Centre-ville, piétonnisation et modes de vie

Projet BSI-Brussels Centre Observatory & Forum Vies Mobiles

| Rapport de recherche |

Novembre 2019

AUTEURS :

Gabrielle Fenton (USL-B | CES)

Anaïs Glorieux (VUB | TOR)

Quentin Letesson (ULB & USL-B | CES)

Joeri Minnen (VUB | TOR).

COMITÉ SCIENTIFIQUE :

Jean-Louis Genard (ULB | GRAP)

Ignace Glorieux (VUB | TOR)

Michel Hubert (USL-B | CES)

Brussels Studies Institute – Brussels Centre Observatory | Novembre 2019.

Table des matières

1. **Introduction** 5
1.1. Le projet initial 5
1.2. Chronologie du piétonnier 7
1.3. Note de synthèse : atouts et défis pour le centre-ville de Bruxelles 8
1.3.1. Contexte de l'essor et de la concrétisation du projet de piétonnisation 8
1.3.2. Constats et défis 12
1.4. Analyse d'impact : accessibilité, mobilité, satisfaction. 17
1.4.1. Comportements en matière de déplacements 18
1.4.2. Satisfaction en termes d'accessibilité 19
1.4.3. Soutien au projet de piétonnisation 19
1.4.4. Perception de l'espace public 19
1.5. Les quatre thématiques 20
2. **Indétermination** 22
2.1. Indétermination conceptuelle 23
2.1.1. Étendue spatiale du piétonnier 24
2.1.2. Période transitoire 24
2.1.3. Phasage et organisation des travaux 26
2.1.4. Réelles visées du projet 28
2.1.5. Statut légal de la zone 30
2.2. Indétermination morphologique 35
2.2.1. Palissades temporaires 35
2.2.2. Signalétiques et aménagements liés au statut légal de la zone 36
2.2.3. Gestion des ordures 38
2.2.4. Terrasses des établissements HORECA 40
2.2.5. Indétermination planifiée dans les aménagements 40
2.2.6. Impacts observables de l'indétermination morphologique 41
2.3. Indétermination : entre menace et opportunité 41
2.4. Déterminer 43
3. **Mise en scène : morphologie et culture matérielle** 45
3.1. Morphologie 46
3.1.1. Propriétés spatiales élémentaires : longueur et largeur 47
3.1.2. Les différents tronçons du piétonnier 51
3.1.3. Les voiries perpendiculaires au piétonnier 54
3.1.4. Intégration du piétonnier dans le tissu urbain environnant 56

3.1.5. Cadre bâti ... 61
3.1.6. Revêtement ... 62
3.1.7. Aménagements et infrastructures ... 63
3.2. Culture matérielle ... 74
3.2.1. Téléphone portable ... 75
3.2.2. Vélos et trottinettes ... 75
3.2.3. Logistique individuelle ... 77
3.2.4. Poubelles et détritus ... 77
3.3. Scène et coulisses ; décor et accessoires ... 78
4. **Imaginaires en tension** ... 80
4.1. Le piétonnier, une ligne de front ... 81
4.2. Une ville pour les piétons, une ville apaisée ... 84
4.2.1. Voiture et piétonnier ... 87
4.2.2. Parkings en centre-ville ... 91
4.2.3. Ségrégation modale ... 93
4.2.4. Le marcheur en ville ... 93
4.3. Le devenir du centre-ville ... 95
4.3.1. Une deuxième rue Neuve ? ... 97
4.3.2. Disneylandisation ... 101
4.3.3. Mixité dans la cité ... 104
5. **Habiter : sécurité, tranquillité, convivialité** ... 109
5.1. Sécurité et mobilité ... 111
5.1.1. Sécurité des piétons ... 111
5.1.2. Coexistence de modes de transports ... 112
5.1.3. Insécurité des personnes plus vulnérables ... 115
5.2. Sécurité et criminalité ... 117
5.2.1. Morphologie et absence de voitures ... 119
5.2.2. Publics associés à la criminalité ... 120
5.2.3. Petite criminalité ... 122
5.2.4. Consommation d'alcool ... 123
5.2.5. Insécurité et genre ... 125
5.2.6. Insécurité : nuances et mesures ... 126
5.3. Tranquillité ... 129
5.3.1. Propreté ... 129
5.3.2. Déchets ... 131
5.3.3. Poubelles ... 131
5.3.4. Urine ... 132

5.3.5. Équipes de nettoyage 133
5.3.6. Nuisances sonores 134
5.4. Convivialité 135
5.4.1. Conversations : les voix du piétonnier 136
5.4.2. Rassemblements et évènements 137
5.4.3. Place de la Bourse 138
5.5. Les 'marginaux' 141
5.5.1. Habitants du piétonnier 141
5.5.2. Cohabitation et prises 143
5.6. Gouvernance 145
5.6.1. Macro-gouvernance publique 147
5.6.2. Micro-gouvernance publique 149
5.6.3. Micro-gouvernance privée 151
5.6.4. Auto-organisation 152
6. **Piétonnisation, centre-ville, modes et cadre de vie** 153
6.1. Modes de vie 154
6.1.1. Mobilité 155
6.1.2. Choix résidentiel, choix d'implantation 158
6.1.3. Vie sociale 160
6.1.4. Habitudes commerciales et culturelles 162
6.2. Cadre de vie 162
6.2.1. Prises et potentiel d'accueil 163
6.2.2. Un projet durable ? 164
7. **Épilogue** 165
7.1. Défis identifiés par le BSI-BCO 166
7.1.1. Rassembler autour du projet 166
7.1.2. Agir sur l'immatériel 167
7.1.3. Renforcer les liens avec d'autres dynamiques 168
7.1.4. Confirmer le changement de paradigme 168
7.2. Recommandations additionnelles 169
7.2.1. Principes généraux d'aménagements 169
7.2.2. Prendre en considération le système sociotechnique de la marche 171
8. **Liste des illustrations** 172
8.1. Figures 172
8.2. Tableaux 174
9. **Bibliographie** 175

1. Introduction

Cette introduction compile premièrement une brève évocation du projet initial et balise succinctement son développement, renvoyant aux documents ayant déjà été produits dans le cadre de la recherche. Elle fournit ensuite une courte chronologie sélective ayant été réalisée dans l'intention de contextualiser à la fois les récits de nos informants mais également le processus de piétonnisation en tant que tel à l'échelle du centre-ville bruxellois. Finalement, l'introduction revient finalement sur deux documents réalisés dans le cadre des travaux du *Brussels Studies Institute-Brussels Centre Observatory* (BSI-BCO) et fournissant de plus amples renseignements sur le processus de piétonnisation, notamment en ce qui concerne les enjeux auxquels il est confronté et l'appréciation générale liée à l'initiation du projet. Le traitement détaillé de ces deux documents a pour ambition d'inscrire notre projet de recherche dans le cadre étendu des réflexions et des prises de position du BSI-BCO eu égard à la piétonnisation du boulevard Anspach.

