

# Centre-ville, piétonisation et modes de vies

## Rapport synthétique et réflexions prospectives

En 2019, des chercheurs du *Brussels Studies Institute-Brussels Centre Observatory* (BSI-BCO), en partenariat avec le Forum des Vies Mobiles, ont mené une étude qualitative sur l'impact du nouveau piétonnier de Bruxelles sur les modes de vies. En effet, le boulevard Anspach, au cœur de Bruxelles, fut fermé à la circulation automobile en juin 2015 formant de fait, avec certaines rues avoisinantes un périmètre piéton d'environ 58 000 m<sup>2</sup>. Certes, de nombreuses rues du centre historique de la ville avaient déjà été progressivement piétonnisées mais la fermeture de cette artère centrale principale constitua un changement majeur et beaucoup plus marquant que les piétonisations antérieures, rendant dorénavant impossible une traversée directe du centre-ville en voiture.

Dans cette synthèse, nous aborderons d'abord un aspect spécifique du processus : l'indétermination caractérisant le projet, de sa conception à sa mise en œuvre. Nous discuterons ensuite des imaginaires qui se nourrissent du processus, l'alimentèrent en retour et à travers lesquels les usagers s'approprient le piétonnier conceptuellement et pratiquement. Nous reviendrons ensuite sur les hypothèses de la recherche, détaillant particulièrement l'impact de ce projet urbain sur les modes de vies.

### Encadré 1 : Méthodologie

Dans le cadre de cette recherche, nous avons établi une méthodologie nous permettant de rendre compte, autant que faire se peut, de la variété des modes de vie au croisement avec le piétonnier. Nous avons, entre autres, recensé les rythmes et usages de manière systématique avec une équipe d'étudiants-chercheurs pendant 8 journées en hiver et en été, tout en accompagnant cela d'observations plus spontanées tout au long de l'année. Nous avons également effectué 56 entretiens semi-directifs avec des résidents et des commerçants de la zone, des employés de bureaux de la zone, des habitants de la périphérie bruxelloise, des livreurs, une personne précarisée, des conducteurs de taxis, des passants, des étudiants, des investisseurs immobiliers, un balayeur, un policier et un représentant de la Ville de Bruxelles. Nous avons également interviewé des experts sur les thématiques du genre dans l'espace public et du sans-abrisme à Bruxelles. Finalement, certains informants ont également rempli des journaux d'activités spatialisés au moyen d'une application smartphone, rendant compte ainsi de leur usage du piétonnier dans le contexte de leur quotidien.

## 1. Un projet largement indéterminé

### À l'aube du projet

En juin 2015, le boulevard Anspach est donc piétonnisé. Cette décision s'inscrit dans un long processus durant lequel, dès la fin des années 90, de nombreuses études furent entreprises, tant à l'initiative des autorités publiques que de mouvements citoyens, dans la perspective d'un apaisement (*traffic calming*) du centre-ville bruxellois. Prise par la nouvelle majorité issue des élections communales d'octobre 2012, cette décision peut également être vue comme une réponse à l'importante initiative citoyenne *PicNic the Streets* (voir encadré 2) lancée en juin 2012, à la veille de ces élections et demandant la réduction de l'emprise de la voiture dans le centre-ville. Malgré ce long processus, la décision politique de piétonniser arrive de manière largement impréparée, en se concentrant davantage sur l'objectif de libérer le boulevard de l'automobile plutôt que sur la manière dont le périmètre libéré pourrait être imaginé, réinvesti et approprié. En effet, cet enjeu de libérer l'espace public semble particulièrement important dans un contexte où l'imaginaire du 'tout à l'automobile', caractéristique de Bruxelles, reste très prégnant et où les politiques se montrent assez frileux à l'idée de s'y attaquer de peur de s'aliéner une partie de l'électorat (Hubert *et al.* 2017 : 13).

### Encadré 2 : *PicNic the Streets*

Piétonniser le centre-ville est une idée ancienne et jalonnée de mouvements et d'initiatives citoyennes. Le 10 juin 2012, un des événements les plus marquants dans l'histoire de la piétonisation du centre-ville a

lieu : le premier *PicNic the Streets*. La circulation est coupée devant la Bourse et une foule de plus de deux mille participants envahissent le boulevard pour y piqueniquer. Le ton est celui d'une forme légère de désobéissance civile et l'objectif est de promouvoir une réappropriation par les mobilités actives du boulevard Anspach qui est, à ce moment-là, un des boulevards les plus congestionnés d'Europe. Il fallait en effet à ce moment parfois 45 minutes pour effectuer moins de 3 km en voiture. L'initiative prend place à la suite d'une carte blanche du philosophe Philippe Van Parijs dans le quotidien *Le Soir*, qui est rapidement partagée et discutée sur les réseaux sociaux. Pour Genard et ses collègues, ces pique-niques inscrivent le processus de piétonisation dans l'imaginaire de la ville réappropriée par ses citoyens et dans l'imaginaire de la ville transgressive. Ils écrivent : « A côté des défenseurs de la ville durable, ce furent aussi les défenseurs traditionnels de la ville participative qui portèrent très largement cette initiative. Il s'agissait en fait par-là d'étendre le registre de la participation bien au-delà des espaces traditionnels de la discussion et de la délibération. En quelque sorte de donner un sens politique à des activités quotidiennes » (2016 : 66).

Cette frilosité explique que, quand la décision est finalement prise, elle apparaît comme un grand compromis politique : piétoniser le boulevard tout en prévoyant la création de quatre nouveaux parkings à proximité et la réorganisation de la circulation dans les rues adjacentes (Hubert *et al.* 2017 : 14). Cette double volonté, presque paradoxale, de faire la part belle à la marche et d'apaiser le centre-ville tout en assurant qu'on puisse continuer à y accéder facilement en voiture contribue fortement à l'indétermination et au brouillage de la visée politique du projet et mena « au développement de vives controverses » dès l'annonce de l'opération (Hubert *et al.* 2017 : 14). L'expression de ces controverses ne s'est pas tarie, loin de là, avec la fermeture du boulevard Anspach. Bien que les parkings n'aient finalement pas été construits, la boucle de desserte palliant la fermeture du boulevard fut qualifiée de 'mini-ring' tant on craignait – et dénonce toujours – le « report des flux automobiles et de leurs nuisances vers les quartiers alentours » (Hubert *et al.* 2017 : 14). A cela s'ajoute des déclarations ambivalentes concernant la visée du projet, mettant tantôt en exergue le bien-être des habitants de la ville, tantôt des projets et un champ sémantique renvoyant à une logique d'attractivité économique et touristique (Vanhellemont 2016 ; Genard *et al.* 2016). À ses débuts donc, le projet est largement indéterminé, manque de précision à bien des égards et ne manifeste pas de vision claire pour l'avenir. Sa planification est principalement réfléchi en termes d'aménagements matériels sur le boulevard sans être accompagnée par des réflexions approfondies vis-à-vis des dynamiques sociales, économiques et mobilitaires ou par un questionnement explicite sur l'intégration du projet au sein des dynamiques territoriales à l'échelle de la Ville, de la Région de Bruxelles-Capitale, voire de la métropole bruxelloise<sup>1</sup>.

### *Un flou qui persiste*

Une fois le boulevard fermé à la circulation automobile, l'indétermination se maintient et la mise en œuvre du projet se fait hésitante. Lors de la période transitoire – suivant la fermeture mais précédant le début des travaux –, ce phénomène est particulièrement tangible. En effet, pendant plus de deux ans, le début des travaux se voit retardé, notamment par de nombreux processus de recours vis-à-vis des demandes de permis d'urbanisme. Pour de nombreux résidents et commerçants du centre-ville, cette période est vécue assez négativement et le boulevard est perçu comme ayant été abandonné, livré à lui-même par les autorités. Le peu de communication quant à la suite des étapes, combiné avec la présence d'aménagements temporaires considérés par certains comme étant de piètre qualité et des flottements au niveau de la gestion de la voirie, sont sources d'inquiétude et d'un sentiment de stagnation, véhiculant un a priori négatif sur la mise en œuvre du projet. Qui plus est, les aménagements temporaires engendrent des usages et des appropriations dont certains résidents et commerçants de la zone se sont vigoureusement plaints.

Les travaux débutent finalement en 2017 et, tronçon par tronçon, le boulevard est majoritairement aménagé en zone piétonne. Cependant, l'indétermination continue à faire partie intégrante du projet. Nous allons la développer ici à trois niveaux : en termes de statut légal, de communication et de

---

<sup>1</sup> La Région de Bruxelles-Capitale (RBC) est, avec la Région flamande et la Région wallonne, l'une des trois Régions belges, même si elle est de taille très restreinte (162 km<sup>2</sup>). On considère généralement que la métropole bruxelloise dépasse largement les limites administratives de la RBC et déborde donc sur les deux autres Régions, sans que cela se traduise par la mise sur pied d'une Communauté métropolitaine, pourtant prévue par la dernière (2011) réforme de l'Etat belge.

concertation citoyenne, et de visée politique. Bien que nous faisons avant tout référence ici à une indétermination conceptuelle, celle-ci se voit nourrie et renforcée par une indétermination morphologique et matérielle très présente dans le périmètre. Pour ne donner que quelques exemples, celle-ci se retrouve dans la présence des multiples travaux ou encore dans le véritable déluge de panneaux de signalisation temporaires et permanents, parfois contradictoires.

Tout d'abord, sur les tronçons où les aménagements sont terminés, le statut légal de la zone peut être perçu comme ambivalent par les usagers pour deux raisons principales. Premièrement, le nouveau partage de l'espace entre les modes peut prêter à confusion, voire insécuriser. Sur un des tronçons, par exemple, la circulation des bus et des taxis est autorisée. Or, de nombreux usagers ne s'y attendaient pas (malgré le fait que, à peu de choses près, ceci était prévu dans le plan d'aménagement d'origine) et sont déconcertés face à l'ambiguïté que cela représente vis-à-vis du projet tel qu'ils l'avaient intégré et de leur imaginaire d'un 'piétonnier'. Deuxièmement, le statut de la zone n'apparaît pas toujours parfaitement intégré par les services compétents en la matière. En effet, plusieurs témoignages illustrent que, bien qu'arrêté dans le code de la route, le statut de piétonnier et ses implications ont mis du temps à percoler au sein des différents services de la Ville<sup>2</sup>. Cela a mené à des situations parfois complexes d'un point de vue administratif (notamment pour certains commerçants) mais également à des problèmes liés à la verbalisation par les services de police qui s'employèrent néanmoins parfois à négocier certains recalibrages avec les usagers du périmètre. Ces exemples illustrent l'incohérence ressentie face au statut légal de la zone, qui trouve sa source à la fois dans l'importance de l'imaginaire de la ségrégation modale à Bruxelles, mais également dans un manque de gestion, de communication et de concertation de la part des autorités publiques.

