Je continue doucement sans me presser.

Au bout d'une petite rue, je tombe sur un espace un peu étrange. Un morceau de ville coupé, presque oublié. Ce n'est ni vraiment une place ni vraiment une rue. Juste un espace coincé entre deux murs, oublié. Plus loin, je distingue la jonction ferroviaire. Elle traverse les îlots comme si quelqu'un avait tracé un trait au milieu du quartier.

Pendant un temps, je reste là à regarder.

Ce n'est pas vraiment beau : il y a du béton, des murs aveugles, des espaces abandonnés et vides. Mais, bizarrement, je n'ai pas la même sensation que sur les grands boulevards. Ici, j'ai l'impression que quelque chose pourrait encore se passer.

Je regarde les enfants jouer un peu plus loin dans la rue. J'imagine quelques arbres ici, un banc là, peut-être un petit terrain de jeu. Une terrasse improvisée. Des gens qui s'installent, parlent, regardent passer les trains dans la ville sans vraiment y penser.

Bruxelles est pleine de cicatrices, c'est vrai. La jonction en est une grande. Elle traverse des îlots entiers et a transformé la manière dont la ville s'organise.

Mais en marchant dans ces petites rues, je me dis que les cicatrices ne sont pas forcément des fins. Bruxelles n'est pas seulement faite de ce qui a été détruit ou imposé par les grands projets. Elle est aussi faite de ce qui peut encore être recréé.

Je reste encore un peu à regarder les enfants courir après le ballon. Puis je reprends ma marche.

« On imagine toujours un ennemi de l'extérieur, mais on n'imagine pas un ennemi qui vous ronge par l'intérieur. »[1]

[1] Philippe Chassaigne, « Urbicides : Destructions et renaissances urbaines du XVIe siècle à nos jours »

INTRODUCTION

Une ville n'est jamais seulement ce qu'elle donne à voir. Elle est faite de couches successives et chaque transformation y dépose une marque, parfois discrète, parfois irréversible. Marcher dans une ville, c'est aussi marcher sur ce qui n'existe plus.

Bruxelles est, à cet égard, une ville singulière. Capitale longtemps en chantier, elle a été modelée par une succession d'aménagements urbains d'ampleur, tels que le voûtement de la Senne, la jonction ferroviaire ou encore l'érection des tours du quartier Nord, qui ont profondément reconfiguré son tissu urbain. Chacun de ces projets a été porté, en son temps, par un discours de progrès et de modernité. Mais chacun de ces projets a aussi entraîné, dans l'ombre de ses promesses, des destructions massives, des expropriations et la disparition de quartiers entiers. La seconde moitié du 20e siècle a même donné un nom à ce phénomène : la bruxellisation.

En parallèle, dans le contexte des guerres en ex-Yougoslavie des années 1990, un autre concept est venu interroger la relation entre la violence et la ville : celui de l'urbicide. Littéralement, le « meurtre de la ville ». Ce terme désigne une forme de destruction délibérée qui ne vise pas seulement les infrastructures, mais aussi ce que la ville représente : sa mémoire, sa diversité, son tissu social. D'abord conçu pour les contextes de conflit armé, le concept a progressivement été étendu à d'autres situations. L'urbicide existe dès lors qu'une transformation urbaine cherche à effacer l'urbanité elle-même.

C'est précisément à la croisée de ces deux notions que s'inscrit le travail. Il s'agit d'interroger les grandes transformations urbaines bruxelloises non seulement comme des épisodes d'urbanisme contestés, mais aussi comme des formes d'urbicide en temps de paix. Des opérations qui, au nom du progrès, ont détruit des morceaux de ville, défait des liens sociaux et laissé des cicatrices encore visibles aujourd'hui.

Parmi ces cicatrices, la jonction Nord-Midi occupe une place singulière. Mise en service en 1952 après plusieurs décennies de chantier, elle relie directement les deux grandes gares de Bruxelles, mais au prix d'une percée massive à travers le centre historique. Des îlots entiers ont été démolis, des milliers d'habitants ont été expropriés, et un viaduc ferroviaire est venu s'imposer comme une frontière au cœur de la ville. Plus de septante ans plus tard, la jonction, plus particulièrement le viaduc sud, continue de structurer l'espace bruxellois par ce qu'il interrompt.

De ce constat naît la question qui guide ce travail :

« De quelle manière les infrastructures issues d'urbicide peuvent-elles être reconnues, intégrées et transformées pour dépasser le traumatisme urbain et recréer du lien social dans l'espace public ? »

Pour répondre à cette question, le mémoire s'articule autour d'une dialectique en deux temps. D'abord, « Détruire - Détisser – Décomposer », qui analyse les mécanismes de l'urbicide et leurs effets sur les tissus urbains et sociaux. Ensuite, « Tisser - Recomposer » explore les conditions d'une réparation possible. Entre ces deux volets s'intercale, comme une charnière, l'étude du traumatisme urbain, une notion qui permet de comprendre comment une infrastructure peut, au fil du temps, passer du statut de symbole de modernité à celui de blessure, puis devenir un support de récit.

Le travail se déploie en trois parties. La première pose le cadre théorique. Elle interroge le concept d'urbicide, ses différentes formes, puis introduit les notions de traumatisme urbain et de lien social comme outils d'analyse. La deuxième partie ancre cette réflexion dans le cas d'étude de la jonction Nord-Midi en croisant l'analyse historique, la lecture du site et les études des perceptions à l'égard de cette infrastructure. La troisième partie propose enfin un projet architectural, conçu comme une tentative concrète de recoudre ce que la jonction a déchiré.

Ce mémoire ne prétend pas réparer Bruxelles. Il cherche, plus modestement, à comprendre comment regarder ces cicatrices autrement. Non pas comme des fins, mais comme des points de départ.

METHODOLOGIE

La formulation de cette recherche résulte d'un cheminement progressif amorcé au début de mon master. Au fil des lectures, des recherches et des questionnements, le sujet s'est progressivement précisé, passant d'un intérêt pour les reconstructions d'après-guerre à une réflexion plus large sur la destruction de la ville et ses traces dans le paysage urbain. Ma méthodologie repose sur une combinaison de recherche théorique, d'analyse de cas et d'étude de terrain.

Master 1 – Premier quadrimestre

Au début de mon master, dans le cadre du cours « Initiation à la recherche », mon intérêt portait sur les reconstructions urbaines d'après-guerre, notamment dans des villes fortement détruites pendant la Seconde Guerre mondiale, telles que Varsovie, Berlin ou Le Havre. Cet intérêt s'inscrit également dans une passion personnelle pour l'histoire de cette période.

> *« En quoi la reconstruction urbaine du Havre, de Varsovie et de Berlin après la Seconde Guerre mondiale révèle-t-elle des similitudes et des principes partagés ? »*[2]

Master 1 – Deuxième quadrimestre

Lors du deuxième quadrimestre de ma première année de master, dans le cadre d'un séjour Erasmus à Paris, mes recherches bibliographiques m'ont conduite à la découverte du concept d'urbicide.

L'étude de cette notion m'a naturellement conduite à m'intéresser aux conflits en ex-Yougoslavie, contexte où le concept a émergé et a été largement théorisé. Des villes comme Sarajevo ou Mostar constituent des exemples emblématiques d'urbicides.

> *« Comment les villes de l'ex-Yougoslavie et la ville de Beyrouth se sont-elles reconstruites après les guerres des années 1990, et quels enseignements leurs trajectoires offrent-elles pour penser les reconstructions urbaines actuelles dans des contextes de conflits ou de post-conflits similaires ? »*[3]

---

[2] Question de recherche formulée dans le cadre du travail réalisé pour le cours « Initiation à la recherche ».
[3] Question de recherche formulée dans le cadre du travail réalisé pour le cours « Séminaire de recherche : méthodes et outils thématiques ».

Cependant, plusieurs limites sont apparues :

- La difficulté à accéder directement aux sites étudiés.
- La volonté de travailler sur un terrain plus proche et observable
- L'envie d'ancrer cette recherche dans ma ville de naissance, Bruxelles, un territoire auquel je suis particulièrement attachée.

Master 2 – Premier quadrimestre

Au cours de l'été, la poursuite de mes recherches m'a permis de constater que la notion d'urbicide ne se limite pas aux contextes de guerre. En effet, certaines transformations urbaines peuvent également entraîner des formes de destruction de la ville.

Cette réflexion m'a conduite à établir un lien avec le phénomène de bruxellisation, qui désigne les transformations majeures qu'a connues Bruxelles au cours de la seconde moitié du 20e siècle. Ces transformations ont entraîné la disparition de nombreux bâtiments et de fragments du tissu urbain.

Ce rapprochement a constitué un tournant dans ma recherche. Il a permis d'envisager la notion d'« urbicide » dans un contexte non militaire et d'en interroger les effets sur le paysage bruxellois.

> *« De quelle manière les infrastructures issues d'urbicide peuvent-elles être reconnues, intégrées et transformées pour dépasser le traumatisme urbain et recréer du lien social dans l'espace public ? »*

Master 2 – Deuxième quadrimestre

Pour répondre à la problématique : « De quelle manière les infrastructures issues d'urbicide peuvent-elles être reconnues, intégrées et transformées pour dépasser le traumatisme urbain et recréer du lien social dans l'espace public ? », ce travail s'articule autour d'une structure binaire qui en constitue le fil conducteur.

« Détruire – Détisser – Décomposer » et « tisser – recomposer ».

Entre ces deux volets s'inscrit, à chaque étape, une analyse du traumatisme urbain qui fait office de charnière méthodologique. Elle permet de comprendre comment, au fil du temps, il a été possible de passer d'un volet à l'autre.

Cette organisation reflète la démarche dialectique au cœur de la réflexion : comprendre le mécanisme de la destruction urbaine pour mieux penser les conditions d'une réparation possible.

Ensuite, la collecte et l'analyse des données se sont déroulées en plusieurs étapes méthodologiques.

Tout d'abord, la recherche théorique s'est ouverte par une clarification de la notion d'urbicide : ses origines, ses différentes définitions, ses manifestations et ses conséquences sur les tissus urbains et sociaux, constituant le premier volet : « Détruire – Détisser – Décomposer »

Ensuite, l'étude du traumatisme urbain a permis de comprendre comment une infrastructure ou un espace peut passer du statut de progrès à celui de blessure pour enfin devenir support de récit.

Elle s'est ensuite prolongée par le volet « Tisser – recomposer », qui s'intéresse aux conditions de la réparation en analysant les notions de lien social et d'espace public, et, plus spécifiquement, les espaces publics propices à la création et au maintien du lien social.

Cette base théorique posée, le travail s'est ancré dans un cas d'étude : le viaduc Sud de la Jonction Nord-Midi. L'analyse a débuté par une mise en contexte historique du site.

Le volet « Détruire – Détisser – Décomposer » a ensuite analysé la Jonction Nord-Midi en tant qu'urbicide : ses logiques, ses impacts spatiaux et humains, ainsi que les fractures urbaines qu'elle a engendrées.

Ensuite, l'étude du traumatisme urbain propre à la jonction Nord-Midi a permis de retracer l'évolution des mentalités face à ce chantier d'envergure, depuis son acceptation comme symbole de progrès jusqu'à sa reconnaissance comme blessure urbaine, puis comme support de récit.

Enfin, le volet « Tisser – recomposer » présente le projet architectural élaboré en réponse à ce diagnostic, conçu comme une tentative concrète de réparer les continuités urbaines et sociales rompues.

Utilisation de l’intelligence artificielle

L’intelligence artificielle (ChatGPT, OpenAI) a été utilisée comme outil d’assistance pour structurer les idées et améliorer la qualité rédactionnelle du travail. Cet outil a également été utilisé pour la correction de l’orthographe et de la syntaxe. L’analyse, l’interprétation des informations ainsi que les conclusions présentées dans ce travail demeurent le fruit du travail personnel de l’auteur.

Détruire – Détisser - Décomposer

ETAT DE L'ART

L'urbicide – *urbs* (« ville ») et *-cide* (« tuer)

Le terme urbicide, qui signifie littéralement « meurtre de la ville », est apparu dans les années 1990 pour désigner une forme de violence délibérée contre l'environnement urbain. Bien que le mot ait été utilisé pour la première fois dans un roman de science-fiction des années 1960, dans la nouvelle « Dead God's Homecoming » de Michael Moorock, il prend son sens contemporain lors des guerres en ex-Yougoslavie dans les années 1990. Contrairement à une destruction accidentelle ou purement stratégique, l'urbicide vise à effacer les dimensions symboliques, sociales et culturelles de la ville. Il ne s'agit pas seulement de détruire les infrastructures, mais de faire disparaître ce que la ville représente : la diversité, la mémoire, la coexistence.

Ce concept a été développé et répandu dans le contexte des guerres en ex-Yougoslavie et à Beyrouth. Ces événements ont montré de manière brutale que la ville pouvait devenir une cible identitaire, où l'on cherchait à effacer physiquement les traces d'un passé commun, souvent multiethnique. Les bibliothèques, les ponts, les mosquées ou les marchés n'étaient pas visés pour leur valeur militaire, mais pour ce qu'ils symbolisaient dans la mémoire collective. La reconstruction dans les Balkans ainsi qu'à Beyrouth a été marquée par cette double blessure : matérielle et mémorielle.

> *« Violences qui visent la destruction d'une ville non en tant qu'objectif stratégique, mais en tant qu'objectif identitaire »*[4]

Des chercheurs comme Martin Coward, Robert Bevan ou encore Bogdan Bogdanovic ont montré que l'urbicide est une manière d'imposer une nouvelle vision du territoire : en détruisant les repères communs, on favorise la division, l'homogénéité et le repli communautaire. Ainsi, la destruction des villes est aussi une manière de refuser toute possibilité de réconciliation future, en détruisant les lieux mêmes où pouvait se construire un vivre-ensemble.

L'urbicide n'est pas seulement une atteinte à la forme urbaine, mais aussi un acte politique visant à fragmenter la société et à empêcher toute réconciliation à long terme.

---

[4] Tratnjek, 2008

Bien que la guerre constitue souvent une manifestation majeure de l'urbicide, elle ne suffit pas à en définir pleinement la portée. L'urbicide renvoie en effet à la relation affective que les sociétés urbaines entretiennent avec leur ville.

Lorsque les violences touchent l'architecture, les habitants ou encore la culture urbaine, elles peuvent menacer l'urbanité elle-même et entraîner une véritable catastrophe urbaine.

Dans ce sens, l'urbicide existe autant en temps de guerre qu'en temps de paix.

Le concept d'urbicide permet d'analyser de manière critique les conflits contemporains en mettant en lumière le rôle central de la ville en tant que cible idéologique. Il ouvre ainsi une réflexion sur la reconstruction : face à une destruction symbolique, celle-ci ne peut être neutre et doit intégrer des dimensions mémorielles, sociales et culturelles.

Figure 01 : Bruxellisation : la dernière maison de l'ensemble de maisons de la rue Belliard, 248-262, en démolition.

« Un phénomène de démolition de grande ampleur en temps de paix »[5]

« Terme employé par les activistes urbains locaux pour dénoncer l'action des pouvoirs publics et des promoteurs en faveur d'une modernisation accélérée de la ville par la rénovation brutale de quartiers populaires »[6]

[5] Marion Alecian de l'ARAU (l'Atelier de Recherche et d'Actions Urbaines)
[6] Philippe Chassaigne, « Urbicides : Destructions et renaissances urbaines du XVIe siècle à nous jours »

« La bruxellisation »

La bruxellisation désigne la transformation rapide et souvent brutale du tissu urbain de Bruxelles durant la seconde moitié du XXe siècle. Ce phénomène se caractérise par la destruction d'un patrimoine urbain important au profit de nouvelles constructions, souvent réalisées dans un contexte de fortes spéculations immobilières.

Ces transformations se sont généralement produites sans planification urbaine cohérente et ont profondément modifié le paysage de la ville. Elles ont également entraîné l'éviction progressive des classes populaires, remplacées par des fonctions tertiaires et des immeubles de bureaux.

Le terme est aujourd'hui utilisé de manière critique pour dénoncer un mode de développement urbain marqué par la priorité accordée aux intérêts économiques et immobiliers au détriment du patrimoine et des habitants.

Ce phénomène s'inscrit dans le contexte de l'après-Seconde Guerre mondiale, période durant laquelle Bruxelles connaît d'importants projets d'infrastructures. La construction de la jonction Nord-Midi, mise en service en 1952, constitue l'un des projets les plus structurants. Cette nouvelle liaison ferroviaire traversant la ville modernise et unifie le réseau ferroviaire belge.

La jonction peut ainsi être considérée comme le premier acte de bruxellisation. Sa réalisation nécessite la démolition de nombreux îlots urbains et ouvre de larges percées dans le tissu historique de la ville.

Dans les années 1950-1960, ces transformations s'intensifient avec le développement des boulevards urbains et des infrastructures routières, stimulés par l'essor de l'automobile et par les politiques de modernisation de la ville. L'Exposition universelle de 1958 joue également un rôle d'accélérateur en favorisant la construction d'infrastructures et l'adaptation du réseau routier aux échelles nationales et internationales.

Parallèlement, Bruxelles se transforme progressivement en centre tertiaire international. L'installation d'institutions européennes et d'organisations internationales entraîne la construction massive d'immeubles de bureaux. Les anciennes artères, bordées d'habitations et d'hôtels particuliers, sont progressivement remplacées par de grands ensembles modernes.

Figure 02 : Vue aérienne de l'axe boulevard Baudouin – Jardin botanique en 1980

Dans les années 1960-1970, ces transformations atteignent leur apogée avec des opérations urbaines d'envergure, comme la restructuration du quartier Nord, qui devient l'un des exemples les plus emblématiques de la bruxellisation. Peu nombreux sont les Bruxellois qui auraient oublié la démolition des 53 ha du Quartier Nord et l'expulsion de ses douze mille habitants.

Ainsi, la bruxellisation peut être interprétée comme une forme de destruction de la ville en temps de paix, où la modernisation urbaine et la spéculation immobilière ont contribué à fragiliser les structures sociales et les modes de vie urbains.

Dès lors, sa forte dimension sociale, économique et symbolique l'apparente à un Urbicide.

Sauver – Réparer

« De la blessure au récit »

Les luttes urbaines

Ce n'est qu'à partir de la fin des années 1960 (début des années 1970) que ces mutations urbaines suscitent des contestations. Des habitants, des architectes et des associations dénoncent la destruction du patrimoine, la spéculation immobilière et le manque de transparence dans les décisions urbanistiques.

Jusqu'aux années 1970, les projets urbains étaient en effet largement élaborés « en chambre », c'est-à-dire discutés et décidés entre administrations, experts et responsables politiques, sans véritable consultation des habitants.

Les autorités disaient : *« Nous sommes élus, si vous n'êtes pas d'accord, prouvez-le aux prochaines élections. »*[7]

Face à ces transformations, les habitants commencent progressivement à s'organiser pour défendre leur cadre de vie. Dans certains quartiers, ces tensions se transforment en véritables luttes urbaines. Le quartier des Marolles devient l'un des symboles de cette contestation lorsque, dans les années 60, ses habitants s'opposent aux expropriations liées au projet d'extension du palais de justice. La création en 1969 du Comité Général d'Action des Marolles (CGAM) illustre l'émergence d'une mobilisation collective des habitants, qui revendiquent un droit de regard sur les transformations de leur quartier.

Ces initiatives se multiplient dans différents quartiers et conduisent à la création de nombreux comités de quartier, qui se regroupent notamment au sein d'Inter Environnement Bruxelles (IEB). Ces mouvements contribuent à faire reconnaître progressivement les habitants comme interlocuteurs légitimes dans les débats urbains. Bruxelles est connue pour être « la ville aux cent comités de quartier » ainsi que pour sa dynamique associative.

> *« Ces luttes locales ont permis de valoriser la parole des habitant.e.s et de les instituer comme interlocuteurs légitimes au sein des négociations à venir dans les futurs plans d'urbanisme. »* [8]

[7] FOURNEAU, O. *La concertation : un acquis pour la démocratie urbaine (2022)*
[8] FOURNEAU, O. *La concertation : un acquis pour la démocratie urbaine (2022)*

Cette mobilisation contribue progressivement à l'émergence de nouvelles politiques de planification urbaine et à une prise de conscience de la nécessité de mieux encadrer le développement de la ville. L'une des conséquences les plus importantes est l'introduction, au début des années 1970, de procédures de publicité-concertation. Désormais, certains projets urbanistiques doivent être annoncés publiquement et discutés dans un cadre où les habitants peuvent être informés et exprimer leurs objections.

La mise en place de ces mobilisations a également permis de préserver certains bâtiments et quartiers menacés par des projets urbains destructeurs, ce qui constitue de véritables « Victoires urbaines ».

Figure 03 : La bataille des Marolles

Figure 04 : Cauchemar sombre dans les ruines du quartier Nord.

Tisser - Recomposer

Rénovations urbaines

Dans les décennies qui suivent les grandes transformations urbaines du 20e siècle, les politiques publiques bruxelloises évoluent progressivement vers des approches de rénovation urbaine visant à améliorer les quartiers existants.

À partir des années 1980 et surtout avec la création de la Région de Bruxelles-Capitale en 1989, de nouvelles politiques urbaines cherchent à répondre à ces enjeux. La Région de Bruxelles-Capitale met en place des programmes de rénovation urbaine visant à améliorer les quartiers fragilisés, notamment par la rénovation du bâti, l'aménagement d'espaces publics, la création d'équipements collectifs, ainsi que le soutien aux initiatives locales. L'objectif n'est plus uniquement de transformer la ville, mais aussi de réparer, de reconnecter et de réactiver des fragments urbains fragilisés par les interventions précédentes.

Pour mettre en œuvre ces politiques, la Région de Bruxelles-Capitale et la ville de Bruxelles ont développé différents outils opérationnels de rénovation urbaine, permettant d'intervenir de manière ciblée sur certains territoires.

Parmi ceux-ci, les contrats de quartier figurent parmi les dispositifs les plus emblématiques. Ils visent à revitaliser des quartiers fragilisés par un ensemble d'actions combinant la rénovation des logements, l'aménagement des espaces publics et le développement d'équipements de proximité.

Par exemple, la restructuration de la Savonnerie Heymans a permis de créer un ensemble durable comprenant 42 logements sociaux et une halte-garderie. Ce projet a également amélioré l'intérieur de l'îlot en réduisant sa densité et en y intégrant davantage d'espaces verts. Il a également contribué à revaloriser un ancien site industriel tout en renforçant l'attractivité et la qualité du cadre de vie du quartier.

À ce dispositif s'ajoutent d'autres instruments de planification et d'intervention.

Les Contrats de Rénovation Urbaine (CRU) permettent d'agir à une échelle territoriale plus large, en coordonnant plusieurs projets urbains au sein d'un même périmètre.

Figure 05 : Savonnerie Heymans.

Figure 06 : Parcours BD Bruxelles : Odilon Verjus

Les Contrats d'Écoles visent, quant à eux, à améliorer l'environnement urbain autour des établissements scolaires, notamment en matière de mobilité, de sécurité et de qualité des espaces publics.

Les Contrats d'Axe visent à requalifier certains grands axes urbains en améliorant leur fonctionnement, leur lisibilité et leur qualité spatiale.

Le Contrat d'Îlot (CACI) intervient à une échelle plus fine afin de transformer des ensembles bâtis ou des îlots urbains en difficulté.

Enfin, des initiatives plus thématiques, comme le Parcours BD, contribuent également à la valorisation de l'espace public et du patrimoine culturel bruxellois en intégrant des interventions artistiques dans la ville.

Initié en 1991, le Parcours BD illustre comment une intervention culturelle peut transformer la perception de l'espace urbain. Avec aujourd'hui plus de soixante fresques disséminées principalement dans le Pentagone, il a permis de valoriser des pignons aveugles, souvent des vestiges visibles des démolitions du 20e siècle.

Ces démarches illustrent l'évolution des politiques urbaines bruxelloises. Il ne s'agit plus seulement de produire de nouveaux espaces, mais aussi de réparer les discontinuités urbaines héritées des transformations du 20e siècle. Les interventions privilégient désormais des approches plus progressives, localisées et participatives, visant à améliorer les quartiers existants, à recréer des continuités urbaines et sociales et à tenir compte des besoins des habitants.

PARTIE I | Recherches théoriques

Détruire – Détisser - Décomposer

CHAPITRE 01 : COMPRENDRE L'URBICIDE

L'urbicide désigne la destruction d'une ville non seulement pour des raisons militaires, mais aussi pour des raisons symboliques et identitaires. Comme l'explique François Chaslin[9], la ville peut devenir une cible parce qu'elle permet la cohabitation de populations différentes et valorise le cosmopolitisme. L'espace urbain est en effet un lieu privilégié de rencontre, d'échanges et de vie commune entre plusieurs communautés. Cette diversité urbaine peut alors être perçue comme une menace pour certains acteurs qui cherchent à imposer une identité unique et homogène. L'urbicide vise à détruire les lieux qui incarnent cette coexistence, ainsi que les symboles et les espaces où s'exprime la mémoire collective. Cette notion permet également de comprendre que certains conflits ne reposent pas uniquement sur des différences ethniques ou religieuses, mais aussi sur l'opposition entre différents modes d'habiter et différentes visions de la société.

[9] François Chaslin, *Une haine monumentale. Essai sur la destruction des villes en ex-Yougsolavie,* Edition Descartes & cie, 1997.)

1. Les différents types d'urbicides

1.1. L'urbicide militaire

Les exemples antiques sont peut-être ceux qui éclairent le mieux la nature et le sens profond de l'urbicide : faire disparaître l'ennemi en détruisant la ville qui l'incarne. Bien plus qu'une simple destruction matérielle, l'urbicide vise l'effacement politique, symbolique et mémoriel d'une communauté par la disparition de son espace urbain.

Deux exemples de l'Antiquité illustrent particulièrement cette logique.

Le premier est grec. Dans ses écrits, Isocrate raconte comment la cité de Thèbes souhaitait « rendre invisible » la ville de Platées. Platées, alors très célèbres pour leur victoire contre l'empire perse. La destruction de la ville devait aller au-delà d'une victoire militaire : il s'agissait d'effacer Platées de la mémoire collective. La cité devait disparaître au point que personne ne puisse plus se souvenir de son passé.

Un second exemple, bien connu, provient du monde romain : celui de Carthage. À l'issue des guerres puniques, Rome décide de raser la ville. La tradition rapporte que les Romains ont ensuite labouré et saliné le territoire de Carthage afin que rien ne puisse y pousser. Que cette image soit historique ou légendaire, elle illustre parfaitement la logique d'urbicide. La ville n'est plus seulement un objectif militaire ; elle devient un moyen d'annihiler symboliquement l'ennemi, en effaçant le lieu même qui portait son identité politique et culturelle.

Le terme d'urbicide se formalise véritablement au début des années 1990, dans le contexte de la guerre en ex-Yougoslavie. En 1993, la ville de Sarajevo, assiégée et bombardée, n'est plus que l'ombre d'elle-même. Soumise aux bombes et aux tirs d'artillerie, la ville devient le théâtre d'une destruction systémique de son tissu urbain et de ses infrastructures.

C'est dans ce contexte que Bogdan Bogdanovic, ancien résistant, architecte, opposant au régime de Slobodan Milosevic et ancien maire de Belgrade, forge et popularise le terme d'urbicide. Dans une revue d'architecture, il s'interroge alors : *« Restera-t-il encore dans ce pays un peu d'urbanité ? »* Pour décrire ce phénomène, il parle d'un « meurtre rituel des villes », expression qui traduit la violence dirigée non seulement contre les bâtiments, mais aussi contre l'essence même de la ville en tant qu'espace de coexistence sociale et culturelle.

Figure 07 : Photo des ruines de l'ancien pont de Mostar

Figure 08 : Le violoncelliste Vedran Smailovic jouant sur les ruines de la Bibliothèque nationale de Sarajevo (1992)

Si le terme d'urbicide est relativement récent, le phénomène qu'il désigne n'est pas nouveau. Comme l'illustrent les exemples de l'Antiquité, la destruction de la ville, en tant que moyen d'anéantir un ennemi, perdure depuis des siècles. Cette logique se prolonge, malheureusement, encore aujourd'hui dans les conflits contemporains. Les destructions massives observées dans des villes comme Gaza témoignent de la persistance de ces pratiques, où l'espace urbain devient une cible à part entière.

Si le phénomène est ancien, le fait de le nommer change pourtant beaucoup de choses. Utiliser le mot « urbicide », c'est d'abord reconnaître la ville comme une victime à part entière, et non comme un simple décor endommagé par la guerre ou par les chantiers. C'est aussi affirmer que ce qui est détruit dépasse largement le bâti : ce sont des manières de vivre ensemble, une mémoire, une urbanité et des liens sociaux qui disparaissent. Le terme permet également de rejeter l'idée d'une destruction inévitable, en rappelant qu'elle résulte toujours de décisions humaines et engage donc des responsabilités. Enfin, il offre une grille de lecture commune à des réalités pourtant diverses (conflits armés, régimes autoritaires, grands projets immobiliers…) en révélant la logique partagée qui les traverse : l'effacement d'un milieu de vie.

Si le concept d'urbicide s'est d'abord développé pour analyser la destruction des villes en temps de guerre, il s'est progressivement étendu à d'autres contextes, permettant d'interroger plus largement les différentes formes de destruction et de transformation de l'espace urbain.

Depuis les années 1990, le concept d'urbicide a connu une extension progressive. Les chercheurs et les militants urbains ont peu à peu reconnu que la « destruction de l'urbanité » ne se produit pas seulement en temps de guerre. Elle peut prendre la forme d'opérations planifiées par les autorités au nom du progrès, de processus économiques qui vident lentement les villes de leur substance ou encore d'un effacement du tissu urbain pour imposer une nouvelle vision politique. Cette extension du terme témoigne d'une prise de conscience plus large. La violence faite aux villes ne se limite pas aux destructions de guerre ; elle peut aussi résulter de transformations progressives menées sur le long terme, dont les effets altèrent durablement les espaces urbains et la vie de leurs habitants.[10]

[10] Philippe Chassaigne, « Urbicides : Destructions et renaissances urbaines du XVIe siècle à nos jours »

À la figure militaire s'ajoutent ainsi trois autres formes, politiques ou idéologiques, économiques et modernistes, qui élargissent considérablement le champ du concept tout en partageant la même logique d'effacement d'un milieu de vie. Ces trois formes ont en commun d'être des urbicides planifiés : à la différence des destructions de guerre, elles ne résultent pas du chaos d'un conflit mais de décisions réfléchies, organisées et mises en œuvre par des autorités publiques, des acteurs économiques ou des pouvoirs politiques. Elles peuvent ainsi être menées en temps de paix, dans le cadre apparemment ordinaire de la gestion urbaine, ce qui rend leur violence d'autant plus difficile à identifier et à dénoncer.

Figure 09 : Vue aérienne du Palais du Parlement et du boulevard Unirii à Bucarest, symboles des transformations urbaines.

Figure 10 : Déplacement d'une église et démolition du quartier Uranus-Izvor.

1.2. Urbicide politique ou idéologique

L'urbicide politique ou idéologique désigne la destruction délibérée des espaces urbains qui incarnent une mémoire, une identité ou une vision de la société que le pouvoir en place cherche à effacer.

Cette forme d'urbicide se justifie toujours au nom d'une cause supérieure : la pureté idéologique, le retour à une authenticité perdue, la libération du peuple de ses « erreurs » historiques, … Le pouvoir qui démolit prétend agir pour le bien commun et présente la destruction non comme une violence mais comme une libération.

Derrière ces justifications, la volonté est en réalité claire : effacer les traces matérielles d'une mémoire alternative pour ne laisser visible dans la ville que le récit que le pouvoir veut faire passer.

Les exemples sont nombreux au 20e siècle. À Bucarest, les démolitions à grande échelle ordonnées par Nicolae Ceaușescu dans les années 1980 atteignent une ampleur sans équivalent en temps de paix. Profitant du séisme de 1977 comme prétexte, et inspiré par les architectures monumentales qu'il avait découvertes lors de ses visites en Corée du Nord et en Chine, Ceausescu lance le projet du « Centrul Civic ». Près de huit kilomètres carrés du centre historique (soit environ un cinquième de la ville ancienne) sont rasés. Une trentaine de milliers d'habitations, dix-neuf églises orthodoxes (dont certaines sont littéralement déplacées sur rails pour être cachées derrière de nouveaux immeubles), six synagogues et plusieurs monastères disparaissent au profit de la Casa Poporului. Entre quarante et soixante-dix mille habitants sont déplacés. Aujourd'hui appelé le Palais du Parlement, ce bâtiment est le deuxième plus grand bâtiment administratif du monde, après le Pentagone. Le boulevard de l'Unification, également conçu dans le cadre du projet, s'étend sur plus de huit kilomètres et a été délibérément conçu pour dépasser les Champs-Élysées par ses dimensions et son caractère monumental.

Le projet, inachevé à la chute du régime en 1989, demeure l'un des urbicides idéologiques les plus massifs jamais entrepris en Europe.

Figure 11 : Zone sud, usine automobile Packard

1.3. L'urbicide économique

L'urbicide économique désigne la transformation ou la dégradation d'une ville sous l'effet de logiques économiques. Ce type d'urbicide peut prendre deux formes principales.

La première correspond à une destruction par abandon : fermeture des industries, départ des investissements, chômage massif et retrait des services entraînant une dégradation progressive des quartiers et des infrastructures urbaines.

La seconde relève, au contraire, d'une destruction due à la survalorisation économique. Au nom de la rentabilité urbaine, de la spéculation foncière ou encore de grands projets immobiliers, des quartiers sont transformés, démolis ou gentrifiés, provoquant l'effacement de tissus urbains existants et le déplacement de leurs habitants.

Ces formes d'urbicide ne se manifestent jamais sous la forme d'une destruction. Elle se justifie au nom de la fatalité économique : « le marché », « la mondialisation », « le flux des capitaux », ou, à l'inverse, sous le langage positif de la « rénovation », du « rendement urbain », de la « dynamisation touristique ». Les démolitions, les transformations foncières et les déplacements de population apparaissent alors comme des conséquences inévitables du développement économique plutôt que comme des choix politiques et sociaux.

Un exemple emblématique de la destruction par abandon est celui de Detroit, ancienne capitale de l'industrie automobile états-unienne, devenue, depuis les années 1970, le symbole de la « ville fantôme ». La fermeture progressive des usines, le départ des investissements, les logiques de ségrégation et l'exode des populations vers les banlieues ont provoqué un effondrement durable de la ville. Détroit a perdu plus de la moitié de ses habitants, tandis que des milliers de maisons, d'usines et d'équipements sont abandonnés. La destruction urbaine résulte ici de dynamiques économiques qui désagrègent progressivement le tissu social, les infrastructures et les formes de vie urbaines.

Figure 12 : Vue du quartier Nord.

Enfin, un exemple de destruction due à la survalorisation économique est le quartier Nord de Bruxelles. Dans les années 1960, les autorités belges lancent le projet du Manhattan Plan, destiné à transformer le Quartier Nord en un vaste centre d'affaires moderne inspiré des modèles nord-américains. Au nom de la modernisation économique, de l'attractivité internationale et du développement tertiaire, une grande partie du tissu urbain existant est détruite.

Des milliers d'habitants sont expropriés et déplacés, tandis que de nombreux immeubles, commerces et rues disparaissent.