1.1. Le projet initial

Le projet initial considérait le boulevard Anspach comme un laboratoire où étudier de manière privilégiée les interactions entre mobilités et modes de vies, entre espaces plus ou moins déterminés et socialisations. Le mot 'laboratoire' prenait sens en rapport à plusieurs aspects caractéristiques de ce projet de piétonnisation : la période de plus de deux ans entre la fermeture du boulevard à la circulation automobile et le début des travaux et la présence d'une grande mixité d'espaces en relation avec le phasage des travaux, la mixité de mobilités y étant autorisées (livraisons, taxis, vélos, etc.) et finalement la mixité de fonctions (commerces, administration, tourisme) et de populations (quartiers populaires et quartiers gentrifiés ou en voie de gentrification) (pour plus de détails, voir 1.3.).

Trois hypothèses de recherche étaient émises :

- Les différentes phases (avant, pendant, après travaux d'emménagement) du projet dans lesquelles se trouvent actuellement, de manière concomitante, les espaces piétonnisés des boulevards centraux vont être perçues et appropriées différemment par les usagers. En d'autres termes, les caractéristiques morphologiques de ces espaces auront certainement un impact sur les activités et expériences des personnes qui fréquentent le piétonnier ;

- La piétonnisation de la zone a contribué à bouleverser son statut. Sa fonction de passage et de transit – sorte d'autoroute urbaine – est éclipsée par son potentiel en tant que lieu de destination – permettant la relocalisation de certaines activités. Dans ce cadre, il s'agira notamment de comprendre quelles activités s'y localisent, pour quelles catégories de personnes tout en soulignant les reconfigurations connexes en termes de mobilité ;

- Tant la localisation du piétonnier dans l'hypercentre multifonctionnel bruxellois, traversant des quartiers populaires et gentrifiés et attirant potentiellement des personnes venant de toute la Belgique, que son caractère encore relativement non-déterminé, en feront, à n'en pas douter, un important laboratoire de mixité sociale, et cela dans un contexte où les comportements sont, bien davantage que dans des espaces préformatés, très largement tributaires des initiatives, des engagements, des appropriations, des arrangements, des acteurs.

Deux modules de recherche ont été implémentés pour aborder ces hypothèses. Premièrement, le module de recherche 1, nos observations de terrain, fournit une radiographie descriptive et une cartographie des activités

et expériences sociales situées dans l'espace et le temps. Ce module de recherche visait à répondre aux questions suivantes :

- « Quelles catégories de personnes, quels groupes fréquentent le piétonnier ? À quelles heures ? Quels déplacements peut-on observer et à quels rythmes ? Comment cohabitent les différents modes de déplacement ? Quelles lenteurs et immobilités ? Où s'arrête-t-on, quand et avec qui ? Pour quoi faire ? Quelles ambiances se créent ? »
- « Estimer le nombre de personnes présentes, leur type de présence (seul, accompagné, en famille, en groupe, etc.), leur profil socio-démographique (sexe, tranche d'âge, etc.) et, surtout, leurs usages de l'espace (types d'activités, vitesse et modes de déplacement, motifs d'immobilité, centres d'intérêt visuels, etc.) »

Deuxièmement, le module de recherche 2, visait à replacer ces activités et expériences dans une perspective plus sensible. Il s'articula autour de deux outils : des entretiens semi-directifs avec une soixantaine d'informants issus de différentes catégories de (non) usagers du piétonnier (habitants de la zone ou de la périphérie, employés de la zone, commerçants, ainsi que d'autres profils ayant un rapport plus ou moins étroit au piétonnier) ainsi que des journaux d'activités spatialisés remplis par ces mêmes informants via une application smartphone.

Comme tout projet de recherche en sciences sociales, ces hypothèses, questions et outils se sont vue précisés au cours de l'étude, certains se révélant plus pertinents que d'autres par rapport au contexte actuel du processus de piétonnisation. Nous invitons le lecteur à se reporter aux divers documents préparés au cours du projet de recherche pour mieux saisir l'évolution des visées du projet, de son appareillage méthodologique et des décisions prises lors des comités de pilotage ayant balisé le déroulement de la recherche. Ces documents sont :

- Procès-verbal du Comité de pilotage du 14 novembre 2018 [consultable ici] ;
- *Appareil méthodologique*, document précisant la démarche méthodologique pour les deux modules de recherche (janvier 2019) [consultable ici] ;
- *Rapport préliminaire*, document faisant état de l'avancement de la collecte des données pour les deux modules de recherche, ainsi que les remarques du Forum, des experts et des chercheurs s'y rapportant (avril 2019) [consultable ici] ;
- Compte-rendu du comité de pilotage du 19 juin 2019 [consultable ici] ;
- *Balises théoriques, intégration des données et plan du rapport final*, ainsi que les remarques du Forum, des experts et des chercheurs s'y rapportant (septembre 2019) [consultable ici].

Le présent rapport se situe dans la continuité de ces documents et s'articule autour de quatre thématiques (Indétermination, voir chapitre 2. ; Mise en scène : morphologie et matérialité, voir chapitre 3. ; Imaginaires en tension, voir chapitre 4. ; Habiter : sécurité, tranquillité, convivialité, voir chapitre 5.) que nous présenterons brièvement à la fin de l'introduction. Ces thématiques ont été choisie car elles ont nourri et étayé nos réflexions sur l'impact de la piétonnisation du boulevard Anspach sur les modes de vie et leurs évolutions mais également, sur le caractère plus ou moins durable de ce processus de développement urbain (voir chapitre 6 pour une évocation synthétique de ces résultats).

1.2. Chronologie du piétonnier

Loin d'être exhaustive, cette liste de dates prend la forme d'une feuille de route permettant au lecteur de contextualiser le processus de piétonnisation du boulevard Anspach, les expériences de nos informants et nos observations de terrain dans le temps et dans les grandes lignes de l'histoire de la piétonnisation du centre-ville de Bruxelles (fig.1).