Le manque de communication ne se ressent pas seulement au niveau du statut légal du périmètre et contribue, de ce fait, plus généralement au caractère indéterminé du projet de piétonisation. Aujourd'hui encore, les autorités communiquent très peu, même s'il n'est pas impossible qu'elles aient des visées plus ou moins établies en ce qui concerne la zone. Quand celles-ci existent, la communication concerne un aspect précis du projet alors que les personnes extérieures lient et perçoivent plusieurs éléments de concert sans nécessairement comprendre les divisions administratives et les dispositions organisationnelles qui peuvent contraindre la gouvernance. Le projet implique en effet « un certain nombre de cabinets, d'administrations et d'organismes parapublics (STIB, Atrium, etc.), ainsi que différents niveaux de pouvoir (communal, régional, fédéral), qui ne partagent pas nécessairement une vision commune et qui diffusent parfois des messages (perçus comme) contradictoires à propos du projet et du centre-ville » (Hubert *et al.* 2017 : 24). Qui plus est, de multiples communications émanant des médias, du secteur associatif, des commerçants, de plateformes citoyennes, sont également diffusées et leur nature divergente vient brouiller la réception du projet. La gestion des chantiers, les incertitudes liées à leur timing ont également compliqué la donne, sans parler des nombreuses procédures de recours aux permis d'urbanisme qui ont parfois altéré tant la temporalité des travaux que leur portée initiale (voir Vermeulen *et al.* 2018 : 6-8). Les informations et communications sont généralement perçues comme lacunaires, confuses, parfois contradictoires. En combinaison avec ce manque de communication, le manque de concertation et de participation citoyenne, dès l'amont du projet, ne contribue pas à convaincre et à rassembler autour de celui-ci. De manière générale, les dispositifs de mise en œuvre tendent avant toute chose à gérer la circulation plutôt que de s'employer à associer les citoyens à la définition du projet ou à les inviter à se l'approprier, tout en améliorant la désirabilité globale du projet.

Plus fondamentalement, le manque de communication explicite des autorités publiques en ce qui concerne l'avenir de la zone du piétonnier engendre diverses réactions. Comme nous l'avons déjà évoqué, à l'origine du projet, le manque de clarté de la visée politique s'est illustré dans une ambivalence à plusieurs niveaux, tels que la place de la voiture ou le devenir du centre-ville (Vanhellemont 2016 ; Genard *et al.* 2016). Cette tension entre l'explicite déficitaire et l'opacité de l'implicite est très clairement perçue comme problématique par une grande majorité des personnes que nous avons eu l'occasion d'interroger et ce, quel que soit leur profil (habitants de la zone ou de la périphérie, commerçants, employés de la zone, employés des services publics, promoteurs immobiliers, etc.). L'idée d'apaiser le centre-ville, notamment en diminuant la présence de l'automobile, est globalement perçue comme positive par toutes les personnes

---

<sup>2</sup> Nous mettons une majuscule à Ville chaque fois que nous parlons de la Ville de Bruxelles, c'est-à-dire la municipalité centrale de la Région de Bruxelles-Capitale, qui en compte 19.

vivant à proximité du piétonnier. Cependant, la présence d'autres enjeux et processus, souvent déjà en cours – notamment liés à l'essor commercial et touristique – inquiètent. Le manque de communication des autorités est alors perçu comme presque volontaire, partie intégrante d'un processus qualifié d'hypocrite. Toutefois, en l'absence d'un message clair des meneurs du projet, certaines personnes trouvent également un espace conceptuel libre grâce auquel ils s'approprient réellement le projet et l'investissent de significations. C'est ainsi par exemple que certains informants opposés au 'tout à l'automobile' y voient un véritable coup décisif et symbolique porté à la domination des voitures dans le territoire bruxellois.

#### *Indétermination : entre menaces et opportunités*

Si l'indétermination est source de frustrations, d'appréhensions et d'antagonismes par rapport au projet, le fait que la zone soit en gestation présente également des opportunités. En effet, l'indétermination conceptuelle et morphologique fait que les usages se déployant au sein de la zone ne sont pas encore totalement sédimentés. À l'heure actuelle, bien qu'une certaine forme de régularité soit clairement perceptible pour bon nombre d'usages (personnes se déplaçant, ballet des services de propreté ou des livraisons, prolifération des terrasses, etc.), une part non-négligeable de comportements moins stabilisés est observable, tels que des groupes de jeunes effectuant des figures en BMX, des groupes de manifestants se réunissant sur les marches de la Bourse ou des personnes sans domicile fixe cachant leurs affaires dans les travaux. Ces comportements prennent souvent place dans les espace-temps de l'indétermination, ces endroits et ces moments où le piétonnier apparaît le moins défini, le plus flou, conceptuellement et/ou formellement, tels que les zones n'ayant pas encore été aménagées. L'indétermination contribue donc à doter le piétonnier de prises multiples et diverses tant pour le déploiement d'un large éventail de comportements que pour l'ancrage de nombreux imaginaires et aspirations. Pour reprendre l'expression de Pattaroni et collègues (2009 : 52-55), le « potentiel d'accueil » de cet environnement construit – c'est-à-dire son potentiel à offrir des prises variées à des modes de vie multiples – paraît encore, de ce fait, relativement élevé.

Cependant – comme l'évoquent également de nombreuses personnes ayant été interviewées et comme l'ont d'ores et déjà souligné d'autres chercheurs associés au BSI-BCO (Hubert et al. 2017 ; Genard *et al.* 2016) – en l'absence des visées politiques claires, certains intérêts pèsent évidemment plus lourds que d'autres. C'est ainsi que promotion immobilière, essor commercial et attractivité touristique gagnent clairement du terrain.

L'indétermination offre un terreau fertile pour la cultivation d'imaginaires et d'appropriations variés, parfois contradictoires, souvent en tension. C'est à travers ces tensions que les processus de détermination sont particulièrement visibles. La volonté de déterminer renvoie à la fois à la question de la désirabilité (ce que l'on veut pour un endroit), à celle de la gouvernance (ce que l'on met en œuvre pour opérationnaliser cette volonté) et aux nombreuses controverses qui nous sont apparues sous cet horizon.

## **2. Modes de vies, controverses et imaginaires**

Nous l'avons déjà évoqué, de l'aube du projet à sa concrétisation initiale lors de la fermeture à la circulation automobile en passant par le début de la période des travaux, le piétonnier a engendré de nombreux débats et alimenté plusieurs controverses. Il n'est donc pas anodin que, lors de nos entretiens, le champ sémantique du combat revienne régulièrement. En effet, la piétonisation est vécue comme un champ de bataille par de nombreuses personnes. Le 'combat' mobilise souvent différentes visions – pour le futur, pour Bruxelles, etc. – se rencontrant sur la ligne de front de la piétonisation et se déployant à travers le prisme plus ou moins déformant qu'elle offre. Certaines de ces visions ont un caractère davantage « émergent » et doivent activement s'imposer pour investir le territoire, alors que d'autres – comme celles relatives à l'automobilité – sont déjà stabilisées mais doivent néanmoins 'protéger' leur position (Genard *et al.* 2016 : 64). Pour mieux comprendre ces visions et leur rôle dans le processus de piétonisation, nous utilisons ici le concept d'imaginaire, compris comme renvoyant à des « visée[s] abstraite[s] possédant une puissance performative susceptible[s] d'orienter et de motiver l'action, mais sans jamais pouvoir la définir clairement, la délimiter, la préciser » (Genard *et al.* 2016 : 64). Ces imaginaires peuvent être descriptifs, visant à dire la ville, parfois en forçant le trait, ou normatifs, indiquant de ce fait ce que la ville devrait ou ne devrait pas être.

Ces imaginaires sont, à l'image des modes de vies et usages que l'on retrouve sur le piétonnier, très hétérogènes. En effet, on retrouve sur le boulevard des populations venant de quartiers avoisinants aux profils sociodémographiques très variés (certains plus populaires et d'autres plus gentrifiés). De plus, de par sa multifonctionnalité (bureaux, établissements culturels, HORECA – un terme désignant hôtels, restaurants et cafés en Belgique –, magasins, administrations, etc.) et sa centralité, la zone attire des populations venant d'en-dehors de Bruxelles ou encore de l'étranger et se rendant dans le centre pour des raisons très différentes. Pratiquement, nous observons sur le piétonnier une variété de rythmes de déplacements, de modes de déplacements, de profils sociodémographiques ainsi que d'usages et d'appropriations en fonction de l'heure de la journée, de la météo, du jour de la semaine ou encore de la zone du piétonnier. On observe par exemple davantage d'immobilités, de petits groupes et de brouhaha de conversations sur la place de la Bourse que sur les tronçons du boulevard. On observe également davantage de personnes se déplaçant rapidement et seules entre 8h et 9h du matin et davantage de diversité dans les rythmes de déplacements en fin d'après-midi.

Imaginaires et modes de vies se traduisent à travers une constellation d'éléments qui inscrivent le projet de piétonisation dans le registre intangible des idées, comme en témoignent les récits, aspirations, représentations ou discours qui prirent une place importante lors de nos entretiens. Cependant, ces mêmes imaginaires agissent également de manière tangible sur la morphologie, la matérialité et l'expérience sensible du piétonnier. C'est donc, en quelque sorte, à travers ces imaginaires que se tisse une continuité entre modes de vies (en termes d'aspiration et d'appropriation) et l'échelle du quotidien du piétonnier tant en termes de registre sensible, que social ou fonctionnel. Qui plus est, c'est à travers ces mêmes imaginaires que les usagers font sens d'enjeux de plus large ampleur relatifs, par exemple, à la question du changement climatique ou à la question du devenir du centre-ville. Dans ce cadre, nous allons aborder deux imaginaires et les tensions qu'ils cristallisent : l'imaginaire d'une ville pour les piétons et apaisée et l'imaginaire d'un centre-ville qu'on souhaite à la fois local et global. Ces imaginaires nous permettent d'aborder tour à tour deux thématiques centrales à la préparation de la transition mobilité, la durabilité et la désirabilité, qui sont également au cœur de l'approche du Forum Vies Mobiles.