Le cas du Quartier Nord illustre bien la forme d'urbicide économique où la destruction est motivée par une logique de rentabilité et de restructuration métropolitaine. La ville existante est considérée comme obsolète au profit d'un modèle urbain plus rentable et plus compétitif, ce qui entraîne l'effacement d'un tissu social et urbain historique.

Figure 13 : Les célèbres Halles de Paris

Figure 14 : Forum des Halles 1979-2010

Figure 15 : Construction de la Canopée sur le Forum des Halles (2011-2016)

1.4. L'urbicide moderniste

L'urbicide moderniste désigne les opérations de transformation urbaine menées par les autorités publiques au nom de la modernité, du progrès, de l'hygiène ou de la mobilité qui entraînent la destruction d'un tissu urbain existant ainsi que le déplacement de ses habitants. C'est sans doute la forme la plus paradoxale de l'urbicide, parce qu'il se présente sous les traits du progrès et qu'il est porté par les institutions mêmes censées protéger la ville.

Cette forme d'urbicide se justifie au nom de plusieurs grandes valeurs portées par la modernité : la rupture avec le passé jugé insalubre ou désuet, l'efficacité fonctionnelle de la ville, la santé publique, la modernisation technique, la fluidité de la circulation et le rayonnement national. Les expropriations sont présentées comme un sacrifice nécessaire au bien commun, les démolitions comme une rationalisation indispensable et les déplacements de populations comme une amélioration de leurs conditions de vie. Les habitants concernés sont rarement consultés.

Cette forme d'urbicide se déploie principalement aux 19e et 20e siècles, dans le contexte de l'industrialisation et de la modernisation des grandes capitales européennes. Les travaux d'Haussmann à Paris (1853-1870), avec le percement de boulevards rectilignes à travers le tissu médiéval, en constituent l'archétype. La logique se poursuit au 20e siècle avec les grandes opérations d'infrastructures (ferroviaires, automobiles…) et les politiques de logement de masse inspirées de la Charte d'Athènes (1933).

La démolition des Halles centrales de Paris (1971-1973) constitue l'un des exemples emblématiques d'urbicide moderniste en Europe. Construits entre 1854 et 1874 par Victor Baltard, les pavillons en fonte et en verre constituaient un chef-d'œuvre de l'architecture industrielle du 19e siècle et le cœur populaire de la capitale. À la fin des années 1960, les pouvoirs publics jugent que la localisation centrale des Halles ne répond plus aux exigences de modernisation croissantes et décident de transférer le marché à Rungis, en banlieue sud. Ce nouveau site offre alors de meilleures conditions d'hygiène, de logistique et d'approvisionnement. Les Halles sont alors perçues comme un équipement obsolète, dont le remplacement apparaît nécessaire pour moderniser le système de distribution alimentaire parisien. Les pavillons Baltard sont ensuite rasés.

À leur place s'ouvre, pendant 6 ans, le tristement célèbre « trou des Halles », remplacé en 1979 par le Forum des Halles.

André Fermigier consacre près de septante articles aux Halles, où il évoque, en titre, « la mort de Paris ».

Le quartier alentour, jadis populaire et nocturne, est progressivement aseptisé et gentrifié.[11]

[11] Philippe Chassaigne, « Urbicides : Destructions et renaissances urbaines du XVIe siècle à nos jours »

Synthèse

Le concept d'urbicide désigne la destruction d'une ville menée pour des raisons qui dépassent le seul objectif militaire et touchent aux dimensions **symboliques, identitaire et mémorielle.**

Si le phénomène est ancien, le terme lui-même est récent. Il est forgé dans les années 1990 par l'architecte serbe Bogdan Bogdanovic, dans le contexte du siège de Sarajevo et de la guerre en ex-Yougoslavie. Bogdanovic parle alors d'un **« meurtre rituel des villes »** pour qualifier une violence dirigée non seulement contre les bâtiments, mais aussi contre l'essence même de l'urbanité. Aujourd'hui, des destructions comme celles de Gaza témoignent de la persistance de cette logique.

À cette figure originelle de **l'urbicide militaire** s'ajoutent progressivement trois autres formes, susceptibles de s'exercer en temps de paix et d'élargir considérablement le champ du concept.

L'urbicide politique ou idéologique désigne la destruction délibérée des espaces porteurs d'une mémoire que le pouvoir cherche à effacer, au nom d'une « pureté » ou d'un récit officiel. Les démolitions ordonnées par Ceaușescu à Bucarest dans les années 1980, qui rasent près d'un cinquième du centre historique au profit du Centrul Civic, en constituent l'exemple le plus massif en Europe.

Ensuite, **l'urbicide économique** se manifeste sous deux visages : la destruction par abandon, illustrée par l'effondrement industriel et démographique de Detroit, et la destruction par survalorisation, où la spéculation foncière et les grands projets immobiliers effacent les tissus urbains existants comme dans le Quartier Nord de Bruxelles. Ces transformations se dissimulent derrière le vocabulaire de la fatalité économique ou de la « rénovation ».

Enfin, **l'urbicide moderniste** désigne les opérations menées au nom du progrès, de l'hygiène ou de la mobilité. À Bruxelles, le terme de « bruxellisation » qualifie précisément cette violence faite à la ville dans les années 1950 et 1980 au nom de la modernité. C'est cette forme que cette recherche propose d'analyser à travers le viaduc sud de la jonction Nord-Midi.

Ainsi, l'urbicide, qu'il soit militaire, idéologique, économique ou moderniste, partage toujours la même logique : effacer un milieu de vie et, avec lui, la mémoire et l'identité collective qu'il portait.

Sauver - réparer

« De la blessure au récit »

CHAPITRE 02 : LE TRAUMATISME URBAIN

Le chapitre précédent a posé le concept d'urbicide comme la destruction délibérée de l'urbanité, non seulement des bâtiments, mais aussi des conditions matérielles et symboliques du vivre-ensemble. Ce diagnostic conceptuel appelle un prolongement : si l'urbicide détruit, qu'est-ce qu'il laisse derrière lui ? Quelle est la nature de la blessure urbaine et comment se transmet-elle ?

Pour répondre à ces questions, ce chapitre mobilise la notion de « traumatisme urbain », étendue à ce qui continue de marquer et de travailler la ville bien après les démolitions. Elle invite à considérer la ville non comme un simple support fonctionnel, mais comme un corps social et mémoriel, susceptible d'être blessé et, à certaines conditions, de cicatriser.

Le chapitre se déploie en trois temps. La première section définit ce qu'il faut entendre par « traumatisme urbain ». La seconde développe les trois dimensions du traumatisme urbain : matérielle, sociale et mémorielle. Et enfin, la dernière partie développe l'une des thèses centrales de ce mémoire : la perception du traumatisme urbain n'est jamais figée ; elle évolue. Une même infrastructure peut, selon les époques et les regards, apparaître comme un symbole de progrès, comme une blessure douloureuse ou comme un support narratif susceptible d'être transformé.

Ce chapitre occupe donc une place particulière : il constitue la charnière méthodologique qui articule le premier volet « Détruire – Détisser – Décomposer » au second, « Tisser – Recomposer ». Le traumatisme permet de reconnaître la blessure avant d'en imaginer la cicatrisation.

1. Qu’est-ce qu’un traumatisme urbain ?

Le terme trauma, du grec ancien τραῦμα, « blessure », appartient d’abord au vocabulaire médical, puis à celui de la psychologie. Sigmund Freud, dans plusieurs textes successifs, en propose une définition qui reste largement opératoire : le trauma est un événement dont la violence dépasse la capacité du sujet à le comprendre ou à l’assimiler au moment où il survient, et qui revient ensuite hanter la conscience de manière indirecte ou différée. Le trauma ne se laisse pas oublier facilement, mais ne se laisse pas non plus simplement raconter.

Trois caractéristiques distinguent le traumatisme urbain d’une simple transformation urbaine.

D’abord, une intensité qui excède la capacité d’élaboration. Comme le trauma psychique théorisé par Freud, le traumatisme urbain naît lorsqu’un événement (démolitions massives, expropriations brutales, percement d’une infrastructure traversante…) dépasse la capacité de la communauté concernée à l’absorber sur le moment. Il s’inscrit alors comme une blessure, sans que personne n’ait eu le temps de lui donner du sens.

Ensuite, une persistance sur la durée. Le traumatisme urbain n’a pas de date de clôture. Il continue d’affecter la vie d’un quartier, ses pratiques et sa mémoire, longtemps après la fin des opérations. Une cicatrice infrastructurelle peut conditionner la vie d’un territoire éternellement ; une dispersion du voisinage peut se transmettre par les silences de plusieurs générations.

Enfin, une affectation simultanée de plusieurs registres. Le traumatisme urbain s’inscrit à la fois dans le matériel (rupture du tissu, vides résiduels…), dans le social (liens défaits, solidarités effacées…) et dans le mémoriel (cadres spatiaux qui ne portent plus la mémoire collective). Ces trois dimensions s’entretiennent mutuellement.

Le traumatisme urbain, dans ce sillage, peut être défini comme l’ensemble des effets durables qu’une destruction violente produit sur la matérialité, les pratiques sociales et la mémoire collective d’une ville et de ses habitants. Il ne se réduit ni à la blessure individuelle ni au seul événement de destruction : il s’étend au-delà du présent et inscrit la rupture dans la durée longue de la vie.

2. Trois dimensions du traumatisme urbain

Le traumatisme urbain articule trois dimensions inséparables qu'il convient de distinguer pour mieux en saisir la complexité.

2.1. La dimension matérielle

Le traumatisme urbain est d'abord matériel : il se manifeste dans la pierre, la façade, l'îlot. Les ruptures de continuité, les vides, les infrastructures résiduelles, les alignements inaboutis, les infrastructures surdimensionnées qui tranchent avec le grain ancien constituent le corps même du traumatisme, une inscription tangible dans la ville. Cette matérialité a une caractéristique propre : elle persiste indépendamment des générations qui l'ont vécue et conditionne durablement les pratiques quotidiennes. Le traumatisme matériel est ce qui demeure visible, se laisse photographier et structure le sol urbain pendant longtemps.

2.2. La dimension sociale

Le traumatisme urbain est aussi social : il affecte le tissu de relations, d'usages et de solidarité qui structure la vie d'un quartier. Les expropriations dispersent les familles élargies, séparent les voisinages et détissent les solidarités locales. Cette désorganisation produit ce que les sociologues nomment une « désaffiliation »[12] : un affaiblissement durable des liens d'appartenance qui rattachent les individus à leur communauté locale. Le traumatisme social est plus discret que le traumatisme matériel, mais il peut s'avérer encore plus durable. Il se loge dans le voisin qu'on aperçoit plus à sa fenêtre, dans l'épicerie où l'on faisait crédit, dans la fête de quartier qui n'a plus de rue où se déployer, dans les solidarités quotidiennes que la dispersion a défaites.

2.3. La dimension mémorielle

Le traumatisme urbain est enfin mémoriel ; il s'inscrit dans la manière dont les habitants se souviennent, ou ne parviennent pas à se souvenir, des lieux qui les ont précédés. Maurice Halbwachs a montré, dès les années 1940, que la mémoire collective d'un groupe ne flotte pas dans le vide : elle s'accroche à des cadres spatiaux concrets.[13] (Une rue, un seuil, une place, un arbre) Lorsque ces cadres sont détruits, la mémoire elle-même perd ses supports.

> *« Quand on dispersait les messieurs et les religieuses de Port-Royal, rien n'était fait tant que l'on n'avait pas rasé les bâtiments de l'abbaye et que n'avaient pas disparu ceux qui en conservaient le souvenir. »*[14]

---

[12] Robert Chastel, 1995
[13] HALBWACHS, Maurice. *La mémoire collective.* Presses Universitaires de France.
[14] HALBWACHS, Maurice. *La mémoire collective.* Op. cit., p. 133.

> *« Le lieu occupé par un groupe n'est pas comme un tableau noir sur lequel on écrit puis on efface des chiffres et des figures. (…) le lieu a reçu l'empreinte du groupe, et réciproquement. Alors, toutes les démarches du groupe peuvent se traduire en termes spatiaux, et le lieu occupé par lui n'est que la réunion de tous les termes. »*[15]

Pierre Nora a prolongé l'analyse d'Halbwachs avec son concept de « lieux de mémoire » dans les années 1980. Il y distingue les milieux de mémoire et les lieux de mémoire. Autrefois, la mémoire se transmettait spontanément par les milieux de mémoire. (La communauté vivante du village, du quartier ou de la famille, les gestes, les récits, …). Aujourd'hui, ces milieux ayant largement disparus, la mémoire ne survit plus que par des lieux de mémoire. Cette disparition est pour Nora l'effet propre de la modernité : industrialisation, urbanisation et accélération de l'histoire ont brisé la continuité organique qui rendait possible la transmission spontanée.

> *« Il n'y a plus de lieux de mémoire parce qu'il n'y a plus de milieux de mémoire. »* [16]

> *« [i]l est de plus en plus rare de rencontrer des gens qui sachent raconter une histoire. […] C'est comme si nous avions été privés d'une faculté qui nous semblait inaliénable, la plus assurée entre toutes : la faculté d'échanger des expériences. L'une des raisons de ce phénomène saute aux yeux : le cours de l'expérience a chuté. Et il semble bien qu'il continue à sombrer indéfiniment. […] Avec la Guerre mondiale, on a vu s'amorcer une évolution qui, depuis, ne s'est jamais arrêtée. N'avait-on pas constaté, au moment de l'armistice, que les gens revenaient muets du champ de bataille – non pas plus riches, mais plus pauvres en expérience communicable ? »*[17]

W. Benjamin

Les lieux de mémoire peuvent être physiques (le Panthéon), symboliques (la Brabançonne) ou temporels (le 21 juillet). Ces lieux doivent être volontairement institués afin de prendre le relais.

Le traumatisme mémoriel réside précisément dans la difficulté à construire une mémoire lorsque les repères spatiaux qui la soutenaient ont disparu.

---

[15] HALBWACHS, Maurice. *La mémoire collective.* Op. cit., p. 132.
[16] NORA, P. (1984). *Les lieux de mémoire. Tome I : La république.* Gallimard
[17] Totaforti, S. (2019). *L'exploration de la mémoire urbaine : Politiques de mémoire et amnésie*. *SociologieS.*

Figure 16 : La rue médiévale du Jardinet, vers 1860.

Figure 17 : Démolition rue de Réaumur, 1865.

3. L'évolution du regard sur l'infrastructure issues d'urbicide en trois temps

3.1. L'infrastructure comme symbole : progrès, pouvoir, modernité

À l'époque de leur construction, les grandes infrastructures urbaines du 19e et du 20e siècle ne sont pas perçues comme des blessures. Elles sont au contraire célébrées comme des œuvres de progrès, des manifestations de la puissance technique et politique de leur temps. Cette célébration n'est pas spontanée : elle repose sur une diversité de registres de légitimation mobilisant des valeurs alors largement considérées comme incontestables, telles que la santé, la prospérité, la rationalité, l'ordre public…[18]

Au 19e siècle, le premier registre de cette célébration est celui de l'hygiène. Les épidémies de choléra (1832, 1849, 1854) imposent une nouvelle lecture du tissu urbain : les rues étroites, sinueuses et densément bâties ne sont plus considérées comme un héritage urbain, mais comme la manifestation tangible d'un danger, associé aux miasmes, aux maladies et aux désordres sociaux. Voûter les rivières souillées, percer des boulevards rectilignes, démolir les quartiers insalubres apparaissent dès lors comme des actes salvateurs, qui permettent enfin de sortir la ville de l'obscurité et de la maladie. La destruction des « taudis » est présentée comme un devoir moral envers la communauté. À ce registre sanitaire s'ajoute presque toujours un autre, celui du prestige politique : les grandes percées sont aussi des mises en scène du pouvoir. Elles affirment l'autorité de l'État et inscrivent dans l'espace bâti une vision politique.

Les boulevards haussmanniens en sont le paradigme. Leur tracé rectiligne favorise à la fois le déplacement rapide des troupes en cas d'émeute, l'aération sanitaire et la mise en valeur monumentale des perspectives. Trois arguments se conjuguent ici en un seul geste.

Dès la révolution industrielle, un troisième registre s'ajoute : celui de la valorisation économique. Les grandes infrastructures sont présentées comme des leviers de croissance, capables de stimuler les échanges commerciaux et de générer de la richesse collective. Le réseau ferroviaire, par exemple, est célébré comme un élément essentiel de la modernisation économique : il rapproche les marchés, intensifie les échanges et intègre les territoires périphériques à la dynamique nationale.

[18] CHOAY, Françoise, L'urbanisme, utopies et réalité, une anthologie (1965)

Au 20e siècle, ce registre se prolonge dans la rénovation urbaine et la spéculation foncière : les démolitions libèrent du foncier pour des programmes plus rentables : bureaux, sièges sociaux, équipements tertiaires, ce qui justifiait la disparition de quartiers populaires au nom du « rendement urbain ».

Au 20e siècle, l'ensemble de ces arguments est relayé et amplifié par un nouveau venu : la rationalité moderniste. La Charte d'Athènes (1933), inspirée des thèses de Le Corbusier, formalise une vision fonctionnaliste de la ville. Cette vision implique le primat de la circulation automobile, la séparation stricte des fonctions et la table rase des tissus anciens jugés obsolètes. Les grandes infrastructures de transport deviennent les épines dorsales d'une ville conçue comme une machine à vivre. Pendant les Trente Glorieuses, cette pensée domine les politiques urbaines en Europe et aux États-Unis. Les viaducs autoroutiers, les percées routières et les jonctions ferroviaires sont construits dans une logique de modernisation accélérée et célébrés comme les emblèmes d'une époque tournée vers l'avenir.

D'autres registres viennent renforcer cette célébration : démographique (loger les masses, accueillir l'exode rural), sécuritaire (assurer l'ordre dans les espaces publics). Tous, malgré leur diversité, partagent une fonction commune : faire coïncider leur projet avec une valeur que la société tient pour évidente, et la rendre ainsi non seulement acceptable mais désirable. C'est ce qui confère à l'infrastructure sa fierté d'origine. Les discours officiels, les écrits techniques et la presse de l'époque célèbrent les prouesses de l'ingénierie, exaltent la modernité conquise et mettent en avant les bénéfices économiques attendus, tandis que le coût humain (expropriations, destructions et déplacements) est présenté comme un sacrifice nécessaire au nom de l'intérêt général.

3.2. L'infrastructure comme blessure

À partir des années 1960, ce regard se renverse. Plusieurs facteurs convergent pour disqualifier la pensée moderniste et faire émerger un nouveau vocabulaire, celui de la « blessure », de la « cicatrice » et de la « fracture ».

Mouvements théoriques de contestation

Le premier coup porté est intellectuel. En 1961, la journaliste et militante Jane Jacobs publie « The Death and Life of Great American Cities », un ouvrage critique dénonçant l'urbanisme moderniste qui, au nom du « renouveau urbain », entraîne la destruction des quartiers populaires de New York. Jacobs défend la mixité, la finesse du grain bâti et la rue comme lieu de vie, et accuse les autoroutes urbaines et les grands ensembles de tuer la vitalité des quartiers. Son argumentation, fondée sur l'observation du quotidien et sur l'expérience vécue des habitants, contribue à transformer profondément les sensibilités urbaines.

> *« Un quartier n'est pas seulement une réunion d'immeubles, c'est un tissu de relations sociales, un milieu où s'épanouissent des sentiments et des sympathies. »*[19]

En 1968, Henri Lefebvre publie « Le Droit à la ville ». L'ouvrage paraît au moment précis où les grandes opérations de rénovation urbaine atteignent leur paroxysme dans les capitales européennes. Lefebvre y développe une lecture historique de l'urbanisation moderne comme processus de destruction de la vie urbaine par la logique économique.

Il formule une thèse simple mais radicale : la ville n'est pas un produit livré aux usagers par les experts et les promoteurs, elle est une œuvre collective, toujours en cours de fabrication, à laquelle les habitants ont le droit de participer.

Cette thèse opère plusieurs déplacements décisifs. Elle conteste d'abord le monopole décisionnel des urbanistes, des ingénieurs et des autorités publiques.

---

[19] Jane Jacobs

Elle critique ensuite la réduction progressive de la ville à une marchandise. En effet, pour Lefebvre, la ville, réduite à sa valeur d'échange (foncier à rentabiliser, immeubles à valoriser, sols à spéculer…), perd sa valeur d'usage, c'est-à-dire ce qui en faisait une œuvre habitable : un lieu de rencontre, de pratiques quotidiennes et de mémoire collective.

> *« La ville et la réalité urbaine relèvent de la valeur d'usage. La valeur d'échange, la généralisation de la marchandise par l'industrialisation tendent à détruire en se la subordonnant »*[20]
>
> Henri Lefebvre, 1968

> *« Déclarer que la ville se définit comme réseau de circulation et de communication, comme centre d'informations et de décisions, c'est une idéologie absolue ! Elle conduit à l'urbanisme de tuyaux, de voirie et de comptages ; qu'on prétend imposer au nom de la science de sa « rigueur ».*[21]
>
> Henri Lefebvre, 1968

Enfin, elle redonne une légitimité philosophique aux luttes des habitants : revendiquer le droit à la ville, ce n'est pas seulement défendre son cadre de vie, mais aussi affirmer un droit politique fondamental, comparable au droit à la liberté ou à l'éducation.

> *« Le droit à la ville se manifeste comme forme supérieure des droits : droit à la liberté, à l'individualisation dans la socialisation, à l'habitat et à l'habiter. Le droit à l'œuvre (à l'activité participante) et le droit à l'appropriation (bien distinct du droit à la propriété) s'impliquent dans le droit à la ville.*[22]
>
> Henri Lefebvre, 1968

Le « droit à la ville » que Lefebvre propose comporte ainsi deux dimensions inséparables : le droit à l'œuvre, c'est-à-dire à la participation active à la fabrication de la ville et le droit à l'appropriation, c'est-à-dire à la libre utilisation des espaces urbains. Cette articulation devient, dans les années 1970, l'un des piliers théoriques des luttes urbaines et continue d'irriguer aujourd'hui la pensée critique sur la ville. Elle fournit surtout aux habitants le langage permettant de saisir ces opérations comme des mises à l'écart à la fois spatiales et politiques.

---

[20] Le droit à la ville
[21] Le droit à la ville, p.51.
[22] Le droit à la ville, p.35.

Figure 18 : Emeutes du Nieuwmarkt le 24 mars

Figure 19 : Lower Manhattan Expressway.

Mouvements physiques de contestation

La critique s'accompagne d'un mouvement plus large de contestation. Dans toutes les grandes villes occidentales, des habitants s'organisent pour défendre leurs quartiers menacés par les projets de rénovation. Par endroits, ces bouleversements se cristallisent en luttes urbaines.

À Bruxelles, le quartier des Marolles, historiquement populaire et densément habité, devient un symbole de cette mobilisation citoyenne : le Comité Général d'Action des Marolles (CGAM, 1969), l'Atelier de Recherche d'Actions Urbaines (ARAU, 1969) et Inter-Environnement Bruxelles (IEB, 1974) en incarnent les manifestations.

À Amsterdam, en 1975, la démolition d'un ancien quartier juif pour permettre le passage du métro a déclenché les émeutes du Nieuwmarkt. Ces émeutes ont permis une profonde refonte de la politique urbaine néerlandaise.

À Londres, la Covent Garden Community Association, créée en 1971, parvient à sauver le quartier historique d'une vaste opération de bureaux qui devait remplacer le marché.

À New York, la résistance aux projets autoroutiers de Robert Moses, notamment celui du Lower Manhattan Expressway, qui aurait éventré Soho et Little Italy, devient l'un des affrontements urbains les plus documentés du 20e siècle. Jane Jacobs a joué un rôle central avant de prolonger son combat à Toronto, où elle a contribué à l'abandon de la Spadina Expressway en 1971.

Ces exemples, choisis parmi bien d'autres, témoignent d'un mouvement bien plus large : durant les décennies 1960-1980, presque toutes les grandes métropoles occidentales connaissent des mobilisations d'habitants comparables. Au-delà de leurs spécificités locales, ces luttes partagent une même conviction : la ville n'est pas l'affaire exclusive des experts, des promoteurs et des autorités publiques ; elle appartient aussi, et peut-être d'abord, à ceux qui l'habitent. Ce changement de regard, à la fois politique et culturel, transforme durablement les sensibilités urbaines. Une idée nouvelle s'installe alors dans le débat public : une opération urbaine, même justifiée par l'intérêt général ou la modernité, peut être vécue comme une violence pour ceux qui la subissent et, à ce titre, ses habitants peuvent légitimement s'y opposer.

3.3. L'infrastructure comme support : le récit

Depuis une trentaine d'années, un troisième regard s'est progressivement installé. Sans nier la blessure, il considère que les infrastructures héritées peuvent devenir le support d'un récit collectif, à condition d'être reconnues, intégrées et transformées.

Plusieurs facteurs ont rendu possible ce déplacement. Premièrement, la fin de la croissance industrielle a laissé en héritage des infrastructures désaffectées (voies ferrées, viaducs, ports, halles…) qui appellent une reconversion. De plus, la désindustrialisation a libéré d'importantes surfaces foncières au cœur des métropoles. Enfin, parallèlement, la patrimonialisation s'est étendue : ce ne sont plus seulement les monuments classés qui méritent d'être préservés, mais aussi les architectures industrielles, les infrastructures techniques et les paysages ordinaires.

Cette évolution conceptuelle s'est incarnée dans une série de projets emblématiques qui, depuis les années 1990, démontrent qu'une infrastructure issue d'un urbicide peut être transformée en support d'usage public sans effacer la trace.

À Paris, la Promenade plantée, aujourd'hui la Coulée verte René-Dumont, ouverte en 1993 sur l'ancien viaduc ferroviaire de la Bastille, constitue le premier précédent européen significatif.

À New York, la High Line (2009-2014), ancienne voie ferrée désaffectée transformée en parc linéaire, prolonge cette logique.

À une autre échelle, la transformation de l'autoroute A8 en parc linéaire à Madrid (Madrid Río, 2011) illustre comment une infrastructure routière qui fracturait la ville peut devenir l'épine dorsale d'une recomposition urbaine.

Un dernier exemple est le parc Gleisdreieck (« Jonction ferroviaire triangulaire ») à Berlin. L'atelier LOIDL a transformé d'anciennes emprises ferroviaires en parc, tout en conservant les rails, le ballast et la signalisation comme témoins visibles du passé.

Ces exemples ne sont pas reproductibles tels quels, et chacun d'eux appelle une lecture critique. La High Line, par exemple, malgré sa réussite spatiale, s'accompagne toutefois d'effets massifs de gentrification dans le quartier de Chelsea. Mais ils partagent une grammaire commune. La trace de l'infrastructure n'est pas effacée, elle est rendue lisible et réinvestie. Le viaduc, le ballast, les voies… deviennent les éléments structurants d'un nouvel usage. La cicatrice est conservée, mais elle change de fonction : elle est réinvestie, transformée, mise au service d'usages nouveaux. La blessure devient alors un récit : elle témoigne du passé qu'elle porte tout en rendant possible un nouvel usage du présent.

Synthèse – Le traumatisme urbain

Charnière méthodologique du mémoire entre les volets « Détruire – Détisser – Décomposer » et « Tisser – Recomposer », ce chapitre mobilise la notion de traumatisme urbain pour penser ce que l'urbicide laisse derrière lui. La notion de traumatisme urbain invite à considérer la ville comme un espace social et porteur de mémoire, capable d'être profondément marqué par certaines transformations, mais aussi de se reconstruire et de se réparer au fil du temps.

Issu de Freud, le trauma désigne un événement dont la violence dépasse la capacité d'un individu à l'assimiler ou à l'élaborer. Transposé à la ville, le traumatisme urbain se distingue d'une simple transformation urbaine par trois traits : **l'intensité** des destructions ou des bouleversements, qui dépassent la capacité d'adaptation des habitants, **des effets persistants** dans le temps sans véritable clôture, ainsi que par **l'impact simultané de plusieurs dimensions** : matérielle, sociale et mémorielle.

Le traumatisme urbain touche trois dimensions indissociables. La dimension **matérielle** s'inscrit dans la pierre : ruptures de tissu, vides, infrastructures résiduelles ou surdimensionnées qui tranchent avec le grain ancien et conditionnent durablement les pratiques quotidiennes. La dimension **sociale**, plus discrète mais souvent plus durable, désigne la désaffiliation engendrée par la dispersion des familles, la séparation des voisinages et l'effacement des solidarités locales. La dimension **mémorielle**, enfin, prolonge l'analyse de Halbwachs, pour qui la mémoire collective s'accroche à des cadres spatiaux concrets ; leur destruction la prive de ses supports. Nora poursuit cette thèse en montrant que la modernité a fait disparaître les milieux de mémoire (transmission spontanée) au profit des seuls lieux de mémoire volontairement institués.

La thèse centrale du chapitre est que la perception du traumatisme n'est jamais figée : elle évolue en trois temps. Aux 19e et 20e siècles, les grandes infrastructures sont d'abord perçues comme des **symboles de progrès**, légitimées par quatre registres : hygiénique, politique, économique et moderniste. À partir des années 1960, le regard se renverse : Jane Jacobs défend le quartier comme tissu de relations, tandis qu'Henri Lefebvre oppose la valeur d'usage à la valeur d'échange et fonde **un droit politique des habitants de fabriquer et de s'approprier la ville**. Ces critiques théoriques s'accompagnent, dans de nombreuses villes occidentales, de luttes urbaines, qui imposent l'idée que la ville ne relève plus exclusivement de l'autorité des experts. Depuis les années 1990, enfin, un troisième regard considère que les infrastructures héritées peuvent devenir le **support d'un récit collectif** et d'un nouveau projet.

Le chapitre fournit ainsi l'outil conceptuel permettant de passer du diagnostic (l'urbicide comme destruction) à l'horizon d'une cicatrisation : reconnaître la blessure dans ses trois dimensions et comprendre qu'une même infrastructure peut, selon les époques et les regards, être lue comme un progrès, comme une blessure ou comme un support de projet.

Tisser - Recomposer

CHAPITRE 03 : RECRÉER DU LIEN SOCIAL DANS L'ESPACE PUBLIC

Si l'urbicide est, comme l'a montré le premier chapitre, une violence dirigée non seulement contre le bâti, mais aussi contre l'urbanité elle-même, c'est parce qu'il dépasse largement la simple destruction matérielle de la ville. Entendu comme la destruction intentionnelle ou systématique de la ville, l'urbicide ne se limite pas à l'anéantissement des formes bâties ou des infrastructures : il constitue une atteinte profonde aux conditions mêmes du vivre-ensemble. En désorganisant les espaces du quotidien, en fragmentant les continuités urbaines et en effaçant les repères collectifs, il altère les structures relationnelles qui permettent aux individus de faire société. La ville, en tant que support du lien social, est ainsi doublement touchée : dans sa matérialité et dans les relations, les usages et les formes de coexistence qu'elle permet d'organiser.

Alors penser la réparation de la ville implique un changement de perspective : il ne s'agit plus de se concentrer uniquement sur le bâti, mais sur les pratiques, les usages et les espaces intermédiaires qui structurent la vie collective. L'espace public doit alors être envisagé non pas comme un simple décor urbain, mais comme le support même de la coexistence. C'est en lui que réside la possibilité d'une reconstruction qui dépasse la seule restauration esthétique et permet la recréation progressive, située et fragile du lien social.

Ce chapitre se déploie en trois temps. La première section précise ce qu'il faut entendre par le lien social, en mobilisant principalement les travaux du sociologue Serge Paugman. La seconde définit l'espace public et en présente les différentes typologies. Et enfin, la dernière partie définit les caractéristiques d'un espace public propice au lien social.

1. Le lien social

1.1 Définition

Le lien social désigne l'ensemble des relations qui unissent les individus entre eux et les rattachent à la société. Il ne se réduit pas aux relations interpersonnelles (les amis, la famille, les voisins) ; il comprend aussi les liens avec les institutions, les solidarités collectives et la reconnaissance sociale qui permettent à chacun de se sentir membre d'un ensemble plus large. Pour Serge Paugman, le lien social peut être défini comme *« ce qui maintient ensemble les individus dans une société donnée »*. [23]

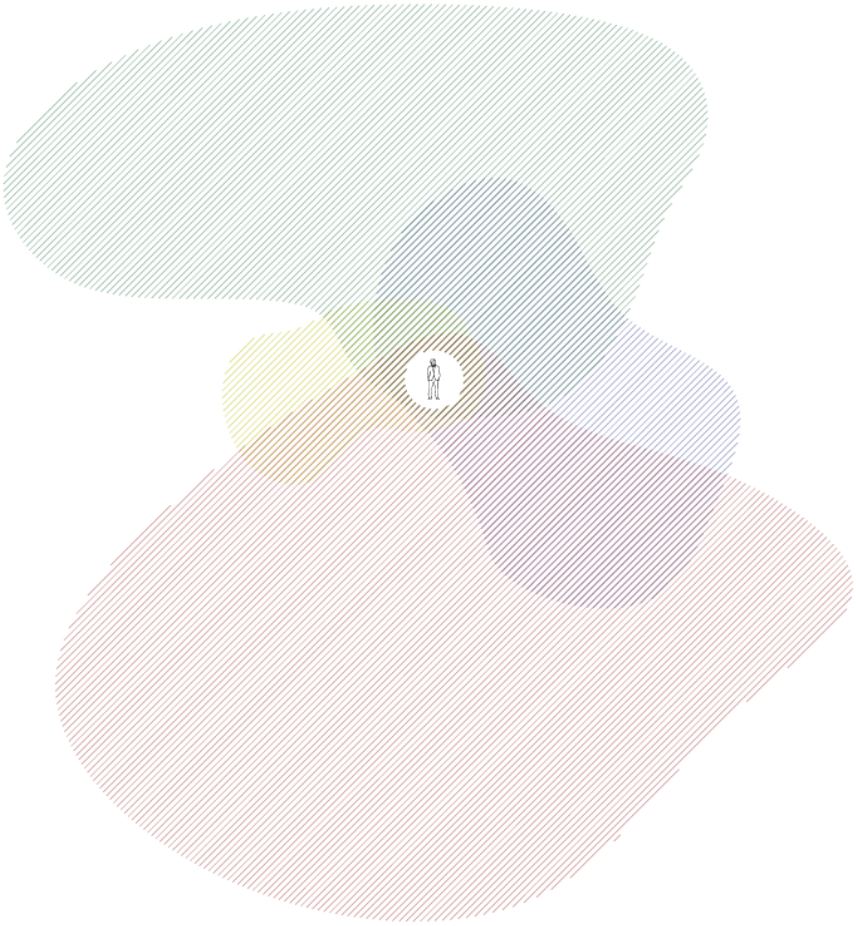
Cette définition met en évidence deux dimensions complémentaires. La première est relationnelle : le lien social existe d'abord à travers les échanges concrets du quotidien, comme les discussions, les gestes partagés, les rencontres répétées ou la simple présence des autres. Ces interactions créent peu à peu de la familiarité et de la confiance entre les personnes. La seconde dimension est institutionnelle : le lien social ne repose pas seulement sur les relations individuelles ; il s'appuie aussi sur des cadres plus stables, tels que la famille, le travail, le voisinage ou la nation. Ces institutions organisent les relations, leur donnent de la continuité et permettent aux individus de se sentir inscrits dans un ensemble durable.