1868 – 1871 : Aménagement des boulevards et voûtement de la Senne ;

1972 : Suppression du parking sur la Grand-Place ;

1975 : Piétonnisation de la rue Neuve ;

1991 : Piétonnisation définitive de la Grand-Place et des rues avoisinantes ;

1997 : Première étude en lien avec l'apaisement du centre-ville en termes de mobilité automobile (quatre autres suivront, relatives à la mobilité et à la rénovation des boulevard centraux) ;

2005 : Mise en place de la brigade cycliste par les services de police de la Ville de Bruxelles ;

2012 : Premier *PicNic the Streets* ;

2012 : La boulevard est 'réduit' à deux bandes de circulation automobiles et des pistes cyclables aménagées ;

2013 : Piétonnisation de la rue Marché-aux-Herbes, de la rue des Fripiers et de la place de la Monnaie ;

2015 : Piétonnisation du boulevard Anspach (juin), début de la période intermédiaire ;

2015 : Acquisition du Centre Monnaie par Whitewood et Immobel ;

2015 : Acquisition du bloc 'Allianz' (De Brouckère) par Immobel ;

2016 : Attentats à Bruxelles ;

2017 : Démission d'Yvan Mayeur, bourgmestre ayant mis en œuvre la piétonnisation (juin) ;

2017 : Début des travaux (septembre) ;

2019 : Changement de statut légal du tronçon AS1 (mars) ;

2019 : Acquisition de la Tour Multi par Whitewood (mai) ;

2020 : Fin présumée des travaux (avril).

Fig.1 : Dates principales concernant les aménagements liés aux piétons, les processus de piétonnisation, des évènements-clés dans l'histoire du piétonnier et des travaux y prenant place.

Pour terminer cette introduction, il nous parait essentiel de souligner le fait que les différentes thématiques constituant l'ossature de ce rapport ont déjà fait l'objet, plus ou moins explicitement, de nombreuses recherches. Bien que les décrire par le menu dépasse de loin l'ambition de notre projet, elles n'en demeurent pas moins essentielles afin d'en contextualiser les résultats. Il nous parait par conséquent essentiel de revenir brièvement sur deux jalons importants : une note de synthèse du *Brussels Studies Institute* (BSI) faisant le point sur le projet initial de piétonnisation et balisant les défis auxquels il est confronté (Hubert *et al.* 2017) et une évaluation de l'impact de la piétonnisation sur les comportements de mobilité, la satisfaction en termes d'accessibilité au centre-ville et la perception de l'espace public réalisée par le groupe de recherche MOBI (VUB), également affilié au BSI (Wiegmann *et al.* 2018). Ces deux documents sont importants car ils concernent une période postdatant la piétonnisation mais précédant le début des travaux d'aménagement (voir 1.2. ci-dessus). Ils concernent par conséquent la phase que nous qualifions de 'transitoire' dans ce rapport. De plus, ces documents formalisent un certain nombre de recommandations qui permettront de mieux apprécier la situation actuelle (voir chapitre 7).

1.3. Note de synthèse : atouts et défis pour le centre-ville de Bruxelles

La note de synthèse du BSI prend comme point de départ le constat que des processus de piétonnisation ont le potentiel d'avoir un impact positif sur différentes dimensions de l'espace urbain (sociales, environnementales, économiques, culturelles, etc.) mais que leur réussite n'est pas de facto assurée (Hubert *et al.* 2017 : 2). Afin d'aborder le cas bruxellois à la lumière de ce constat, la note s'emploie d'abord à décrire le cadre général de la piétonnisation avant d'isoler quatre défis majeurs – et débats y étant liés – concernant le projet. Tant l'évocation de ces défis que les suggestions par lesquelles se termine la note sont très importantes à mentionner dans la mesure où elles font, comme nous aurons l'occasion de l'illustrer à maintes reprises dans ce rapport, écho aux thématiques qui ressortent de manière prépondérante de notre enquête.

1.3.1. Contexte de l'essor et de la concrétisation du projet de piétonnisation

Comme le souligne la note, d'une logique fonctionnaliste faisant la part belle à la ségrégation modale à des démarches s'articulant davantage sur la cohabitation entre modes de déplacement, les projets de piétonnisation ont déjà une histoire relativement longue (Hubert *et al.* 2017 : 4-6 ; voir également Brandeleer *et al.* 2016 ; Feriel 2015). Dans ce passage d'une logique de la séparation à l'articulation des modes de déplacement, piétonniser a immanquablement un impact sur un large éventail de processus urbains (ambiances, convivialité, cohésion sociale, attractivité touristique et économique, etc.) et ne s'inscrit plus uniquement dans l'organisation fonctionnelle de la ville (Hubert *et al.* 2017 : 6). De ce fait, « la piétonnisation constitue aujourd'hui un instrument de développement urbain à part entière » (Hubert *et al.* 2017 : 6) dont les impacts positifs et les travers potentiels ont déjà été soulignés à maintes reprises dans la littérature scientifique.

Évoqués sommairement, les apports positifs renvoient à l'évolution des choix modaux vers les mobilités actives, alternatives et les transports en commun, à la diminution de la congestion automobile et à une accessibilité accrue des centres-villes, à la reconversion d'espaces anciennement dédiés à la voiture recréant des espaces de sociabilité dans des zones particulièrement denses, à l'essor d'espaces urbains faisant la part belle aux espaces verts (avec les implications que cela peut avoir – parallèlement à la diminution du trafic automobile – en termes de biodiversité, de qualité de vie, de santé, etc.), aux activités socio-culturelles, à la cohésion sociale et la valorisation du patrimoine architectural, et, finalement, à l'attractivité commerciale et à la création d'emplois (Hubert *et al.* 2017 : 6 ; voir également Gehl 2011 ; Keseru *et al.* 2016).

En ce qui concerne les travers les plus fréquemment mis en exergue, Brenac et collègues ont récemment souligné que, dans bon nombre de cas, les processus de piétonnisation « participent de stratégies de

marketing urbain de villes engagées dans des processus de compétition interterritoriale – qui conduisent à accroître la valeur et l'attractivité de lieux stratégiques de la ville et tendent à déplacer les problèmes (et les populations défavorisées) vers les autres parties du territoire urbain » (Brenac *et al.* 2013 : 271). Qui plus est, de nombreuses recherches illustrent également que les processus de piétonnisation tendent aussi à favoriser une « occupation quasi exclusive de la voirie par certaines activités commerciales privatisant l'espace public (terrasses HORECA, étalages, etc.) au détriment des activités socio-culturelles et de flânerie » (Hubert *et al.* 2017 : 17 ; voir également Hass-Klau 2015 ; Boussauw 2016). Quel que soit le destin d'un processus de piétonnisation particulier, il est cependant certain qu'il ne va pas de soi. Comme l'évoquent Hubert et collègues (2017 : 6), plusieurs facteurs contribuent en effet grandement à faire pencher la balance d'un côté ou de l'autre (fragmentation des niveaux institutionnels, rapports de force entravant le bon déroulement du projet, défaillance dans les outils de gouvernance, ambiguïté des objectifs poursuivis, etc.). Nous aurons évidemment l'occasion de revenir sur certains de ces éléments au sein de ce rapport.