#### *Une ville pour les piétons, une ville apaisée : le piétonnier à l'aune de la durabilité*

Cet imaginaire, qui se confond souvent avec, mais n'est pas complètement similaire à celui de l'écologie (Genard *et al.* 2016), se retrouve dans de nombreux entretiens mais également à travers les discours politiques et sur les réseaux sociaux. Il est tantôt plébiscité, tantôt contesté. Il se définit souvent en opposition à l'imaginaire du 'tout à l'automobile', prenant ainsi une signification dépassant le cadre strict du piétonnier : « comme le fut l'inconditionnalité de sa valorisation dans les années 1950-1960, le rejet de la voiture est un des plus importants éléments structurants de l'imaginaire urbain bruxellois actuel » (Genard *et al.* 2016 : 68). S'atteler à décrypter l'imaginaire de la ville pour les piétons ou de la ville apaisée, c'est donc également esquisser l'imaginaire de ce 'tout à l'automobile' ou, tout du moins, de certains de ses avatars actuels. Nous proposons de décliner cet imaginaire à travers quatre thèmes qui en découlent et/ou viennent apporter un éclairage particulier et/ou participent à en renforcer l'emprise sur les usages et les idées : la place de la voiture dans les modes de vies, le parking dans le centre-ville, la ségrégation modale, et, très brièvement, la marche comme mode de déplacement. Il est évident que chaque thématique mériterait une étude à elle-même, mais l'objectif ici est d'esquisser cet imaginaire de la ville pour les piétons.

Toutes catégories confondues, de nombreux informants ont des souvenirs plutôt négatifs du boulevard Anspach avant sa piétonisation (vacarme, saleté, pollution, omniprésence des voitures, embouteillages, trottoirs bondés, etc.) et se présentent, par conséquent, comme favorables – ou du moins pas opposés – à la diminution de la présence automobile dans le centre-ville. On constate cependant qu'au-delà de cette position assez unanime, une distinction évidente peut être faite entre les habitants du centre-ville et ceux de la périphérie (voir également Wiegmann *et al.* 2018). Parmi ces derniers, de nombreuses personnes se prononcent contre ce projet de piétonisation pour diverses raisons, comme le manque de réflexion vis-à-vis des personnes à mobilité réduite (PMR) ou le fait qu'une ville devrait pouvoir être traversée en voiture. Certains vivent également la piétonisation comme un coup fatal porté à l'identité bruxelloise. Au contraire, les habitants du centre-ville évoquent souvent la voiture en soulignant le bienfait que représente la diminution de sa présence, même si certains expriment des réserves quant à certains aspects du processus de piétonisation. De manière générale, les résidents sont très peu nombreux à utiliser voire à posséder une

voiture. Il est relativement notable qu'un tiers des résidents que nous avons interrogés nous ont expliqué avoir revendu ou définitivement laissé au parking leur voiture suite à la piétonisation. Les autres n'ont tout simplement jamais possédé de voiture ou l'utilisaient déjà très peu avant la fermeture du boulevard. Dans l'ensemble, ils lui préfèrent les transports en commun et, pour une proportion non négligeable, la marche. Parmi les personnes travaillant sur la zone mais n'y habitant pas (commerçants ou employés), de nombreux ne font plus leurs trajets en voiture vers le centre-ville. Ces mêmes personnes vont cependant souvent utiliser la voiture pour d'autres trajets ou vont continuer à l'utiliser dans le centre en dehors des heures de pointe. De nombreux commerçants disent cependant avoir besoin de leur voiture pour des raisons logistiques, que ce soit pour transporter de la marchandise ou pour aller à des rendez-vous professionnels.

Lors des entretiens, nos informants partagent de nombreuses histoires et opinions sur les places de parking mettant ainsi en exergue la manière dont le stationnement payant au centre-ville contribue à une certaine « déstabilisation » de l'imaginaire de l'automobilité, malgré le fait qu'il soit « lourdement » investi dans le territoire et les habitudes (Genard *et al.* 2016 : 64). De nombreuses personnes venant de la périphérie veulent à tout prix trouver une place de parking en voirie, même s'ils doivent la chercher pendant une heure ou plus. Certains, qui avaient l'habitude de se garer illégalement ou sans payer, observent ainsi un net changement depuis le début des années 2000, qu'ils perçoivent souvent comme une disparition du côté plus « relax » de l'identité bruxelloise. Ce constat et les nombreux ressentis qu'il occasionne chez nos informants méritent néanmoins d'être nuancés. En effet, si l'on considère la présence de parking payants (très nombreux à proximité du périmètre) et le report de la circulation dans les rues avoisinantes, il convient d'admettre que l'automobile n'est pas réellement abandonnée, mais plutôt rendue moins visible (Brenac *et al.* 2013 : 276 ; voir également Genard et Neuwels 2016). À ce titre, le projet de piétonisation ne remet pas réellement en question la centralité de l'automobile car elle est trop étroitement liée au « dynamisme économique du centre » (de Visscher *et al.* 2016 : 155 ; voir également Hubert *et al.* 2017). Ainsi, pour Brenac et ses collègues (2013), de manière plus générale, piétonisation et place centrale accordée à la voiture sont loin d'être antagonistes mais sont simplement deux faces de la même pièce, celle de l'attractivité de la ville. Ainsi, le processus de piétonisation bruxellois suit le même modèle que de nombreux autres projets similaires en Europe : un partage territorial entre le centre-ville historique et la périphérie urbaine mis en œuvre pour que le premier puisse accueillir « les flux plus lents de la 'déambulation' urbaine associés à l'identité, à l'image et à la qualité de la ville européenne historique » et le deuxième « les flux rapides et performants des biens, des services et des personnes considérées comme nécessaires au bon fonctionnement métropolitain » (Brenac *et al.* 2013 : 276 ; à ce sujet, voir également Tjallingii 2015).

Une autre facette de la dichotomie perçue entre ville pour les piétons et 'tout à l'automobile' peut également être repérée dans le profond ancrage d'un imaginaire de la ségrégation modale en Belgique. On le retrouve à la fois dans les récits de nos informants et dans l'aménagement du boulevard. La morphologie longitudinale et l'organisation de la largeur des tronçons principaux contribuent à la reproduction de schémas de déplacements 'classiques' (piétons sur les côtés, deux-roues et autres véhicules – quand ils peuvent y pénétrer – sur la bande médiane). La ségrégation modale qui est implicite à cette morphologie est renforcée à travers certains aménagements, comme le revêtement qui change entre les bandes du boulevard ou la présence de potelets entre les espaces où les véhicules automobiles sont autorisés et ceux où ils ne le sont pas (voir encadré 3). Aux heures de forte densité en termes de flux, la ségrégation entre modes et rythmes de déplacements devient plus compliquée. Les piétons investissent l'ensemble de la zone de manière plus homogène et forcent ainsi un mélange des modes de déplacement au sein d'un même périmètre. Des heurts et des frictions apparaissent et viennent souvent alimenter les débats relatifs à l'imaginaire de la ville pour les piétons, nourrissant et renforçant l'archétype de la ségrégation modale aux yeux de certains. Les aménagements et la morphologie du boulevard viennent également ancrer et donner davantage de légitimité à cet archétype. Par conséquent, la ségrégation modale devient l'étalon sur base duquel le fonctionnement du piétonnier est évalué et perçu, tant en termes d'efficacité que de sécurité. Elle s'oppose au principe d'un espace partagé qui implique la coexistence, au sein d'un même espace, de modes de transport différents sans que des dispositifs physiques ne viennent nécessairement en sanctionner la ségrégation. Pour qu'une telle nouveauté prenne, contraindre n'est clairement pas suffisant, à plus forte raison si un imaginaire aussi saillant que celui de la ségrégation modale occupe les esprits.

La question du revêtement du boulevard pourrait sembler anodine. Pourtant, ce revêtement revient souvent dans les conversations avec nos informants et lorsqu'on s'y attarde on remarque qu'il renvoie à plusieurs aspects clés de notre recherche. Premièrement, les pavés au relief prononcé des bandes médianes insécurisent de nombreuses personnes à mobilité réduite, comme les personnes plus âgées qui pourraient facilement y trébucher. Ceci diminue le potentiel d'accueil du lieu et renforce le sentiment chez certains que des dynamiques homogénéisantes sont en cours et que le piétonnier a été imaginé pour un public de trentenaires valides sans enfants. De plus, le fait que le revêtement change entre les différentes bandes – notamment le fait qu'il soit plus lisse là où le projet imagine des déplacements plus rapides – rappelle l'imaginaire de la ségrégation modale. D'autres aménagements, comme les potelets qui séparent les zones où les voitures sont autorisées et les autres, viennent également renforcer et légitimer cet imaginaire qui reste de ce fait fort ancré.

Avec l'imaginaire d'une ville pour les piétons vient également une relation à la ville qui est très différente, celle du marcheur. Comme le souligne Jaillet (2016), promouvoir la marche s'aligne souvent sur des raisons de santé publique, de bien-être personnel et de qualité de vie en général. Plus fondamentalement peut-être, la marche est aussi parfois décrite comme tenant d'un rapport privilégié à la ville et épousant l'aspiration d'une réduction de la vitesse effrénée caractérisant bien des aspects de nos modes de vie contemporains (Rosa et Chaumont 2012). En effet, comme l'évoque notamment Lavadinho (2011), marcher c'est aussi s'inscrire dans une autre temporalité, dans un rapport à la ville que l'on pourrait presque qualifier de plus sensuel, de plus interactionnel, voire, d'après l'auteure, de plus ludique. Avec les modes actifs, dont la marche, on en revient à un rapport à la ville qui « s'expérimente corporellement » et qui se distancie du rapport plus abstrait, plus passif que l'automobile peut avoir à l'environnement urbain (Genard *et al.* 2016 : 68). Ceci se retrouve dans les récits de certains de nos informants vivant dans le centre-ville, qui nous parlent par exemple du plaisir sensible de pouvoir marcher sans la pollution sonore des voitures et de pouvoir investir le milieu de la chaussée plutôt que d'être relégués aux côtés. Certains mettent également en évidence le fait que marcher leur permet de tisser des connexions fonctionnelles, sensibles et sociales dans leur quartier, de s'appropriier leur territoire, de créer du lien avec les lieux.