Pour Paugman, le lien social remplit deux fonctions fondamentales : la protection et la reconnaissance. La protection désigne l'ensemble des ressources matérielles et symboliques sur lesquelles un individu peut compter pour faire face aux aléas de la vie, qu'il s'agisse de l'aide d'un proche en cas de difficulté, du soutien professionnel ou encore des droits sociaux. La reconnaissance, quant à elle, renvoie au sentiment d'exister aux yeux des autres, d'être considéré comme un sujet à part entière par ceux qui nous entourent.

« Compter sur » et « compter pour » : ces deux expressions résument, selon Paugman, ce que produit un lien social actif. Lorsque ces deux dimensions sont fragilisées, l'individu devient plus vulnérable. Il peut avoir le sentiment d'être isolé, moins soutenu ou moins reconnu. Les sociologues parlent, dans ce cas, de désaffiliation ou de disqualification sociale, c'est-à-dire d'un affaiblissement du lien entre l'individu et la société.

---

[23] PAUGMAN, Serge. Le lien social. Paris : Presses Universitaires de France, coll. « Que sais-je », 2008 (rééd. 2025), p.5.



Lien de filiation – relations familiales

Lien de participation élective – relations amicales

Lien de participation organique – relations professionnelles

Lien de citoyenneté – relations citoyennes

Figure 20 : Typologies des liens sociaux

Ce cadre théorique éclaire directement les effets sociaux de l'urbicide. Lorsqu'un quartier est entièrement ou partiellement démoli, ce ne sont pas seulement des bâtiments qui disparaissent. Ce sont aussi les repères et les relations qui permettaient aux habitants de se sentir soutenus et reconnus.

D'un côté, la démolition fragilise les formes de protection : le voisin sur lequel on pouvait compter, le commerçant de quartier qui faisait crédit, l'école proche du domicile, ou encore les habitudes d'entraide du quotidien.

De l'autre, elle affaiblit les formes de reconnaissance : les visages familiers, les salutations répétées, les rencontres ordinaires et les rituels collectifs qui donnaient aux habitants le sentiment d'avoir leur place dans leur quartier.

1.1. Typologies

Afin de mieux comprendre la diversité des formes que peut prendre le lien social, Serge Paugman propose une typologie des liens sociaux fondamentaux, qui permet d'analyser les différentes manières dont les individus sont reliés à la société. Il distingue quatre types de liens, qui se cumulent et se complètent au cours de la vie : le lien de filiation, le lien de participation élective, le lien de participation organique et le lien de citoyenneté.

1.2.1. Le lien de filiation – relations familiales

Le lien de filiation est le premier que connaît l'individu. Il désigne l'attachement entre les parents et leurs enfants et, plus largement, les relations intergénérationnelles au sein de la famille. Ce lien assure historiquement la première forme de protection, notamment par le soin porté à l'enfant ou par l'assistance aux ascendants. Il assure également la première forme de reconnaissance, fondée sur le fait d'être nommé, attendu et inscrit dans une transmission. C'est également par ce lien que se transmet la mémoire familiale, souvent inscrite dans des lieux précis : la maison d'enfance, le quartier des grands-parents, l'itinéraire des dimanches.

Lorsque l'urbicide détruit ces lieux d'ancrage, il ne détruit pas seulement un cadre de vie : il fragilise un support de transmission familiale.

Tableau 2. – **Définition des différents types de lien en fonction des formes de protection et de reconnaissance**

Types de lien	*Formes de protection*	*Formes de reconnaissance*
Lien de filiation (entre parents et enfants)	Compter sur la solidarité intergénérationnelle Protection rapprochée	Compter pour ses parents et ses enfants Reconnaissance affective
Lien de participation élective (entre conjoints, amis, proches choisis…)	Compter sur la solidarité de l'entre-soi électif Protection rapprochée	Compter pour l'entre-soi électif Reconnaissance affective ou par similitude
Lien de participation organique (entre acteurs de la vie professionnelle)	Emploi stable Protection contractualisée	Reconnaissance par le travail et l'estime sociale qui en découle
Lien de citoyenneté (entre membres d'une même communauté politique)	Protection juridique (droits civils, politiques et sociaux) au titre du principe d'égalité	Reconnaissance de l'individu souverain

Figure 21 : Définitions des différents types de liens sociaux (extrait du livre « Le lien social » de Serge Paugman)

1.2.2. Le lien de participation élective – relations amicales

Le lien de participation élective regroupe l'ensemble des relations que l'individu choisit de nouer en dehors du cadre familial. (Amitiés, relations amoureuses, liens de voisinage, sociabilités de quartier, engagements associatifs...) Ces liens sont fondés sur le choix mutuel et se déploient principalement dans des espaces de proximité, comme la rue, la place, le café ou le banc devant la porte. Parmi les quatre types de liens identifiés par Paugman, c'est celui qui dépend le plus directement de la qualité de l'espace public.

C'est cette dépendance qui rend le lien de participation élective particulièrement vulnérable aux transformations urbaines. Lorsque les rues deviennent des axes de circulation, lorsque les places se vident, lorsque les rez-de-chaussée perdent leur transparence, les conditions mêmes de la rencontre élective s'effacent. À l'inverse, un espace public riche en seuils, en points d'arrêt et en activités diversifiées favorise la formation et l'entretien de ces liens. Le projet de réparation urbaine s'adresse en priorité à ce registre. C'est dans la qualité de la rencontre quotidienne que se joue concrètement la recomposition du lien social.

1.2.3. Le lien de participation organique – relations professionnelles

Le lien de participation organique désigne l'intégration de l'individu par le travail et la division sociale des tâches. Avoir un emploi, ce n'est pas seulement disposer d'un revenu, c'est aussi occuper une place reconnue au sein de l'ensemble des activités et des relations qui font fonctionner la société. Ce lien offre à l'individu une protection par le biais du salaire et des droits sociaux qui y sont associés. Il constitue également une source de reconnaissance, liée à l'utilité perçue, à l'identité professionnelle et au sentiment de contribuer à la vie collective.

À l'échelle du quartier, la qualité du lien de participation organique se lit à travers la présence de commerces de proximité, d'ateliers et d'activités productives qui inscrivent le travail dans la vie quotidienne du voisinage.

1.1.4. Le lien de citoyenneté

Le lien de citoyenneté désigne enfin l'appartenance à une communauté politique : la commune, la région, la nation. Il est porté par des droits (voter, manifester, accéder aux services publics) et des devoirs (respecter la loi, contribuer à la solidarité collective). Ce lien procure une protection (les droits sociaux fondamentaux) et une reconnaissance (être reconnu comme un membre légitime d'une communauté.)

L'espace public joue un rôle décisif dans l'expression de la citoyenneté. C'est sur les places, dans les rues et devant les bâtiments publics que la communauté politique se rend visible à travers les manifestations, les fêtes civiques, les débats publics et les rassemblements informels. Lorsque l'espace public est dégradé, c'est aussi le lien de citoyenneté qui s'affaiblit, faute de scène où il puisse s'exercer. À Bruxelles, l'expérience des comités de quartier nés dans la mouvance de la bataille des Marolles illustre, à l'inverse, comment la défense d'un cadre de vie peut réactiver un lien de citoyenneté concret, ancré dans un territoire précis.

2. L'espace public

Comme évoqué dans le chapitre précédent, l'espace public constitue l'un des principaux supports du lien social, en particulier du lien de participation élective, qui repose sur les interactions de proximité et les relations choisies.

Dès lors, définir l'espace public, en analyser les caractéristiques et en distinguer les différentes typologies apparaît comme une étape essentielle pour comprendre les conditions de présence du lien social. Cette analyse permettra également d'identifier les leviers susceptibles de favoriser des espaces plus propices aux interactions et à la construction de relations sociales.

2.1. Définition de l'espace public

Définir l'espace public est une tâche complexe, car cette notion renvoie à plusieurs réalités à la fois : juridiques, spatiales, sociales et politiques. Le Guide de l'espace public bruxellois propose une définition concrète et opérationnelle de l'espace public.

> *« L'espace public désigne l'ensemble des espaces de propriété et d'usage publics, accessibles à toutes et à tous, qui participent à structurer la ville, à soutenir la mobilité et à accueillir la vie collective. »*[24]

Cette définition combine trois dimensions complémentaires. La première est une dimension juridique : l'espace public désigne un espace dont la propriété et la gestion relèvent d'une autorité publique. La deuxième est physique : l'espace public regroupe les rues, les places, les parcs, les squares, les promenades, les chemins, c'est-à-dire les supports matériels de la circulation et des rencontres. Enfin, le troisième est social et politique : l'espace public est le lieu où se déroule la vie collective, où les habitants se croisent, échangent, manifestent leur présence et participent à la vie de la cité.

Cette définition permet ainsi de comprendre l'espace public comme un espace à la fois matériel et collectif, ce qui rejoint la distinction proposée par Thierry Paquot.

[24] Guide de l'espace public bruxellois

En effet, Thierry Paquot propose une distinction essentielle entre « les espaces publics », c'est-à-dire les lieux matériels tels que les rues, les places ou les parvis, et « l'espace public », qui désigne l'espace du débat, de la discussion et de la vie démocratique, tel qu'il a été pensé depuis les Lumières, puis par Jürgen Habermas. [25] Cette distinction est importante, car elle montre que les lieux publics ne sont pas seulement des espaces que l'on traverse ; ils jouent également un rôle politique et social. Une rue, une place ou un parc permet aux habitants de se rencontrer, de se voir, d'échanger et d'exister ensemble en ville. L'espace public physique devient le support concret de la vie collective : c'est là que la diversité des habitants apparaît et que peut se construire un sentiment commun.

Dans son ouvrage « La production de l'espace », Henri Lefebvre va plus loin encore. Pour lui, l'espace ne doit pas être compris comme un simple cadre neutre ou immobile, mais comme une construction sociale façonnée par les rapports de pouvoir, les usages quotidiens et les représentations qui s'y inscrivent. L'espace public est ainsi à la fois conçu (par les architectes et les urbanistes), perçu (par les usagers qui le traversent) et vécu (par les habitants qui s'y projettent et s'y reconnaissent).[26] C'est cette triple dimension qui rend sa destruction particulièrement profonde ; elle ne prive pas seulement la ville d'un lieu, mais atteint aussi ses formes pensées, pratiquées et habitées.

[25] PAQUOT, Thierry. L'espace public. Paris. La Découverte, coll. « Repères », 2009.
[26] LEFEBVRE, Henri. La production de l'espace. Paris : Anthropos, 1974 (4ème éd. 2000).

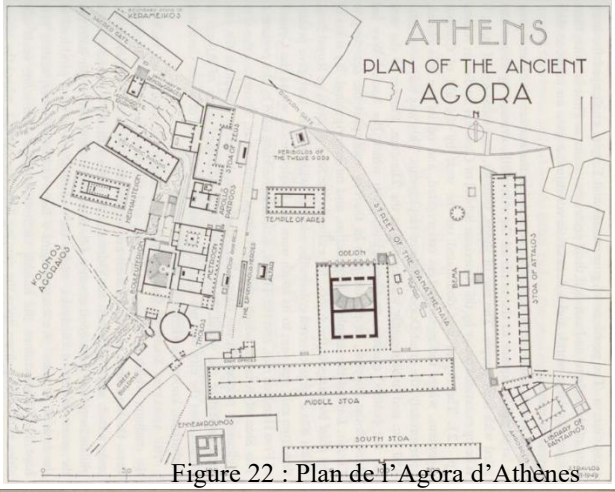


Figure 22 : Plan de l'Agora d'Athènes

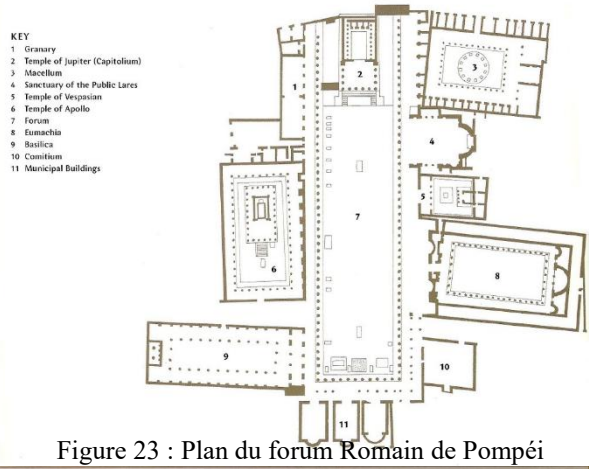


Figure 23 : Plan du forum Romain de Pompéi

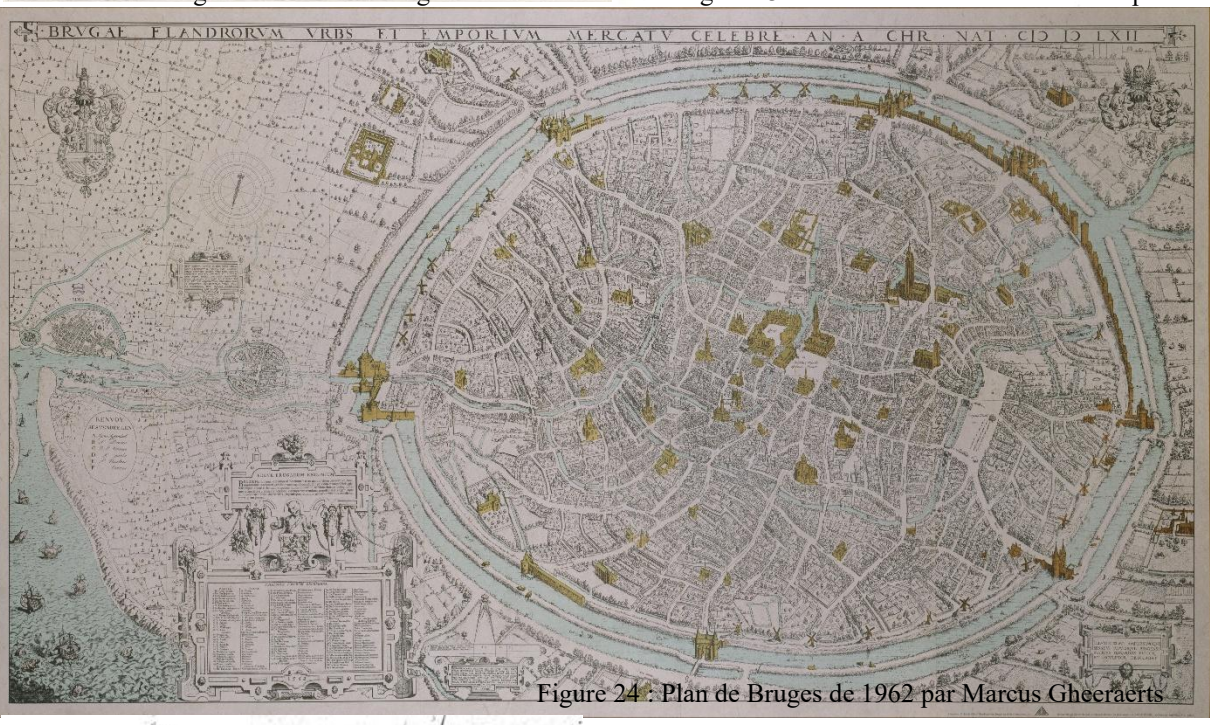


Figure 24 : Plan de Bruges de 1962 par Marcus Gheeraerts

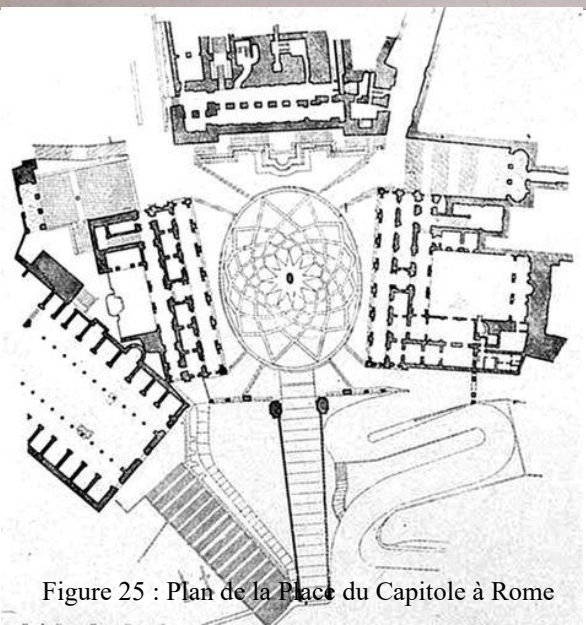


Figure 25 : Plan de la Place du Capitole à Rome

« Les transformations urbaines consistent en une théâtralisation des tissus organiques hérités du Moyen Âge »

Bruno Voisin

2.2. Historique de l'espace public

L'espace public, tel qu'il est entendu aujourd'hui, est le résultat d'une longue évolution historique, au cours de laquelle ses fonctions, ses formes et ses significations ont profondément changé. Du lieu de rassemblement civique au support de la circulation, puis à l'objet de la revalorisation contemporaine, il reflète les transformations des sociétés et de leurs modes d'organisation.

L'espace public existe depuis l'apparition des premières villes. Dans les villes de Mésopotamie (200 av. J.-C.), les espaces publics s'organisent autour des places de marché. C'est avec l'Agora grecque et le Forum romain qu'ils vont gagner en importance et devenir des éléments majeurs de l'organisation urbaine. En effet, dans l'Antiquité, l'espace public occupe une place centrale dans la vie collective : l'agora et le forum en sont des exemples emblématiques, rassemblant à la fois les activités politiques, commerciales et sociales.

Cependant, cette centralité s'atténue à partir du Moyen Âge. La vie citadine se déploie davantage le long des rues que sur les places. La vie sociale se structure autour des axes de circulation. Cette évolution marque un déplacement des lieux de sociabilité et une redéfinition du rôle de l'espace public.

Par ailleurs, les villes médiévales se caractérisent par une certaine ambiguïté entre les espaces publics et privés, ainsi que par des réseaux de rues étroites, sinueuses et très différenciées. Cette organisation urbaine traduit une structuration plus organique de la ville, où les fonctions et les usages des espaces sont moins clairement délimités.

À la Renaissance, la ville est conçue comme une véritable œuvre d'art. La recherche d'harmonie et de cohérence entre les places, les avenues et les bâtiments devient centrale dans la conception urbaine. Les espaces publics créés à cette époque se distinguent par un caractère plus planifié et « artificiel », en rupture avec la spontanéité des périodes précédentes. On voit également apparaître de nouveaux espaces dédiés au public, tels que les parcs, les allées et les jardins.

Parallèlement, cette période marque le début d'un recul de la mixité sociale dans l'espace urbain. Sur les grandes avenues, les usages s'hiérarchisent : les classes aisées circulent au centre en carrosse, tandis que les populations plus modestes sont reléguées sur les côtés. Cette organisation annonce les premières formes de ségrégation entre les quartiers riches et les quartiers populaires.

Ensuite, la révolution industrielle provoque un important exode rural, entraînant une forte densification des villes et de leurs périphéries. Le développement de ces espaces s'est souvent fait de manière désordonnée, ce qui dégrade les conditions de vie et la qualité de vie.

Dans ce contexte, l'espace public connaît de profondes transformations. Selon Richard Sennett (*Les tyrannies de l'intimité, 1979*), cette période marque un affaiblissement de l'espace public en tant que lieu de sociabilité et de diversité. Les rues se transforment : certains éléments traditionnels du mobilier urbain, comme les autels, les bornes ou les petites chapelles, disparaissent au profit de trottoirs et d'infrastructures dédiés à la circulation. L'espace public devient alors davantage un support à l'industrialisation et aux logiques économiques qu'un lieu de convivialité et de vie sociale.

Le 19e et le début du 20e siècle sont des périodes importantes d'adaptation de la ville pour répondre à des besoins sociétaux. D'importantes transformations infrastructurelles sont alors mises en œuvre, à l'image de la création du boulevard Lemonnier, du voûtement de la Senne ou encore de la jonction Nord-Midi à Bruxelles. Ces interventions répondent à des préoccupations majeures de l'époque, notamment en matière d'hygiène, de circulation et de modernisation urbaine. Ces interventions reconfigurent profondément le paysage et l'organisation de ses espaces publics, en transformant leurs formes, leurs usages et les dynamiques sociales qui s'y déploient.

Au 20e siècle, l'espace public est reconsidéré par les concepteurs urbains. François Thomas explique, dans son ouvrage « L'espace public, un concept moribond ou en expansion ? », que l'expression « espace public » n'apparaît qu'à partir des années 1970. Il souligne le paradoxe de cette émergence tardive. Selon lui, le terme se diffuse précisément au moment où il sert à signaler et dénoncer la dégradation, voire le déclin de ces espaces.
Pour étayer cette idée, il cite plusieurs exemples. Il évoque notamment les gratte-ciels construits après la Seconde Guerre mondiale, caractérisés par de hauts immeubles dont le rez-de-chaussée est entièrement ouvert, au point que « le niveau de la rue lui-même devient un espace mort », dépourvu de toute activité. L'essor de l'automobile contribue également à ce phénomène. Les places publiques sont transformées en parkings et les trottoirs sont réduits.[27]

Thomas souligne que la ville moderne a adopté une conception fonctionnaliste des espaces publics, souvent au détriment de leur rôle de lieux de vie.

---

[27] Tomas François. L'espace public, un concept moribond ou en expansion ? Géocarrefour, vol. 76, n°1, 2001. L'espace public. pp. 75-84;

Comme le souligne le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement (Merlin & Choay, 2015), la définition de l'espace public s'inscrit dans une évolution historique étroitement liée aux besoins de la société. Cette dynamique permet d'envisager l'espace public comme une notion en constante transformation, appelée à se redéfinir au fil du temps.[28]

[28] Merlin, P., & Choay, F. (1988). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*.

2.3. Les statuts d'espace – Oscar Newman

Oscar Newman, urbaniste américain, développe dans les années 1970 la théorie du « Defensible Space », qui distingue plusieurs statuts d'espace en fonction de leur degré d'appropriation et de contrôle par les habitants. L'idée centrale est que plus un espace est clairement « attribué » à des usagers, plus il est entretenu, surveillé et sécurisé.[29]

Espace privé

Oscar Newman considère d'abord le logement occupé par une même famille comme un espace privé constituant sa sphère intime. Il inclut également dans cette catégorie les espaces extérieurs directement rattachés au logement, comme la cour arrière ou le jardin, dès lors qu'ils ne sont accessibles que depuis celui-ci. Dans certains cas, une cour avant peut également exister, et son statut dépend alors de sa relation avec la rue. Lorsqu'elle est fortement séparée, par exemple par de hautes haies qui empêchent l'accès direct, elle est perçue comme un espace privé par les habitants. En revanche, Newman préconise de maintenir un lien avec la rue, afin que cet espace soit plutôt considéré comme semi-privé, ce qui favorise une certaine ouverture et une surveillance naturelle.

Espace semi-privé

Oscar Newman distingue deux types d'espaces semi-privés. Le premier correspond, comme expliqué ci-dessus, aux cours situées à l'avant des maisons unifamiliales, à condition qu'elles soient directement reliées à la rue.
Le second type regroupe les espaces partagés par un nombre restreint de familles, généralement de trois à six. Il s'agit, par exemple, de halls d'entrée, d'escaliers ou de couloirs communs desservant les logements. Ces espaces constituent des zones intermédiaires entre le privé et le collectif.
On peut également y inclure certains aménagements extérieurs, comme des cours ou des parterres végétalisés, à condition que leurs limites soient clairement définies (par des clôtures ou des barrières) et qu'elles signalent leur appartenance aux résidents. En revanche, en l'absence de délimitation claire entre ces espaces et l'espace environnant, ils tendent à être perçus comme publics.

[29] Newman, O. (1973b). Defensible Space : People and Design in the Violent City.

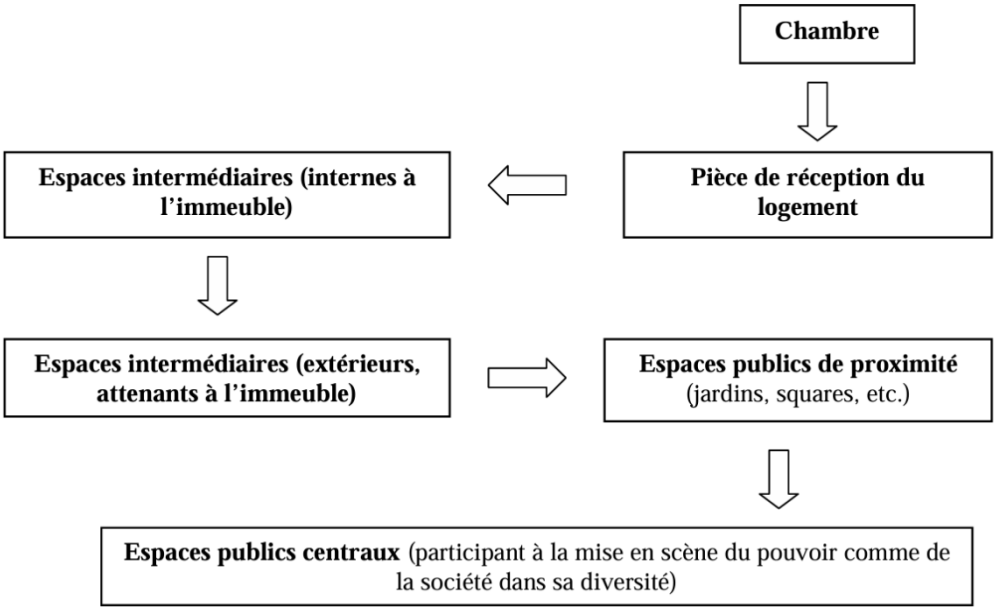


Figure 26 : Schéma de la gradation des lieux privés vers les lieux publics.

Espace public

L’espace public est accessible à tous, sans restriction. Il comprend notamment les rues, les chaussées, les trottoirs, les pistes cyclables, ainsi que les parcs et autres espaces ouverts où chacun peut circuler librement. Lorsque les limites entre les différents types d’espaces sont clairement définies, le domaine public est facilement identifiable. Cependant, ces limites sont souvent floues. Dans ce cas, l’espace public tend à s’étendre jusqu’aux abords immédiats des habitations.

Espace semi-public

Dans le cadre des immeubles en hauteur, tels que les tours, les coursives intérieures et les ascenseurs sont considérés comme des espaces semi-publics plutôt que semi-privés. Cette distinction tient principalement au nombre important de personnes qui les utilisent : leur forte fréquentation limite le sentiment d’appropriation des habitants.

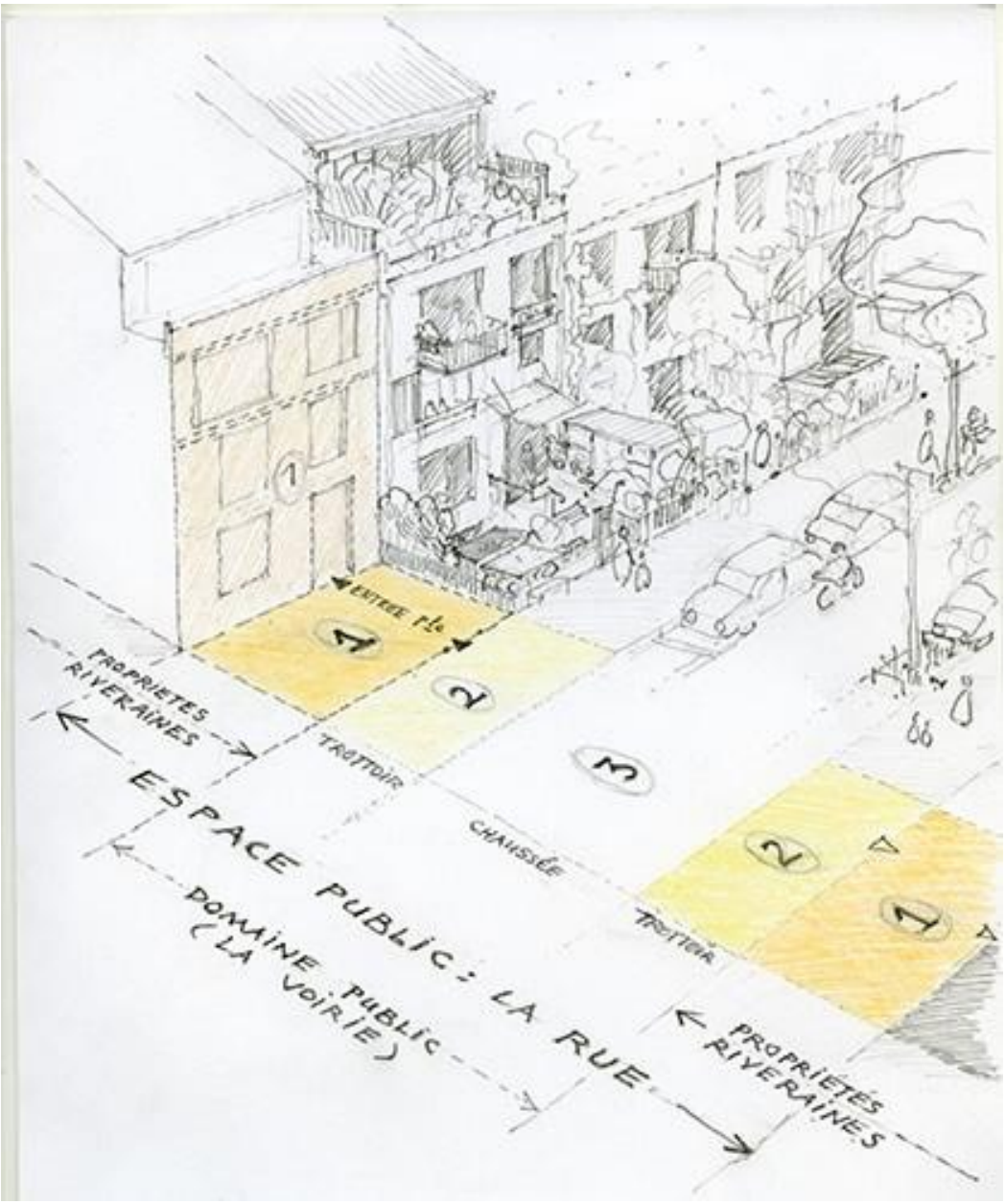


Figure 27 : illustration de la notion de frontage

La limite de l’espace public - l’espace intermédiaire – Nicolas Soulier

À grande échelle, les limites jouent un rôle fondamental dans la lecture et la compréhension des espaces. Selon Lynch (1999), elles permettent de structurer la ville en séparant les quartiers et les grandes entités urbaines. En fonction de leur matérialité ou de leur usage, elles peuvent agir soit comme des barrières, soit comme des éléments de liaison assurant la continuité entre différents espaces.

À l’échelle du bâtiment, la limite se manifeste sous la forme d’un seuil ou d’un espace de transition. Elle conserve à la fois une fonction de séparation et de mise en relation entre des zones aux usages, aux degrés de privacité et aux appartenances différentes. Au-delà de ce rôle, les seuils sont également des lieux clés d'interaction sociale. C’est à travers le franchissement de ces espaces que le contact peut passer de la simple conversation à une discussion plus intime.

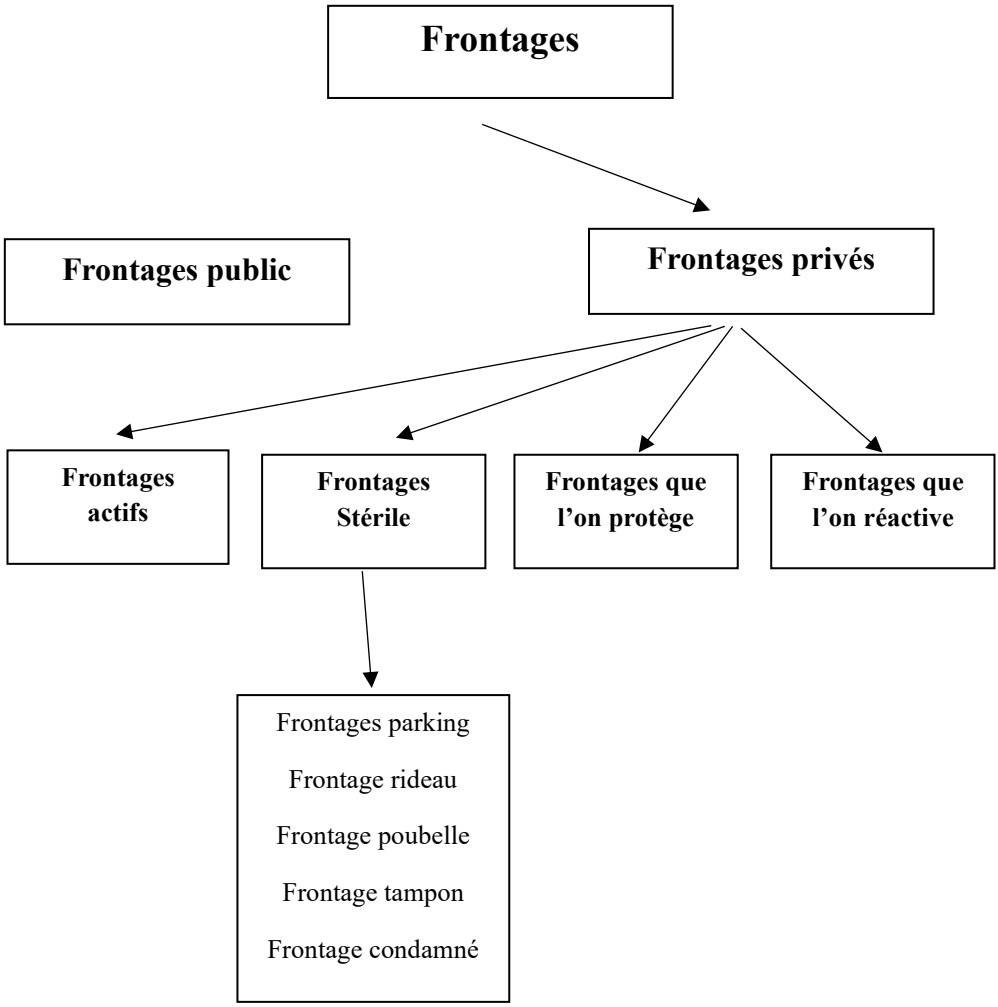


Figure 28 : Les différents types de frontages

3. Typologies d'espaces publics

3.1. Le frontage

Le travail de Nicolas Soulier, architecte, urbaniste et enseignant, vise à redonner à la rue son rôle de lieu de rencontre en favorisant le lien social au moyen de différents dispositifs, notamment par la revalorisation des frontages.

Un frontage se compose de plusieurs éléments. Nicolas Soulier le définit comme suit :

> *« Un frontage est formé par :*
> 1. *Le terrain situé entre la limite de propriété et la façade du bâtiment en retrait tourné vers la rue ;*
> 2. *Les éléments de cette façade jusqu'à la hauteur du deuxième étage ;*
> 3. *Les entrées orientées vers la rue ;*
> 4. *Une combinaison d'éléments architecturaux tels que les clôtures, perrons, vérandas et galeries d'entrée…*
>
> *Ces éléments influencent les conduites sociales dans l'espace public. »*[30]

Nicolas Soulier différencie également le frontage de la ligne de frontage :

> *« La ligne de frontage est la limite d'une propriété privée qui la sépare du domaine public de voirie. »*[31]

Le frontage désigne donc l'espace de contact entre un bâtiment et la rue, c'est-à-dire une surface au sol aménageable, susceptible de prendre des formes variées selon les usages, le contexte urbain ou les choix des habitants. Cet espace n'est ni strictement public ni privé : il se situe souvent dans une zone intermédiaire, susceptible de combiner différentes fonctions et différents degrés d'appropriation.