En matière de positionnement politique, la piétonnisation fut, à l'origine, présentée explicitement comme un outil de développement urbain par la Ville de Bruxelles et les porteurs de projet, « l'expression et la formalisation d'une rupture de paradigme avec les politiques urbaines d'après-guerre » (Hubert *et al.* 2017 : 7). On retrouve aujourd'hui les mêmes préoccupations : « […] construire un nouveau centre-ville plus vert et plus respirable. Un centre-ville plus accueillant où il est agréable de se promener en famille ou avec des amis et de profiter des plaisirs de la vie citadine » [1]. Dans le cas des boulevards du centre, les objectifs sont déclinés de la sorte : 1) « Améliorer la qualité de vie des habitants et des usagers du centre-ville, en réduisant la pollution de l'air, le bruit et le stress liés à une circulation automobile trop souvent inutile », 2) « Embellir la ville en réaménageant l'espace public, en recréant de véritables place publiques, en rénovant les façades des immeubles remarquables ou en harmonisant les enseignes des commerces », 3) « Verduriser la ville en passant de 200m² à 3000m², sans compter les 9000m² du parc Fontainas, 4) « Redynamiser l'activité économique du centre-ville », et 5) « Reconnecter le haut et le bas de la ville, ainsi que les quartiers Est et Ouest » [2].

L'ensemble de ces mesures s'inscrivent également dans le contexte de ce qu'Hubert et collègues identifient comme « un centre-ville en redéploiement » (Hubert *et al.* 2017 : 8). Le Pentagone est en effet caractérisé par un accroissement démographique qui se décline différemment d'un point de vue socio-économique selon qu'on considère les quartiers sud et sud-ouest où les populations sont davantage précarisées ou les quartiers plus gentrifiés du nord-ouest et de l'est « attirant de jeunes adultes issus de milieux plutôt favorisés, au moins sur le plan du capital culturel » (Hubert *et al.* 2017 : 8). Ce phénomène est également accompagné d'une hausse du prix de l'immobilier couplée à une « suroccupation croissante du parc résidentiel existant, de qualité souvent déjà insuffisante » (Dessouroux *et al.* 2016 : 18). Le centre-ville est aussi caractérisé par une importante activité économique et socio-culturelle (important pôle d'emploi, grande diversité de l'offre commerciale, cœur touristique et culturel de la Région ; pour de plus amples détails, voir Decroly et Wayens 2016).

Bien que la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) soit aussi marquée, de manière générale, par une forte pression automobile et qu'elle se dote actuellement de plans relativement ambitieux pour encourager le déploiement des modes actifs, il est encore rare qu'on voie se développer des projets fermant complètement l'espace public aux voitures ; on tente, en effet, avant toute chose de diminuer leur vitesse et de restreindre

[1] *Ensemble faisons battre le cœur de Bruxelles*. Vision. Consulté le 4 novembre 2019. Disponible à l'adresse : https://centreville.bruxelles.be/vision.

[2] *Ensemble faisons battre le cœur de Bruxelles*. Projets. Boulevards du Centre. Consulté le 4 novembre 2019. Disponible à l'adresse : https://centreville.bruxelles.be/projets/boulevards-du-centre.

leur accès à certaines portions du territoire régional (Hubert *et al.* 2017 : 11). Ainsi, à l'échelle de la tendance européenne à la piétonnisation se développant depuis les années 2000, la RBC compte encore relativement peu de zones piétonnes, résidentielles ou de rencontre (Brandeleer *et al.* 2016 ; voir tableau 1).

	Zone piétonne	Zone résidentielle	Zone de rencontre
Fonction	Principalement commerce/tourisme	Habitat	Habitat, artisanat, commerce, tourisme, enseignement, activités récréatives
Rapports entre usagers	Piéton prioritaire dans tous les cas	Piéton prioritaire mais mixité des modes et des usagers (le piéton ne peut toutefois pas entraver la circulation sans nécessité)	
Accès et circulation automobile			
Accès	Interdit a priori sauf exceptions définies	Autorisé	
Vitesse	Au pas (6km/h) pour les exceptions	20km/h ; vitesse limitée par des dispositifs ralentisseurs (dans le cas des zones résidentielles) et un aménagement non linéaire et par une délimitation d'entrée et de sortie de zone (trottoir traversant, etc.)	
Stationnement	Interdit, arrêt autorisé pour les exceptions	Interdit sauf dans les zones délimitées, arrêt autorisé	
Livraisons	Si autorisées, durant des tranches horaires définies	Autorisées aux emplacements clairement identifiés et positionnés de manière à avoir les moins d'impact possible sur la sécurité et le cheminement des piétons	
Cyclistes	Interdits sauf si exception, obligation de descendre du vélo si trop forte densité de piétons	Autorisés	
Transport public	Autorisé	Interdit	Autorisé
Aménagements spécifiques	Pas d'aménagement spécifique obligatoire, autre que les panneaux à l'entrée et à la sortie de la zone	Aménagements spécifiques pour garantir la coexistence des modes (mobilier urbain, plantations, placés de façon à ralentir la vitesse des véhicules et à déterminer leur trajectoire), aménagement de plain-pied, suppression des trottoirs, délimitation entrée et sorties de zone (panneaux et différence de niveau, par exemple délimitation des espaces de stationnement)	

Tableau 1 : Comparaison des zones piétonnes, résidentielle et de rencontre, selon le code de la route (source : Brandeleer *et al.* 2016 : 166 ; cité dans Hubert *et al.* 2017 : 5-6).

Comme le soulignent Hubert et collègues : « C'est dans ce contexte de croissance démographique et de recomposition du centre-ville d'abord, de pression automobile et de pollution sonore et atmosphérique ensuite, et d'attente d'un espace public habité et au trafic pacifié enfin, qu'il faut comprendre la décision de poser le geste fort qui a consisté à piétonniser les boulevards centraux bruxellois » (Hubert *et al.* 2017 : 12). La décision finale en tant que telle s'inscrit à la suite d'un long processus décisionnel jalonné de mouvements citoyens et d'une succession d'études et de plans n'ayant jamais été exécutés que nous n'aurons pas le loisir de détailler ici (pour plus de détails, voir Hubert *et al.* 2017 : 12-14 ; mais surtout Vanhellemont 2016). Le fait qu'il s'écoule plus d'une quinzaine d'années entre les premières réflexions sur la question et la décision de piétonniser les boulevards illustre avant toute chose le fait que se lancer dans un projet d'une telle ampleur faisait peur aux décideurs, d'autant plus qu'il s'agissait là de réduire l'emprise de l'automobile sur la ville,

une posture que tant la Ville de Bruxelles que la RBC se sont souvent montrées relativement peu enclines à adopter sans concession (Hubert *et al.* 2017 : 13).