#### *Le devenir du centre-ville : piétonnier et désirabilité*

L'imaginaire du devenir du centre-ville est en quelque sorte lié à la perception sur le piétonnier de dynamiques et de processus qui dépassent son cadre strict et renvoient aux échelles supérieures de la Ville, de la Région de Bruxelles-Capitale, voire de la métropole (cf. Hubert *et al.* 2017 : 19-23). Salat (2011) souligne que, traditionnellement, on s'accorde à reconnaître, au sein d'une ville, deux échelles dont les rapports sont potentiellement conflictuels : l'échelle métropolitaine et l'échelle du quartier. Si le modernisme a consacré la primauté de la première sur la seconde, la tendance actuelle tient davantage d'une attitude visant à « concilier les deux échelles, locale et globale, en les 'branchant' l'une sur l'autre » (Salat 2011 : 66). C'est précisément le positionnement du curseur sur le continuum vie/ville locale-vie/ville globale à travers différents questionnements et perceptions que nous avons exploré au sein de cet imaginaire du devenir du centre-ville. Ainsi, dans la lecture des imaginaires, celui du devenir du centre-ville se positionne face à la question des échelles et à l'équilibre que l'on souhaite entre elles, équilibre dont la teneur varie évidemment selon les acteurs et les contextes (Hubert *et al.* 2017 : 26). C'est dans cette même continuité que Corijn et ses collègues (2016 : 81) s'interrogent sur « l'imaginaire suburbain » sur lequel repose le projet d'aménagement du piétonnier, un imaginaire où la ville apparaît comme « un espace calme, agrémenté de bancs, jardins et fontaines, qui invitent à la promenade, au repos et, dans une moindre mesure, au jeu ». Le questionnement repose sur le fait qu'il est ici question du centre-ville d'une métropole, et non d'une localité suburbaine, où « ordonner entre la dimension économique et la dimension habitante » ne se fera pas sans un certain travail actif de mise en équilibre (Corijn *et al.* 2016 : 81). En effet, comme l'explique les auteurs, « le centre-ville vit en partie grâce à sa dynamique économique, tertiaire et commerciale que les Bruxellois, au faible pouvoir d'achat moyen, ne peuvent assurer à eux seuls. D'autre part, cette dimension économique ne doit pas s'établir au détriment de l'habitabilité du centre-ville sous peine de le voir péricliter [...] » (Corijn *et al.* 2016 : 81).

Dans cette tension entre les échelles, il n'est pas étonnant que les dirigeants d'une grande société immobilière belge utilise le terme « glocal » pour qualifier l'aménagement de ses projets dans la zone. L'ilot

qu'ils ont acquis sur la place De Brouckère, au nord du piétonnier, répondra, d'après eux, aux attentes des deux échelles : la façade tournée vers le piétonnier fera partie du 'Times Square de Bruxelles' avec des bureaux et un hôtel et, à l'arrière, un quartier résidentiel sera aménagé avec des commerces bios, locaux et de qualité. Aussi rodé et équilibré que puisse paraître ce projet aux yeux de nos interlocuteurs au sein de ce groupe immobilier, c'est surtout la montée en puissance d'un déséquilibre qui est ressentie tout autant par les habitants de la zone et de la périphérie, les commerçants, et les employés. Ces craintes concernent de nombreux enjeux et mobilisent de nombreuses réalités qui se ramifient autour de cette question du devenir du centre-ville. Nous choisissons ici d'en explorer trois qui, durant nos entretiens et nos observations, nous semblèrent cristalliser le débat et avoir un impact sur les modes de vie. Ces réalités concernent d'abord la nature du commerce et le consumérisme, le développement touristique et finalement la question de la mixité.

L'avenir du paysage commercial du piétonnier revient souvent dans nos entretiens et certains de nos informants ressentent la menace d'un déséquilibre entre la présence de grandes enseignes (uniformisation du monde globalisé) et celle de petits commerces (locaux, « de qualité », etc.). Pour d'autres informants, la menace se situe dans la place attribuée au consumérisme et la privatisation de l'espace public à travers, par exemple, l'organisation de grands événements ou, plus simplement, la prolifération des terrasses des restaurants et des cafés. Lors de nos observations, nous remarquons que la zone subit de nombreux changements, particulièrement visibles en ce qui concerne certains des rez-de-chaussée s'ouvrant sur le piétonnier. En effet, bon nombre de commerces le long du boulevard sont vides ou à louer ; de nombreuses affiches indiquent que tel ou tel commerce a déménagé ailleurs. Les commerçants nous évoquent également les noms de commerces qui ont fait faillite, liant cela à la durée et à l'organisation des travaux ou à la diminution de l'accessibilité de la zone. Parallèlement, nous observons la venue de nouveaux commerces, comme un nouveau magasin de vélo électriques/réparateur qui, au vu de ses prix cible, une clientèle 'bobos' relativement aisée, la réouverture d'un bar emblématique à côté de la Bourse (le Metteko) ou encore l'ouverture d'un Burger King. On voit également des ouvriers s'activer sur de nombreuses façades et des échafaudages recouvrir bon nombre de rez commerciaux.

De nombreux habitants ou employés de la zone nous disent utiliser le piétonnier principalement comme un espace de transit car la nature des commerces et de l'HORECA qu'on y retrouve ne correspond pas à ce qu'ils recherchent : trop commercial ou pas assez familial et durable, etc. On appréhende la possibilité que le boulevard devienne « une deuxième rue Neuve », c'est-à-dire une rue piétonne n'accueillant que des grandes enseignes et quasi intégralement dédiée au commerce. L'expérience des commerçants témoigne particulièrement de cette appréhension et du déséquilibre qu'elle évoque entre le local et le global. La plupart des commerçants que nous interviewons ont des établissements que l'on pourrait qualifier de locaux et ont souvent insisté sur le fait que leurs besoins de PME (Petites et Moyennes Entreprises) n'ont pas été pris en considération dans le processus de piétonisation. De nombreux commerçants nous parlent des difficultés financières que les travaux liés à la piétonisation leur ont causé et plusieurs affirment que, pour survivre, ils se payent bien moins que leurs employés. Tout cela s'ajoute évidemment aux problèmes que nous avons déjà soulevés dans le chef des commerçants : le manque de communication, de concertation et de gestion des autorités publiques eu égard aux travaux. Certains commerçants mentionnent également le fait qu'ils perçoivent une disparité de traitement de la part des pouvoirs publics. En effet, certains poids lourds de la zone parviennent à obtenir des dérogations au plan d'aménagement et à son statut légal alors qu'eux sont à peine entendus et considérés. Or, pour de nombreux commerçants, cette attitude des pouvoirs publics témoigne surtout d'une non-reconnaissance du rôle qu'ils jouent – et qu'ils jouaient déjà avant la piétonisation – dans la fabrique de la vie de quartier et du tissu local. Ceci est davantage exacerbé avec la venue d'enseignes internationales dont l'investissement à l'échelle du quartier n'est pas comparable. Cette crainte de l'essor d'un consumérisme débridé s'inscrit également dans un climat de gentrification et d'attractivité touristique que nous allons développer maintenant.

La présence de touristes sur le piétonnier et, en général, dans le centre-ville fait souvent l'objet de prises de position pour le moins ambiguës. Ainsi, dans un document qu'il a récemment transmis à la Ville de Bruxelles et qui synthétise ses attentes pour leur quartier et le centre-ville, un comité de quartier lié au périmètre du piétonnier stigmatise la présence massive d'appartements mis en location sur la plateforme AirBnB qu'il associe à un essor touristique débordant et à la dégradation de leur cadre de vie. Parallèlement, des commerçants en faisant partie, au même titre que certains résidents, proposent l'installation d'un élément d'attrait touristique fort sur la place proche de sorte à y amener davantage de



passants (et d'acheteurs potentiels). En effet, ils estiment que cela viendrait également contrer l'abandon relatif que connaît la place en question qui tend à accueillir un public peu désirable à leurs yeux (mendicité, trafic de drogue, incivisme, etc.). En parallèle à cette ambiguïté de nos informants face au tourisme, certains projets témoignent de l'importance que les pouvoirs publics semblent vouloir accorder au tourisme dans le fonctionnement de la zone. Ce type de détermination non-explicite est particulièrement visible dans l'organisation, durant l'été 2019, du Tour de France ainsi que le projet prévu pour le bâtiment de la Bourse. Originellement estampillé 'Beer Temple' (Vermeulen *et al.* 2018 : 11-12), ce projet de reconversion a fait couler beaucoup d'encre et certaines personnes le mentionnent très explicitement en rapport avec la disneylandisation, un phénomène trahissant une primauté accordée aux usages touristiques de la ville (Brunel 2006). Aux dires de la coordinatrice du projet, amortir son coût et payer les personnes qui y seront employées nécessitera la bagatelle de 400.000 visiteurs par an. Il est donc évident que les pouvoirs publics envisagent clairement la Bourse et sa 'Belgian Beer Experience' comme une attraction touristique majeure. Le caractère évènementiel du piétonnier mérite tout de même d'être nuancé car on y retrouve également des évènements au caractère moins formel et plus spontané.

Avec la question de l'attractivité touristique et commerciale se pose évidemment la question de la mixité. Le réaménagement de la Bourse pose, par exemple, la question de l'avenir des personnes précarisées qui logent actuellement sur ses balcons. Dans nos entretiens, quand la mixité est évoquée de façon assez générale et désincarnée, de nombreuses opinions s'alignent sur la pensée originale de Jane Jacobs (1961) : un espace accueillant un public varié et des activités diversifiées étalées sur toute la journée sont les garants de la qualité du cadre de vie, quels que soient les critères selon lesquels on décide d'évaluer cette dernière. Le corollaire de cette valorisation presque consensuelle de la mixité est que, dans bien des cas, on redoute certaines formes d'homogénéisation. C'est ce type d'appréhensions qui nous ont semblé particulièrement intéressantes car elles mettent en exergue l'activation de nombreux imaginaires. Quand nos informants évoquent leur crainte par rapport à un certain type d'homogénéisation, c'est également leur vision de ce que devrait ou ne devrait pas être la ville qu'ils mobilisent (par exemple, une ville accessible aux voitures ou avec moins de traces de précarité), souvent de manière bien plus tranchée et moins consensuelle que quand ils célèbrent la mixité urbaine. Qui plus est l'homogénéisation sous ses différentes avatars (réels ou imaginés) est clairement une des facettes des processus de détermination.

On devine aussi chez de nombreuses personnes, une forme de crainte de gentrification et/ou d'hygiénisation de la ville. C'est ainsi que plusieurs personnes manifestent leur souhait que Bruxelles reste une ville multiple et accueillante et pas uniquement dédiée aux 'eurocrates' auxquels certains informants associent boutiques et appartements de luxe. C'est également le spectre du validisme qu'on voit poindre ici : on nous parle du fait que la zone manque de dispositifs facilitant l'accès et l'appropriation de la zone pour les personnes à mobilité réduite ou les personnes âgées. La zone est perçue comme étant imaginée pour les 'trentenaires célibataires en pleine santé'. Pour d'autres personnes se positionnant plus franchement en faveur d'un relatif maintien de la mobilité automobile en ville, la ville piétonne est aussi un moyen d'hygiéniser (et de contrôler) la réelle nature du monde urbain qui est – et doit rester – intense, bruyante, effrénée. Il existerait également un risque d'instrumentalisation des besoins des femmes dans l'espace public pour exclure d'autres populations, même si la mise en place de politiques de *gender-mainstreaming* de la part des autorités reste très timide. Ces processus d'hygiénisation redoutés se réduisant souvent à une forme de « régulation des nuisances [...] à travers des technologies et des logiques capitalistes » (Genard et Neuwels, 2016).