La ligne de frontage, quant à elle, correspond à la limite séparant l'espace privé de l'espace public. Contrairement au frontage, elle est linéaire et peut être matérialisée de diverses manières, telles qu'une haie, un mur, une clôture, un alignement d'arbres ou encore un simple marquage au sol.

---

[30] Nicolas Soulier, « Reconquérir les rues », 2012, p. 126
[31] Nicolas Soulier, « Reconquérir les rues », 2012, p. 126

Figure 29: « Life around the stoops », New York 1945

Frontage public

Le frontage public correspond à la partie de la rue située entre la chaussée et les limites des propriétés riveraines (trottoirs, arbres, mobilier urbain…). C'est un espace clé de circulation et d'interactions sociales, où les piétons se croisent, échangent et accèdent aux bâtiments. Son aménagement influence directement l'attractivité de la rue et la qualité du lien social.

Frontage privé

Le frontage privé désigne l'espace situé en limite des habitations (jardins, entrées, seuils), dont les contours peuvent être plus ou moins définis. Il peut rester clairement délimité ou, au contraire, déborder sur l'espace public (plantes, mobilier, usages). Cette appropriation par les habitants contribue souvent à enrichir l'espace public et à rendre la rue plus vivante et agréable.

Frontage actif

Le frontage actif est le type de frontage le plus favorable à la qualité de l'espace public. Il se caractérise par une appropriation visible de la part des habitants. Dans ce type de frontage, *« il s'y passe quelque chose : des plantes poussent, des vélos sont garés, des jouets traînent, ils sont utilisés par les riverains et objets de leurs soins. Ils participent à la qualité de ces rues. »*[32]
Présent dans de nombreuses cultures (stoep aux Pays-Bas, stoop aux États-Unis), il favorise l'ouverture entre l'intérieur et l'extérieur. Son aménagement, souvent simple et évolutif (végétation, éléments mobiles), joue un rôle essentiel dans la « marchabilité » et la vitalité urbaine, en incitant les piétons à s'approprier l'espace et à s'y déplacer.

Frontage que l'on stérilise

Les frontages stérilisés sont des espaces qui tournent le dos à la rue et ne jouent plus leur rôle d'interface avec l'espace public. Nicolas Soulier distingue cinq modes de stérilisation :

1. *« Le consacrer au stationnement des voitures : frontage – parking*
2. *Le séparer de la rue par des clôtures opaques : frontage – rideau*
3. *Y mettre les poubelles : frontage – poubelle*
4. *En faire un espace vert tampon : frontage – tampon*
5. *En supprimer les entrées principales : frontage condamné »*[33]

[32] Nicolas Soulier, « Reconquérir les rues », 2012, p. 142
[33] Nicolas Soulier, « Reconquérir les rues », 2012, p.166

Figure 30: USA. New York City, 2000

Tous ces modes de stérilisation *« empêchent ou entravent d'une manière ou d'une autre les échanges des riverains avec la rue et à nier le rôle d'interface des frontages »*[34]

Les frontages que l'on protège

Les frontages protégés sont des espaces aménagés dès l'origine du bâtiment, souvent hérités de tissus urbains anciens. Ils contribuent fortement à la qualité de vie et à l'identité des rues, notamment grâce à la présence de végétation qu'il est essentiel de préserver.

> *« Les vieux arbres et les plantations de valeur doivent être soigneusement protégés. »*[35]

Dans certaines villes, des règles encadrent leur aménagement afin d'éviter leur dégradation : limitation des constructions, intégration discrète des voitures et des équipements, maintien de vues ouvertes. Ces réglementations visent à préserver l'harmonie des rues et à empêcher la dégradation progressive des frontages susceptible de nuire à l'ensemble du cadre urbain.

Le frontage que l'on réactive

Le frontage réactivé désigne un espace initialement peu vivant ou dégradé qui retrouve une dynamique grâce à sa réappropriation par les habitants ou les pouvoirs publics. Il s'agit de réintroduire des usages et des activités disparus, qu'ils relèvent de l'espace public ou de l'espace privé.

Même après une phase de « stérilisation », ces espaces peuvent donc être à nouveau transformés. Bien que ces initiatives restent ponctuelles et parfois temporaires, elles contribuent à redonner vie à la rue et à recréer du lien social.

Ces actions peuvent être simples et parfois temporaires, comme les « parklets » (aménagements remplaçant des places de parking par des espaces de convivialité) ou des initiatives d'habitants (végétalisation, potagers, aménagements légers). Bien que ponctuelles, elles améliorent la qualité de vie et renforcent les interactions sociales.

---

[34] Nicolas Soulier, « Reconquérir les rues », 2012, p.166
[35] Nicolas Soulier, « Reconquérir les rues », 2012, p.186

Figure 31: USA. New York City, 1953

3.2. La rue comme lieu de socialisation

« La rue peut être considérée comme le plus ancien élément de l'urbanisme. Elle a toujours constitué « l'espace séjour » de la population. »[36]

Aujourd'hui, malheureusement, la place importante qu'occupe l'automobile dans les rues urbaines est principalement due au stationnement plutôt qu'à la circulation. En effet, de nombreux immeubles anciens ne disposent pas de parkings souterrains, ce qui conduit à utiliser la rue pour garer les véhicules. Cette occupation de l'espace public se fait au détriment de la vie du quartier qui pourrait autrement s'y développer.

« Il vaut certainement beaucoup mieux revenir au concept optimiste et utopique de « rue reconquise » qui s'était si bien concrétisé il y a peu de temps encore. Dans cette perspective, inspirée par l'euphorie existentialiste de l'après-guerre, la rue est à nouveau conçue comme ce qu'elle était sans doute à l'origine, c'est-à-dire un lieu permettant aux habitants d'établir un contact social en quelque sorte, un espace de séjour collectif. [...] La dévalorisation qu'a connue le concept de rue peut s'expliquer par les facteurs suivants :

- *L'augmentation du trafic motorisé et la priorité qui lui est accordée.*
- *L'organisation négligée des zones d'accès aux logements, en particulier celle des portes d'entrée placées les unes en face des autres en raison de dispositifs de distribution indirects et impersonnels tels que coursives, passages couverts ou ascenseurs (ces inévitables produits dérivés des tours), qui réduisent le contact avec le niveau de la rue.*
- *L'effacement de la rue en tant qu'espace collectif, dû à l'abandon de l'îlot ; la diminution de la densité des logements, parallèlement à la forte diminution du nombre d'habitants par logement. Cette baisse de la densité de population, qui se traduit par une augmentation de l'espace résidentiel dévolu à chaque habitant, s'accompagne également d'une augmentation de la largeur des rues. Il en résulte inévitablement que ces dernières sont aujourd'hui bien plus vides que par le passé. En outre, l'amélioration de la qualité et l'augmentation de la taille des logements incitent les gens à passer plus de temps chez eux que dans la rue.*

[36] Stefan Wewerka

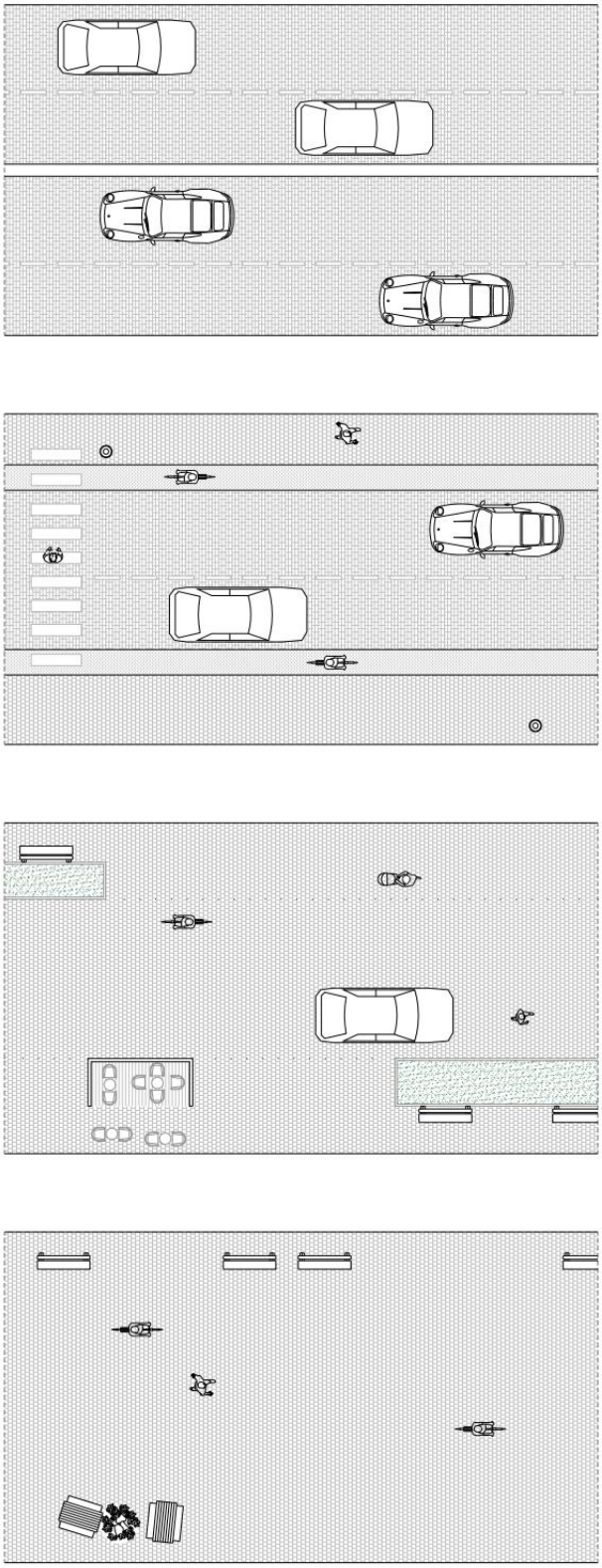


Figure 32 : Les différents types de rues

- *L'amélioration de la situation économique des gens, qui fait qu'ils ont moins besoin de s'entraider, et sont moins enclins à faire des choses ensemble »*

Hertzberger, 2010[37]

Cette citation défend l'idée de « rue conquise », c'est-à-dire le retour de la rue comme lieu de vie et de sociabilité, et non plus seulement comme espace de circulation. Hertzberger explique que la rue a perdu ce rôle au fil du temps en raison de plusieurs facteurs. La rue s'est progressivement vidée de ses interactions sociales, et l'enjeu actuel est de lui redonner sa fonction de lieu de rencontre et de vie collective.

La rue est l'une des formes les plus répandues d'espace public. Elle se décline en différentes configurations :

Rue automobile

La rue automobile est principalement dédiée à la circulation et au stationnement des véhicules. Elle regroupe les grandes artères urbaines (avenues, boulevards…), caractérisées par leur largeur et leur rôle structurant au sein du réseau. Bien qu'elle puisse accueillir ponctuellement d'autres usages, elle privilégie avant tout la mobilité motorisée au détriment de la vie sociale.

Rue mixte

La rue mixte est un espace public où cohabitent différents modes de déplacement : piétons, cyclistes et véhicules motorisés. Contrairement à la rue automobile ou à la rue entièrement piétonne, elle cherche à équilibrer les usages en organisant le partage de l'espace.

Son aménagement vise généralement à ralentir la circulation, à sécuriser les usagers les plus vulnérables et à maintenir une certaine qualité de vie. Elle permet ainsi à la fois le déplacement et l'accès aux habitations et aux commerces, tout en favorisant les interactions sociales.

[37] Chabloz S., « L'architecture comme catalyseur de contacts sociaux », 2013

Rue partagée

« La rue partagée est une voie publique où l'ensemble des modes de déplacement cohabitent sans ségrégation physique et où les règles de circulation diffèrent d'une rue traditionnelle. Les piétons sont prioritaires et l'aménagement permet aux usagers de déceler, de façon instinctive, que le partage de la chaussée y est particulier. »[38]

Rue à mobilité douce

La rue à mobilité douce, comme son nom l'indique, est dédiée aux déplacements non motorisés tels que la marche ou le vélo. Elle constitue, avec tout un espace de rencontre et de vie sociale, un ensemble caractérisé par une proximité directe avec les habitations et une largeur généralement réduite. Elle peut prendre différentes formes, comme des passages en cœur d'îlot, des rues piétonnes ou des venelles.

[38] Rue Partagée | Publications | Carrefour Vivre En Ville, s. d.

Figure 33 : Transformation de la « place-parking » du Châtelain en « place canopée ».

Figure 34 : Plan de situation du Parc Étangs Noirs avant le projet.

Figure 35 : Frontage – Stoep en Hollande

3.3. Les espaces ouverts urbains

Un espace urbain ouvert est un espace public non bâti situé en ville. Il regroupe des lieux tels que les parcs, jardins, places, promenades, rues piétonnes et pistes cyclables. Ces espaces offrent aux habitants des lieux de détente, de loisirs et de rencontres. Ils jouent également un rôle important sur le plan environnemental, en contribuant à améliorer la qualité de l'air, et participent largement à la qualité de vie et à l'attractivité des villes.[39]

Échelle de la ville – superficie comprise entre 0,4 et 10 hectares

Il s'agit de grands espaces ouverts et structurants, accessibles à l'ensemble des habitants. On y retrouve les grands parcs urbains, les grandes places ou encore les forêts. Ces espaces jouent un rôle majeur dans l'image de la ville, les loisirs, les événements et la continuité écologique.

Échelle du quartier- superficie comprise entre 0,04 et 0,4 hectares

Ces espaces sont destinés aux usages quotidiens des habitants. Ils comprennent les squares, les petits parcs, les placettes ou encore les aires de jeux. Ils favorisent la vie de quartier, les rencontres de proximité et les activités régulières.

Échelle de l'îlot, locaux, de poche – superficie comprise entre 0,003 et 0,004 hectares)

On retrouve ici des espaces plus restreints, souvent partagés entre un nombre limité d'habitants : cœur d'îlot, jardins collectifs, cours intérieures. Ils offrent un cadre plus calme et semi-privé, propice à l'appropriation, à la détente et à des usages communautaires.

Échelle du frontage

Ce sont des espaces de transition entre le public et le privé, situés directement au contact des logements : jardins de façade, perrons, entrées, frontages. Ils jouent un rôle clé dans les interactions sociales de proximité et permettent une appropriation directe par les habitants, qui participent à l'animation de la rue.

Plus l'échelle se réduit, plus les espaces urbains deviennent intimes, facilement appropriables et directement liés aux habitants. Cette progression permet de passer d'espaces publics à vocation large à des lieux de proximité, plus intimes, favorisant les usages du quotidien et les interactions sociales.

[39] ONU-Habitat, « Accès aux espaces publics pour tous ». »

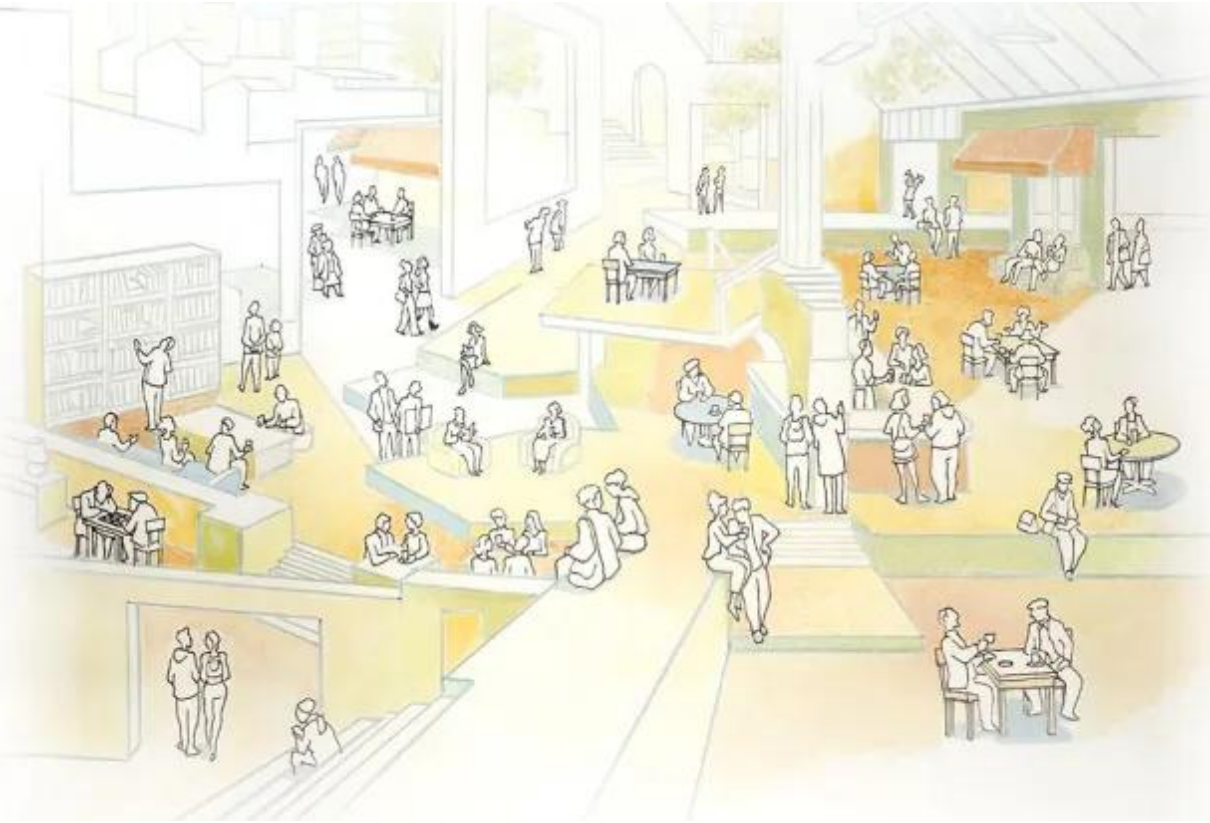


Figure 36 : « Third places »

3.4. Les équipements publics

Un équipement désigne un espace construit et aménagé au service des habitants d'un territoire. Au-delà de sa fonction strictement utilitaire, il constitue un important levier de sociabilité en rassemblant des individus autour de pratiques communes, favorisant ainsi les contacts, les interactions et les rencontres avec l'altérité. Il peut ainsi être envisagé comme un support du lien social et des relations du quotidien. Sa forme et ses usages varient selon les besoins et les attentes des populations qui le fréquentent.

Les équipements publics

Les équipements publics sont des espaces construits, financés et gérés par les collectivités ou par l'État, destinés à l'ensemble des habitants, sans distinction. Ils relèvent du service public et obéissent aux principes d'égalité d'accès, de continuité et de neutralité. On y trouve les écoles, les mairies, les bibliothèques municipales, les hôpitaux, les piscines publiques ou encore les transports en commun.[40]

Les équipements commerciaux publics

Les équipements commerciaux publics désignent les espaces construits dédiés à des activités marchandes, tels que des centres commerciaux, des supermarchés, des cafés ou des restaurants. Bien que privés, ces espaces sont largement accessibles. Ray Oldenburg parle alors de « Third places », c'est-à-dire des espaces intermédiaires entre le domicile (le « premier lieu ») et le travail (le « deuxième lieu ») où se nouent des relations informelles. Selon lui, ce sont précisément ces « troisièmes lieux » qui rassemblent véritablement les individus, en leur permettant de se détendre, de socialiser et de tisser des liens plus profonds.[41] Ils constituent le cœur et l'âme d'une communauté. Ils nourrissent un sentiment d'appartenance et contribuent à façonner un environnement urbain plus vivant et plus agréable à vivre pour tous. À ce titre, ces lieux participent activement à l'animation et à la sécurisation de l'espace urbain, en offrant aux résidents comme aux visiteurs des repères familiers et des points de rencontre identifiables.

---

[40] ONU Habitat, "Accès aux espaces publics pour tous »

[41] Oldenburg, R., « The Great Good Place: Cafés, coffee shops, bookstores, bars, hair salons and other hangouts at the heart of a community", 1999

Les équipements communautaires

Les équipements communautaires sont des espaces partagés gérés par une communauté spécifique et ne sont donc pas nécessairement accessibles à l'ensemble du public. Ils servent principalement de lieux de rencontre et d'échange entre des personnes réunies autour d'activités, de valeurs ou d'intérêts partagés.

Figure 37 : L'appropriation (Fontaine du Louvre, Paris, 1989)

2.5. L'épaisseur sociale et culturelle – l'appropriation

« La nature des rapports ainsi établis met en lumière deux aspects : l'environnement agit sur l'être humain, qui, à son tour, agit sur les facteurs spatiaux qui le déterminent ; c'est donc la nature de la relation en œuvre qui permet d'expliquer la valeur de l'espace et l'orientation de la conduite. On peut donc aborder toute relation à l'espace soit sous l'angle de l'influence qu'exerce celui-ci sur l'individu, soit sous celui de l'influence que l'individu, en retour, exerce sur l'espace ; les groupes humains, les individus et les collectivités, lentement dominés et transformés dans et par l'espace, le forment et le transformant à leur tour par les activités. Ce rapport spécifique des individus à autrui, dans un milieu donné, fait de tout lieu aménagé ce qu'on appelle un espace « habité ».[42]

Fischer, 2011

La notion d'appropriation est fondamentale pour comprendre le rôle des espaces publics et plus largement, la relation entre les individus et leur environnement urbain. L'espace influence les comportements humains, mais il est également transformé, en retour, par les usages, les pratiques et les activités de ceux qui l'habitent. L'espace public ne constitue donc pas un simple décor ; il devient un espace « habité » à travers les relations sociales et les formes d'investissement qu'il suscite. L'appropriation apparait donc comme un élément essentiel au bon fonctionnement de ces espaces

Cette idée se trouve au cœur de nombreuses théories urbaines. Pour Jane Jacobs, l'appropriation favorise la surveillance naturelle et renforce le sentiment de sécurité ; pour Oscar Newamn, elle permet un meilleur contrôle des espaces ; pour Nicolas Soulier, elle contribue à la qualité et à l'animation des rues. Une rue appropriée par ses habitants est généralement plus vivante et plus agréable.

L'appropriation varie toutefois selon les contextes et les formes d'habitat. Elle est plus évidente dans l'habitat individuel que dans les grands ensembles, où les espaces intermédiaires sont souvent moins propices à une appropriation spontanée. Elle peut se manifester de différentes manières : végétation, mobilier, objets personnels, dispositifs de fermeture ou encore éléments décoratifs. À travers ces pratiques, les habitants modifient l'espace et lui confèrent une valeur sociale et symbolique particulière.

---

[42] Chabloz S., « L'architecture comme catalyseur de contacts sociaux », 2013

Enfin, Oscar Newman distingue trois types d'appropriation :

- Appropriation totale : forte implication des habitants, avec des aménagements valorisant à la fois le logement et la rue.
- Appropriation partielle : entretien minimal sans réelle personnalisation, traduisant une attitude plutôt neutre.
- Appropriation nulle : absence d'entretien et de prise en charge, susceptible d'entraîner une dégradation de l'espace et de son environnement.

4. L’espace public propice au lien social

Au-delà des typologies décrites précédemment, trois grands leviers d’action permettent de recréer du lien social. Premièrement, la mobilité, qui détermine l’accessibilité et les flux entre les espaces. Ensuite, l’infrastructure et la programmation, qui conditionnent les usages et les rencontres possibles. Enfin, la végétation, qui façonne l’ambiance, le confort et l’attractivité des lieux.

À partir de ces leviers se dégagent plusieurs caractéristiques transversales qui déterminent la capacité d’un espace public à produire effectivement du lien social. Elles ne constituent pas une recette, mais un faisceau de critères qui se renforcent mutuellement et qui guideront la conception du projet.

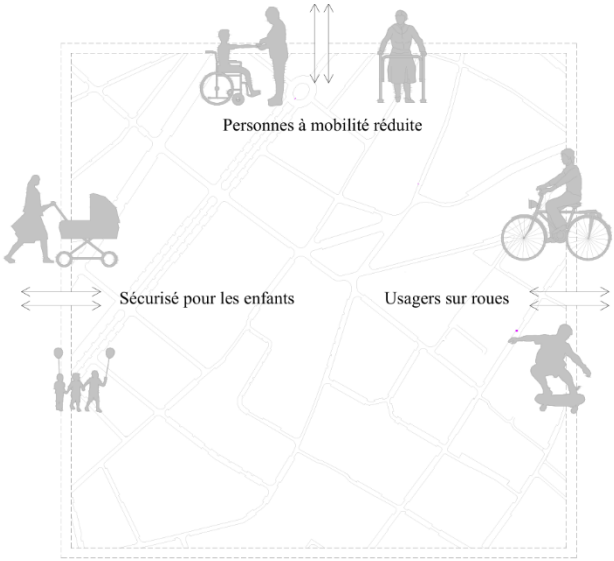


Figure 38 : Accessibilité et inclusivité

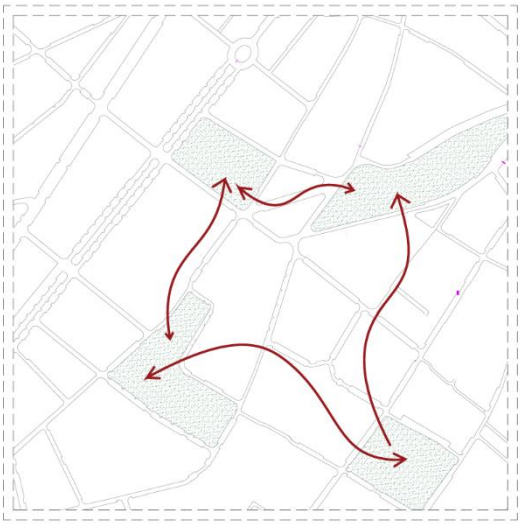


Figure 39 : Connecter les pôles existants

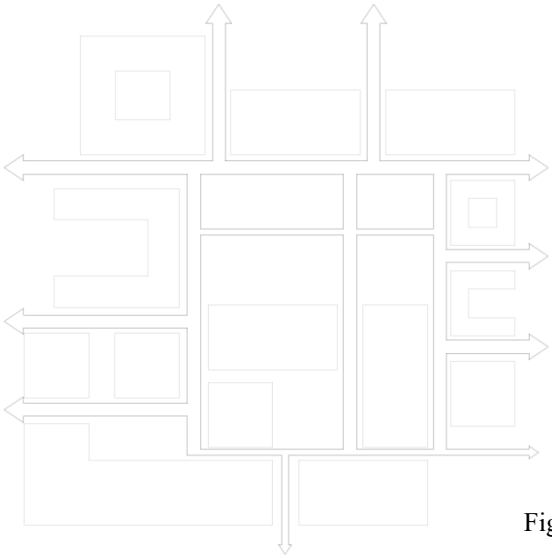


Figure 40 : Multiplier les passages

4.1. La mobilité

Accessibilité et inclusivité

L'espace public n'est véritablement public que s'il est accessible à tous : enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, habitants quel que soit leur statut socio-économique. L'accessibilité est physique (rampes, surfaces continues, mobilier adapté) mais aussi sociale et symbolique : un espace doit donner à chacun le sentiment qu'il y a sa place. Un espace inclusif est un espace où la diversité des présences est non seulement tolérée, mais aussi rendue visible.

Connecter les pôles existants

Un espace public isolé reste sous-utilisé, aussi bien conçu soit-il : sa réussite dépend largement de sa capacité à s'insérer dans un réseau de polarités préexistantes : équipements scolaires, commerces, transports, parcs. Se connecter, c'est tirer parti des flux déjà installés, faisant de l'espace public un maillon plutôt qu'un point isolé.

Multiplier les passages

La perméabilité d'un quartier, c'est-à-dire la densité des traversées possibles, est l'un des indicateurs les plus fiables de sa qualité urbaine. Multiplier les passages, c'est offrir aux piétons des choix d'itinéraires, des raccourcis et des découvertes.

Multiplier les passages, c'est également multiplier les occasions de croisement entre les habitants. En effet, le lien de participation élective ne se décrète pas : il naît d'une accumulation lente de coprésences quotidiennes qui transforment progressivement des inconnus en familiers. Plus les itinéraires se multiplient et se croisent, plus ces micro-rencontres deviennent statistiquement probables.

Une trame perméable réduit ainsi la distance sociale entre les habitants, tandis qu'une trame fracturée la maintient.

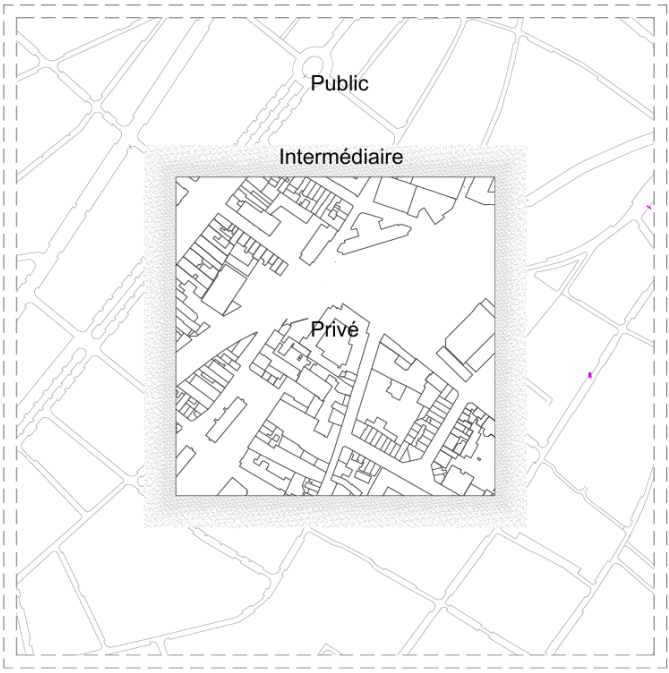


Figure 41 : Définitions des statuts

Figure 42 : Mixité des usages

4.2. L'infrastructure (équipement et programmation)

Définition des statuts

Reprenant la grille d'Oscar Newman, un espace public favorable au lien social se reconnaît à la clarté de ses statuts : on identifie sans hésitation ce qui est public, semi-public, semi-privé et privé. Cette lisibilité ne crée pas de frontières rigides, au contraire, elle permet l'appropriation en signalant à chacun jusqu'où il peut s'installer. À l'inverse, un espace au statut indéterminé tend à n'appartenir à personne et à se dégrader.

Mixité des usages

Pour Jane Jacobs, c'est la coprésence d'usages différents (habitat, commerce, équipements, travail) qui produit la vie urbaine. Un quartier monofonctionnel se vide à certaines heures et perd « ses yeux sur la rue ». Cette expression désigne la surveillance informelle exercée par la simple présence des habitants et des passants : les regards des riverains à leurs fenêtres, des commerçants derrière leur vitrine, des piétons qui circulent ou des personnes attablées en terrasse. Ces regards ne surveillent pas ; ils habitent le lieu, mais leur accumulation produit une attention diffuse qui rassure les usagers et dissuade les comportements problématiques. Pour que ce mécanisme fonctionne, Jacobs identifie trois conditions : des façades orientées vers la rue, avec entrée et rez-de-chaussée actifs, une présence humaine continue, garantie par la mixité des usages, et une rue suffisamment attractive et connectée pour attirer les passants.

Un espace public propice au lien social est donc un espace bordé d'usages variés qui s'activent à des moments différents de la journée et de la semaine, garantissant une présence humaine quasi continue.

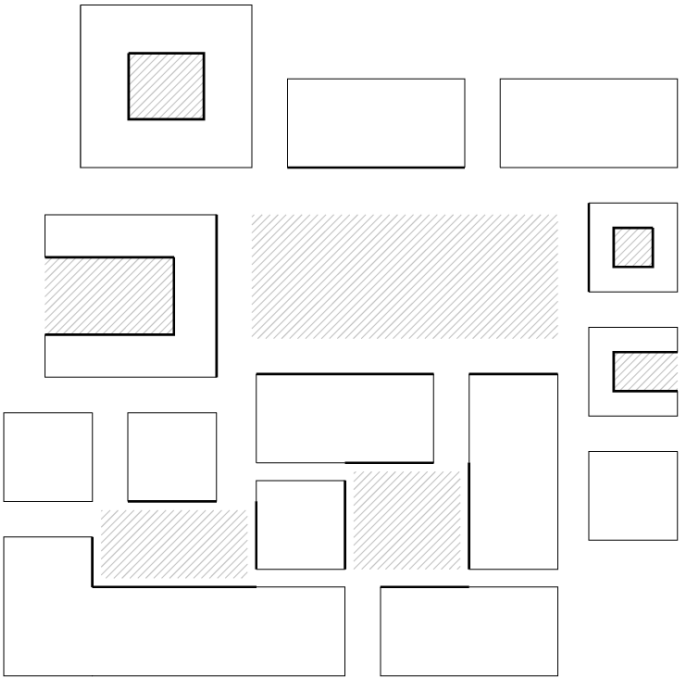


Figure 43 : Hiérarchie des espaces

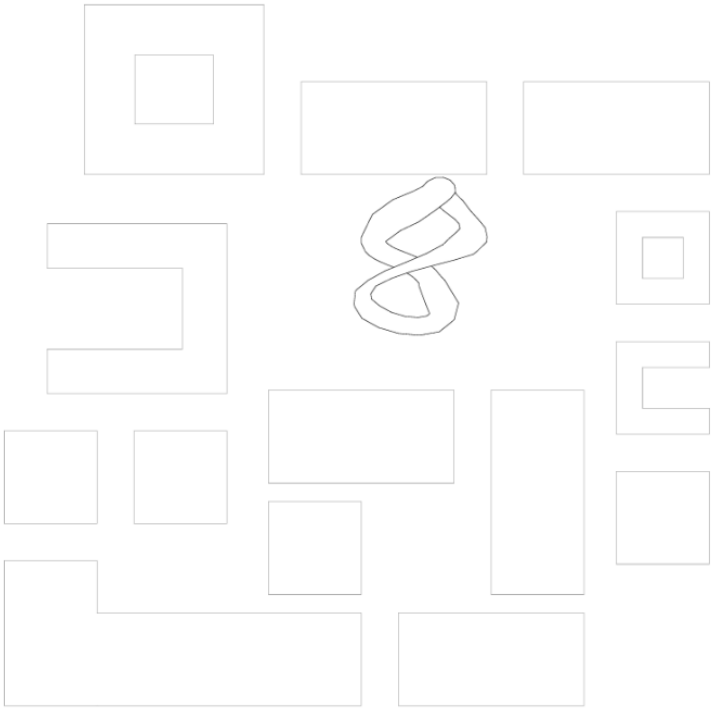


Figure 44 : Identité du quartier

Hiérarchie des espaces

Un quartier vivant ne propose pas un seul type d'espace public mais une succession d'échelles emboîtées : le grand parc structurant, la place de quartier, la placette de proximité, le seuil au pied des immeubles. Cette hiérarchie permet à chacun de trouver le degré d'intimité ou d'exposition qui lui convient et soutient des usages très différents, du rassemblement collectif à la conversation à deux. Sans hiérarchie, l'espace public devient monotone et perd sa capacité à accueillir la pluralité des sociabilités.