Cela explique évidemment que, quand la décision fut finalement prise de mettre en œuvre le piétonnier sous la majorité communale pilotée par M. Yvan Mayeur, elle résulta d'un grand compromis politique (Hubert *et al.* 2017 : 14). On décida donc de piétonniser les boulevards centraux tout en prévoyant la création de quatre nouveaux parkings à proximité et la réorganisation de la circulation dans les rues adjacentes. 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 en voiture a fortement contribué à brouiller « la visée politique du projet et a mené aux développements de vives controverses » (Hubert *et al.* 2017 : 14). L'expression de ces dernières ne s'est pas tarie, loin de là, avec le début des aménagements, comme nous aurons l'occasion de l'évoquer par la suite. Bien que les parkings n'aient finalement pas été construits, le compromis a été présenté d'une part comme résultant davantage d'une stratégie visant à invisibiliser la voiture plutôt qu'à réellement diminuer sa pression sur l'espace public (Genard et Neuwels 2016) ; d'autre part, la boucle de desserte palliant la fermeture des boulevards centraux (fig.2) 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). Le manque de clarté de la visée politique s'est aussi concrétisé dans des déclarations ambivalentes 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)[3].

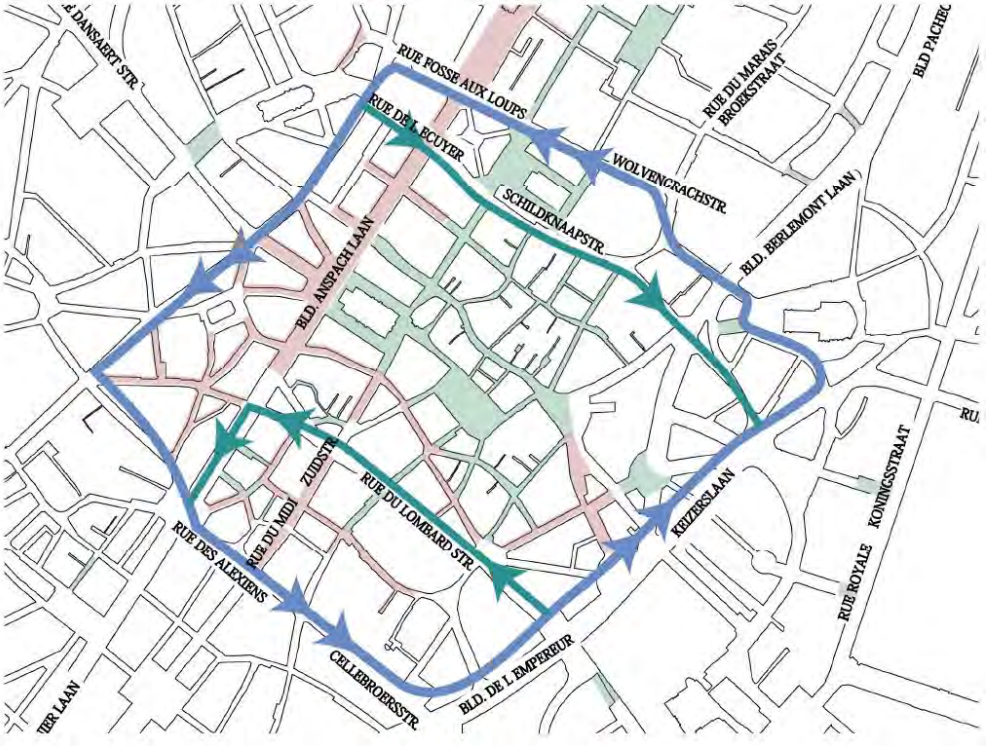


Fig.2 : Tracé du 'mini-ring' (source : Platform Pentagone | Ville de Bruxelles – Soirée d'information du 26 mars 2014).

Comme l'évoquent Hubert et collègues (2017 : 15), dans le cas du piétonnier bruxellois, le manque de lisibilité de la volonté des porteurs du projet a pour conséquence, qu'aussi inévitables qu'ils soient, les

[3] « […] faire de De Brouckère un "Time Square", faire du piétonnier une "Belgian Avenue" puis un "Family Pleasure Shopping", transformer la Bourse en "Beer Temple" » (Hubert *et al.* 2017 : 15), puis, aujourd'hui, en "Belgian Beer Experience".

compromis « risquent de devenir *in fine* plus clivants que fédérateurs, plus inopérants qu'efficaces, s'ils ne sont pas expliqués et accompagnés ». Nous aurons l'occasion de revenir sur ce constat lorsque nous traiterons de la notion d'indétermination par laquelle nous entamerons notre exploration du piétonnier et de son impact sur les modes de vie (voir chapitre 2). Mais, on peut d'ores et déjà souligner qu'il est clair que le projet du piétonnier s'est retrouvé, dès son amorce, au cœur de controverses dont l'importance et la complexité étaient – et sont toujours – fonction d'un réseau d'acteurs, de niveaux de pouvoir et d'enjeux de gouvernance se déployant à de multiples échelles.

1.3.2. Constats et défis

Après avoir contextualisé la mise en œuvre du piétonnier, la note de synthèse identifie quatre défis principaux auxquels fait face le piétonnier (Hubert *et al.* 2017 : 16-28). Il nous apparait essentiel de les évoquer ici, même sommairement, car, certaines des dynamiques qu'ils mettent en exergue ou des tendances dont ils soulignent la potentialité nous sont apparues très clairement tant dans les observations des usages se déployant sur le piétonnier que dans les discours le concernant répertoriés dans nos entretiens. Elles se retrouvent, par conséquent, au sein de nos différentes thématiques, tantôt de manière plus transversale, tantôt en association plus étroite avec l'une d'elle.

1.3.2.1. Premier défi : expliciter et atteindre les ambitions de l'aménagement de l'espace public en agissant sur l'immatériel.