### **3. Retour sur nos hypothèses de départ**

Nous revenons maintenant sur les hypothèses à l'origine de notre recherche et tentons de les aborder au regard des données produites. Premièrement, les différentes phases du projet – c'est-à-dire avant, pendant et après les travaux d'aménagement – seraient perçues et appropriées différemment par les usagers. En d'autres termes, les caractéristiques morphologiques de ces espaces auraient certainement un impact sur les activités et expériences des personnes qui fréquentent le piétonnier. Deuxièmement, la piétonisation de la zone contribuerait à bouleverser son statut. En d'autres termes, on s'attendait à ce que sa fonction de transit – ou d'autoroute urbaine – serait éclipsée par son potentiel en tant que lieu de destination et permettrait d'y déployer certaines activités nouvelles ou d'y relocaliser d'autres. Il s'agissait ici de comprendre quelles activités y prennent place, pour quelles catégories de personnes et quelles reconfigurations de mobilités ont lieu en lien avec ces changements. Troisièmement, la localisation de la zone

à proximité de quartiers variés, populaires et gentrifiés, attirant une grande diversité d'usagers ainsi que le caractère encore peu déterminé de la zone en feraient un laboratoire de mixité sociale renforcée. Enfin, *last but not least*, on a voulu interroger le potentiel de la piétonisation du centre de Bruxelles dans la transition vers des modes de vie plus durables et « désirables ».

#### *Transformations morphologiques et usages du piétonnier*

Les travaux ont débuté en 2017. À l'heure de l'écriture de ces lignes, les travaux sur le boulevard sont terminés dans certaines zones (la place De Brouckère, les tronçons de boulevard au nord et au sud de la place de la Bourse), en cours à certains endroits (tel qu'au niveau de la Bourse) et n'ont pas encore commencé à d'autres (place Fontainas entre autres). Le terrain pour cette étude ayant pris place en 2019, nous ne pouvons pas valider complètement cette hypothèse. Nous pouvons cependant détailler certains points. Nous l'avons évoqué, la période transitoire, avant le début des travaux et après la fermeture du boulevard aux automobiles, a été perçue comme insécurisante par nombre d'informants. En plus du fait que la zone était perçue par de nombreuses personnes comme abandonnée par les autorités politiques à ce moment-là, cette période coïncide également avec les attentats de Paris (qui a donné lieu à un *lockdown* du centre-ville de Bruxelles pendant quelques jours) et de Bruxelles, suite auxquels la zone fut moins fréquentée.

Pour certains informants cependant, les appropriations semi-formelles, spontanées et ludiques qui prennent place durant cette période-là représentent la convivialité et l'inclusivité qu'ils souhaitent voir à nouveau sur la zone. C'est cette même convivialité qui est célébrée par de nombreux informants lorsqu'ils nous parlent de la place de la Bourse avant que les travaux n'y commencent. Lors de nos observations, c'est en effet précisément à cet endroit que l'on observe la plus grande hétérogénéité de populations et d'usages. De nombreuses immobilités, appropriations spontanées et certaines plus formelles, telles que les performances d'artistes de rues, participent à une sorte d'effervescence urbaine qui est appréciée par nombres d'informants et d'usagers qui s'y arrêtent volontiers. C'est là également que, pendant les semaines qui ont suivi les attentats de Bruxelles, la foule se réunissait pour rendre hommage aux victimes. Les travaux au niveau de la Bourse ayant commencé après l'écriture de notre rapport, il est impossible de savoir si cette fonction de rassemblement sera toujours au rendez-vous avec les nouveaux aménagements.

Lors des entretiens, différents aspects des travaux ressortent. Premièrement, de nombreuses personnes comprennent les travaux comme un mal nécessaire. Deuxièmement, leur organisation parfois maladroite, le manque de concertation sur leur exécution et le déficit de communication au sujet de leur avancement participent, dans le chef de certains commerçants, d'une impression de non-reconnaissance de leur rôle dans la ville. Finalement, les travaux sont autant d'interstices et offrent des prises à travers lesquelles les personnes plus marginalisées s'approprient et habitent la zone. Lorsque nous parlons avec nos informants des nouveaux aménagements, la plupart sont positifs, en particulier lorsqu'ils comparent le boulevard avec ce à quoi il ressemblait au préalable. Par contre, nombre d'entre eux disent continuer à utiliser le boulevard comme un lieu de transit plutôt qu'un lieu de destination. Nous observons néanmoins que certains aménagements, tels que les bancs et les fontaines à eau, sont un réel succès : on y retrouve des usages et des usagers très variés. Le fait qu'ils soient très sollicités nous pousse à demander s'ils sont suffisants, surtout en comparaison avec la quantité d'aménagements privatisés du piétonnier, tels que les terrasses.

#### *D'un espace de transit à un lieu de destination ?*

La majorité de la circulation automobile ayant disparu, le boulevard ne peut, en effet, plus être caractérisé d'autoroute urbaine. Pour nos informants habitués à marcher dans le centre-ville, la piétonisation rend le transit entre l'est et l'ouest du centre-ville plus aisé et désirable. Il en va de même pour les déplacements nord-sud : dans les journaux d'activités spatialisés, par exemple, certains informants qui utilisaient les transports en commun pour aller de De Brouckère à Fontainas font désormais ce trajet à pied. Ces informants étaient cependant tous déjà des adeptes de la marche avant la piétonisation du boulevard. En contrepartie, on continue à voir une grande présence de mobilités carbonées dans le centre-ville avec, entre autres, le report du trafic dans les rues avoisinantes. Ce report de trafic se fait particulièrement sentir puisqu'il prend place dans des rues dont la morphologie étroite et le revêtement sont moins propices à une grande densité de trafic. De plus, avant la piétonisation du boulevard, certaines de ces rues étaient investies spontanément comme des rues piétonnes, ce qui s'avère plus difficile aujourd'hui avec l'augmentation du trafic qu'on y retrouve.

Lors de nos entretiens, malgré le fait que certaines personnes travaillant dans le centre-ville font dorénavant une majorité de leurs trajets domicile-travail en transport en commun plutôt qu'en voiture, une grande partie des informants venant de l'extérieur qui utilisaient la voiture comme principal moyen de transport, continue à l'utiliser pour se rendre dans le centre-ville, se basant sur leur bonne connaissance du réseau viaire pour trouver des itinéraires alternatifs. D'autres s'y rendent moins souvent qu'avant. De plus, lors de nos observations et de nos entretiens, on constate que, pour beaucoup, le boulevard reste un lieu de transit principalement, plutôt qu'un lieu de destination.

Il semblerait donc que ce projet de piétonisation, où le processus s'est principalement concentré sur l'aménagement matériel du boulevard, ne soit pas à proprement parler un garant de durabilité, tant au niveau d'une transition post-carbone qu'en ce qui concerne les prises offertes aux modes de vies pour investir l'espace. Plus fondamentalement, si certains informants investissent symboliquement le piétonnier à travers l'imaginaire d'une ville pour les piétons, dans le déploiement de leur mode de vie au quotidien, à l'échelle du centre-ville, la piétonisation du boulevard semble peu bouleverser leurs habitudes.

#### *Un laboratoire de mixité sociale ?*

À l'heure actuelle, le piétonnier accueille sans nul doute un éventail varié de profils sociodémographiques et d'activités. On sait depuis longtemps que l'hétérogénéité des usages dans l'espace public peut être est source d'urbanité, de mixité sociale et de sécurité (Jacobs 1961 ; Gehl 2011). Cependant, avec le processus de piétonisation, un certain nombre de dynamiques sont en cours (gentrification, privatisation, attrait économique, essor du tourisme, etc.) et ont un impact clair sur l'hétérogénéité urbaine, notamment en termes d'appropriations potentielles. L'opacité des visées politiques pour la zone, si visées il y a, facilite la mise en place de ces dynamiques. L'uniformisation guette ! En effet, sans la présence d'un cadre – faisant appel à la fois à la volonté politique, à la participation citoyenne et à des processus de concertation – des déséquilibres sont difficilement évitables. Ainsi par exemple, l'essor de l'investissement immobilier, ainsi que l'arrivée de grandes enseignes internationales, combinée avec le manque de concertation auprès des commerçants qui investissent la zone depuis longtemps, risquent de ne pas permettre le maintien et la promotion d'une mixité commerciale dans la zone. Pourtant, les autorités publiques détiennent une maîtrise foncière assez remarquable mais elles n'arbitrent pas pour autant explicitement cette évolution.

De plus, certaines mesures mises en place par les responsables politiques ont une réelle portée en termes d'homogénéisation du public. Nous pouvons citer, à titre d'exemple, la mesure, en application à partir de février 2020, interdisant la consommation d'alcool sur l'espace public du piétonnier entre minuit et six heures du matin dans le but d'améliorer la sécurité. Compte tenu du fait que la consommation d'alcool aux terrasses restera permise, cette mesure semble en grande partie viser les personnes marginalisées qui sont, à présent, à demeure sur le piétonnier et qui y consomment souvent de l'alcool. Cette mesure est également susceptible de renforcer encore l'emprise marchande du secteur HORECA sur l'espace public.

#### *Piétonisation et transformation des modes de vie*

En quoi la réalisation du piétonnier a-t-elle affecté les modes de vie ? Autrement dit, quel est le potentiel de la piétonisation du centre de Bruxelles dans la transition vers des modes de vie plus durables et « désirables » ? Cette interrogation est au centre des préoccupations du *Forum des vies mobiles* qui voyait là l'occasion d'approfondir sa réflexion sur les conditions de la transition écologique. Nous allons donc procéder ici à une relecture de l'intégralité du matériau de recherche à l'aune de ce questionnement.

Rappelons tout d'abord que le concept de mode de vie possède une ambition englobante, intégrant les dimensions fonctionnelles, sociales et sensibles de l'existence. La mise en relation du concept avec le piétonnier bruxellois est particulièrement intéressante parce qu'elle oblige à confronter sa pertinence et son potentiel heuristique aux contextes d'incertitude et d'indétermination que nous venons d'évoquer, et cela alors même que le concept présuppose plutôt une stabilisation au moins relative dans le temps. Même si bien sûr certaines formes de stabilisation des modes de vie s'organisent autour de la flexibilité, de la recherche du changement, dans le cas du piétonnier, c'est au contraire un contexte sans cesse mouvant, incertain qui va – ou non – affecter les modes de vie, qui va conduire – ou non – à des adaptations souvent précaires. La question sera à la fois celle de préserver des modes de vie menacés, celle de s'adapter aux fluctuations contextuelles, celle aussi de saisir des opportunités offertes... Bref, le piétonnier place constamment le concept face à la tension stabilisation-déstabilisation pour laquelle il est au départ peu

préparé. Du coup, il questionne aussi la pertinence du concept face à des situations appelant voire exigeant une réactivité dans des temporalités courtes.