Cette hiérarchie ne se vit pas de manière statique mais dans l'alternance des rythmes que rencontre le marcheur. Un parcours urbain de qualité enchaîne ainsi le seuil, qui ralentit et ménage une transition entre le public et le privé ; le passage, qui invite au mouvement et à la traversée ; et la place, qui invite à l'arrêt et au rassemblement. Cette alternance rythme l'expérience urbaine, diversifie les ambiances et empêche l'espace public de se réduire à une seule séquence.

Identité du quartier

Un espace public sans identité ni attachement ne suscite ni attachement ni appropriation. L'identité se nourrit de la mémoire des lieux, des matériaux, des pratiques et des récits. Un projet attentif au lien social cherche moins à imposer une nouvelle identité qu'à révéler et prolonger celle qui existe déjà.

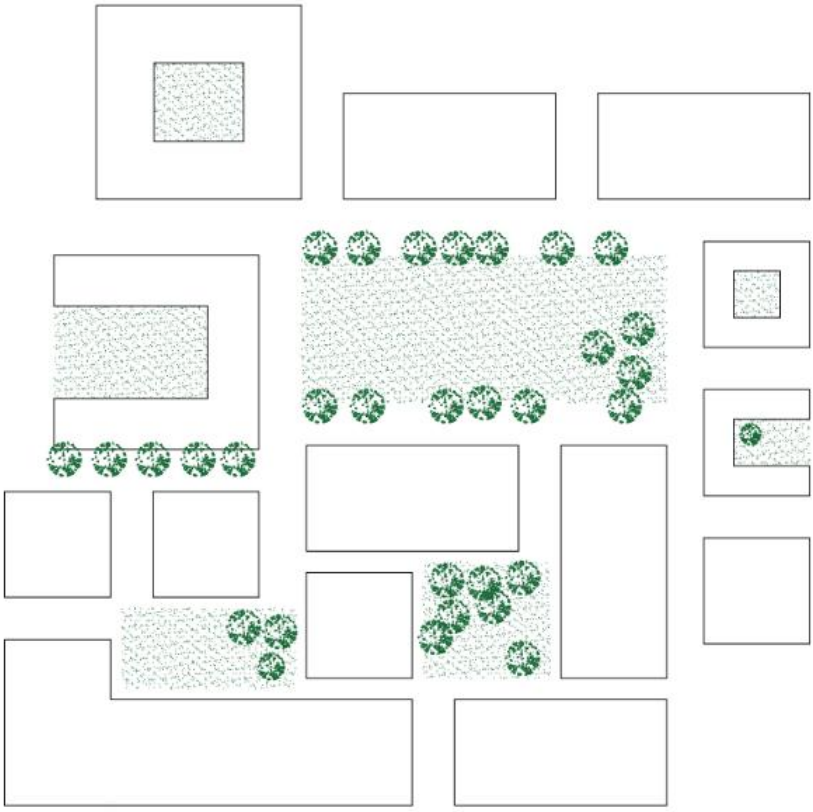


Figure 45 : Espaces verts

4.3. La végétation

Espaces verts

« Les espaces verts en milieu urbain contribuent à réduire le stress et à améliorer la qualité de vie des gens. »[43]

La présence de végétal joue un triple rôle dans l'espace urbain. La végétation joue un rôle climatique, social et spatial. Ces trois dimensions se traduisent par trois types de végétation distincts, majoritairement présents en ville, qui, combinés, constituent un levier puissant pour recréer du lien social.

Premièrement, la végétation structurante, telle que les alignements, les trames, les bosquets, organise et compose l'espace urbain à grande échelle. Elle crée des repères visuels, guide les parcours et ménage des transitions entre les différentes sphères du public et du privé. En instaurant une co-présence douce entre les usagers, elle favorise les rencontres informelles sans nécessiter de programme explicite.

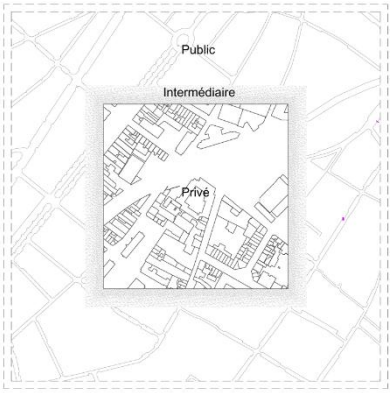
La végétation sociale et d'usage est directement liée aux pratiques des habitants. Présente dans les parcs aménagés, les jardins partagés ou les espaces d'appropriation productive, elle attire des usages qui ne se déploieraient pas autrement : pique-niques, jeux, lecture, conversations prolongées. Elle favorise le repos, les rencontres et les loisirs, et peut devenir un vecteur d'engagement collectif lorsqu'elle est cultivée ou entretenue collectivement.

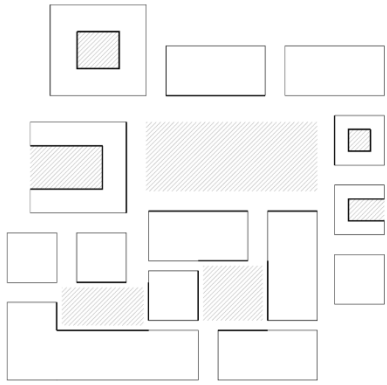
La végétation écologique atténue la chaleur urbaine, gère les eaux pluviales et améliore la qualité de l'air, tout en favorisant la biodiversité. Ces espaces restent souvent peu nombreux en ville, mais on peut néanmoins en retrouver sous différentes formes, telles que des parcs urbains, des forêts urbaines ou encore des friches laissées à l'abandon qui se recolonisent progressivement.

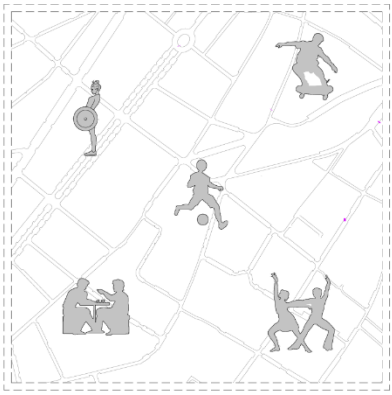
Ces trois types de végétation ne s'excluent pas : ils se combinent selon les échelles d'intervention, du grand parc structurant la noue de quartier, en passant par la végétation de seuil qui adoucit l'interface entre les espaces domestiques et la rue.

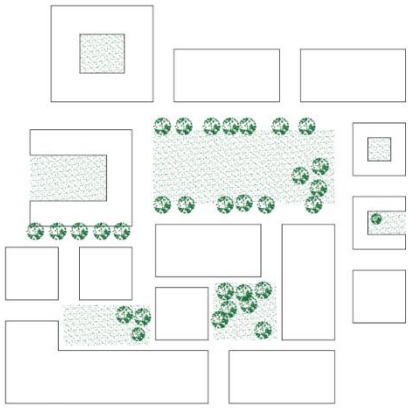
---

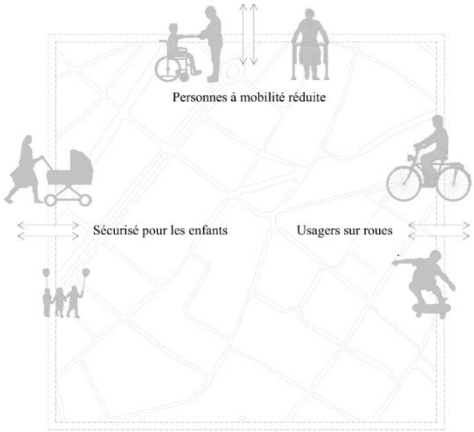
[43] Quizhpe Avila P., « Aménagement d'espaces publics en intérieur d'ilot: enjeux, opportunités & leviers d'action », 2021

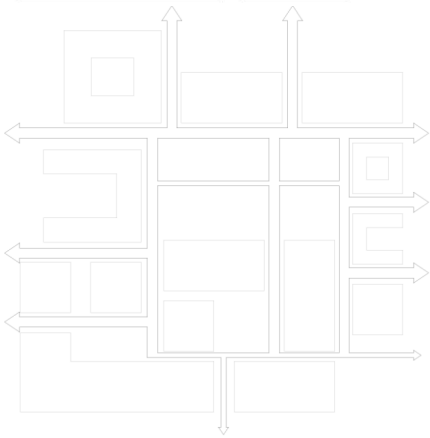


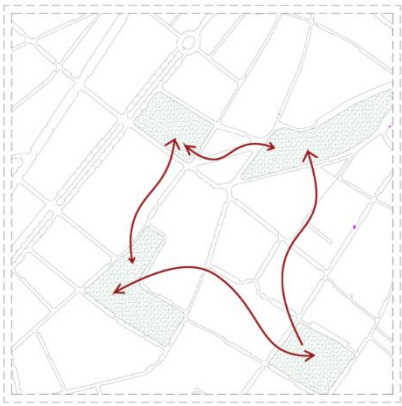












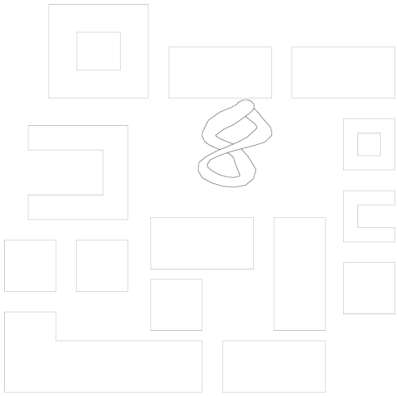


Fig. 38, Fig. 39, Fig. 40, Fig. 41, Fig. 42, Fig. 43, Fig. 44, Fig. 45

Synthèse

Ce chapitre part d'un constat formulé dès le premier chapitre : l'urbicide n'est pas seulement une destruction matérielle de la ville, mais une atteinte aux conditions mêmes du vivre-ensemble. Penser la réparation urbaine suppose donc un changement de perspective. En effet, il ne s'agit plus de restaurer le bâti, mais **d'agir sur les espaces**, **les pratiques** et **les usages** qui structurent la vie collective. L'espace public apparaît alors comme le support privilégié de cette reconstruction. Le chapitre se déploie en trois temps.

La première partie définit le **lien social**, à partir des travaux de Serge Paugman, comme l'ensemble des relations unissant les individus entre eux et à la société. Ce lien remplit deux fonctions essentielles, **la protection** (« compter sur ») et **la reconnaissance** (« compter pour ») et se décline en quatre types fondamentaux : **le lien de filiation** (famille), **le lien de participation élective** (amitiés, voisinage), **le lien de participation organique** (travail) et **le lien de citoyenneté** (appartenance politique). Parmi ces quatre registres, c'est le lien de participation élective qui dépend le plus directement de la qualité de l'espace public, et donc le plus vulnérable aux transformations urbaines.

La deuxième partie définit l'espace public comme un espace à la fois juridique, physique, social et politique. À la suite de Paquot, Lefebvre et Habermans, il est compris non pas comme un décor neutre, mais comme une construction sociale, à la fois conçue, perçue et vécue. Le chapitre détaille ensuite plusieurs typologies complémentaires : **les statuts d'espace** selon Osacr Newamn (privé, semi-privé, semi-public, public) ; **les frontages** de Nicolas Soulier (actifs, stérilisés, protégés et réactivés) qui structurent l'interface entre le bâtiment et la rue ; **les différentes configurations de rues** (automobile, mixte, partagée, mobilité douce) ; **les espaces ouverts urbains** (ville, quartier, îlot, frontage) et enfin **les équipements** (publics, commerciaux et communautaires), envisagés comme supports concrets du lien social. Enfin, la notion **d'appropriation** traverse l'ensemble : c'est par les usages que l'espace devient véritablement « habité ».

La troisième partie identifie les caractéristiques transversales d'un espace public propice au lien social. Une **définition claire des statuts**, une **mixité des usages**, une **accessibilité** et une **inclusivité** réelles, une **bonne connexion aux pôles existants**, une **hiérarchie d'échelles** permettant des sociabilités variées, la **présence d'espaces verts**, la **multiplication des passages** et la préservation d'une **identité de quartier** constituent non pas une recette mais un faisceau de leviers qui guideront la conception du projet de réparation urbaine.

PARTIE II | Cas d’étude

CHAPITRE 01 : LE VIADUC SUD DE LA JONCTION NORD-MIDI

Après avoir posé le cadre théorique de l'urbicide et examiné ses différentes manifestations, il s'agit à présent de confronter ces notions à un cas concret. Le choix s'est porté sur le viaduc sud de la jonction Nord-Midi à Bruxelles, un projet emblématique qui illustre, à sa manière, comment une infrastructure peut transformer durablement, et parfois brutalement, le tissu urbain d'une ville.

L'histoire de la jonction ferroviaire entre les gares du Nord et du Midi à Bruxelles est aussi ancienne que celle des chemins de fer belges. Depuis les premières réflexions au milieu du 19e siècle jusqu'à son inauguration en 1952, ce projet s'étend sur plus d'un siècle, traversé par de multiples hésitations, débats et interruptions.

D'une simple liaison de marchandises empruntant les boulevards extérieurs à la création d'un tunnel traversant le centre-ville en passant par une ceinture provisoire à l'ouest, la jonction a connu plusieurs tracés successifs avant d'aboutir au projet de l'ingénieur Frédéric Bruneel. Sa réalisation s'est accompagnée d'expropriations massives, de la destruction de nombreux immeubles et de la création de nouvelles gares au cœur de Bruxelles.

Ce chapitre propose d'analyser ce cas d'étude en deux temps. Une première partie sera consacrée à l'analyse contextuelle, retraçant les différentes tentatives de liaison entre les deux gares et les choix ayant précédé l'adoption du tracé définitif. Une seconde partie portera sur l'analyse historique du projet retenu, sur ses étapes de construction et sur la création de nouvelles haltes le long du tracé.

Figure 46 : Gare de l'allée verte

Figure 47 : Station des bogards

Figure 48 : Nouvelle station du Nord

1. Analyse contextuelle du cas d'étude

L'histoire de la jonction ferroviaire entre les gares du Nord et du Midi à Bruxelles est aussi ancienne que celle des chemins de fer belges.

Initialement, l'épine dorsale du réseau ferroviaire devait relier Anvers à Cologne afin de favoriser les échanges commerciaux entre le port et les régions industrielles de la Meuse et du Rhin. L'idée était également de détourner une partie du commerce maritime contrôlé par les Néerlandais vers les ports de mer. Dans cette perspective, Malines devait être la plaque tournante du réseau, et non Bruxelles.

> *« Il sera établi dans le Royaume un système de chemins de fer ayant pour point central Malines, et se dirigeant, à l'Est, vers la frontière de Prusse par Louvain, Liège, Verviers ; au Nord, sur Anvers, à l'Ouest, sur Ostende par Termonde, Gand et Bruges ; et au Midi, sur Bruxelles et vers les frontières de France par le Hainaut. »*[44]

Cependant, avec le temps, le transport de voyageurs est devenu plus important que celui des marchandises. Le centre de gravité du réseau est alors déplacé de Malines à Bruxelles.

À cette époque, Bruxelles ne dispose que d'une seule gare, la station de l'Allée verte. Située au nord de la ville, elle est implantée hors des remparts dès 1835, au début de l'essor du chemin de fer en Belgique. L'État avait prévu de centraliser l'ensemble du trafic dans cette gare.

Cependant, dès 1836, lorsque l'extension du réseau ferroviaire vers Mons est envisagée, la ville de Bruxelles cherche à attirer les activités commerciales et industrielles. Elle réclame alors la construction d'une gare à l'intérieur de la ville.

> *« Si Bruxelles n'obtient pas une station dans son enceinte, il est certain que bientôt de nombreuses et brillantes auberges s'érigeront au dehors et retiendront, au grand détriment de celles de la Ville, les voyageurs arrivant du Hainaut. Depuis longtemps, les faubourgs s'agrandissent et s'enrichissent d'une manière funeste aux intérêts de la Ville qui reste accablée sous ses charges. (...)*[45]

---

[44] Loi du 1.5.1834, art. 1 Citée par PIERARD (C.), *Le nœud ferroviaire du Pays*, dans *Les belles heures de Bruxelles*, Paris-Bruxelles, Elsevier, 1952, pp. 469 à 476.

[45] Conseil communal de Bruxelles, 3.12.1936, cité dans les documents parlementaires de la Chambre, session 1923-1924, document n°266 (annexe), p. 13.

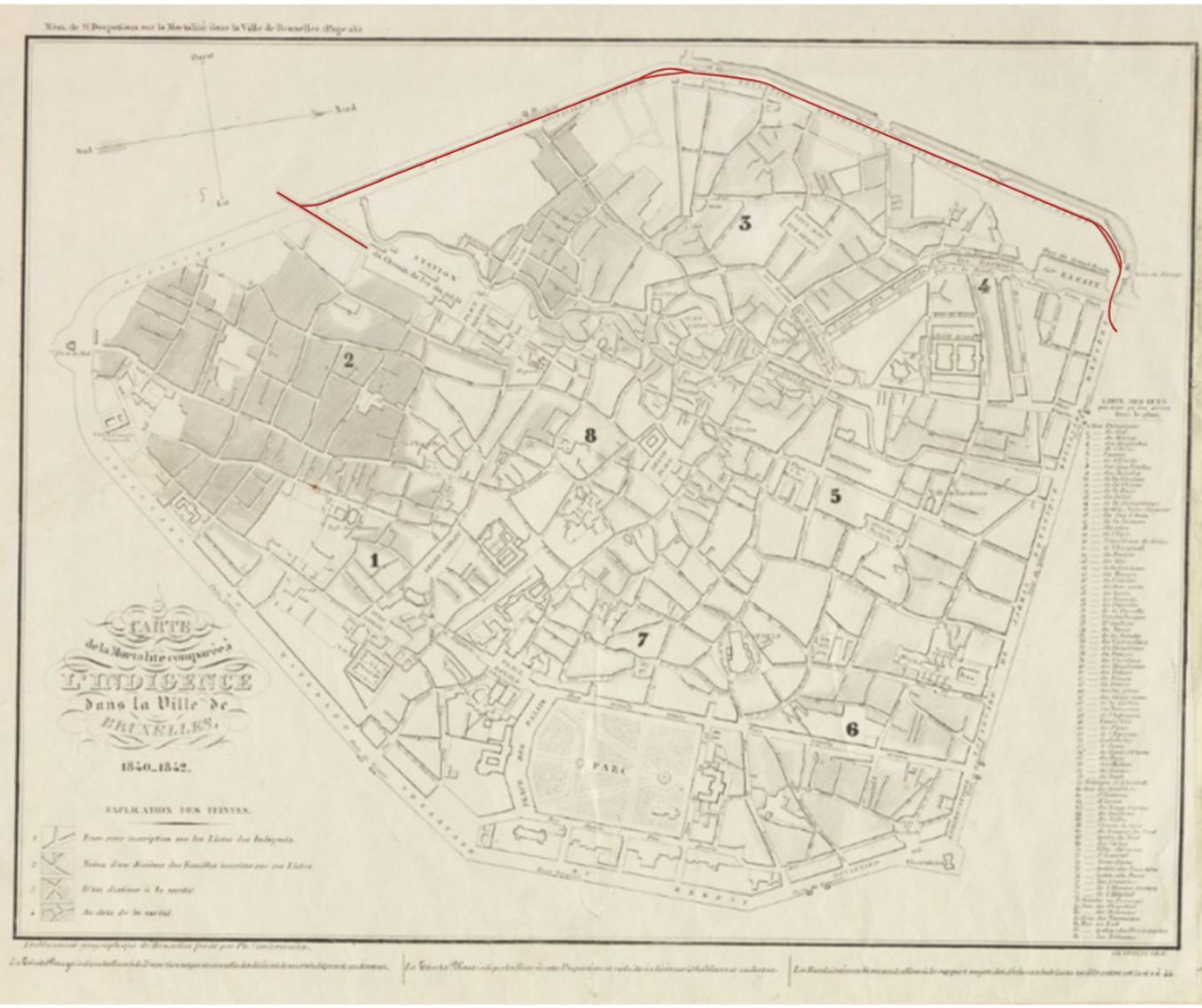


Figure 49 : Première tentative ferroviaire Nord-Sud à Bruxelles

En réponse, l'État aménage en 1840 la station provisoire des Bogards à proximité du centre-ville. Elle est construite sur le site de l'ancien cloître du couvent des Bogards, près de l'actuelle place Rouppe.

1.1. Première tentative de jonction – La ligne des Boulevards

Très tôt, la ville de Bruxelles se rend compte de l'intérêt et de la nécessité de créer une liaison entre les deux gares. Une première liaison ferrée, d'une seule voie et réservée au transport de marchandises, est alors mise en place entre les deux gares. En quittant la gare de l'Allée verte, la ligne suivait une large boucle le long des boulevards extérieurs, en passant par les portes du Commerce, de Flandre, de Ninove et d'Anderlecht, avant de rejoindre la ligne Sud à Forest. Une délicate manœuvre de rebroussement s'imposait pour atteindre la station des Bogards.

La ligne dite des Boulevards est inaugurée le 27 septembre 1841.

Rapidement, la gare de l'Allée verte atteint la saturation. La gare de Bruxelles-Nord est alors construite entre 1841 et 1846 pour désengorger l'Allée verte. Dès le premier novembre 1841, Bruxelles-Nord reprend le trafic voyageur ; la gare de l'Allée verte reste ouverte au transport de marchandises.

À ce moment-là, tous les trains voyageurs arrivant à Bruxelles aboutissent à une gare terminus. Les voyageurs souhaitant traverser la ville étaient obligés de descendre du train et de rejoindre l'autre extrémité de la ville par leurs propres moyens.

En 1855, à mesure que le trafic s'accroît, les limites de cette solution par les boulevards vont rapidement se faire sentir. Le passage des trains provoque régulièrement des accidents et des encombrements sur les boulevards. Face au mécontentement de la population, le conseil communal décide de créer une commission chargée d'étudier des solutions alternatives.

Tous sont unanimes sur la nécessité de maintenir et d'améliorer la connexion entre le nord et le sud, mais aucun consensus ne se dégage quant à la manière d'y parvenir. Les membres sont divisés.

Il y a ceux qui défendent une liaison extérieure ainsi qu'un réaménagement des gares existantes, soit le déplacement hors des murs de la gare du Midi, afin d'en permettre le développement et la mise en place d'une nouvelle ligne circulaire.

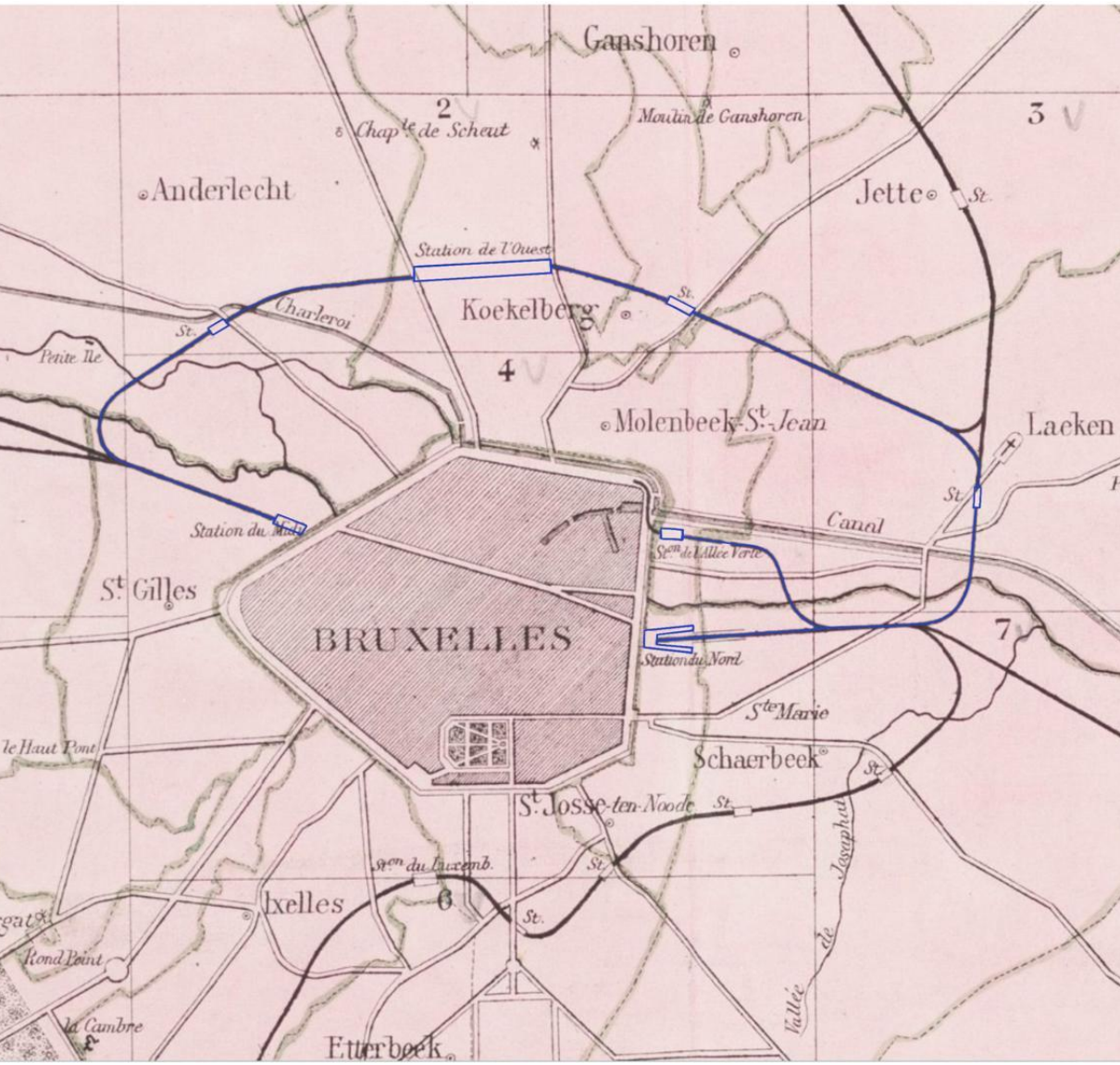


Figure 50 : La ceinture ouest comme solution provisoire

Et ceux qui prônent une liaison directe par le centre. L'importance économique des zones autour des gares les inquiète. Selon eux, déplacer la gare des Bogards à Saint-Gilles risquerait de vider progressivement le centre-ville de ses activités. Ils prônent la création d'une station unique en plein centre de Bruxelles pour y attirer le mouvement des affaires et les voyageurs de passage.

1.2. La ceinture ouest comme solution provisoire

Alors que la ville, sur une courte majorité, demande la création d'une gare au centre pour soutenir son développement, le gouvernement belge refuse de considérer ce projet comme une priorité publique. Selon l'administration des chemins de fer, il est possible de relier les gares du Nord et des Bogards à moindre coût en contournant le centre-ville. Une liaison directe par le centre est jugée peu utile tant pour la ville que pour le reste du pays. Face à ces arguments, la ville finit par accepter une solution alternative : déplacer la gare des Bogards et créer une liaison circulaire à l'ouest, passant par Molenbeek et Anderlecht. Cette solution, moins coûteuse, permet de répondre temporairement à l'augmentation du trafic et de réduire les problèmes d'encombrement sur le boulevard. Et comme l'agrandissement de la station des Bogards ne peut être envisagé sans expropriations massives, le déplacement de la gare vers des terrains peu urbanisés s'impose.

Cependant, la mise en œuvre prend du temps. La nouvelle gare du Midi, conçue par Auguste Payen, est inaugurée le 25 septembre 1869. Quant au nouveau chemin de fer de ceinture, il est mis en service en 1871.

Entre-temps, la ville se concentre sur d'autres priorités, notamment l'assainissement et le voûtement de la Senne en réponse aux inondations et aux problèmes sanitaires.

À la fin du 19e siècle, la situation devient critique : le trafic ferroviaire et le nombre de voyageurs augmentent fortement. Les infrastructures existantes ne suffisent plus à absorber cette croissance. En 1887, la question de la liaison directe est remise sur le tapis.

Une fois le principe de jonction directe à travers le centre-ville acquis, il reste à se mettre d'accord sur le tracé adéquat. C'est le tracé proposé par Frédéric Bruneel, ingénieur en chef et directeur de service à l'administration des chemins de fer, qui est jugé le plus favorable. Il est le seul à répondre aux exigences techniques, d'exploitation et esthétiques, tout en conservant les gares existantes à leur emplacement actuel.

2. Analyse historique du cas d'étude

2.1. Le tracé de Frédéric Bruneel

C'est dans ce contexte que s'inscrit la construction de la jonction.

Le tracé retenu, conçu par l'ingénieur Frédéric Bruneel, suit une large courbe d'environ trois kilomètres. Ce choix permet d'implanter le tunnel sur le flanc est de la vallée de la Senne, en évitant les fortes pentes ainsi que les terrains marécageux situés en contrebas de la ville. Le tracé est en grande partie dicté par la composition du sous-sol.

Le projet prévoyait le creusement d'un tunnel, la construction d'un viaduc à chacune de ses extrémités, le léger déplacement des deux gares terminus ainsi que la création d'une gare centrale.

La partie aérienne du tracé :

> *« Sa partie aérienne traverse un quartier modeste et sans caractère, formé de pâtés de maisons agglutinées, de cours et d'impasses étriquées dont la disparition est souhaitable. »*[46]

La partie souterraine :

> *« Quant à la partie souterraine du tracé, à proximité du centre des affaires et du quartier Léopold, elle se fera dans des quartiers à assainir – la Putterie et la Caserne Sainte-Elisabeth – auxquels une reconstruction partielle, la présence de commerces et l'activité engendrée par la gare centrale apporteront une plus-value substantielle. »*[47]

Ces extraits traduisent une vision urbanistique où certains quartiers populaires sont perçus comme sans valeur ou problématiques, ce qui justifie leur transformation, voire leur disparition. Les termes comme « sans caractère » ou « à assainir » révèlent une volonté de remplacer des tissus urbains existants et habités par des espaces jugés plus modernes, plus fonctionnels et plus rentables.

---

[46] Thierry Demey, *« Bruxelles Chronique d'une capitale en chantier »*, Bruxelles, Éditions C.F.C., p. 200

[47] Thierry Demey, *« Bruxelles Chronique d'une capitale en chantier »*, Bruxelles, Éditions C.F.C., p. 200

2.2. Construction de la jonction – Dates clés

En 1900, le Parlement vote un premier crédit d'une dizaine de millions pour l'aménagement des gares de Bruxelles et la construction de la jonction.

Après des expropriations lentes et laborieuses, les travaux de la jonction peuvent enfin commencer en 1909.

Le chantier débute par le tronçon entre la gare du Midi et le quartier de la Putterie. Dans cette zone, dès 1910, 970 immeubles ont été expropriés. 702 d'entre eux ont été passés au bulldozer. Les premiers travaux se concentrent sur des zones stratégiques, comme le quartier de la Putterie, qui est destiné à accueillir la future gare centrale. La ville engage, dans ce quartier-là, la restructuration du tissu urbain, en ouvrant de nouvelles voiries et en aménageant des axes de circulation.

À l'autre bout du chantier, près de la gare du Midi, le viaduc qui doit relier, à l'air libre, la gare du Midi à la place de la Chapelle est entamé dès mars 1911. Le chantier est confié à l'entreprise de Mme Vve Hottat et Fils et les premières travées du pont sont posées à la veille de la guerre. Le viaduc Sud était pratiquement achevé avant la Première Guerre mondiale.

En 1914, les chantiers, à peine entamés, sont totalement interrompus par la Première Guerre mondiale. Le chantier de la jonction devait reprendre au lendemain des hostilités.

À l'issue du conflit, les finances de l'État sont exsangues. À l'heure où les besoins de reconstruction sont énormes, la jonction apparaît comme un luxe dépassé.

Une autre préoccupation porte sur l'électrification de la jonction. En effet, la jonction partiellement imaginée en tunnel aurait été peu compatible avec la traction à vapeur, en raison des fumées des locomotives, qui auraient compromis la visibilité des signaux.

De nombreuses tentatives d'abandon des travaux de la jonction ont alors été menées.

En 1935, ces obstacles techniques et financiers semblent résolus. L'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers mettra fin aux préoccupations techniques.

> *« Les progrès techniques et, parmi ceux-ci l'électrification, ont réincarné le projet Bruneel, lui ont donné une envergure, des mérites et des facilités d'exécution sur lesquels on ne pouvait pas compter à l'époque où il fut élaboré. »*[48]

Les conflits budgétaires se sont également apaisés. Le devis présenté par la S.N.C.B. laisse entrevoir un coût total de 427 millions, dont 278 millions pour la jonction elle-même. Ces montants, relativement optimistes, s'expliquent par la baisse généralisée des prix et des salaires liés à la crise. La dépense devrait être couverte par l'accroissement du trafic sur la ligne et la mise en vente des excédents d'expropriations[49], que la ville a réalisés au nom de l'État avant la guerre.

Par la loi du 11 juillet 1935, l'O.N.J. (l'Office national pour l'achèvement de la jonction Nord-Midi) est créé. La mission de l'office est très large, elle est :

> *« chargé des travaux d'achèvement de la jonction Nord-Midi ainsi que de la mise en valeur et la réalisation des terrains expropriés en vue de cette entreprise. »*[50]

Il aura finalement fallu attendre jusqu'en 1936 pour que les travaux puissent reprendre. Entre 1946 et 1950, le chantier est en pleine activité. Le chantier est divisé en cinq tronçons.

1. Le premier s'étend de la tête sud du tunnel, à hauteur de l'église Notre-Dame de la Chapelle, jusqu'à la rue de l'Hôpital, et mesure 368 mètres. Commencé en novembre 1936, il sera achevé à la fin de l'année 1938.
2. Le second tronçon, long de 461 mètres, est délimité par les rues de l'Hôpital et de Luxom. Il s'agit de la partie la plus délicate du tracé, puisqu'elle comprend la gare centrale, implantée en tunnel. Le gros œuvre de ce tronçon est achevé à 80% au moment de la déclaration de guerre et terminé en octobre 1942.
3. Le troisième tronçon, compris entre les rues de Luxom et d'Orsendael, est long de 506 mètres. Les travaux entamés en 1939 ont dû être interrompus rapidement.

---

[48] WAUQUEZ (V.), dans les annales parlementaires du Sénat, session 1934-1935, p.292.
[49] En tout 16ha, 73 a et 29ca sont expropriés au cœur de la ville.
3ha, 48a et 29ca sont occupés par la jonction
3ha, 51a et 43ca pourront être cédés à la ville ou à Saint-Josse pour l'extension de la voirie
9ha revendus.
Le patrimoine exproprié est estimé à 82 millions de franc-or avant la guerre. En 1935 le patrimoine exproprié est évalué à 242 millions.
[50] Loi du 11.7.1935, art. 1

4. Le 4ème tronçon compris entre la rue d'Orsendael et le jardin Botanique ne sera entamé qu'après la guerre.
5. Le 5ème, entre le jardin botanique et la gare du Nord. Le viaduc Nord a été entamé le 4 juillet 1939. Sa construction a pu être poursuivie, grâce à sa position centrale sur le réseau

La jonction pendant la Seconde Guerre mondiale

Une fois la bourrasque de l'invasion allemande passée, l'O.N.J. s'efforce de faire reprendre les travaux dans la mesure compatible avec les exigences de l'occupant. Toutefois, les pénuries de carburant et de matériaux, ainsi que les contraintes liées à l'occupation, restreignent fortement le chantier, qui se limite alors à des travaux urgents ou de conservation.