On retrouve, à la base de ce défi, l'idée que bien que les aménagements, la morphologie et l'organisation d'activités dans l'espace public aient un impact sur le déploiement des comportements des différents usagers, ils ne les contraignent, ni ne les régulent totalement (Hubert *et al.* 2017 : 16). En effet, bon nombre d'appropriations de l'espace public, souvent très variées, découlent de détournements et engendrent des conflits d'usages. Il découle de cette « imprévisibilité fondamentale » qu'agir sur les infrastructures et les aménagements ne suffit pas ; en effet, il faut également agir sur les « aspects immatériels (usages, symboliques, sociabilités, etc. » de l'espace public (Hubert *et al.* 2017 : 16). D'après ces auteurs, dans ce cadre, le défi est de parvenir à identifier les instruments de gouvernance, les politiques publiques et les partenariats permettant l'amélioration et la pérennisation des « pratiques sociales souhaitables et [de] leur diversité dans cet espace public réaménagé » (Hubert *et al.* 2017 : 16).

Deux grands axes sont alors identifiés comme se rattachant à ce défi. Le premier concerne la diversité des ambiances et des usages au sein du piétonnier. Le plan d'aménagement de *SumProject* (fig.3) se décline en effet en différents sous-espaces auxquels une fonction phare et des aménagements spécifiques sont associés (tableau 2). Ces dispositions visent à créer des ambiances différentes et semblent résulter d'un « compromis entre les objectifs économiques et d'habitabilité » (Hubert *et al.* 2017 : 16 ; voir également Corijn *et al.* 2016 : 78-81).

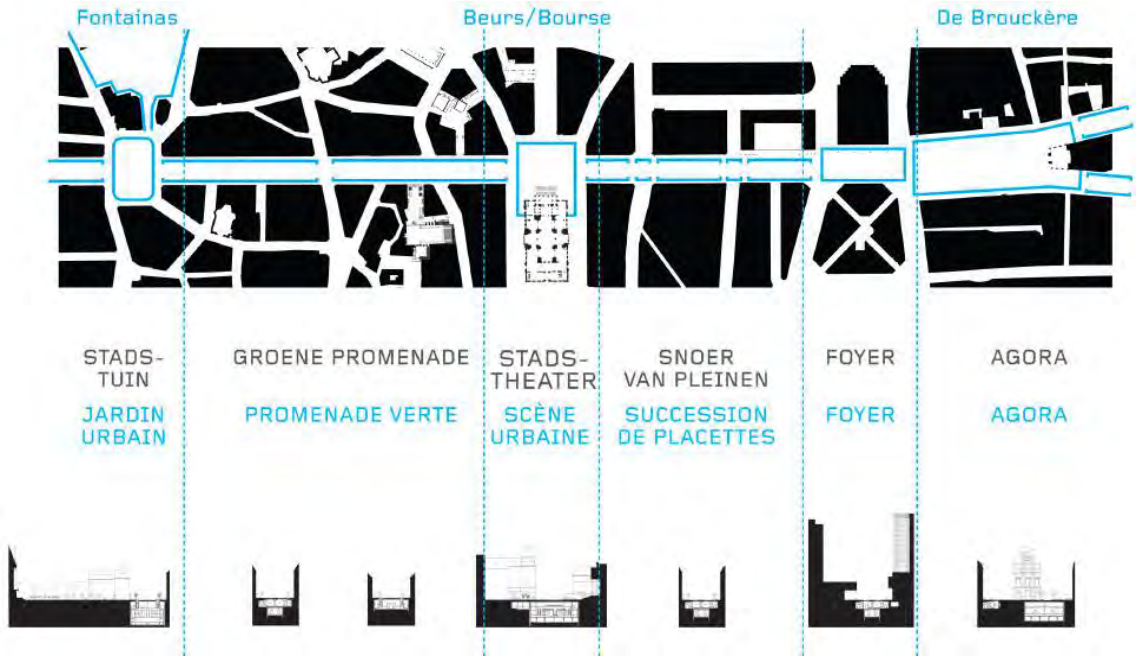


Fig.3 : Plan et coupes représentant la structuration de l'axe Fontainas-De Brouckère en six grandes zones (source : *SumProject* 2016, p.53 ; © *SumProject*).

Tronçon	Identité	Morphologie	Fonctions
Place Fontainas	« Jardin urbain »	Espace verdurisé et arboré	Square en lien avec le parc proche
Blvd Anspach (sud)	« Promenade verte »	Triple agencement (bandes latérales, bandes intermédiaires dotées d'équipements, bande centrale)	En rapport avec le triple agencement (latérale-flânerie ; intermédiaire-séjour ; centrale-passage)
Place de la Bourse	« Scène urbaine »	Dégagée, kiosques et miroir d'eau dans la rue Auguste Orts	Lieu où l'on se montre et se réunit
Blvd Anspach (nord)	« Succession de placettes »	Triple agencement (bandes latérales, bandes intermédiaires dotées d'équipements, bande centrale)	En rapport avec le triple agencement (latérale-flânerie ; intermédiaire-séjour ; centrale-passage)
Blvd Anspach (entre rues de l'Évêque et du Fossé aux Loups)	« Foyer »	Dégagé, plafond lumineux	Endroit dédié à la détente et au repos
Place De Brouckère	« Agora »	Dégagée, fontaines d'eau et bouquet d'arbres	Lieu de grands évènements

Tableau 2 : Identité, morphologie et fonctions des différents tronçons du projet de piétonnier tel que prévu par *SumProject* (source : Corijn *et al.* 2016 : 78-80). Les cases grisées représentent les portions du projet qui sont actuellement intégralement aménagées d'un point de vue morphologique (à l'exception du plafond lumineux dudit « Foyer »).

C'est cependant sur la précision des aménagements qu'Hubert et collègues (2017 : 17) s'attardent en soulignant qu'elle pose un certain nombre de questions. Premièrement, d'après eux, la mixité et la diversité d'usages caractérisant la phase 'transitoire' initiée à l'été 2015 et liées à son « faible niveau organisationnel »

encourent le risque de voir l'aménagement privilégier certaines pratiques et, par conséquent, certaines populations au détriment d'autres (sur base de critères socio-culturels, de genre, de génération, etc.) (voir également Corijn *et al*. 2016). Deuxièmement, la morphologie reproduisant une forte linéarité nord-sud, il est possible que la zone voie les usagers reproduire leurs « schémas habituels de déplacements, favorisant des activités de lèche-vitrine (le long des façades) et de circulation de transit (sur la bande centrale) » (Hubert *et al.* 2017 : 17 ; voir également Brandeleer *et al.* 2016). Troisièmement, les auteurs soulignent que la gestion d'un espace public est plus complexe quand les aménagements ainsi que les acteurs et instruments impliqués dans leur maintien sont pluriels. Dans un cas comme celui du piétonnier, « une gestion continue, coordonnée et transversale » est nécessaire si l'on veut éviter que l'espace public se dégrade, reste adapté aux usages et conserve un attrait esthétique (Hubert *et al.* 2017 : 17).