Les approches traditionnelles du concept de « mode de vie » telles qu'elles sont proposées dans le texte de référence de Luca Pattaroni<sup>3</sup> l'attachent fortement et prioritairement à sa stabilisation, à son inscription dans des « régularités individuelles et collectives du comportement humain... » ou encore dans des typifications « de formes spécifiques de vie ». Le même texte insiste d'ailleurs sur la dureté de cette stabilisation évoquant le fait qu'il ne soit pas « évident que les événements de vie évoqués ci-dessus modifient en profondeur nos manières de faire », ces événements étant par exemple « l'évolution du revenu, la mise en couple ou encore l'arrivée d'un enfant. S'il est incontestable que ces différents éléments ont un impact sur l'organisation quotidienne des personnes, leur position sociale et leur pouvoir d'achat, il faut toutefois se garder de voir trop hâtivement dans ces changements des transformations en matière de modes de vie. ». On comprend, au travers de ces brèves citations que la dynamique principale associée au concept de mode de vie est celle de sa persistance, de sa résistance ou d'une adaptabilité au changement qui en préserve l'essentiel. Ajoutons toutefois que la description du concept insiste sur les liens entre mode de vie et inscription dans le temps et dans l'espace, et fait par exemple de « l'expérience de l'habiter » une de ses composantes, voire sa composante fondamentale.

La confrontation du concept de mode de vie à ce contexte du piétonnier marqué par une incertitude qui s'inscrit directement dans le rapport à l'espace et dans le temps invite à l'interroger sous un angle peut-être inhabituel : qu'en est-il des modes de vie lorsque, dans ses rapports au milieu organisant les modes de vie, les coordonnées se dérobent quant aux capacités de projections vers un futur devenu incertain, peu prévisible. En se référant aux concepts avancés par R. Kosselleck (1979), on pourrait dire que l'espace d'expérience des acteurs dont le mode de vie est lié au piétonnier se trouve affecté par des horizons d'attente qui projettent sur lui le plus souvent des inquiétudes, parfois des espoirs mais dont la réalisation n'apparaît en rien maîtrisable.

Autrement dit, par rapport aux différentes dimensions du mode de vie cette dimension d'incertitude va s'imposer. Quant à la dimension fonctionnelle : les usagers pourront-ils toujours bénéficier des services, des aménités dont ils peuvent user, peuvent-ils en espérer d'autres ? Quant à la dimension sociale : la convivialité du quartier sera-t-elle affectée ? En bien ou en mal ? Quant à la dimension sensible : les ambiances de quartier se modifieront-elles ? Les nuisances s'intensifieront-elles ? On pourrait évidemment décliner à l'infini ce genre de questions qui s'insinuent au cœur des modes de vie dès lors que l'espace du piétonnier en constitue un des cadres, voire à fortiori un cadre important ou, plus encore, structurant.

### Des modes de vie confrontés à des horizons incertains

Si nous nous intéressons aux usagers habituels de l'espace appelé à devenir piétonnier, la décision, par ailleurs, répétons-le, inattendue, impréparée, va en effet susciter pour ses différents usagers des sentiments que l'on peut comprendre à partir des perturbations que la transformation de ces espaces – et donc de leur manière d'habiter – va, effectivement mais aussi de manière anticipée, entraîner par rapport à leurs modes de vie. Les entretiens avec des riverains, mais aussi le suivi de « l'histoire » de la piétonisation, vont faire apparaître des sentiments liés précisément à cette anticipation et ensuite cette confrontation au changement. Inquiétude, exaspération parfois, pour les uns, mais aussi enthousiasme, espoir pour les autres. Ce qu'il est intéressant de souligner ici, c'est que l'indétermination du projet, les multiples aléas liés à son aménagement, le « tapage » médiatique qui l'a accompagné, sa politisation impliquant des acteurs du quartier... tout cela va affecter directement la dimension sensible des modes de vie, générant différents sentiments dont l'horizon sera l'incertitude, et dont le sentiment nodal sera, dans son accentuation négative, l'inquiétude, et, dans sa version positive, l'espoir. Nos interviews laissant penser que la dimension inquiétude l'emporte assez largement sur la dimension espoir.

Quand nous évoquons la dimension sensible, une précision s'impose. En particulier parce que ces sentiments – de l'inquiétude à l'espoir – vont se manifester dès l'annonce de la piétonisation, alors même donc que rien n'a changé dans les configurations de l'espace, dans les manières d'habiter. La sensibilité émergente est fondamentalement prospective. Le mode de vie se teinte de sentiments anticipant ses

---

<sup>3</sup> <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mode-vie-1754>

nécessaires modifications et, en l'occurrence, des modifications qui échappent, qui s'imposent de l'extérieur. Ce qui serait tout autre chose que des modifications anticipées stratégiquement par les acteurs eux-mêmes.

Cette anticipation et cette confrontation au changement nous dit un certain nombre de choses sur les effets de la piétonisation sur les modes de vie. Par exemple, dans le rapport à la « re-maîtrise » de l'horizon d'attente. Du fait de la piétonisation, beaucoup de riverains vont s'intéresser à la chose publique, certains le faisaient, d'autres vont le faire. Autrement dit, les modes de vie vont se teinter davantage, parfois significativement d'une composante d'engagement civil, public. Des associations, des comités vont voir le jour. Des personnes peu habituées à cela vont consacrer une partie de leur temps à ces engagements. Certaines vont se retrouver projetées dans des scènes médiatiques auxquelles elles ne sont ni habituées, ni préparées. L'horizon de ces engagements peut évidemment se comprendre notamment par rapport à des modes de vie, des pratiques d'habiter qui risquent d'être affectés, qu'il s'agit de préserver, voire d'enrichir. Et, bien sûr, l'inquiétude est d'autant plus forte que les modes de vie sont directement liés au piétonnier. C'est le cas bien sûr des riverains, mais aussi par exemple des commerçants, parmi lesquels certains voient une menace dans ce changement et veulent obtenir des garanties. On voit là que très directement l'incertitude s'incruste dans le mode vie, en devient une composante. Pour certains, majoritaires, sans pour autant que leurs manières d'habiter ne se modifient significativement. Pour d'autres par contre, minoritaires, l'inquiétude se concrétise dans des modifications parfois importantes de leurs modes de vie, renforçant d'ailleurs l'inquiétude de ceux que la piétonisation impacte concrètement peu. C'est par exemple le cas des commerçants dont les manières d'habiter et la qualité de vie sont directement impactées par une baisse de revenus liée à des phénomènes qu'ils associent alors explicitement à la piétonisation (baisse de l'accessibilité de la zone aux véhicules, travaux, période transitoire, ...). Certains se voient ainsi forcés de déménager ou de travailler de nombreuses heures supplémentaires ne pouvant plus payer le salaire de leurs employés. Cela dit, des modifications de cette ampleur sont peu nombreuses et liées à des cas très spécifiques. Nos entretiens sont d'ailleurs intéressants par rapport à cette articulation entre inquiétude et effets tangibles, faisant ressortir ce qui aurait paru à priori paradoxal : d'un côté l'impression que les modes de vie –sauf rares exceptions- en réalité ne changent significativement pas, mais, de l'autre, parallèlement, l'évocation de ces sentiments nourris d'incertitude dont l'horizon est l'appréhension ou l'espoir du changement.

Par rapport au concept même de mode de vie et à ses trois dimensions, comme cela a été esquissé, on comprend que le contexte d'incertitude va affecter le rapport sensible à l'habiter, mais va peut-être l'affecter d'abord sous l'angle d'anticipations, sous une dominante prospective. Même si, pour certains – par exemple ces commerçants que nous venons d'évoquer- ce sont les dimensions fonctionnelle et sociale qui affectent la dimension sensible, entraînant non plus tellement des affects liés à l'incertitude, comme l'inquiétude, mais des affects liés à des effets négatifs tangibles, comme le découragement, ou des affects dysphoriques dans le rapport aux « responsables ». Pour la plupart, l'inquiétude demeure peu corrélée à des effets concrets et se nourrit donc d'anticipations, de risques et de menaces bien souvent, d'espoir parfois, si dominant des anticipations positives. Souvent ces deux accentuations affectives se mêlant dans une « confusion des sentiments » : « ce n'est qu'un mauvais moment à passer », « on n'a pas encore vu le pire ». Et l'on comprend aussi que ce sont ces sentiments – donc ces évolutions dans le rapport sensible à l'espace et à l'habiter – qui vont conduire, pour certains acteurs du moins, à des formes de réactivité, comme l'engagement associatif. On saisit là aussi comment les évolutions de la dimension sensible vont pouvoir affecter les autres dimensions du mode de vie, par exemple sa dimension sociale en amenant ces acteurs à rencontrer de nouvelles personnes, à s'engager dans de nouvelles interactions ou à s'habituer à de nouvelles collaborations<sup>4</sup>. Dans la lignée de ce qui vient d'être évoqué, on peut également supposer que ces sentiments viendront teinter l'expérience du piétonnier. Dans nos entretiens par exemple, la présence de nuisances telles que les déchets vont permettre aux inquiétudes vis-à-vis du devenir du centre-ville de se sédimenter. Nos entretiens et nos observations nous laissent aussi penser que pour ceux qui sont inquiets, le rapport concret, effectif à l'espace, par exemple lors de fréquentations du piétonnier, va se teinter de ces inquiétudes. Ces acteurs vont se rendre davantage attentifs à ce qui par exemple, comme les

---

<sup>4</sup> L'engagement citoyen et la vie associative sont d'ailleurs des caractéristiques à travers lesquelles Pattaroni et collègues distinguant entre différents types de modes de vies. En effet, ils estiment que l'importance donnée à l'engagement citoyen défini, en partie, le type d'ancrage social et donc le type de dimension sociale choisies par les modes de vies (Pattaroni et al, 2009 :39).

déchets, viendrait conforter leurs inquiétudes : nuisances sonores, présence de nouveaux publics, de publics non souhaités, présence d'incivilités, signes d'insécurité, etc.

Ces considérations attirent l'attention sur l'intérêt d'envisager l'affectation des modes de vie sous des angles prospectifs, ce que Koselleck appelait des horizons d'attente, mais des horizons d'attente incertains, là où le concept paraît a priori, répétons-le, privilégier la stabilisation.