> *« Par la présente, il vous est donné connaissance que les travaux de la jonction doivent être arrêtés immédiatement. Il ne peut plus être exécuté à partir d'aujourd'hui que les travaux les plus urgents de conservation et de protection. Comme il a été décidé avec vous, une liste des ces travaux devra être soumise à l'approbation du Militärverwaltungschef, referat Bauwirtzchaft, rue Royale 54 le vendredi 13 mars à 5 heures de l'après-midi (...) »*[51]

À la signature de l'armistice, le chantier se présente de la manière suivante :

1. Le premier tronçon, achevé avant la guerre, n'a pas trop souffert des hostilités.
2. Le second, bien entamé avant les hostilités, est achevé en 1942.
3. 125 mètres du troisième tronçon ont été construits.
4. Le quatrième n'est pas encore entamé.
5. Le cinquième est achevé aux trois quarts.

Les travaux de relèvement des voies ainsi que la construction des bâtiments des gares extrêmes se sont poursuivis, au ralenti, tout au long de la guerre.

Après la guerre, certains s'opposent à la reprise des travaux de la jonction, estimant que les matériaux devraient être prioritairement utilisés pour reconstruire des logements et répondre à l'afflux de réfugiés. L'office défend néanmoins le projet en affirmant qu'il mobilise des ressources variées et une main-d'œuvre difficilement réaffectable. Malgré l'apaisement des tensions, les travaux ne reprennent que lentement. Il faudra attendre 1948 pour que les travaux reprennent à un rythme normal.

---

[51] *Rapport annuel sur l'activité de l'Office national pour l'achèvement de la jonction Nord-Midi, jusqu'au 1.11.1942*, doucement O.N.J. n)729, p.14.

Figure 51 : La gare centrale

Figure 52 : La gare de Bruxelles Chapelle

Figure 53 : La gare de Bruxelles Congrès

2.3. Création de nouvelles gares sur le tracé

Halte centrale

La gare centrale initiale devait s'étendre sur plus de 2 hectares, avec un bâtiment de 180 mètres de long sur 83 mètres de large, comprenant 10 voies parallèles bordées de quais à ciel ouvert.

Finalement, une convention est signée le 7 avril 1903, prévoyant la construction d'une gare centrale à huit voies, enfouie en souterrain et surmontée d'une bourse de commerce.

Le projet de la gare centrale est confié en 1910 à l'architecte Victor Horta, qui en présente les premiers avant-projets en 1912. Toutefois, les travaux ne débutent réellement qu'en 1937. Après la Seconde Guerre mondiale, ils ont été repris sous la direction de M. Brunfaut.

Halte de Bruxelles chapelle

La gare de Bruxelles-Chapelle est mise en service en 1952, lors de l'ouverture de la jonction Nord-Midi. Conçue comme une halte urbaine, elle est entièrement intégrée au tracé souterrain de la jonction. Aujourd'hui elle est très peu utilisée et assure principalement des fonctions de dessert locale.

Halte du Congrès

La halte de Bruxelles-Congrès a également été mise en service en 1952, lors de l'ouverture de la jonction. Entièrement souterraine, la gare est implantée à proximité du quartier du Congrès et des institutions administratives. Elle est conçue comme une halte intermédiaire, destinée essentiellement à desservir le quartier des affaires et les fonctions administratives.

2.4. Inauguration de la jonction

Le tunnel, long d'environ 2 kilomètres et composé de trois galeries de 8,8 mètres de large chacune, équipées de 6 voies ferrées, est partiellement ouvert à la circulation le 4 octobre 1952, quelques jours avant les élections législatives.

Première tentative de jonction - 1841

Au nord : Gare de l'Allée verte -1835

Au sud : Station des Bogards - 1840

Jonction par les boulevards - 1841

La ceinture ouest comme solution provisoire - 1871

Au nord : Première gare du Nord – 1841-1846

Au sud : Première gare du Midi – 1869

Jonction par la ceinture Ouest

Au nord : Gare du Nord actuel (1938 - 1956)

Au sud : Gare du Midi actuelle (1939 - 1954)

Jonction Nord Midi avec ses trois haltes (du Nord au Sud)

- Gare de Bruxelles-Congrès
- Gare de Bruxelles-Central
- Gare de Bruxelles-Chapelle

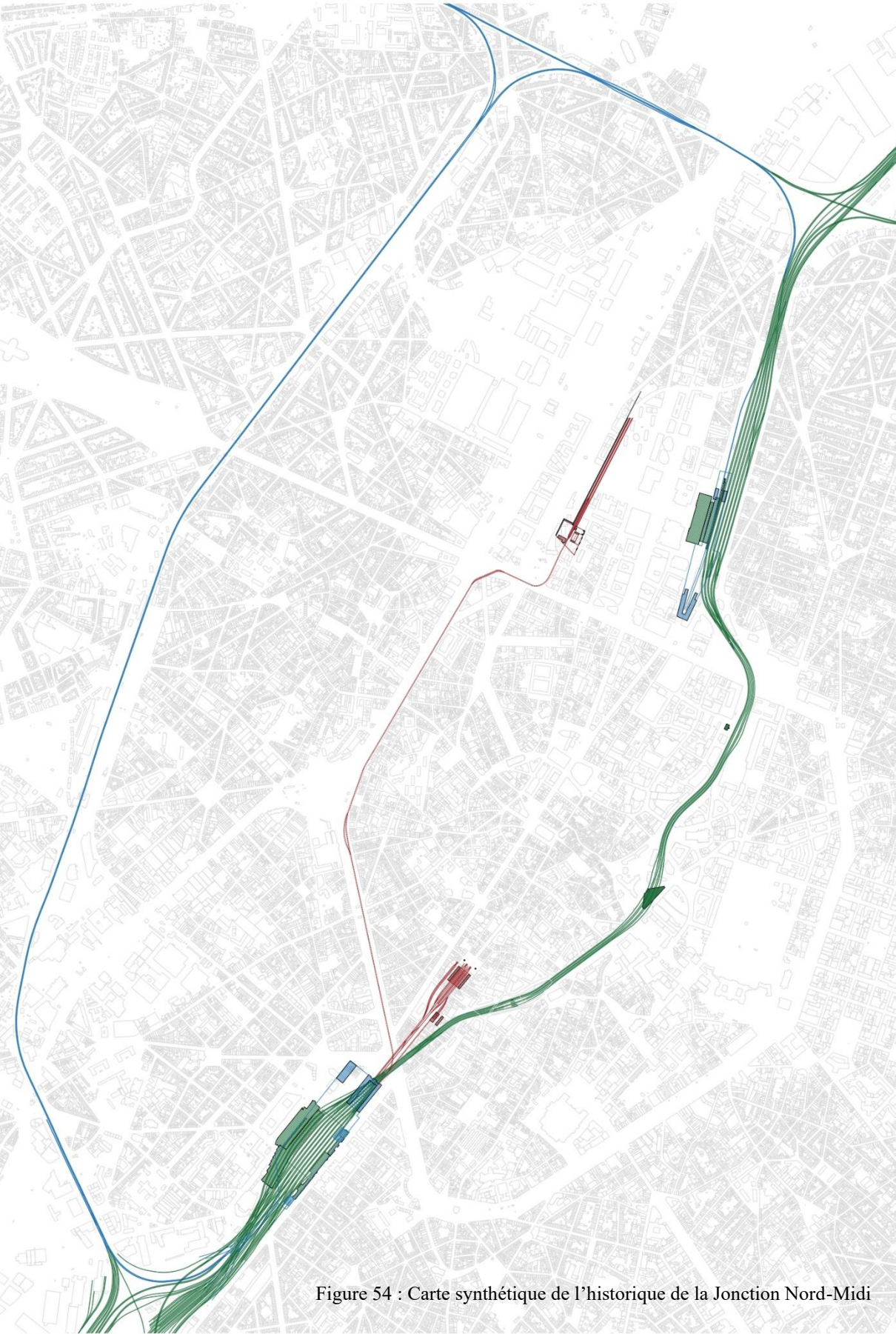


Figure 54 : Carte synthétique de l'historique de la Jonction Nord-Midi

Synthèse

Ce parcours historique, retracé dans ce chapitre, met en évidence plusieurs constats. D'abord, la lenteur exceptionnelle du projet : entre les premières discussions parlementaires et l'ouverture du tunnel en 1952, plus de cent ans se sont écoulés, ponctués d'abandons, de reprises, de querelles politiques et de deux guerres mondiales. La jonction n'a jamais relevé d'une décision unique, mais d'une succession de compromis entre la ville, l'État et l'administration des chemins de fer. Les habitants des quartiers traversés, eux, n'ont jamais été consultés ni associés aux décisions qui allaient pourtant bouleverser leur cadre de vie.

Ensuite, l'ampleur de l'emprise sur le tissu urbain. Près d'un millier d'habitants expropriés, plusieurs centaines de maisons démolis, des rues entières effacées et de nouveaux axes de circulation imposés : le projet n'a pas seulement traversé Bruxelles, il l'a redessinée. Les quartiers les plus modestes ont été les plus directement touchés, désignés dans les rapports officiels comme « sans caractère » ou « à assainir ».

Enfin, le projet a laissé derrière lui un héritage ambigu. S'il a doté Bruxelles d'une liaison ferroviaire fonctionnelle et de trois nouvelles haltes au cœur de la ville, il a aussi figé pour longtemps des cicatrices urbaines, en particulier autour du viaduc sud, dont les conséquences demeurent visibles aujourd'hui.

C'est précisément à partir de ces traces, héritées d'un siècle de chantier, que le chapitre suivant entreprend de prolonger l'analyse.

Détruire – Détisser - Décomposer

CHAPITRE 02 : L'URBICIDE ET LA JONCTION NORD-MIDI

Après avoir retracé l'histoire de la jonction Nord-Midi, ce chapitre propose de relire ce cas d'étude à la lumière des notions développées dans la partie théorique. Il s'agit ici de dépasser la chronologie des faits pour interroger la nature même des transformations engendrées par le projet et la manière dont elles s'inscrivent dans une logique d'urbicide.

La jonction Nord-Midi, qu'on l'observe avant sa réalisation ou après sa mise en service, s'inscrit dans une dynamique plus large de profondes transformations urbaines à Bruxelles. Elle ne constitue pas un phénomène isolé, mais s'inscrit à la fois dans une succession d'interventions majeures le long de l'axe nord-sud, marquées par des logiques de modernisation radicales, et dans un moment charnière annonçant les pratiques de la bruxellisation.

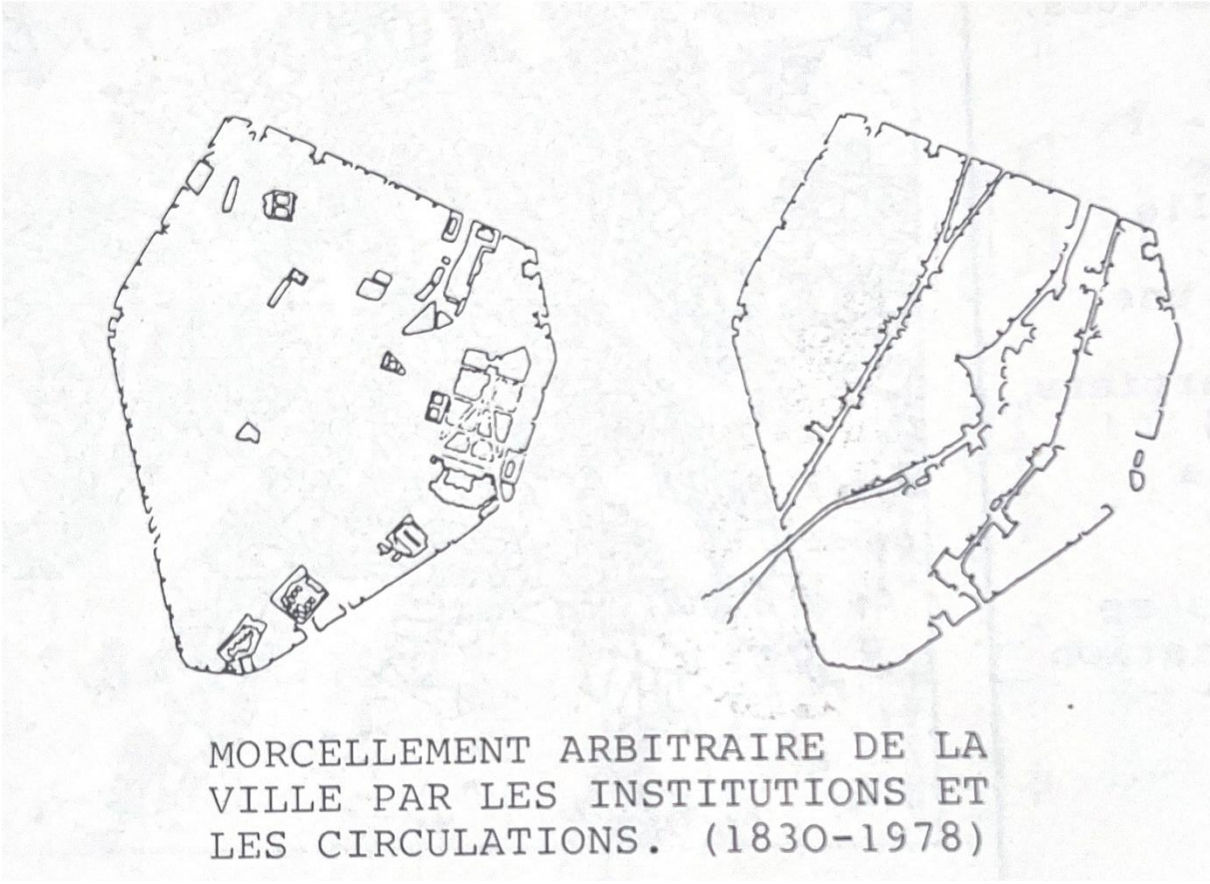
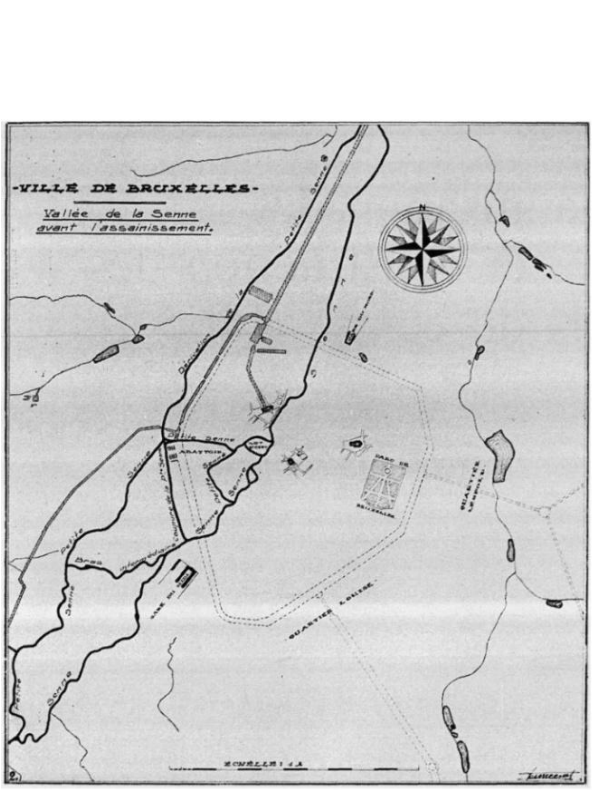


Figure 55 : Morcellement arbitraire de la ville par les institutions et les circulations.



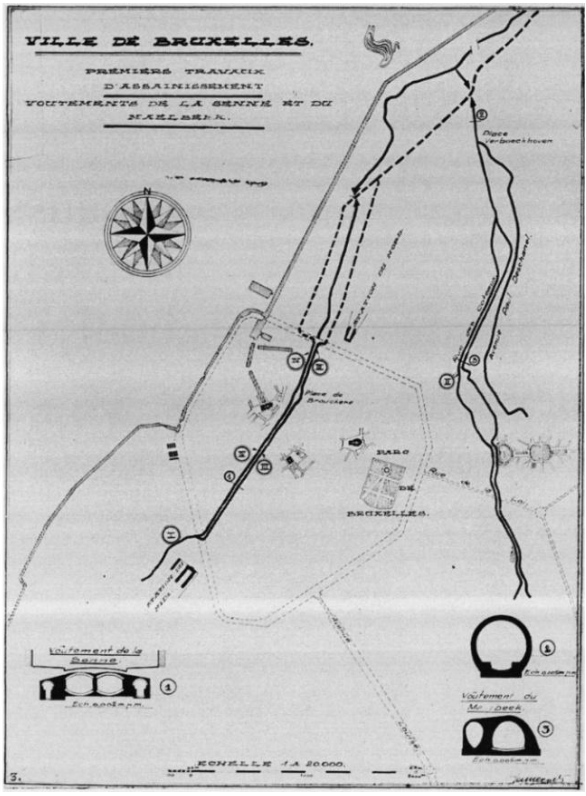


Figure 56 : Bruxelles, vallée de la Senne avant et après les premiers travaux d'assainissement.

1. La tradition d'urbicides Nord-Sud

La jonction Nord-Midi s'inscrit dans la continuité de transformations majeures qui ont profondément remodelé la ville le long de l'axe nord-sud. Ces interventions, menées à différentes périodes, répondent chacune à des objectifs spécifiques – prestige, hygiène, mobilité – mais reposent sur une logique commune : celle d'une modernisation imposée, souvent au détriment du tissu urbain existant.

1.1. Le tracé royal 1776-1782

La ville est conçue pour incarner une vision symbolique du pouvoir.

Dès la fin du 18e siècle, le tracé royal constitue une première intervention d'envergure dans la structuration de la ville selon l'axe nord-sud. Il relie le Palais royal au château de Laeken et incarne une volonté politique de mise en scène du pouvoir à travers l'espace urbain. Cette opération s'inscrit dans une logique de représentation et de prestige.

1.2. Le voûtement de la Senne (1867-1871)

La ville est transformée au nom de l'hygiène.

Un siècle plus tard, au 19e siècle, le voûtement de la Senne marque un tournant majeur. Motivée et justifiée par des préoccupations d'hygiène publique, cette intervention entraîne une transformation radicale du centre-ville.

La couverture de la Senne permet la création de grands boulevards rectilignes, mais s'accompagne de profondes mutations urbaines : destruction de quartiers entiers et déplacement de populations, souvent issues des milieux les plus modestes.

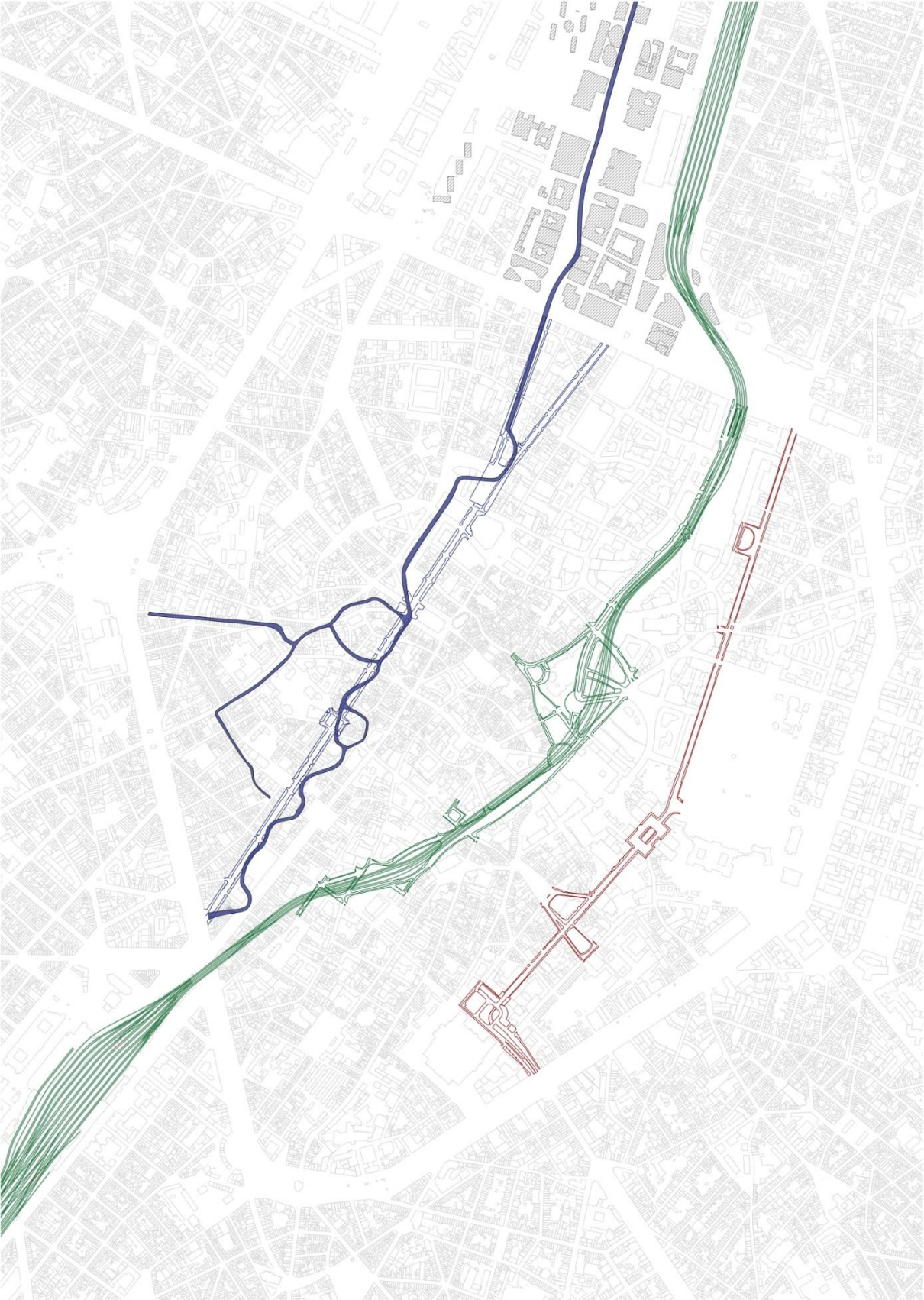


Figure 57 : « Tradition » d'urbicides Nord-Sud

1.3. La jonction Nord-Midi

La ville est structurée pour répondre aux exigences de la modernité technique et des infrastructures.

Au XXe siècle, la construction de la jonction Nord-Midi prolonge cette dynamique. Elle répond, cette fois, à des enjeux de mobilité et de rationalisation des flux ferroviaires à l'échelle nationale. Elle s'inscrit dans la même logique de transformation structurelle, impliquant des expropriations massives et la disparition de vastes portions du tissu urbain existant.

L'axe Nord-Sud devient ainsi le support de transformations répétées qui, chacune à sa manière, contribuent à l'effacement progressif de la ville ancienne.

Le tracé Royale – 1776-1782

Le voûtement de la Senne – 1867 - 1871

La Jonction Nord-Midi - 1952

Bruxellisation - Le plan Manhattan - 1960

Figure 58 : Le site, en 1903, avant la construction du viaduc

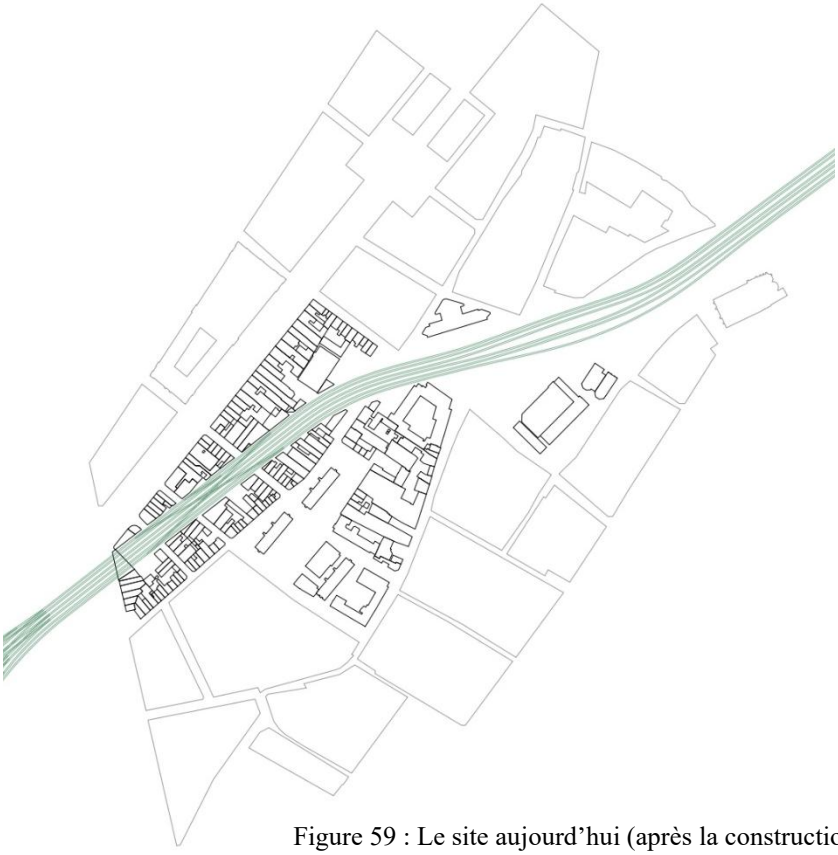


Figure 59 : Le site aujourd'hui (après la construction du viaduc)

2. La jonction Nord-Midi, un urbicide planifié

La jonction Nord-Midi peut être analysée comme une forme d'urbicide, dans la mesure où sa réalisation a entraîné une transformation profonde, brutale et durable du tissu urbain bruxellois. Si elle s'inscrit dans une logique de modernisation et de rationalisation des infrastructures, elle implique également la destruction d'une partie significative de la ville existante, tant sur le plan matériel que sur le plan social.

D'un point de vue physique, la construction de la jonction repose sur des expropriations massives et des démolitions à grande échelle. Des quartiers ont entièrement ou partiellement disparu pour laisser place aux infrastructures ferroviaires ainsi qu'aux équipements annexes. Ces interventions ne se limitent pas à une simple transformation de l'espace : elles impliquent une rupture de la continuité du tissu urbain, marquée par la disparition de rues, d'îlots et de formes bâties héritées.

Au niveau du viaduc sud, il a été nécessaire de dégager un large couloir à travers les îlots, ce qui a entraîné la démolition de nombreuses habitations et l'expropriation de nombreux habitants.

Sur le plan spatial, la jonction crée une véritable fracture dans la ville. Au niveau du viaduc, cette fracture spatiale s'accentue. En s'élevant au-dessus du tissu existant, le viaduc s'impose comme une véritable barrière physique, séparant le quartier d'Anneessens de celui des Marolles et accentuant la rupture entre le haut et le bas de la ville.

Lorsque la jonction se développe en souterrain, la séparation entre les quartiers ne disparait pas pour autant ; elle se manifeste autrement en surface. En effet, un nouvel axe structurant se met en place avec la création des boulevards de l'Empereur, de l'Impératrice, de Berlaimont et de Pachéco, reliant Bruxelles-Midi à Bruxelles-Nord en passant par les trois nouvelles gares. Ces larges artères urbaines, bordées d'immeubles de grande taille, contrastent fortement avec le tissu ancien environnant, constitué de petites maisons, de parcelles étroites et d'un réseau de rues irrégulier. Cette opposition souligne la rupture urbaine et stylistique directement issue des transformations engendrées par les travaux de la jonction.

Figure 60 : Le chantier à hauteur de la gare du Midi et du viaduc sud

Figure 61 : Le chantier du viaduc sud

Les conséquences sont également profondément sociales. Les expropriations et expulsions touchent majoritairement des populations modestes. Ce processus entraîne la disparition des réseaux de voisinage et des solidarités locales, ce qui contribue à la désagrégation du tissu social et à une perte d'ancrage chez les habitants concernés. Au-delà de la dimension matérielle, cette transformation touche également les dynamiques sociales et les modes d'habiter. En effaçant les réseaux de voisinage et les pratiques quotidiennes associées à ces espaces. La ville ne perd pas seulement des bâtiments, mais aussi une partie de sa mémoire et de son identité.

Enfin, la jonction entraîne des conséquences patrimoniales importantes. Elle provoque la disparition d'un patrimoine ordinaire mais structurant (maisons, îlots, tracés anciens et formes d'organisation sociale) dont la valeur résidait autant dans son usage que dans son histoire. La mémoire habitée de ces quartiers est ainsi sacrifiée au profit d'une modernité ferroviaire, marquant une rupture durable dans l'identité de Bruxelles.

Qualifier la jonction Nord-Midi d'urbicide implique toutefois d'en préciser la nature. Contrairement aux formes de destruction en contexte de guerre, dans lesquelles le concept s'est initialement développé, l'urbicide s'inscrit ici dans une logique de modernisation planifiée. Il ne s'agit pas d'une destruction brutale et immédiate, mais d'un processus encadré, porté par des objectifs de progrès, de rationalisation et d'intérêt général. Néanmoins, les effets produits relèvent d'un urbicide.

Ainsi, la jonction Nord-Midi apparaît comme une forme d'urbicide inscrite dans un projet de modernisation urbaine. Elle constitue à la fois une réalisation technique majeure et une intervention profondément transformatrice. Cette articulation entre progrès technique et effacement urbain illustre concrètement l'une des formes d'urbicide évoquées dans la première partie du travail, à savoir l'urbicide planifié, ici mis en œuvre dans le cadre d'une transformation de la ville organisée et institutionnalisée.

Figure 62 : Vue du quartier Nord

Figure 63 : La tour Sablon, construite entre 1966 et 1968 à l'emplacement de première maison du Peuple de Victor Horta

« Le » traumatisme qui a saccagé la ville, premier symbole de la « bruxellisation »

Guy Duplat

3. La bruxellisation, une série d'urbicides

La construction et l'inauguration de la Jonction Nord-Midi sont souvent considérées comme le point de départ de la « Bruxellisation ». Dans cette perspective, la jonction s'inscrit dans une dynamique plus large de transformation de la ville. Elle apparaît comme une première manifestation de ces transformations urbaines radicales, qui seront amplifiées dans les décennies suivantes par d'autres projets urbains d'envergure.

La modernisation de Bruxelles se concentre sur plusieurs conflits urbains. L'un des plus gigantesques est celui du « projet Manhattan » dans le quartier Nord dont le sauvetage est un échec. Il visait à transformer radicalement le quartier nord de Bruxelles en un centre d'affaires moderne, inspiré du modèle new-yorkais. L'objectif était de créer un quartier entièrement consacré aux fonctions tertiaires, composé de tours de bureaux et d'infrastructures routières. La réalisation de ce projet a nécessité la destruction de 53 hectares de tissu urbain, entraînant l'expropriation et le déplacement de plus de 12 000 habitants.

Un autre est la bataille des Marolles, qui, quant à elle, pourra être évitée. En effet, à la fin des années 1960, les habitants de ce quartier populaire se mobilisent contre le projet d'extension du Palais de justice, qui prévoyait la démolition de nombreuses habitations. Face à cette menace, une forte mobilisation locale s'organise, rassemblant les habitants, les militants et les associations. Cette lutte, marquée par une forte solidarité, aboutit finalement à l'abandon du projet.

Contrairement au projet Manhattan, la bataille des Marolles constitue un exemple de résistance réussie face aux logiques de transformation urbaine destructrices et marque un tournant dans la prise de conscience des enjeux liés à la préservation du tissu urbain et social à Bruxelles.

Synthèse

Relue à la lumière d'urbicide, la jonction Nord-Midi apparaît comme une transformation qui dépasse largement son objet ferroviaire. Inscrite dans une longue tradition d'interventions menées le long de l'axe nord-sud, du tracé royal au voûtement de la Senne, elle prolonge une logique de modernisation imposée, où chaque époque justifie, au nom du progrès de l'hygiène ou de la mobilité, l'effacement de pans entiers de la ville ancienne.

Sur les plans matériels, spatiaux, sociaux et patrimoniaux, ses effets relèvent d'un urbicide moderniste planifié. Il ne s'agit pas d'une destruction brutale née d'un conflit, mais d'un processus institutionnalisé, encadré par les pouvoirs publics et porté par un discours d'intérêt général. Cette ambivalence entre prouesse technique et rupture urbaine fait de la jonction un cas particulièrement révélateur des formes contemporaines d'urbicide.

Enfin, en marquant le début de la bruxellisation, la jonction ouvre une séquence de transformations qui se poursuivront tout au long du 20e siècle, du projet Manhattan à la bataille des Marolles. Elle constitue ainsi à la fois un aboutissement et un point de bascule. L'aboutissement d'une tradition de transformations urbaines et le point de départ d'une prise de conscience progressive des conséquences durables de ces choix sur la ville et ses habitants.

Sauver - réparer

« De la blessure au récit »

CHAPITRE 03 : ÉVOLUTIONS DES MENTALITÉS FACE À LA CONSTRUCTION DE LA JONCTION

La jonction a-t-elle toujours été un traumatisme urbain ?

Les chapitres précédents ont mis en lumière l'ampleur de l'urbicide provoquée par la construction de la jonction Nord-Midi. Des centaines d'immeubles ont été démolis, des milliers de personnes ont été déplacées et le tissu urbain médiéval a été irrémédiablement transformé. Mais, cette blessure a-t-elle toujours été perçue comme telle ? La question n'est pas rhétorique. L'un des enseignements du chapitre sur le traumatisme urbain est précisément que la perception d'une infrastructure n'est jamais figée une fois pour toutes ; au contraire, elle évolue au gré des époques, des sensibilités collectives et des rapports de force politiques. Ce chapitre entend mettre à l'épreuve cette thèse au cas bruxellois. En suivant le fil chronologique, il s'agira de montrer comment la jonction a successivement été célébrée comme un emblème du progrès, ignorée puis dénoncée comme une blessure, avant d'être progressivement envisagée comme un support possible de récit et de recomposition urbaine.

1. La vision avant la construction

Avant la réalisation de la jonction Nord-Midi, la perception dominante est fortement marquée par une logique hygiéniste et modernisatrice. Il s'agit de rationaliser la ville, d'améliorer la circulation et d'assainir des quartiers jugés insalubres, désorganisés et inadaptés aux exigences de la ville moderne.

> *« La voirie démolie (...) consistait en grande partie en impasses et en rues tortueuses ou trop étroites, ne répondant ni aux besoins de la circulation urbaine, ni aux principes d'hygiène qui doivent inspirer l'établissement des tracés dans les cités modernes ; elles étaient bordées d'immeubles qui sont, en majorité, de véritables taudis dont la disparition s'impose au nom de la salubrité publique. »*[52]

Dans ce contexte, la démolition apparaît comme une nécessité. Elle est même présentée comme une forme de progrès, voire comme une action bénéfique pour la collectivité.

Il est important de noter que cette vision est principalement celle du pouvoir et des experts, tandis que la voix des habitants concernés demeure largement absente des discours officiels.

Toutefois, certaines personnes s'opposaient déjà au projet.