Parallèlement au défi de maintenir, au sein du piétonnier, la pluralité des ambiances et des appropriations de l'espace public qui font par ailleurs écho à la multifonctionnalité de l'hypercentre bruxellois, la manière dont on entend « soutenir et circonscrire l'animation de l'espace public » est fondamentale (Hubert *et al.* 2018 : 18). Cette animation immatérielle constitue d'après les auteurs, le second axe de ce premier défi. D'une part, elle fait partie intégrante des politiques urbaines (Amin 2008), d'autre part, elle se retrouve souvent au cœur des controverses. À ce titre, Genard et collègues (2016 : 75) identifient trois grands imaginaires du centre-ville et de l'espace public qui sous-tendent cette question de l'animation souhaitable. La première vision est celle d'un espace public 'marchand'. Elle est liée à la dynamisation économique du centre-ville, tributaire de la « sécurisation du quartier et [de] l'animation continue de l'espace public » (Hubert *et al.* 2017 : 18). La seconde vision peut être qualifiée de 'politique' ou 'symbolique' et son enjeu principal tient à l'appropriation de l'espace public par la population. Dans cet imaginaire la réussite du piétonnier est fonction de la propension qu'il aura être lié à des logiques participatives (conception, coproduction, cogestion) et à pouvoir accueillir des moments collectifs (manifestations, célébrations, etc.). La troisième vision, quant à elle, est du registre de 'l'esthétique' ou du 'culturel'. C'est ici l'expérience qui est faite du piétonnier qui prime : l'espace public doit y encourager la co-présence et la covisibilité et, de ce fait, « produire une esthétique des rassemblements, d'acteurs et de spectateurs, à l'instar des usages faits des boulevards centraux au 19ème s. [Jourdain et Loir 2016] » (Hubert *et al*. 2017 : 18). L'expérience sensible prend une place importante dans cet imaginaire et ne doit pas être entravée par des logiques créant trop d'interférences (comme le consumérisme). Dans le cadre du piétonnier, ces trois visions ne sont pas nécessairement mutuellement exclusives mais, pour être implémentées de façon harmonieuse, elles doivent être explicites et mise en œuvre de manière concertée et transversale. Or, et nous y reviendrons dans les chapitres dédiés aux imaginaires et à l'indétermination (voir chapitres 4 et 2 respectivement), aujourd'hui, l'animation souhaitable pour le piétonnier n'est pas définie explicitement. En effet, le constat que dresse Hubert et collègues en 2017 reste peu ou prou d'actualité : « [L'animation du piétonnier] s'établit par addition d'actions initiées ponctuellement, portées tantôt par des pouvoirs publics, tantôt par des acteurs privés. Mais elle ne semble ni considérée, ni mise à profit comme une partie intégrante de la création des ambiances et du projet urbain sous-tendu par l'aménagement du piétonnier » (Hubert *et al.* 2017 : 18).

1.3.2.2. Second défi : Renforcer les liens du projet avec les dynamiques régionales et métropolitaines

La multitude d'acteurs (pouvoirs publics, mouvements citoyens, acteurs économiques, bureaux d'experts, etc.) qui ont participé et participent toujours à la mise en œuvre du piétonnier illustre très bien que le projet a, à la fois, une portée locale, régionale et métropolitaine (Hubert *et al.* 2017 : 19 ; Genard *et al.* 2016 : 69-71). Dans un premier temps le projet s'est articulé sur des logiques locales et des problématiques et opportunités concernant un périmètre restreint, à proximité plus ou moins immédiate de la zone. Cela fait sens à l'amorce d'un changement si important, cependant, encore aujourd'hui, il manque des liens

explicites avec d'autres éléments structurants qui permettraient d'intégrer plus harmonieusement le piétonnier aux différentes échelles de la ville et d'étançonner « la portée du changement de paradigme » qu'on lui accole (Hubert *et al.* 2017 : 19).

L'absence d'un discours explicite sur l'intégration trans-scalaire du piétonnier se fait sentir à différents niveaux. Tout d'abord, le fait de ne pas établir de liens clairs entre le piétonnier et d'autres grands projets de la Ville ou de la Région ainsi que de ne pas réellement définir son statut par rapport à l'aire métropolitaine illustre un « manque de vision stratégique et spatialisée » (Hubert *et al.* 2017 : 20). Cela se marque notamment dans le manque d'un projet de ville clairement explicité dans les communications de la Ville ce qui affecte indubitablement la réception du projet au sein de la société (Vanhellemont 2016), nous y reviendrons. Qui plus est, coupé des autres échelles, la piétonnisation pourrait tenir plus d'un aménagement urbanistique que d'un projet urbain, affectant de ce fait son potentiel à être un « projet pilote pour un centre-ville bruxellois durable et convivial » (Vermeulen *et al.* 2018). Dans une même logique, l'intégration du piétonnier à une politique de mobilité ambitieuse à l'échelle régionale et métropolitaine restait encore assez nébuleuse en 2017 (voir Vermeulen *et al.* 2018 : 9-11 pour un résumé des mesures ayant été prise en 2018 concernant la mobilité). Nous reviendrons brièvement sur cette question, notamment en termes d'accessibilité, en évoquant l'étude MOBI ci-dessous (voir 1.4.). Pour éviter certaines dérives, il apparait également nécessaire d'établir des ponts entre le plan d'aménagement et des plans de développement commercial, économique et de revalorisation patrimoniale (Hubert *et al.* 2017 : 21-23 ; voir également Boussauw 2016). Qu'il s'agisse en effet du succès économique de la zone et de ses garants, du risque de *turnover* commercial (homogénéisation de l'offre et disparition de certaines typologies de commerce) qui pourrait se faire au détriment de la ville de proximité, et du maintien d'une certaine flexibilité spatio-temporelle des usages, « il y a un équilibre à trouver entre la ville de loisir et la ville de proximité », la dimension économique de la zone devant être pensée au-delà du niveau purement commercial et intégrer une réflexion au niveau culturel, administratif, d'enseignement, de santé, patrimonial, etc. (Hubert *et al.* 2017 : 22-23 ; pour une évocation des projets en cours à proximité du périmètre du piétonnier, voir Vermeulen *et al.* 2018 : 11-13).