### Modes de vie et imaginaires

Nous avons fortement insisté sur les caractéristiques contextuelles de notre étude et sur l'importance des incertitudes mais aussi des dimensions prospectives, anticipatrices, qui vont s'incruster au sein des modes de vie avant même que les travaux ne commencent, mais aussi lors de leurs multiples phases. Là se font jour des liens entre modes de vie et dimensions « imaginaires ». Ces dimensions imaginaires, dont nous avons traité dans la deuxième partie de cette synthèse, sont à la fois individuelles et collectives et on peut supposer que les imaginaires collectifs qui vont entourer la création du piétonnier (durabilité, attractivité, insécurité, gentrification...) vont nourrir les imaginaires individuels et, dès lors, trouver à s'incruster dans les modes de vie. Par exemple à conforter des inquiétudes comme lorsque, au départ non ou peu thématiques par des riverains ou des usagers du piétonnier, elles trouvent dans des propos construits autour d'imaginaires tenus par des associations, rendus présents dans des réunions citoyennes, déployés dans des articles de presse ou dans les réseaux sociaux, de quoi donner à ces inquiétudes davantage de consistance, conduisant par exemple ces riverains ou usagers inquiets à se les réapproprier... Les relations entre imaginaires individuels et collectifs sont complexes et nous n'avons pas la place, dans cette brève synthèse, pour les développer. Nos enquêtes mettent toutefois en évidence que ces relations opèrent dans les deux sens. D'un côté des inquiétudes individuelles se collectivisent et trouvent à se « nommer » (par exemple « gentrification...») dans les réunions citoyennes. De l'autre, les multiples relais –politiques, associatifs, médiatiques...- dont « bénéficient » les imaginaires collectifs s'incrustent dans les imaginaires individuels.

Cette remarque justifie l'importance donnée à une approche par les imaginaires et invite à réfléchir les modifications des modes de vie en relation avec les imaginaires qui vont entourer la création du piétonnier, des imaginaires qui vont en quelque sorte nourrir ces horizons d'attente, prêter plus de consistance à leurs petits (ou grands) infléchissements. Ainsi, l'attractivité qui constitue pour les initiateurs du piétonnier un atout représente pour certains riverains une menace, par exemple de voir le quartier confronté à un afflux de touristes et donc à une modification des publics fréquentant l'espace ou de voir se multiplier des manifestations dégénérant en saccages comme ce fut le cas par exemple suite à un match de football. La durabilité et le refus de l'automobile susciteront l'enthousiasme de ceux qui penseront en être les bénéficiaires, l'indifférence d'autres pour qui cela ne changera pas grand-chose à leur mode de vie ou encore l'exaspération de ceux qui souffriront de ses conséquences. Nos interviews attestent de l'imprégnation au sein des modes de vies de ces anticipations, parfois fortes, parfois diffuses, nourries par les imaginaires que porte la piétonisation.

Etant donné que notre projet a démarré après la fermeture du boulevard à la circulation, mais aussi en raison des retards pris par la mise au point des dispositifs de suivi des acteurs par nos collègues de la VUB, nous manquons de données quantitatives pour mesurer les modifications d'utilisation de l'espace. Cependant, les nombreux entretiens, comme d'ailleurs les multiples réactions liées à la création et à la mise en œuvre du piétonnier attestent qu'à tout le moins, le rapport sensible à l'espace et à l'habiter, les sentiments par rapport à ce qu'ils deviennent ou risquent de devenir, en seront affectés. Cette inquiétude sera d'ailleurs entretenue par les médias dans lesquels se multiplieront les articles et reportages décrivant les nuisances, faisant état des incivilités, de l'insécurité et donc mettant en scène et cultivant cette inquiétude. Comme nous le verrons plus loin, dans certains cas spécifiques, au-delà de cette prédominance d'effets sur la dimension sensible, ce seront clairement les dimensions fonctionnelle et sociale qui se trouveront affectées entraînant, souvent dans le découragement et l'exaspération, des modifications – contraintes- du mode de vie.

Les remarques précédentes invitent également à revenir sur le concept de mode de vie au regard de la situation spécifique du piétonnier, du fait, répétons-le, que, dans notre étude, nous le rencontrons en période d'aménagement. Les modes de vie des usagers ont été affectés, mais l'ont affectés surtout par les travaux d'aménagement, leur impréparation, et plus peut-être encore par les multiples changements dans

leur gestion. Bref, parmi les choses qui ont affecté les modes de vie des usagers, ce sont surtout des éléments contingents, liés à des temporalités courtes, entourés de promesses que cela n'allait pas durer, plus que des éléments qui seraient attachés à une vision à temporalité longue. Si les modes de vie des usagers, en particulier des usagers habituels du piétonnier se trouvent concrètement affectés, c'est peut-être d'abord au travers d'exigences d'adaptations liées aux travaux et aux multiples changements dans leur organisation, d'adaptation aux nuisances provoquées par ces travaux, de rapport aux questions de sécurité. Mais aussi, positivement cette fois, à des enthousiasmes liés par exemple aux phases d'achèvement, aux moments festifs. Ce que montrent nos observations et nos entretiens, c'est que cette exigence d'adaptation, de réactivité à des contextes mouvants, inattendus, sauf exceptions très spécifiques, occupe par rapport aux modifications des modes de vie une place bien plus grande que la création d'habitudes stabilisées, alors que l'expression mode de vie se prête plus, comme nous y avons insisté, à des perspectives d'inscription dans la durée. Cela se traduit dans les interviews et les observations. A reprendre le contenu des interviews, on serait très naturellement conduits au constat qu'en réalité les modes de vie changent peu. Questionnés à ce sujet, les usagers lambda demeurent dans l'incertitude quant aux affectations effectives de leurs modes de vie, à l'exception de ces exigences d'adaptation mais dont ils ont beaucoup de peine à envisager les effets à long terme, puisque par définition ces aléas sont appelés à disparaître. Par contre, nos interviews laissent apparaître bien davantage des anticipations sur ce qui pourrait – à plus long terme- modifier leurs modes de vie. Toujours en s'inspirant des travaux de R. Koselleck, c'est parce que l'espace d'expérience se trouve déstabilisé que les modes de vie sont pensés de manière putative, sous l'angle d'horizons d'attentes marqués par l'incertitude.

#### Lorsque l'horizon d'attente se précise et conduit à modifier les modes de vie

Du coup, il est intéressant de déplacer le regard d'usagers lambda du piétonnier pour porter ce regard sur des acteurs spécifiques dont les modes de vie étaient fortement, structurellement, liés à l'espace avant sa piétonisation et qui ont toutes raisons de penser que la piétonisation va affecter directement les liens entre espace et mode de vie. Des acteurs qui, pour reprendre le texte de référence cité plus haut, habitent le piétonnier, pour lequel le piétonnier est spatialement structurant de leur mode de vie. Pour ces acteurs, c'est moins l'incertitude que des certitudes (ou des quasi certitudes) qui affectent leur rapport à l'espace. Certitudes prospectives comme lorsque des riverains craignent l'augmentation des nuisances et envisagent de déménager, comme lorsque des commerçants craignent de perdre leur public habituel et ferment boutique, ou repensent leur métier... Certitudes effectives comme lorsque le rapport au temps des commerçants se trouve modifié par les interdictions de circulation les obligeant à recevoir les livreurs à des heures inhabituelles qui désorganisent leur mode vie, ou encore à reconsidérer leur mode de gestion des déchets.

Mais pour certains, la piétonisation va offrir de nouvelles « prises » sur leur environnement et ces prises vont les amener à modifier leurs rapports à l'espace, et donc au moins partiellement leur mode de vie. C'est le cas des commerçants du secteur HORECA qui, par exemple, vont pouvoir bénéficier d'espaces de terrasses. C'est le cas aussi de parents, d'enfants et de jeunes qui vont trouver dans cet espace désormais libéré des voitures des espaces de jeux.

En faisant ces distinctions, on comprend que, dans de tels contextes marqués par l'incertitude, l'affectation des modes de vie pourrait être analysée en fonction, d'une part, des degrés d'incertitude (plus les choses sont certaines – à fortiori quand elles sont effectives –, plus le mode de vie va être affecté) et, d'autre part, en fonction de ce qu'on pourrait appeler les degrés de réactivité (avec des réactivités fortes conduisant à des engagements citoyens ou à des changements de mode de vie versus des réactivités faibles préparant à accepter, avec un certain fatalisme, ce qui va advenir).

#### Lorsque le piétonnier s'impose au sein de l'horizon d'attente

Si les développements précédents s'intéressaient avant tout aux usagers habituels de l'espace du piétonnier mais qui l'étaient avant sa piétonisation, la question de la réactivité nous invite à nous intéresser à d'autres catégories d'acteurs. En particulier ceux qui, à priori peu liés au piétonnier, voient dans la piétonisation une opportunité. Et, là, ce n'est pas forcément que le mode de vie de ces acteurs va changer, mais c'est que le piétonnier, en fonction de ce qui y est projeté, va en devenir une « visée » spatiale. Ceux qui ne l'habitaient pas ou peu, vont en faire, au moins partiellement, un espace d'engagement. Là, toujours en suivant Koselleck, la piétonisation offre un horizon d'attente nouveau dans un mode de vie par ailleurs

relativement stabilisé, mais éventuellement prêt à accueillir d'autres coordonnées spatiales. On pense ici par exemple à ceux qui recherchent des espaces de déambulation et une meilleure qualité de l'air, ceux qui espèrent des ambiances ou encore ceux qui ne ratent aucun moment festif. Pour ce type d'acteurs, la piétonisation rend cet espace « intéressant ». Intéressant au niveau de la dimension sensible : on y trouve des espaces « apaisés », accueillants, hospitaliers. Au niveau social : on y fait des rencontres, il y a des animations, il y a des bancs, des terrasses. Mais aussi au niveau fonctionnel : on peut facilement le traverser à pied ou en trottinette électrique, y trouver de nombreux commerces, y faire des affaires, le prix de l'immobilier va croître, ce sera un lieu d'implantation idéal pour certains commerces, pour certains services... Il s'agit là plutôt d'un processus d'« incorporation » de l'espace du piétonnier à des modes de vie préexistants, et dont les caractéristiques effectives ou projetées du piétonnier en font un espace potentiel d'engagement. Et, bien sûr, les relations nouées entre le mode de vie et le piétonnier pourront conduire à des modifications du mode de vie en fonction précisément des caractéristiques du piétonnier, par exemple en modifiant les pratiques de mobilité ou les activités entreprises durant la pause de midi d'employés des bureaux avoisinants.

Cette « incorporation » du piétonnier est également présente par rapport à certaines formes d'activités. On pense ici à des scènes sociales, commémoratives par exemple, attirant l'attention sur certaines potentialités inscrites dans des structures ou des morphologies spatiales. De plus en plus, l'espace de la Bourse est devenu et devient un lieu privilégié pour des manifestations politiques ou commémoratives (on verra s'il le redeviendra après les travaux en cours). Autrement dit, l'espace du piétonnier s'ouvre à des activités prosélytes, culturelles ou à des événements mêlant animation et consumérisme.