Les premières critiques à l'encontre du projet émergèrent dans le sillage de la Première Guerre mondiale. Pendant le conflit, des rumeurs d'abandon avaient circulé, au point d'inciter la Ville à examiner un plan d'aménagement alternatif. Mais ces revendications arrivèrent trop tard. Le chantier était déjà bien avancé ; des destructions massives avaient eu lieu et des milliers d'habitants avaient été expropriés. Revenir en arrière paraissait dès lors impensable.

> *« Depuis vingt ans, tous les ministres se sont prononcés en faveur des travaux. Les chambres les ont approuvés invariablement. Les expropriations sont faites, les travaux très avancés. Je pense que dans cette situation, il faut se prononcer pour la poursuite des travaux. »*[53]

---

[52] *Note sur la révision des conventions entre l'Etat et la Ville de Bruxelles et, en annexe, projet définitif de convention nouvelle*, doc. O.N.J. n°611, 23.9.1940, p. 2-3.
[53] B.C.B. 1921, I, p. 765, intervention de M. Anspach-Puissant.

2. Après la construction : une évolution en trois temps

2.1. L'infrastructure comme symbole : progrès, pouvoir, modernité

Dans un premier temps : enthousiasme et fascination

Lors de l'inauguration, la jonction suscite un vif engouement populaire. La population découvre une infrastructure spectaculaire, symbole de modernité et de progrès technique. Les Bruxellois s'approprient rapidement les lieux : la jonction devient un espace de visite et de promenade, attirant de nombreuses personnes curieuses de découvrir cette nouvelle infrastructure. Elle est ainsi associée à une image positive de modernité et de dynamisme urbain.

> *« Dimanche, par-dessus ou par-dessous, tout Bruxelles a fait la navette du Nord à Midi. (...) »*[54]

> *« Le boulevard de la Jonction semble avoir, lui aussi, conquis une clientèle nombreuse. La « promenade des trois Haltes » pourrait bien devenir classique. »*[55]

Du côté des autorités et des ingénieurs, le projet est perçu comme une réussite technique majeure, illustrant les avancées de l'ingénierie et de la construction. Les discours officiels mettent en avant les difficultés surmontées ainsi que la transformation de la ville, notamment par l'assainissement de quartiers jugés insalubres, tout en épargnant les édifices historiques.

> *« La jonction a fait progresser la science et la technique de la construction, notamment par la mise au point de procédés mettant en œuvre le principe de la précontrainte du béton et par l'étançonnement métallique posé préalablement à l'ouverture des tranchées, qui est devenu classique et cité fréquemment comme exemple. (...) »*[56]

Par ailleurs, la jonction acquiert une dimension symbolique forte. Elle est présentée comme un élément structurant à l'échelle nationale capable de renforcer l'unité du pays en reliant ses différentes régions. Bruxelles est ainsi affirmée comme le cœur du réseau ferroviaire, dont les connexions rayonnent à la fois à l'échelle nationale et vers les grandes capitales européennes.

---

[54] La Libre Belgique, 6.10.1952, p.2. *Week-end à la jonction Nord-Midi.*
[55] Le Soir, 6.10.1952 ; pp. 1 et 3. *La jonction Nord-Midi est entrée en service.*
[56] Discours de F. Brunfaut, dans La Libre Belgique, 5.10.1952, p.1. *Week-end à la jonction Nord-Midi. Les Bruxellois en foule ont étrenné dimanche leur nouveau jouet.*

Ces extraits montrent une vision très enthousiaste et curieuse de la population à l'égard de la jonction Nord-Midi lors de son inauguration.

D'une part, la foule nombreuse qui se presse à la gare et visite les installations témoigne d'un vif engouement populaire. La jonction est perçue comme une nouveauté impressionnante, presque spectaculaire, qui attire les Bruxellois comme un événement exceptionnel.

2.2. L'infrastructure comme blessure

La vague d'enthousiasme inaugural ne dura guère au-delà des premières semaines. L'infrastructure, une fois intégrée au quotidien bruxellois, cessa d'être un spectacle pour devenir un fait acquis. Les trains circulèrent, les navetteurs s'habituèrent, la jonction prit sa place dans la géographie ordinaire de la ville. Cette banalisation est révélatrice ; elle témoigne de la capacité des sociétés à s'adapter à des ruptures que l'on n'a pas eu le temps de reconnaître comme telles.

2.2.1. Les effets différés du traumatisme

La dimension matérielle du traumatisme se révèle dans la durée. Les zones libérées par les démolitions, qui n'avaient pas encore été reconstruites, formaient des vides persistants dans le tissu urbain. Plus significativement, les parties aériennes du tracé créaient une coupure linéaire à travers le tissu urbain. Une barrière physique qui divise les quartiers environnants, génère sur ses flancs des espaces dévalorisés, difficiles à habiter et à traverser. Les boulevards construits par-dessus la partie souterraine du tracé ont également peiné à retrouver un caractère urbain. Par exemple, le boulevard Maurice Lemonnier, artère censée accompagner le tracé de la jonction, peine à trouver une véritable identité urbaine. Il ne s'agit ni d'une véritable avenue de quartier, ni d'un grand axe représentatif ; il devint symptomatique de ces espaces que l'on traverse sans jamais vraiment habiter.

La dimension sociale du traumatisme se mesurait à l'échelle des communautés déplacées. Plus de onze mille personnes ont été contraintes de quitter leur domicile au cours des décennies de travaux. Les habitants emportèrent, lors de ces déplacements, une part importante de la vie sociale qui animait le quartier. Les boutiques d'artisans, les épiceries de quartier, les cafés et les associations ouvrières qui constituaient la richesse sociale des anciens quartiers traversés par la jonction ont également disparu lors des démolitions. Ce que les sociologues nomment une « désaffiliation » s'était produite à grande échelle. Les liens qui rattachaient les individus à leur communauté de proximité avaient été irrémédiablement distendus.

La dimension mémorielle, enfin, posait un problème particulier : il n'y avait plus de supports matériels pour ancrer la mémoire collective. Les rues médiévales, les cours intérieures, les seuils d'entrée qui avaient permis à des générations de Bruxellois de se situer dans l'histoire de leur ville avaient disparu. Au sens d'Halbwachs, les cadres spatiaux qui permettaient à la mémoire collective de se déposer et de se transmettre avaient été détruits. La mémoire de ce qu'avait été le quartier ne survivait plus que dans quelques photographies d'archives, dans les témoignages épars de ceux qui l'avaient habité et dans quelques ouvrages historiques. Ce que Pierre Nora appelait les « milieux de mémoire » avait disparu. Il ne restait, au mieux, que la possibilité d'instituer des « lieux de mémoire » là où il n'y avait plus de milieu pour les porter.

2.2.2. La prise de conscience bruxelloise : « bruxellisation » et mobilisations citoyennes.

C'est dans ce contexte de la « bruxellisation » des années 1960-1970 que la jonction commença à être relue à travers le prisme de la blessure urbaine. Des structures comme l'ARAU et Inter-Environnement Bruxelles contribuèrent à imposer dans le débat public l'idée qu'une opération urbaine, même justifiée par l'intérêt général, pouvait être perçue comme une violence pour ceux qui la subissaient. Ces mouvements de contestation produisirent un changement important dans la perception de la jonction. Ce qui avait été célébré comme un symbole de progrès en 1952 commença à être relu, rétrospectivement, comme le premier acte d'une longue série de destructions. La jonction n'était plus seulement une infrastructure ferroviaire ; elle devenait le signe avant-coureur d'une politique urbaine qui avait mis la circulation et la rentabilité foncière au-dessus de la vie des quartiers.

Les travaux de Thierry Demey apportèrent à cette relecture un éclairage décisif. En reconstituant l'histoire longue du projet, il mit en évidence une contradiction que les discours officiels avaient soigneusement tue. Au moment où la jonction fut construite, sa justification d'origine était déjà partiellement caduque. Le projet avait été conçu à l'apogée du chemin de fer à vapeur, lorsque le réseau bruxellois était « proche de l'engorgement » et que la jonction apparaissait comme « une sorte de panacée parée de toutes les vertus ». Mais trente ans plus tard, la donne avait changé, comme le relevait Mathieu dès 1960 :

> *« Le mode d'utilisation des chemins de fer a évolué fortement depuis 1905 et il est légitime de se demander si un projet de construction d'une jonction, proposé un demi-siècle plus tard, eût reçu une sanction favorable.*

« Le » traumatisme qui a saccagé la ville. » [57]

[57] Duplat, G. (2018, 18 juin). L'histoire de la jonction, le cauchemar des Bruxellois

> *L'un des avantages principaux du projet de jonction était la suppression des inconvénients que présentait l'exploitation des gares en impasse ; or, l'apparition et le développement de la traction électrique réduisirent très sensiblement ces inconvénients ; l'exploitation en circuit, pour les trains continuant leur parcours au-delà de Bruxelles, devenait dès lors très satisfaisante. »*[58]

Ce que Demey soulignait en outre, c'est le paradoxe qui en découlait. Les progrès techniques avaient simultanément rendu possible la construction du tunnel et réduit la nécessité fonctionnelle qui l'avait initialement justifiée. La jonction fut donc réalisée précisément parce qu'elle était devenue techniquement réalisable, à un moment où elle était peut-être déjà fonctionnellement dispensable. Cette révélation constituait une étape décisive dans la prise de conscience du traumatisme. Non seulement des milliers de personnes avaient été déplacées et un tissu urbain irremplaçable avait été détruit, mais ce sacrifice n'avait même pas été imposé par une nécessité incontestable. La blessure n'en était que plus difficile à assumer collectivement. C'est précisément cette difficulté, cette impossibilité à donner du sens a posteriori à la destruction, qui est au cœur de ce que le chapitre « traumatisme urbain » définissait comme tel, c'est-à-dire un événement dont la violence dépasse la capacité d'une communauté à l'assimiler et à la raconter.

2.2.3. La jonction comme cicatrice reconnue

À partir des années 1980, la reconnaissance de la jonction en tant que blessure urbaine s'institutionnalisa progressivement. Des études historiques commencèrent à documenter l'ampleur des destructions causées par sa destruction. Thierry Demey, dans sa chronique des chantiers bruxellois, contribua à faire connaître les mécanismes précis de la transformation du centre-ville.

Les trois dimensions du traumatisme urbain, telles qu'on les a définies dans le chapitre théorique et un peu plus haut dans ce chapitre, étaient désormais clairement lisibles dans le cas bruxellois.

La jonction Nord-Midi s'est imposée, dans les discours critiques et patrimoniaux, comme l'exemple emblématique d'un traumatisme urbain bruxellois. Une blessure qui s'inscrit à la fois dans le tissu urbain, dans les dynamiques sociales et dans la mémoire collective, dont les effets ont perduré bien au-delà de la période de construction et ont touché des générations n'ayant jamais connu les quartiers disparus.

---

[58] MATHIEU (M.), La jonction Nord-Midi. Ses conséquences pour la géographie urbaine de Bruxelles, dans le Bulletin de la Société royale de géographie de Bruxelles, 1960, fasicule III – IV Bruxelles, Imp. R. Louis, p. 209.

2.3. L'infrastructure comme support : le récit

Ce troisième regard est celui qui envisage la jonction non plus comme une blessure à déplorer mais comme un support à réinvestir. Cela ne signifie pas pour autant que la blessure soit oubliée ou minimisée. Il signifie plutôt qu'une infrastructure héritée peut devenir le support d'un nouveau récit collectif, à condition que ce récit reconnaisse la trace plutôt que de l'effacer.

Ce regard est déjà à l'œuvre dans le quartier, sous des formes diverses et à des échelles variées. Depuis plusieurs décennies, les pouvoirs publics et les acteurs de projet tentent de revitaliser les zones affectées par la construction de la jonction. Ces initiatives témoignent d'une réelle volonté de réparer le tissu urbain fragmenté.

Les contrats de quartier constituent l'outil privilégié de cette politique de revitalisation. Dans le périmètre direct du viaduc sud de la jonction Nord-Midi, plusieurs d'entre eux se sont succédé. Le contrat de quartier Jonction, le contrat de quartier Rouppe et le contrat de quartier Tanneur ont chacun cherché à réhabiliter les logements dégradés, à requalifier les espaces publics et à renforcer les équipements de proximité. Ces interventions ont produit des résultats tangibles, sans toutefois modifier la logique urbaine héritée de la jonction. En effet, la coupure ferroviaire demeure, les espaces résiduels persistent et la discontinuité du tissu continue de structurer l'expérience quotidienne des habitants.

Le bureau AgwA est l'un des rares à avoir franchi ce seuil. Avec le projet 2402_CHAPELLE, il s'attaque à la jonction elle-même, en proposant une transformation profonde de l'infrastructure et de ses espaces (et non seulement de ses abords). Ce projet n'a cependant pas encore été réalisé, et reste à ce jour une proposition.

C'est dans cet espace entre les interventions de proximité qui revitalisent le quartier sans traiter la blessure et le projet AgwA qui s'y attaque sans avoir encore été construit que s'inscrit le projet développé dans la suite de ce mémoire. Il prend lui aussi la jonction comme point de départ, mais cherche à en embrasser l'héritage dans sa totalité. Non seulement l'infrastructure ferroviaire elle-même, mais aussi tout ce qu'elle a laissé derrière elle. C'est-à-dire ses espaces résiduels, ses bâtiments orphelins et tous les vides que la construction a laissés derrière elle. C'est à ces traces du traumatisme que le projet cherche à répondre, avec la conviction que c'est à partir d'elles que peut s'amorcer un processus de cicatrisation.

Comment réinvestir la trace sans l'effacer ? Comment faire de la cicatrice le point de départ d'un récit qui reconnaisse la blessure tout en ouvrant vers un autre usage du présent ? Comment recréer du lien dans un quartier qui a subi tant de destructions, de déplacements et de ruptures ?

C'est cette transformation que la troisième partie de ce mémoire cherche à explorer, en proposant une réponse architecturale et urbaine.

Synthèse

Ce chapitre met en évidence l'évolution progressive du regard porté sur la jonction Nord-Midi, depuis sa conception jusqu'à sa reconnaissance en tant que traumatisme urbain. Avant sa construction, le projet est principalement perçu à travers une vision hygiéniste et modernisatrice de la ville. Les quartiers traversés sont alors considérés comme insalubres, désorganisés et inadaptés aux exigences de la modernité, ce qui justifie, dans les discours officiels, les démolitions massives et les expropriations nécessaires à la réalisation de l'infrastructure. La destruction apparaît alors comme un acte de progrès au service de l'intérêt collectif, tandis que la voix des habitants concernés demeure largement absente du débat.

Lors de son inauguration en 1952, la jonction suscite un vif enthousiasme populaire. Elle incarne la modernité, la puissance technique et l'unité nationale. Cependant, cette fascination initiale s'estompe rapidement à mesure que l'infrastructure s'intègre au quotidien urbain. Ses effets matériels, sociaux et mémoriels deviennent progressivement visibles. La jonction crée une coupure physique dans le tissu urbain, génère des espaces résiduels difficiles à habiter et contribue à la désaffiliation des communautés déplacées. La destruction des rues, des seuils et des espaces de vie entraîne également la disparition des supports de la mémoire collective liés aux anciens quartiers.

À partir des années 1960 et 1970, dans le contexte des critiques de la « bruxellisation », la jonction cesse d'être perçue uniquement comme un symbole de modernité pour devenir un emblème d'une politique urbaine ayant sacrifié la vie des quartiers au profit de la circulation et de la rentabilité.

Enfin, le chapitre ouvre une troisième lecture de l'infrastructure, non plus seulement comme une blessure à déplorer, mais comme un support à réinvestir. Sans nier le traumatisme, cette approche cherche à considérer la jonction comme une trace à partir de laquelle il est possible de construire un nouveau récit collectif. Les politiques de revitalisation et certains projets récents témoignent de cette volonté de réappropriation, même si la fracture urbaine demeure largement présente. C'est dans cette perspective que s'inscrit le projet développé dans ce mémoire, qui cherche à transformer les traces laissées par la jonction (espaces résiduels, infrastructures vacantes et discontinuités urbaines) en support de nouvelles continuités sociales, spatiales et sensibles.

Tisser - Recomposer

CHAPITRE 04 : Le projet

Les chapitres précédents ont permis d'établir le cadre théorique et méthodologique du projet, à travers l'urbicide, processus de destruction des liens sociaux, et le traumatisme urbain engendré par la jonction Nord-Midi dans le sud du pentagone. Ce chapitre incarne ces opérations dans un projet concret, implanté dans et le long du viaduc sud de la jonction Nord-Midi et de ses abords.

Le projet s'organise en trois échelles emboîtées. La première, celle du quartier, s'attaque directement à la jonction et aux îlots qui la bordent immédiatement (elle est représentée en vert sur le plan). La deuxième, celle de l'îlot, intervient dans les cœurs d'îlots situés à proximité (elle est représentée en bleu). La troisième, celle du seuil et de la rue, requalifie certaines voiries et active les interfaces entre les bâtiments et l'espace public (représentée en jaune sur le plan).

Figure 64 : BD case 1 – la fracture

1. Démarche conceptuelle

1.1. À l'échelle du quartier – le groupement d'îlots – la jonction

C'est à cette échelle que le projet se confronte directement à la fracture urbaine. Les îlots qui bordent le viaduc comptent parmi les plus denses et les plus minéraux du quartier, laissant peu de place à la végétation ou à des espaces de respiration. Les passages permettant de franchir la jonction prennent aujourd'hui la forme de tunnels, principalement dédiés à la circulation et au stationnement automobile. Les trottoirs y sont étroits et peu confortables pour les piétons, et l'ambiance générale rend ces espaces peu accueillants, sans possibilité réelle de s'y arrêter ni d'y séjourner. Le projet cherche dès lors à transformer cette infrastructure de rupture en une promenade publique capable de relier les différentes polarités du quartier.

La mobilité et le parcours

- Accessibilité et inclusivité

Le projet ouvre plusieurs nouveaux passages à travers la jonction en réinvestissant les espaces résiduels et en créant de nouvelles connexions transversales entre les Marolles et Anneessens. Le projet propose de les transformer en une continuité d'espaces accessibles à tous, où les usages ne sont ni si cloisonnés ni conditionnés par la consommation ni par un contrôle d'accès. L'enjeu est d'éviter la création de nouvelles formes de séparation ou d'inégalités dans l'espace urbain, en offrant des lieux où chacun peut librement circuler, s'arrêter, se rencontrer ou simplement être présent. Des aires de jeux sont aménagées le long du parcours pour les enfants, tandis que des bancs ordinaires offrent des points de pause adaptés aux personnes âgées ou aux personnes à mobilité réduite. Un éclairage continu et généreux renforce également le sentiment de sécurité, notamment en soirée. Le projet aménage une succession de seuils, de points de vue et d'espaces de séjour, afin que chaque traversée puisse devenir une expérience urbaine à part entière plutôt qu'un simple passage fonctionnel.

Figure 65 : BD case 2 – le passage retrouvé

- Multiplier les passages

Ces traversées s'inscrivent dans une promenade continue longeant et traversant la jonction, reliant plusieurs polarités existantes du quartier : les Brigittines à l'ouest, les espaces publics tels que le parc « Los Marolles » et le terrain de sport situés entre la rue Terre-Neuve et la rue Vanderhaegen ainsi que les équipements des Marolles. Plutôt qu'un itinéraire unique et linéaire, le projet met en place une trame de cheminements multiples, offrant aux habitants différents parcours, raccourcis et possibilités de traversée. En multipliant les connexions et les points de passage, le projet favorise également les occasions de rencontre et de coprésence dans l'espace public. Les voiries adjacentes sont enfin requalifiées en rues mixtes, où piétons, cyclistes et automobilistes partagent un espace apaisé, sans hiérarchie dominante.

L'infrastructure

Le projet repose sur une logique de préservation maximale de la structure existante. Les éléments principaux sont conservés et intégrés comme support de projet, dans une démarche qui privilégie la transformation et la réappropriation plutôt que l'effacement. Cette approche s'étend également aux infrastructures ferroviaires vacantes bordant le viaduc, qui sont réhabilitées afin de structurer les nouveaux espaces le long de la jonction. Les interventions de démolition restent ponctuelles et limitées à certains bâti résiduels, tels que des hangars vétustes et des annexes abandonnées. Aucun logement habité n'est concerné par ces interventions.

- Définitions des statuts

Aujourd'hui, les espaces situés le long de la jonction et sous les arches du viaduc demeurent largement résiduels et peu appropriés. C'est en garantissant une définition claire et lisible des statuts de ces espaces que le projet cherche à encourager leur appropriation par tous. En identifiant clairement ce qui relève de l'espace public et en assurant une accessibilité ouverte à tous, les passants se sentent plus légitimes à y entrer, à s'y arrêter et à l'utiliser quotidiennement. Cette lisibilité contribue ainsi à créer un sentiment d'invitation et d'appartenance partagé, favorable aux interactions et à la construction de liens sociaux.

- Mixité des usages

Le projet repose sur une forte mixité des usages afin de faire de la promenade un espace vivant et fréquenté à différents moments de la journée. Le parcours est ainsi ponctué d'espaces accueillant des fonctions variées, telles que des zones sportives, des aires de jeux pour enfants, des espaces de marché et des activités collectives. Cette diversité d'usages permet de répondre à des publics et des pratiques multiples, tout en favorisant les occasions de rencontre et de cohabitation entre les habitants du quartier. L'enjeu n'est toutefois pas de juxtaposer des espaces autonomes, mais de les articuler au sein d'une continuité publique lisible. La promenade demeure ainsi le fil conducteur du projet, reliant ces différentes séquences et assurant une traversée continue du quartier.

- Identité du quartier

Le projet s'ancre à la fois dans l'identité des Marolles et dans le caractère ferroviaire et industriel de la jonction. Les structures existantes et les infrastructures ferroviaires vacantes sont conservées, réhabilitées et réappropriées afin de préserver une trace du passé et de maintenir la continuité avec l'histoire du site. De plus, le parcours BD existant dans les rues du Pentagone est prolongé le long de la promenade sous la forme de fresques murales, inscrivant le projet dans un récit familier aux habitants.

La végétation

- Les espaces verts

La minéralité des îlots situés autour du viaduc est particulièrement marquée : les sols y sont largement imperméabilisés ou bâtis, et la végétation est presque absente. La stratégie végétale adoptée par le projet est volontairement légère et adaptable. Des arbres et des plantations en bac viennent ponctuer la promenade, structurer les parcours et créer des repères aux endroits stratégiques, tels que les entrées des passages, les espaces de pause ou les zones de croisement. Le long de la jonction, ces dispositifs végétalisés forment une trame verte continue qui accompagne le promeneur. Sans chercher à transformer radicalement le caractère minéral du site, cette végétation introduit des espaces de transition, d'ombre et de séjour au sein du parcours.

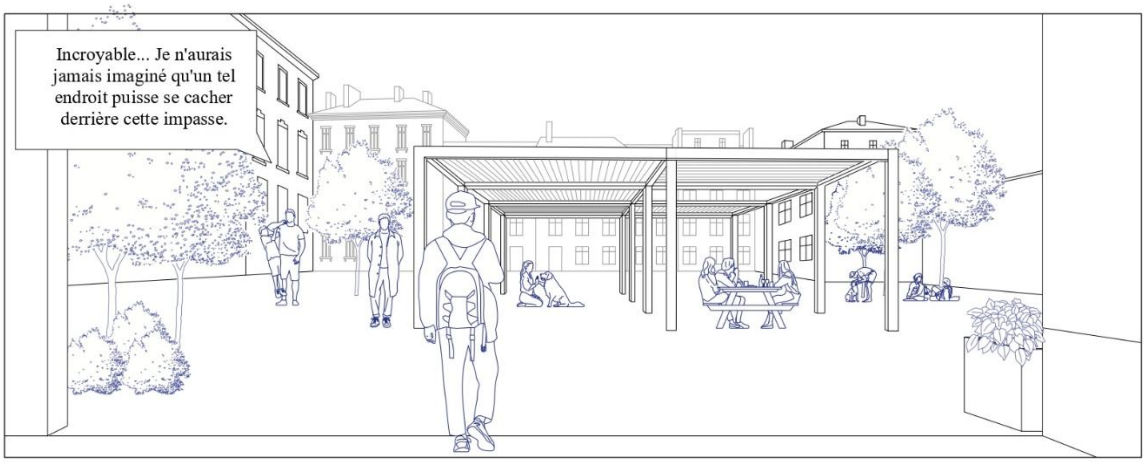


Figure 66 : BD case 3 – le cœur d'îlot

1.2. À l'échelle de l'îlot

À quelques pas de la jonction, certains îlots du quartier recèlent des cœurs intérieurs partiellement vides, composés de terrains vagues, d'espaces minéralisés et de jardins. Invisibles depuis la rue, ces interstices constituent la matière première du projet à cette échelle. L'intervention vise à y créer de nouveaux espaces publics de proximité ainsi que de nouvelles traversées piétonnes à travers les îlots, afin de renforcer la perméabilité du quartier et de multiplier les connexions entre les rues environnantes. Ces espaces sont conçus comme des lieux de convivialité à l'échelle de l'îlot, en réinvestissant principalement des vides déjà présents.

La mobilité et le parcours

- Accessibilité et inclusivité

Ces cœurs d'îlots sont rendus accessibles depuis la rue par de nouveaux passages aménagés au rez-de-chaussée des bâtiments existants. Certains correspondent à des accès existants permettant aujourd'hui de rejoindre des cours ou des espaces arrière, tandis que d'autres sont créés aux endroits où des commerces occupent déjà le rez-de-chaussée, afin d'éviter de traverser les logements ou d'impliquer l'expropriation des habitants. Ces accès viennent compléter la remise en usage de certaines impasses historiques, dont les tracés sont réactivés pour former des cheminements piétons continus à travers les îlots. Contrairement aux passages le long de la jonction, ces accès sont plus discrets et plus intimes. Bien qu'ils demeurent accessibles au public, ils s'adressent davantage aux habitants du quartier, à ceux qui connaissent ces cheminements ou aux plus explorateurs.

L'infrastructure

- Définitions des statuts

L'outil central du projet à l'échelle de l'îlot est un pavillon modulaire en bois. Ce module simple peut être répété et assemblé selon les contextes propres à chaque îlot. Il peut constituer une petite place centrale couverte, propice aux rassemblements et aux événements collectifs. Il peut accompagner le promeneur le long d'un cheminement, en rythmant et en balisant le parcours. Il peut enfin occuper un coin d'îlot afin d'y attirer des usages et de transformer ce résidu spatial en un lieu animé.

Au-delà de sa flexibilité formelle, ce pavillon assure la lisibilité de l'espace : sa présence permet de distinguer facilement les espaces de repos, les espaces dédiés à une activité ou à la rencontre, et les espaces de passage. Il structure l'espace sans le fermer et crée un lien entre l'espace public et ses utilisateurs. Autour de ces pavillons s'organisent des équipements partagés et des programmes destinés aux habitants du voisinage immédiat, ancrant l'espace dans la vie quotidienne du quartier.

- Identité du quartier

À l'échelle de l'îlot, préserver l'identité du quartier consiste avant tout à travailler avec l'existant plutôt que de le remplacer. Le projet conserve ainsi la structure fine des îlots des Marolles, leurs passages discrets, leurs cours intérieurs et leurs caractères parfois irréguliers. Les nouvelles interventions s'inscrivent dans les vides déjà présents, sans modifier profondément le tissu habité ni provoquer de démolitions importantes.

L'identité du quartier est également préservée par les usages proposés. Les espaces créés restent des lieux de proximité, destinés aux habitants du quartier, favorisant les pratiques quotidiennes, les rencontres informelles et les appropriations spontanées plutôt qu'une programmation spectaculaire ou touristique. Les nouveaux passages conservent enfin une certaine discrétion, fidèle à la logique des impasses et des traversées typiques des Marolles, où les espaces se découvrent progressivement plutôt que de s'imposer depuis l'espace public.

La végétation

- Les espaces verts

Contrairement aux îlots situés le long de la jonction, les cœurs d'îlots présentent déjà une présence végétale plus importante, avec des espaces libres, des arbres et des surfaces moins fortement minéralisées. Le projet s'appuie sur cette situation pour développer une végétation plus dense et plus diversifiée, composée d'arbres, d'arbustes, de plantations en bacs et de plantes grimpantes.

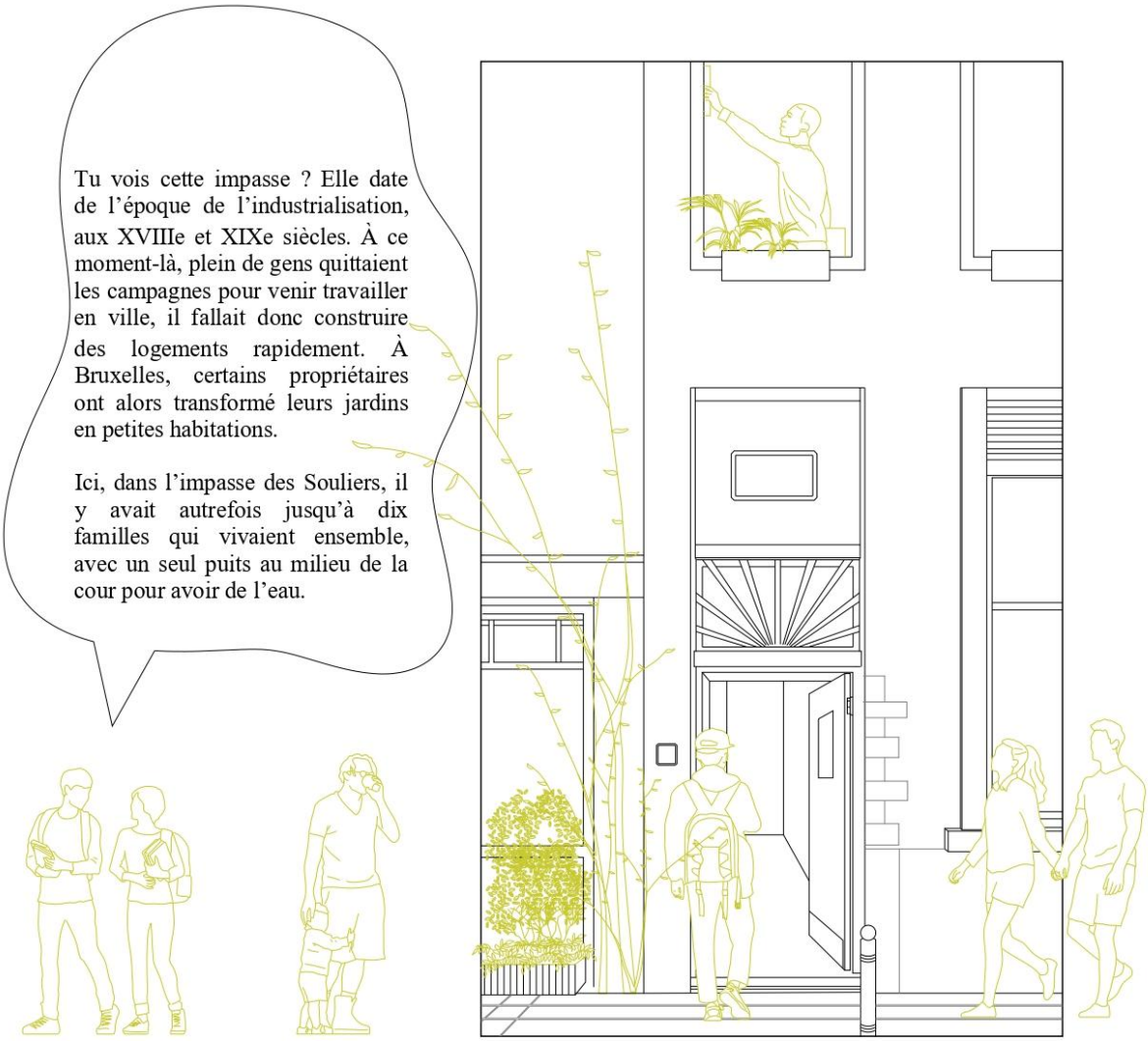


Figure 67 : BD case 4 – le passage caché

1.3. À l’échelle du seuil

La troisième échelle est celle de la rue et de ses abords. Dans les Marolles, les maisons s’ouvrent directement sur le trottoir sans véritable espace de transition entre le privé et le public. Les entrées se situent au niveau de la rue, plaçant les habitants en relation directe avec l’espace public. Cette proximité est une ressource pour la vie sociale et les interactions quotidiennes, mais elle constitue également une fragilité dans un contexte où l’espace de la rue est aujourd’hui majoritairement occupé par l’automobile. Le projet cherche à inverser cet équilibre sans supprimer la voiture.

L’infrastructure

- Définitions des statuts

Plusieurs rues sont requalifiées en rues partagées. Les trottoirs sont élargis, la chaussée est réduite et aménagée de manière à favoriser le ralentissement des véhicules. Un mobilier léger, tel que des bancs, des assises, des poubelles et des lampadaires, est installé à intervalles réguliers afin que la rue puisse devenir un espace de séjour autant qu’un espace de passage.

Les seuils où se situent les nouveaux passages vers les cœurs d'îlot font l'objet d'une attention particulière. L'enjeu est de rendre ces accès visibles et accueillants tout en conservant leur caractère discret et intégré au tissu existant. Des petits dispositifs urbains viennent ainsi activer la relation entre l'espace public et les intérieurs d'îlot sans transformer radicalement les façades. Ces interventions favorisent une appropriation progressive de la rue par les habitants et prolongent les usages domestiques vers l'espace public, dans une logique de frontage actif. Dans certains cas, des jardins privés existants peuvent également s'ouvrir ponctuellement vers la rue ou les passages, renforçant la continuité entre l'espace privé et l'espace public.

La végétation

- Les espaces verts

À l'échelle de la rue, des noues végétales sont intégrées dans les trottoirs élargis permettant la perméabilité des sols et la gestion des eaux de pluie. Des arbres alignés structurent visuellement la chaussée et séparent les différents usages de la voirie.

À l'échelle du seuil, la végétation est la plus petite et la plus proche. Des plantes en pot sur les seuils, des jardinières en façade, des bacs sur les trottoirs, des grimpantes sur les pignons : autant de gestes individuels qui, cumulés, transforment la perception d'une rue entièrement minérale. Cette végétation de seuil est aussi une invitation à l'appropriation personnelle. Chaque habitant peut choisir ses plantes, les faire évoluer et les partager avec son voisin.

Oh tiens... je n'avais j
remarqué ce passa
Maintenant, les gen
arrêtent, discutent... o
presque un morceau de
retrouvé.

Il y a quelque chose d'étrangement vide ici… comme si tout avait été construit pour fonctionner, mais pas pour être habité.

Inc
jam
end
de

Tu vois cette impasse ? Elle date de l'époque de l'industrialisation, aux XVIIIe et XIXe siècles. À ce moment-là, plein de gens quittaient les campagnes pour venir travailler en ville, il fallait donc construire des logements rapidement. À Bruxelles, certains propriétaires ont alors transformé leurs jardins en petites habitations.

Ici, dans l'impasse des Souliers, il y avait autrefois jusqu'à dix familles qui vivaient ensemble, avec un seul puits au milieu de la cour pour avoir de l'eau.

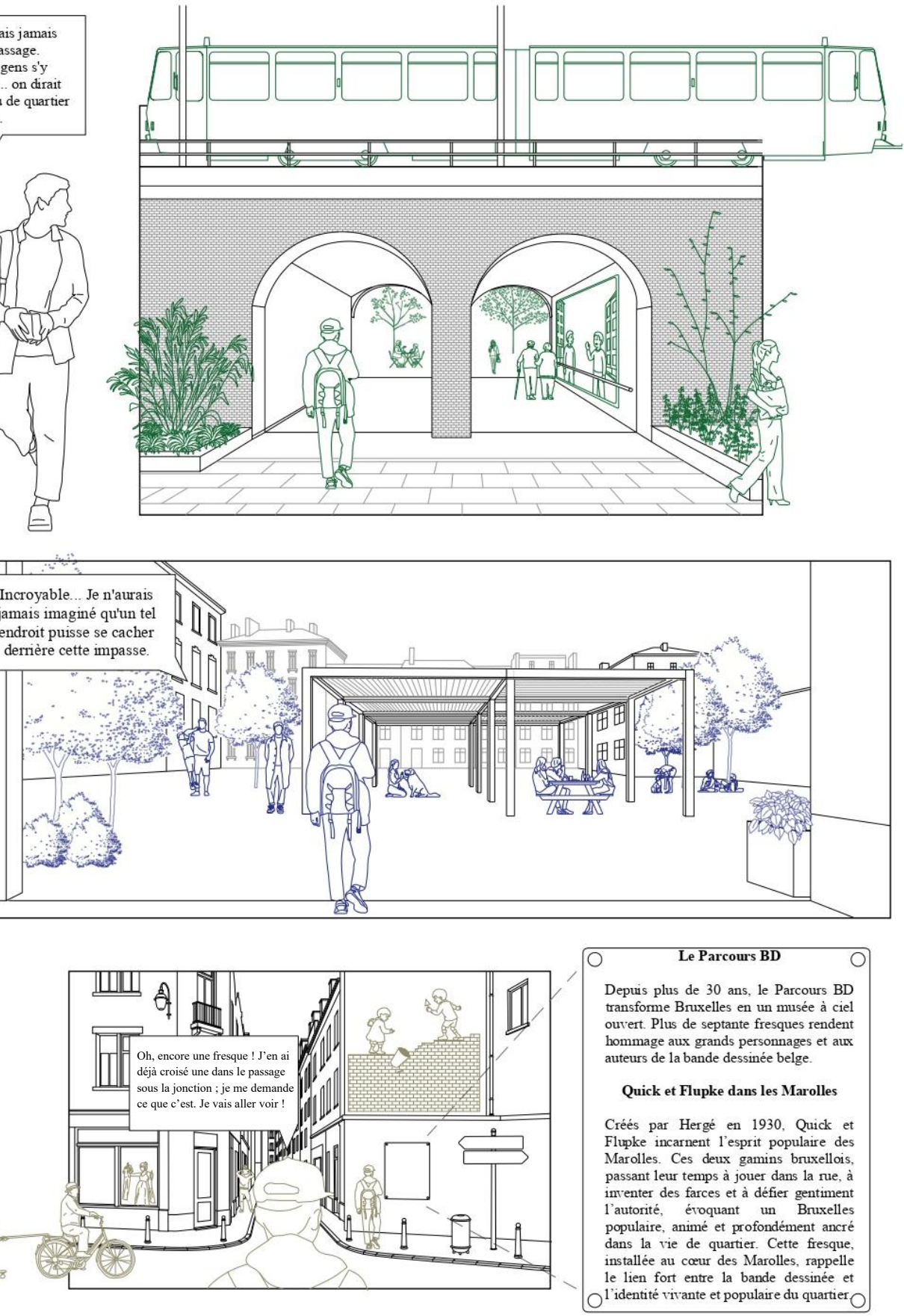


Figure 68 : La BD

Synthèse – Le projet comme couture

Ce projet explore la manière dont une infrastructure issue d'un processus d'urbicide peut être reconnue, intégrée et transformée afin de dépasser le traumatisme urbain et de recréer du lien social. Plutôt que de considérer la jonction Nord-Midi comme une rupture à effacer, le projet choisit de travailler avec son existence, sa matérialité et les traces qu'elle a laissées dans le tissu urbain des Marolles.

Reconnaître consiste d'abord à accepter la présence de l'infrastructure et de l'histoire qu'elle porte. Le projet conserve ainsi les structures ferroviaires existantes, réhabilite les espaces vacants qui bordent le viaduc et s'ancre dans l'identité populaire et industrielle du quartier. Cette reconnaissance passe également par le maintien des usages quotidiens, des passages discrets, des impasses et des formes d'appropriation déjà présentes dans les Marolles.

Intégrer signifie ensuite reconnecter ce qui a été fragmenté. À travers la création de nouvelles traversées, de cheminements multiples et d'espaces publics accessibles à tous, le projet cherche à rétablir des continuités physiques, sociales et sensibles entre les différentes parties du quartier. Les interventions à l'échelle du quartier, de l'îlot et du seuil permettent ainsi de retisser progressivement des liens entre les habitants, les espaces publics et les infrastructures existantes.

Transformer, enfin, ne consiste pas à remplacer radicalement l'existant, mais à faire évoluer ses usages et ses perceptions. Les tunnels deviennent des lieux de séjour, les espaces résiduels se transforment en espaces publics de proximité et la rue retrouve une fonction sociale au-delà de la seule circulation automobile. Par une diversité d'usages, une attention portée aux seuils, à la végétation et à l'appropriation quotidienne, le projet cherche à transformer une infrastructure de séparation en un support de vie collective.

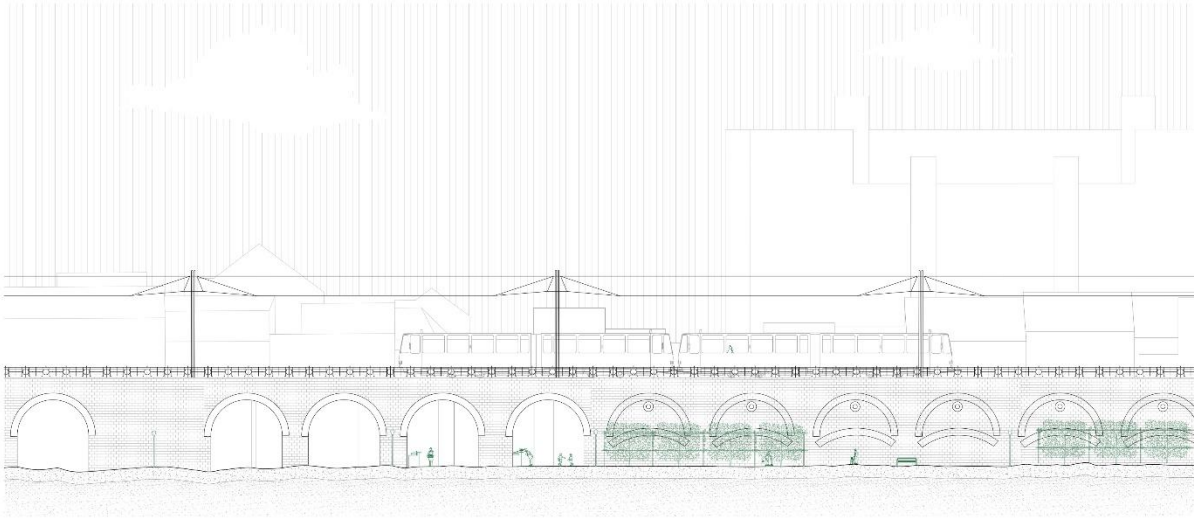
La visée du projet n'est pas spectaculaire. Elle consiste avant tout à rendre à ce quartier, profondément marqué par la construction de la jonction, les conditions d'une urbanité ordinaire, celle où l'on peut se voir, se croiser et se saluer. Reconnaître la blessure en conservant les structures existantes, intégrer la fracture en la rendant traversable, transformer l'infrastructure en lui donnant un nouvel usage public : ces trois opérations trouvent ici leur traduction concrète, à travers les différentes échelles du projet.

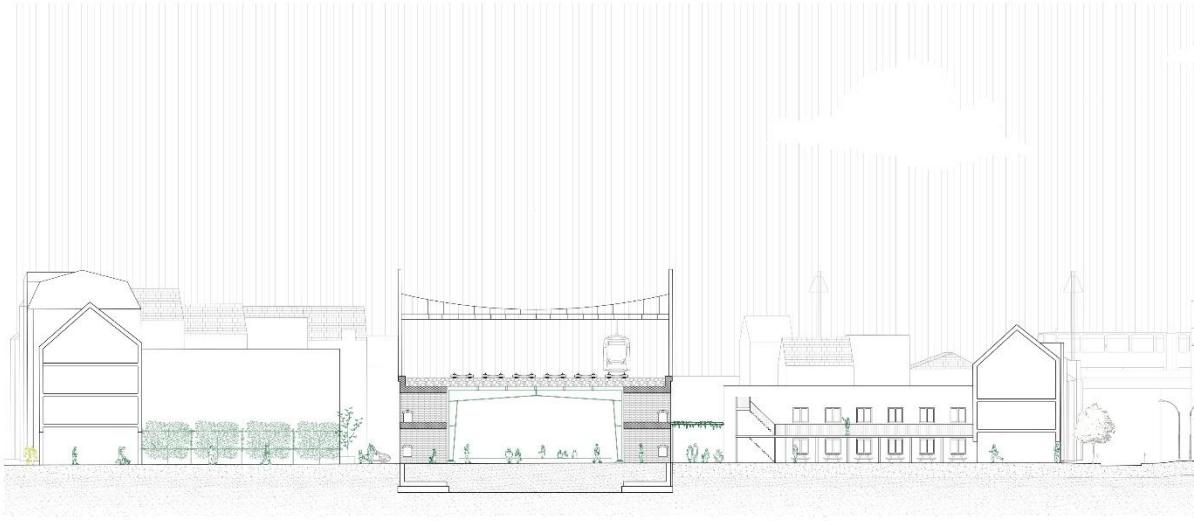
UCLouvain

ELEVATION ET COU
LARCB 2296 - 2025-2026 - THE EN c
Séquence van Ontryve d'Ya

ELEVATION ET COUPES
TB 2296 - 2025-2026 - TFE EN et SUR Architecture
Séquence van Ontzyve d'Ydewalle

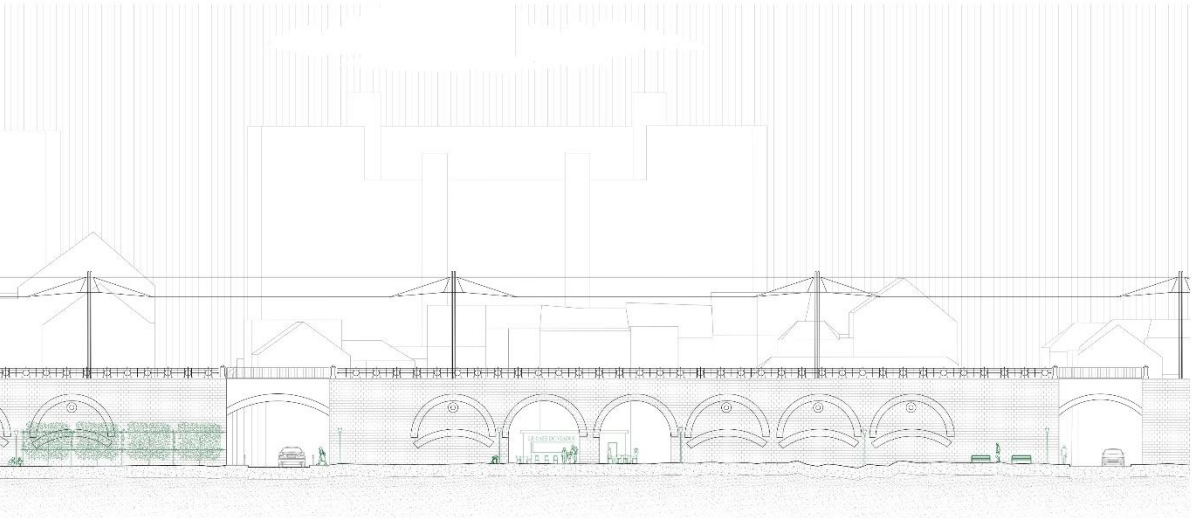
1/500





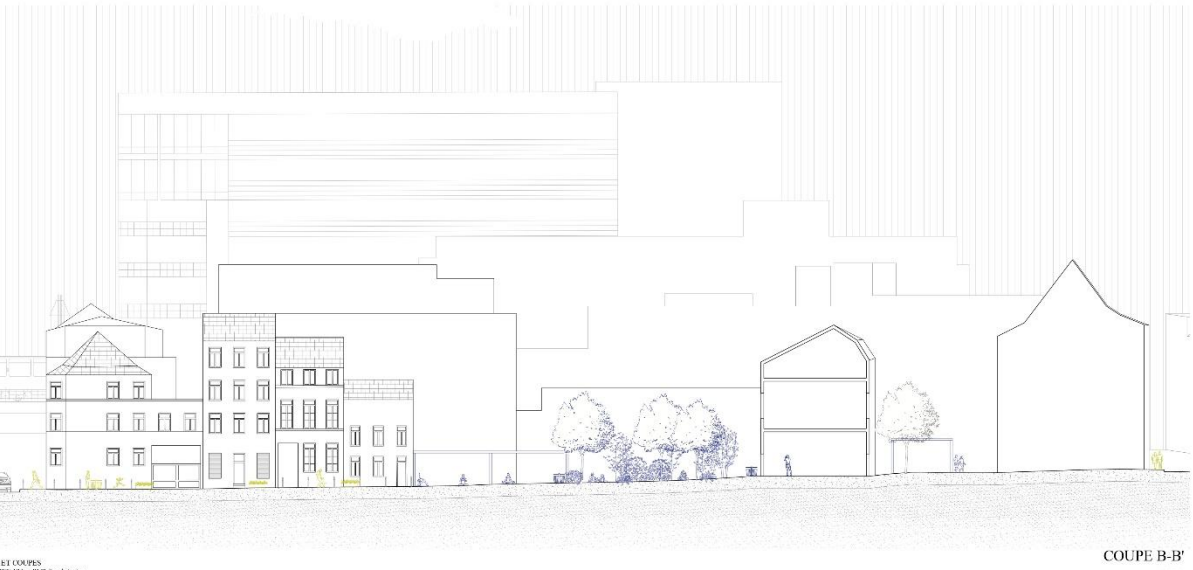
UCLouvain

ELEVATION
LARCH 2236 - 2025-2026 -
Stéphan van Op



Elevatio

COUPE A-



ET COUPES
IFE LN et SUR l'architecture
cyvo d'Ydewalle

COUPE B-B'

1/200

CONCLUSION GENERALE

Ce mémoire a cherché à répondre à la question suivante : « De quelle manière les infrastructures issues d'urbicide peuvent-elles être reconnues, intégrées et transformées afin de dépasser le traumatisme urbain et de recréer du lien social dans l'espace public ? ». À travers l'étude de la jonction Nord-Midi, il apparaît que ces infrastructures ne produisent pas seulement des ruptures physiques dans la ville, mais également des fractures sociales, sensibles et mémorielles qui continuent d'influencer durablement les usages et les relations entre les habitants.

L'analyse historique a montré que la jonction, initialement conçue comme symbole de progrès et de modernité, a progressivement été perçue comme une blessure urbaine. Les démolitions, les expropriations et la fragmentation du tissu urbain ont entraîné la disparition de lieux de vie, de sociabilités et de repères collectifs. La jonction est ainsi devenue l'expression d'un urbicide qui a profondément marqué la mémoire bruxelloise.

Dans cette perspective, reconnaître les infrastructures issues d'urbicides consiste d'abord à accepter leur héritage et les ruptures qu'elles incarnent, plutôt que de chercher à les effacer totalement. Intégrer implique ensuite de reconnecter les espaces, les usages et les habitants à travers des continuités urbaines, des parcours et des espaces publics capables de favoriser les interactions quotidiennes. Transformer signifie enfin faire évoluer ses infrastructures vers des lieux appropriables, habités et ouverts à de nouveaux usages collectifs.

Le projet développé dans ce mémoire s'inscrit dans cette réflexion, mais constitue avant tout une manière d'explorer concrètement ces enjeux. Plus largement, ce travail défend l'idée que dépasser le traumatisme urbain ne passe pas nécessairement par la disparition des infrastructures héritées, mais par leur réappropriation progressive. En devenant à nouveau des lieux accessibles, traversables, habités et partagés, ces infrastructures peuvent contribuer à reconstruire du lien social et à réinscrire des espaces fragmentés dans une dynamique collective. L'enjeu n'est donc pas d'effacer la cicatrice, mais de faire de cette trace un support capable d'accueillir de nouvelles formes de vie urbaine.

BIBLIOGRAPHIE

Livres :

Demey, T. (1990). *Bruxelles, Chronique d'une capitale en chantier* (1re éd., volume 1). Editions C.F.C

Demey, T. (1992). *Bruxelles, Chronique d'une capitale en chantier* (1re éd., volume 2). Editions C.F.C

Carton, V. (2025). *Victoires urbaines* (1re éd.). Editions C.F.C.

Cateux, A. (2026). *Mostar : ceci n'est pas une ville* (1re éd.). Actes Sud.

Culot, M. (2013). *Bruxelles, 100 ans d'urbanisme 1910-2010* (1re éd.) AAM Éditions.

Brauman, A., Culot, M., Louis, M. (1982). *La reconstruction de Bruxelles* (1re éd.) Éditions des archives d'architecture moderne.

Chassaigne, P., Lastécouères, C., Le Mao, C. (XXXX), *Urbicides : destructions et renaissances urbaines du 16e siècle à nos jours* (1re éd.). Éditions de la MSHA.

Lefebvre, H. (1968), *Le droit à la ville*. (3ème éd.) Paris : Anthropos

Paugman, S. (2008). *Le lien social.* Presses universitaires de France

Halbwachs, M. (1950). *La mémoire collective.* Presses universitaires de France.

Sennett, R., Berman, A., & Folkman, R. (1979). *Les tyrannies de l'intimité*.

Merlin, P., & Choay, F. (1988). *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*.

Newman, O. (1973b). *Defensible Space: People and Design in the Violent City.*

Soulier, N. (2012). *Reconquérir les rues. Exemples à travers le monde et pistes d'action.* Ulmer

Sites internet :

De Bruxelles, V. (2026, 27 février). *Contrats de rénovation urbaine*. Ville de Bruxelles. https://www.bruxelles.be/cru

Les Contrats de Quartiers Durables en Région bruxelloise - urban.brussels. (s. d.). Urban. https://urban.brussels/fr/articles/sustainable-neighbourhood-contracts-in-the-brussels-region?utm

Inter-Environnement Bruxelles. (2024, 15 mars). La concertation : un acquis pour la démocratie urbaine – Inter-Environnement Bruxelles. La concertation : un acquis pour la démocratie urbaine - Inter-Environnement Bruxelles

de lage landen. (2024, août 22). *La bruxellisation, phénomène urbain autant que jalon historique*. Les Plats Pays. https://www.les-plats-pays.com/article/la-bruxellisation-phenomene-urbain-autant-que-jalon-historique/

Bénédicte, T. (s. d.). *La notion d'urbicide : exemples en ex-Yougoslavie*. https://geographie-ville-en-guerre.blogspot.com/2008/10/la-notion-durbicide-dimensions.html

Caranta, M. (2024, 4 mai). L'urbicide : nouvelle dimension de la guerre. *France Culture*. https://www.radiofrance.fr/franceculture/podcasts/a-la-source/l-urbicide-une-nouvelle-dimension-de-la-guerre-5470618

Bénédicte, T. (s. d.). *La notion d'urbicide : exemples en ex-Yougoslavie*. https://geographie-ville-en-guerre.blogspot.com/2008/10/la-notion-durbicide-dimensions.html

Les gares belges d'autrefois. Station des Bogards. Guy Demeulder. (s. d.). https://www.garesbelges.be/brux/bruxelles_bogards.htm

Benoit. (2025, 24 septembre). *Territoire Nord*. Perspective.Brussels. https://perspective.brussels/fr/projets/poles-strategiques/territoire-nord

Callisto. (s. d.). *Chantier de la jonction Nord-Midi, janvier 1949*. https://leblogdecallisto.blogspot.com/2022/05/chantier-de-la-jonction-nord-midi.html

Rue partagée | Publications | Carrefour Vivre en Ville. (s. d.). Carrefour Vivre En Ville. https://carrefour.vivreenville.org/publication/rue-partagee

Inter-Environnement Bruxelles. (2012, 11 décembre). *Henri Lefebvre. Le droit à la ville – Inter-Environnement Bruxelles*. https://www.ieb.be/Henri-Lefebvre-Le-droit-a-la-ville

Cgca. (s. d.). *Welcome to the Covent Garden Community Association*. CGCA 2015. https://www.coventgarden.org.uk/about/cgca-history/

Jane Jacobs et la révolution de l'urbanisme. (s. d.-b). https://matera.eu/fr/media/comment-jane-jacobs-a-t-elle-revolutionne-l-urbanisme

Spotmydive. (2025, 14 juillet). High line new york entre histoire industrielle et biodiversité urbaine sur la rive ouest de manhattan. *Spotmydive*. https://www.spotmydive.com/fr/voyage/high-line-new-york-entre-histoire-industrielle-et-biodiversite-urbaine-sur-la-rive-ouest-de-manhattan/

De Bastille à Vincennes par la coulée verte. (s. d.). Ville de Paris. https://www.paris.fr/pages/de-bastille-a-vincennes-par-la-coulee-verte-4932/

Heathcott, J. (2025, 20 janvier). Haussmann's Power and Its Limits : Rue de Rennes. *Urban Space Lab*. https://www.urbanspacelab.org/post/haussmann

HALBWACHS, Maurice. *La mémoire collective.* Presses Universitaires de France. La Mémoire Collective (PDFDrive)

De Marval, É. (2025, 2 novembre). Mémoire Collective : Halbwachs explique pourquoi nos souvenirs ne sont jamais vraiment les nôtres -. *Sociologique : Comprendre le monde à travers la sociologie*. https://sociologique.ch/memoire-collective-halbwachs-souvenirs/

États-Unis - Détroit : une « Shrinking city » , entre crise automobile, ségrégation et évitement. (s. d.). CNES. https://cnes.fr/geoimage/etats-unis-detroit-une-shrinking-city-entre-crise-automobile-segregation-evitement

Thermeticket. (2025, 6 novembre). *Palais du Parlement de Bucarest : Histoire et faits*. palaceofparliament.com. https://palaceofparliament.com/fr/palais-du-parlement-de-bucarest-histoire-et-faits/

Ro.Ma. (2022, 5 mai). Transformer la « place-parking » du Châtelain en « place canopée » : voici le projet sélectionné pour métamorphoser la place ixelloise. *DHnet*. https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/2022/05/05/transformer-la-place-parking-du-chatelain-en-place-canopee-voici-le-projet-selectionne-pour-metamorphoser-la-place-ixelloise-4SIUZYOBH5EPHLEPIE57J5TDFI/

Elliott Erwitt | Photography | United States. (s. d.). Elliott Erwitt. https://www.elliotterwitt.com/

5 leçons sur la photographie de rue avec Elliot Erwitt — Genaro Bardy. (2022, 29 juin). Genaro Bardy. https://genarobardy.com/blog/2020/01/10/5-lecons-sur-la-photographie-de-rue-avec-elliot-erwitt

NICOLAS SOULIER - TEXTS - LES FRONTAGES. (s. d.). http://nicolassoulier.net/html/texts_les_frontages.html

FvdV. (s. d.). *LES HALLES ; HET NIEUWE HART VAN PARIJS*. https://paris-fvdv.blogspot.com/2014/08/les-halles-het-nieuwe-hart-van-parijs.html

Boza, A. (2023, 29 juin). *Les transformations du quartier des Halles à Paris*. Lumni Enseignement. https://enseignants.lumni.fr/fiche-media/00000001524/les-transformations-du-quartier-des-halles-a-paris.html

La Rédaction de L'INA, P. (2025, 19 février). *1971 : dans le Paris un peu vide des vacances, la démolition des Halles*. ina.fr. https://www.ina.fr/ina-eclaire-actu/1971-dans-le-paris-un-peu-vide-des-vacances-la-demolition-des-halles

What Makes a Successful Place ? (s. d.). https://www.pps.org/article/grplacefeat

Abdelhamid, M. (2024, 20 octobre). Third place theory : creating community spaces. *Urban Design lab*. https://urbandesignlab.in/third-place-theory-creating-community-spaces/

Thermeticket. (2025b, novembre 6). *Palais du Parlement de Bucarest : Histoire et faits*. palaceofparliament.com. https://palaceofparliament.com/fr/palais-du-parlement-de-bucarest-histoire-et-faits/

Benoit. (2025, 24 septembre). *Territoire Nord*. Perspective.Brussels. https://perspective.brussels/fr/projets/poles-strategiques/territoire-nord

États-Unis - Détroit : une « Shrinking city » , entre crise automobile, ségrégation et évitement. (s. d.-b). CNES. https://cnes.fr/geoimage/etats-unis-detroit-une-shrinking-city-entre-crise-automobile-segregation-evitement

Brenni, C. (2021, 20 novembre). *Les ruines du capitalisme*. Antipolis. https://antipolis.info/les-ruines-du-capitalisme/

Bunyan, A. D. M. (2015, 5 janvier). *Lower Manhattan ExpresswayArt Blart _ art and cultural memory archive*. Art Blart _ Art And Cultural Memory Archive. https://artblart.com/tag/lower-manhattan-expressway/

Cgca. (s. d.-b). *Welcome to the Covent Garden Community Association*. CGCA 2015. https://www.coventgarden.org.uk/about/cgca-history/

Tok.Wiki. (2026, 16 mai). *émeutes de Nieuwmarkt*. https://wikiland.org/wiki/Nieuwmarkt_Riots

Contrats de quartiers durables - Ancienne Savonnerie Heymans. (s. d.). https://quartiers.brussels/1/qp/484

« De stoep is een logische plek om elkaar te ontmoeten » - The City at Eye Level. (2021, août 3). The City At Eye Level. https://thecityateyelevel.com/stories/de-stoep-is-een-logische-plek-om-elkaar-te-ontmoeten/

Projet Manhattan | Quartier Nord. (s. d.). https://quartiernord.be/

Walravens, C. (Mai 2018), *La junction Nord-Midi.* Train World/ SNCB

Jane Jacobs et la révolution de l'urbanisme. (s. d.-c). https://matera.eu/fr/media/comment-jane-jacobs-a-t-elle-revolutionne-l-urbanisme

Duplat, G. (2018, 18 juin). L'histoire de la jonction, le cauchemar des Bruxellois. *La Libre.be*. https://www.lalibre.be/archives-journal/2018/06/18/lhistoire-de-la-jonction-le-cauchemar-des-bruxellois-OXZHNKLACZCNPOWDORWRSCPTFI/

ONU-Habitat. (2022). *Accès aux espaces publics pour tous : Module de formation sur l'indicateur 11.7.1 des Objectifs de développement durable*. Programme des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-Habitat). https://unhabitat.org/sites/default/files/2022/07/module_de_formation_indicateur_11.7.1_acces_aux_espaces_publics_pour_tous.pdf

Totaforti, S. (2019). *L'exploration de la mémoire urbaine : Politiques de mémoire et amnésie*. *SociologieS*. https://shs.cairn.info/article/SOC_145_0085

Françoise Choay, L'urbanisme, utopies et réalité, une anthologie (1965). (s. d.). Dérivations, Pour le Débat Urbain. https://derivations.be/numeros/numero-1/choay.html

Mémoires et travaux d'étudiants en architecture :

Gilissen, Marie, *À la reconquête de nos villes : comment les espaces déchêts urbains présentent-ils des potentialités de reconversion en (non-)lieux publics ?* Belgique 2019

Chabloz, *Sébastien, L'architecture comme catalyseur de contacts sociaux,* L'école d'ingénieurs et d'architectes de Fribourg, 2013.

Grumiaux, Isadora, *Comment la ligne entre espace public et espace privé s'exprime-t-elle dans le paysage urbain bruxellois ?* Gembloux, Agro-Bio Tech (GxABT), 2021-2022.

Miceli, Linda, *De l'espace public à l'espace privé – Analyse de la transition de la rue à l'habitat : étude de la cité des Trixhes à Flémalle ? ,* Faculté d'architecture, Liège, 2020-2021.

Swaelens, Amandine, *Quelle est la place du lien social dans les logements sociaux Bruxellois ? Le cas de la cité-jardin de la Roue.,* Faculté d'architecture, d'ingénierie architecturale et d'urbanisme, Bruxelles, 2023-2024.

ICONOGRAPHIE

Fig. 00: Figure 01: *USA, New York city, 1954,* Elliott Erwitt

Fig. 1 : *Bruxellisation : la dernière maison de l'ensemble de maisons de la rue Belliard, 248-262, en démolition.* : © Coll. Fondation CIVA – Sint-Lukasarchief.

Fig. 2 *: Vue aérienne de l'axe boulevard Baudouin – Jardin botanique en 1980* : © Bruciel.brussels

Fig. 3 : *La bataille des Marolles*

Fig. 4 *: Cauchemar sombre dans les ruines du quartier Nord* Début du sixième tome de la série BD Pharaon, d'André-Paul Duchâteau et Daniel Hulet, paru en 1985.

Fig. 5 : *Savonnerie Heymans :* Photographie de Filip Dujardin

Fig. 6 : *Parcours BD Bruxelles : Odilon Verjus* : Photographie de Pierre Halleux

Fig 7: Hassenforder, Pascal. *Photo of the ruins of the old bridge of Mostar,* 2000. Flickr. Licence CC BY-NC-SA 2.0.

Fig. 8 : *Le violoncelliste Vedran Smailovic jouant sur les ruines de la Bibliothèque nationale de Sarajevo*

Fig. 9 : *Vue aérienne du Palais du Parlement et du boulevard Unirii à Bucarest, symboles des transformations urbaines.* : Wikimedia Commons.

Fig. 10 : *Déplacement d'une église et démolition du quartier Uranus-Izvor* : Wikimedia commons.

Fig. 11 : *Zone sud, usine automobile Packard* : (2009), © Yves Marchand et Romain Meffre, The Ruins of Detroit (2010), ouvrage paru en français sous le titre Détroit, vestiges du rêve américain.

Fig. 12 : *Vue du quartier Nord* : Filip Dujardin.

Fig. 13 : *Les célèbres Halles de Paris* : Marie de Paris

Fig. 14 : *Forum des Halles 1979-2010* : Photographe inconnu

Fig. 15 : *Construction de la Canopée sur le Forum des Halles (2011-2016)* : Photographe inconnu

Fig. 16 : *La rue médiévale du Jardinet, vers 1860* : photographie de Charles Marville.

Fig. 17 : *Démolition rue de Réaumur* : Photographe inconnu, 1865

Fig. 18 : *Émeutes du Nieuwmarkt le 24 mars* : Photographe inconnu, 1975

Fig. 19 : *Lower Manhattan Expressway* : coupe perspective de Paul Rudloph

Fig. 20 : *Typologies des liens sociaux* : Production personnelle

Fig. 21 : *Définitions des différents types de liens sociaux* : « Le lien social » de Serge Paugman.

Fig. 22 : *Plan de l'Agora d'Athènes* : Hesperia 22, 1953, pl. 11

Fig. 23 : *Plan du forum romain de Pompéi*

Fig. 24 : *Plan de Bruges de 1962* par Marcus Gheeraerts

Fig. 25 : *Plan de la Place du Capitole à Rome* : Inconnu.

Fig. 26 : *Schéma de la gradation des lieux privés vers les lieux publics* : Grumiaux, Isadora, 2021-2022

Fig. 27 *: Illustration de la notion de frontage* : Nicolas Soulier

Fig. 28 : *Les différents types de frontages* : Production personnelle

Fig. 29: *« Life around the stoops », New York 1945*: William C Shrout

Fig. 30: *USA. New York City:* Photographie d'Elliott Erwitt, 2000

Fig. 31: *USA. New York City:* Photographie d'Elliott Erwitt, 1953

Fig. 32 : Les différents types de rues : Production personnelle

Fig. 33 : *Transformation de la « place-parking » du Châtelain en « place canopée ».* Taktyk – Alive Architecture – Res Derelictae – Antea

Fig. 34 : *Plan de situation du Parc Étangs Noirs avant le projet*. Avant-Projet du Parc Étangs Noirs, PTA, 2019.

Fig. 35 : *Frontage – Stoep en Hollande* : Inconnu.

Fig. 36 : « Third places » :

Fig. 37 : *L'appropriation (Fontaine du Louvre, Paris)* : photographie de Elliott Erwitt, 1989

Fig. 38 : *Accessibilité et inclusivité* : Production personnelle

Fig. 39 : *Connecter les pôles existants* : Production personnelle

Fig. 40 : *Multiplier les passages* : Production personnelle

Fig. 41 : *Définitions des statuts* : Production personnelle

Fig. 42 : *Mixité des usages* : Production personnelle

Fig. 43 : *Hiérarchie des espaces* : Production personnelle

Fig. 44 : *Identité du quartier* : Production personnelle

Fig. 45 : *Les espaces verts*: Production personnelle

Fig. 46 : *Gare de l'allée verte*, Inconnu

Fig. 47 : *Station des Bogards* : Louis Ghémar, 1860

Fig. 48 : *Nouvelle station du Nord* : François Coppens, 1840, (Source : Archives de l'État en Belgique (AGATHA), Fonds Travaux publics

Fig.49 : *Première tentative ferroviaire Nord-Sud à Bruxelles* : A. Luetelez, 1840-1842, (Source : KBR), annotations personnelles.

Fig. 50 : *La ceinture ouest comme solution provisoire* : Inconnu (Source : KBR), annotations personnelles.

Fig. 51 : *La gare Bruxelles centrale* : Inconnu, 1980

Fig. 52 : *La gare de Bruxelles-Chapelle : Inconnu (Source : Archives de la* Revue Le Rail)

Fig. 53 : *La Gare de Bruxelles Congrès* : Peter Aspeslagh

Fig. 54 : *Carte synthétique de l'historique de la Jonction Nord-Midi* : Production personnelle

Fig. 55 : *Morcellement arbitraire de la ville par les institutions et les circulations* : Sefik Birkiyr, Gilbert Busieau, Patrice Neirinck, 1978

Fig. 56 : *Bruxelles, vallée de la Senne avant et après les premiers travaux d'assainissement* : Collection G. Abeels, Bruxelles.

Fig. 57 : *« Tradition » d'urbicides Nord-Sud* : Production personnelle

Fig. 58 : *Le site en 1903, avant la construction du viaduc* : Production personnelle

Fig. 59 : *Le site aujourd'hui (après la construction du viaduc)* : Production personnelle

Fig. 60 : *Le chantier à hauteur de la gare du Midi et du viaduc sud* : Inconnu

Fig. 61 : *Le chantier du viaduc sud* : Inconnu

Fig. 62 : *Vue du quartier Nord* : Filip Dujardin.

Fig. 63 : *La tour Sablon, construite entre 1966 et 1968 à l'emplacement de la première maison du Peuple de Victor Horta* : Inconnu.

Fig. 64 *: BD case 1 – la fracture* : Production personnelle

Fig. 65 : *BD case 2 – le passage retrouvé* : Production personnelle

Fig. 66 : *BD case 3 – le Cœur d'îlot* : Production personnelle

Fig. 67 *: BD case 4 – le passage caché* : Production personnelle

Fig. 68 : *La BD* – Production personnelle