Pour thématiser cela, le concept de « prise » (que nous évoquons déjà dans cette synthèse, par exemple lorsque nous parlons du potentiel d'accueil du piétonnier en phase de détermination) peut être intéressant (Chateauraynaud, 2006 ; Pattaroni, 2009). Manifestement, pour certains acteurs, la piétonisation offre des « prises » nouvelles pour des activités déjà inscrites, déjà présentes, dans leurs modes de vie. L'exemple de la Bourse met cela en évidence attestant de l'intérêt à mettre en relation –au travers par exemple de ce concept de « prise »- les modes de vie avec les caractéristiques spatiales des lieux, en particulier lorsque ces caractéristiques au travers des prises qu'elles offrent contribuent, non pas tellement à modifier les modes de vie, mais plutôt à les « colorer » différemment. Pour exemplifier cela, on pourrait se référer aux effets de la piétonisation sur les manifestations politiques. Traditionnellement, trajet privilégié des manifestations « déambulatoires » entre la gare du Nord et la gare du Midi, le piétonnier, en particulier l'espace de la Bourse, va maintenir son potentiel d'hospitalité aux manifestations politiques mais en privilégiant cette fois plutôt les manifestations statiques du type « occupations ».

#### Lorsque le piétonnier formate des modes de vie

En fait, par ses caractéristiques, la piétonisation va avoir et a eu des effets très lourds sur les modes de vie d'acteurs spécifiques qui eux n'étaient pas nécessairement liés structurellement au piétonnier. Là, d'une certaine façon, le piétonnier devient « inducteur » de modes de vie. Pour ces acteurs, le piétonnier devient, pourrait-on dire, largement ou en partie, leur « habitat ».

Dans cette optique deux cas pourraient être différenciés. Premièrement, les usagers qui voient, avec l'arrivée du piétonnier, une augmentation ou une amélioration des prises leur permettant de déployer leur mode de vie. On pourrait évoquer ici les dealers qui trouvent dans le piétonnier de nouveaux publics ainsi que les acteurs engagés dans la collecte de dons pour les œuvres caritatives ou dans divers types de prosélytismes. Des artistes ou candidats artistes qui, par exemple sur le parvis de la Bourse, trouvent des scènes où de « produire », des pickpockets dont font état des articles de presse... On peut aussi penser aux livreurs à vélo qui font le lien entre les nombreux *snacks* de la zone et les bureaux ou appartements. Avec la piétonisation, la livraison à vélo est devenue plus avantageuse que les autres formes de livraison. De plus, le piétonnier permet aux livreurs des espaces où ils peuvent attendre tout en sociabilisant entre eux. On pense aussi à certains SDF qui y inventent de nouvelles manières d'occuper l'espace, utilisant par exemple les bacs à arbres comme table pour y poser des bières, des bancs pour dormir au soleil en journée, le chantier pour cacher leurs affaires ou encore les marches et la place de la Bourse pour s'exprimer et interagir avec les autres usagers. Tous ces usagers n'ont pas seulement lié leur mode de vie à ce piétonnier, mais leur mode de vie s'y est également en partie formaté.



Deuxièmement, les usagers qui, avec l'arrivée du piétonnier, confrontés à des contextes qui leur offrent de nouvelles prises, les privent de prises qu'ils avaient auparavant... sont obligés d'y adapter leur mode de vie. On peut penser ici aux commerçants qui doivent reconfigurer leurs horaires en fonction des livraisons et des heures de sorties des poubelles ou à certains employés de la zone qui viennent maintenant en transport public. On pense aussi à certains résidents pour qui les nouvelles nuisances sonores rendent les nuits de sommeil compliquées.

On pourrait également évoquer les policiers, dont les interviews montrent très explicitement comment la piétonisation les a obligés à « recréer » leur métier, étant donné ce nouveau contexte de travail. Des policiers qui deviennent des « habitants » réguliers du piétonnier, mais aussi des policiers dont le métier se calque sur la piétonisation, par exemple ceux chargés, non pas sur le piétonnier mais dans leurs bureaux, des caméras de surveillance. Le cas de la brigade cycliste est à cet égard, également intéressant. Son rôle dans le centre-ville est devenu plus important avec la piétonisation et celle-ci leur a donné plus de travail, tout en leur donnant davantage de prises à travers lesquelles œuvrer pour leurs objectifs (professionnels et personnels) de 'rendre' le centre-ville aux piétons. Leur rôle, leur métier a été largement re-formaté par le piétonnier puisque par exemple, ils ont dû au début de la piétonisation passer des heures à mettre des contraventions aux voitures qui passaient par là, ou bien parce qu'ils ont été obligés de s'intéresser aux questions de mobilité à l'échelle de Bruxelles ou bien encore parce qu'ils ont pris la responsabilité d'autres tâches telles que des tâches de jardinier pour les bacs à arbres qu'ils utilisent comme dispositif anti-attentat. (Avec la piétonisation, leur rôle de policier devenant en quelque sorte celui de 'jardinier de l'imaginaire de la ville pour les piétons'). Quant au rôle des policiers qui parcourent et surveillent la ville à bord de leur « van », le changement se marque par le fait non seulement qu'ils passent beaucoup de temps sur le piétonnier mais que leur fonction s'oriente davantage vers la gestion « douce » des conflits. Encore une fois les caractéristiques socio-spatiales propres au piétonnier obligent à privilégier des manières de faire « adaptées », par exemple intégrant une relative tolérance les conduisant parfois à rechercher des connivences avec certains occupants, évitant des formes d'intervention trop spectaculaires tout en se rendant présent. Bref, la nature du piétonnier induit chez eux des ajustements de leurs pratiques qui cherchent à se mettre en phase avec ce que l'on peut attendre d'un piétonnier « apaisé ».

Tous ces acteurs, pour qui l'espace du piétonnier n'avait qu'une place limitée dans leur mode de vie, en deviennent alors des « habitants » plus réguliers, parfois quasi permanents. Le piétonnier occupant une place tout à fait privilégiée dans l'horizon spatial de leur mode de vie.

Brenac, T., Reigner, H. et Hernandez, F. (2013). « Centre-villes aménagés pour les piétons : développement durable ou marketing urbain et tri social ? », dans *Recherche Transports Sécurité* 29 : 271-282.

Chateauraynaud, F. (2006) « Les asymétries de prises. Des formes de pouvoir dans un monde en réseaux ». halshs-00111674, URL : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00111674/document>

Corijn, E., Vanderstraeten, P., et Neuwels, J. (2016). « Remarques préliminaires concernant le plan d'aménagement du piétonnier », dans Corijn, E., Hubert, M., Neuwels, J., Vermeulen, S. et Hardy, M. (eds). *Portfolio#1 : Cadrages – Kader, Ouvertures – Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO : 67-75.

De Visscher, J.-P., Neuwels, J., Vanderstraeten, P. et Corijn, E. (2016). « Brève histoire critique des imaginaires à la base des aménagements successifs des boulevards », dans Corijn, E., Hubert, M., Neuwels, J., Vermeulen, S. et Hardy, M. (eds). *Portfolio#1 : Cadrages – Kader, Ouvertures – Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO : 145-158.

Gehl, J. (2011). *Life between buildings. Using public space*. Washington: Island Press.

Genard, J.-L., Berger, M., et Vanhellefont, L. (2016). « L'architecture des débats : les imaginaires mobilisés », dans Corijn, E., Hubert, M., Neuwels, J., Vermeulen, S. et Hardy, M. (eds). *Portfolio#1 : Cadrages – Kader, Ouvertures – Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO : 53-66.

- Genard, J.-L. et Neuwels, J. (2016). « Le développement durable comme objet de transaction », dans *SociologieS*. Disponible à l'adresse : <https://journals.openedition.org/sociologies/5378>.
- Hubert, M., Corijn, E., Neuwels, J., Hardy, M., Vermeulen, S. et Vaesen, J. (2017). « Du 'grand piétonnier' au projet urbain : atouts et défis pour le centre-ville de Bruxelles », dans *Brussels Studies*, Notes de synthèse, n°115. Disponible en ligne à l'adresse : <https://journals.openedition.org/brussels/1551>.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random Press.
- Jaillet, M.-C. (2016). « Réaménager la ville pour y faire place à la marche « ordinaire » », dans *Sciences de la société*, 97. Disponible en ligne à l'adresse : <http://journals.openedition.org/sds/4133>.
- Koselleck, R. (1979) *Le Futur passé. Contribution à la sémantique des temps historiques*, trad. de l'allemand par Jochen Hoock et Marie-Claire Hoock, Paris, École des hautes études en sciences sociales (Recherches d'histoire et de sciences sociales, 44), rééd., 2000, 334 p.
- Lavadinho, S. (2011). « Réenchanter la marche, ludifier la ville. Bonnes pratiques et actions innovantes », dans *Les Cahiers nouveaux* 80 : 14-24.
- Pattaroni, L., Thomas, M.-P. et Kaufmann, V. (2009). *Habitat urbain durable pour les familles. Enquête sur les arbitrages de localisation résidentielle des familles dans les agglomérations de Berne et Lausanne* (Cahier du Laboratoire de Sociologie Urbaine, Lasur). Lausanne : EPFL.
- Rosa, H. et Chaumont, T. (2012). *Aliénation et accélération : vers une théorie critique de la modernité tardive*. Paris : La Découverte.
- Tjallingii, S. (2015). « Planning with water and traffic networks. Carrying structures of the urban landscape », dans *Research in Urbanism Series* 3(1): 57-80.
- Salat, S. (2011). *La ville et les formes. Sur l'urbanisme durable*. Paris : Hermann.
- Vanhellemont, L. (2016). *The Power of the Imaginary in Urban Planning Processes*. Thèse de doctorat en sociologie urbaine. Milan. Milan-Bicocca University.
- Vermeulen, S., Hardy, M., Mezoued, A., Corijn, E. et Hubert, M. (2018). « Édito : le piétonnier, projet pilote pour un centre-ville bruxellois durable et convivial ! », dans *Portfolio#2 : Zoom in | Zoom out on the Brussels city centre*. Bruxelles : BSI-BCO : 5-20.
- Wiegmann, M., Keserü, I., te Boveldt, G., Heyndels, E., Macharis, C. et Vermeulen, S. (2018). *Analyse d'impact concernant l'accessibilité, les comportements en matière de déplacement et la satisfaction à l'égard de l'expansion de la zone piétonne de Bruxelles*. Synthèse BSI-BCO. Juin 2018.