1.3.2.3. Troisième défi : rassembler autour du projet urbain

Aujourd'hui – nous en parlerons en détails dans le chapitre 'Imaginaires en tension' (voir chapitre 4) – comme en 2017, le débat au sujet de la piétonnisation ou de l'état du piétonnier laisse rarement indifférent. Comme précédemment évoqué, ces débats font appel à des imaginaires, des conceptions de la ville très différentes selon qu'on aborde ses espaces publics, sa mobilité, ses inégalités, son économie, etc. (Genard *et al.* 2016). Relayés assez massivement par les médias, ces controverses prennent pied à la fois dans l'arène politique et au sein de la société. Bien qu'elle ne se cantonnent généralement pas « à une opposition binaire gouvernants/gouvernés, commerçants/habitants ou encore pro-voitures/pro-vélos », bon nombre d'acteurs (des porteurs du projet à ses opposants) n'en contribuent pas moins à « diffuser une vision réductrice du projet dans la société » (Hubert *et al.* 2017 : 23).

Qui plus est, en 2017 et jusqu'à un certain point aujourd'hui, il manque une réelle politique de communication à la hauteur du projet[4]. En effet, on peine à déceler l'existence d'une « logique

[4] Un site internet (https://centreville.bruxelles.be/) et une adresse de contact privilégiée (julien.mille@brucity.be) existent cependant. Le fait que l'adresse de contact soit un pseudonyme cachant en réalité une seule employée de la Ville est assez symptomatique. La cellule 'Tranquillité publique' à laquelle est liée ce point de contact gère également, depuis 2017, l'équipe de stewards urbains de la Bruciteam dont les fonctions sont d'assurer la convivialité, de fournir des informations, d'avoir une présence dissuasive et d'établir des constats techniques sur d'éventuels problèmes liés à la propreté et à l'état de la voirie. Il se peut que bien que la cellule en question œuvre à la communication, elle n'adopte peut-être pas une démarche assez pro-active, considérant que l'information est à disposition, notamment sur le site, et que les gens peuvent aller la chercher (Hubert *et al.* 2017 : 24).

communicationnelle transversale, rassemblant et mettant en synergie tout ce qui gravite autour du projet, tout en assurant une certaine transparence » (Hubert *at al.* 2017 : 23). Nous verrons notamment que ces faiblesses en termes de communication eurent un impact relativement important sur les ressentis liés aux travaux, tant en termes de phasage que des nuisances qu'ils occasionnent (voir également Vermeulen *et al.* 2018 : 6-8). Rassembler autour du projet de piétonnisation tient aussi à l'organisation de la participation en termes de coproduction (Hubert *et al.* 2017 : 24-25). On comprend aisément qu'au vu des enjeux, la décision de piétonniser pouvait difficilement faire consensus et qu'un recours relativement restreint à la participation a précisément permis le passage à l'acte. Cela étant, un recours plus explicite, structuré et inclusif à la participation co-productive a le potentiel de fédérer les acteurs et de favoriser l'acceptation d'un projet, de développer un sentiment d'appartenance au lieu, d'accroitre la propension à la respecter (Vermeulen et Hardy 2016), mais peuvent également tirer profit des « savoirs profanes » des acteurs de terrain qui permettent d'assurer la concordance du projet avec la réalité de terrain (Hubert *et al*. 2017 : 25 ; Callon *et al.* 2001).

1.3.2.4. Quatrième défi : confirmer le changement de paradigme

Comme évoqué ci-dessus, les autorités publiques ont présenté le projet de piétonnisation comme participant d'une rupture de paradigme avec les politiques urbaines d'après-guerre. Il existe cependant trois difficultés majeures risquant d'entraver cette démarche et qui ont déjà été mentionnées ci-dessus. Tout d'abord, le projet prend place dans un centre-ville multifonctionnel accueillant de nombreux usagers avec des attentes divergentes, pour ne pas dire difficilement conciliables. Ensuite, il existe un grand écart entre « l'habituelle frilosité des décideurs bruxellois à réduire l'emprise de la circulation automobile » et l'essor grandissant, dans la société, d'un rejet de la mobilité automobile au profit des modes actifs (Hubert *et al.* 2017 : 25). Finalement, différentes visions participent à la construction du projet et les compromis qui en découlent naturellement pourraient en amoindrir la portée.

Afin d'étayer et maintenir la dynamique de changement paradigmatique, Hubert et collègues (2017 : 25-28) identifient trois problématiques à traiter et sur lesquelles nous reviendrons dans la mesure où elles sont également assez saillantes au sein des entretiens que nous avons réalisés avec différents types de (non-)usagers du piétonnier. Premièrement, bien que l'amélioration de l'habitabilité et la redynamisation économique voulues par les pouvoirs publics ne sont, a priori, pas inconciliables (la densité résidentielle étant souvent corrélée à la réussite économique des zones piétonnes ; Boussauw 2016), un déséquilibre en faveur de la seconde dynamique peut entraîner bon nombre d'effets pervers (augmentation des loyers des espaces commerciaux, mono-fonctionnalisation de la zone, perte d'attractivité résidentielle, développement de l'offre résidentielle touristique ; le tout dans un contexte où les besoins en logements sont très diversifiés et en forte croissance ; Hubert *et al.* 2017 : 26).

Deuxièmement, il a déjà été souligné que les projets de piétonnisation ne permettent pas réellement, à moins d'être intégré dans un « plan de mobilité ambitieux assurant un report modal » (Hubert *et al.* 2017 : 27), d'avoir un impact positif sur le recours aux déplacements automobiles au-delà de la zone restreinte sur laquelle ils sont mis en œuvre (Feriel 2013). À ce titre, bien qu'il soit difficile à objectiver, le report du trafic automobile dans les rues adjacentes est une réalité à laquelle les riverains et les commerçants que nous avons interrogés font très souvent allusion. La troisième problématique identifiée, celle des parkings, est tout aussi présente dans les discours. Quelles que soit les mesures qui sont ou seront prises à cet égard, Hubert et

collègues (2017 : 28) soulignent le fait que « [s]ans remise en question de leur pertinence, le rapport de forces s'établira toujours à la faveur des infrastructures de stationnement »[5] (voir chapitre 7).

Notre projet de recherche sur la piétonnisation, le centre-ville et les modes de vie s'inscrit tout à fait dans la suite logique de cette note de synthèse. D'une part, elle permet de contextualiser notre étude. D'autre part, comme le soulignent les auteurs eux-mêmes, il manque, entre autres choses, à cette démarche – compilant des recherches préliminaires, les résultats d'expériences étrangères et une revue de la littérature scientifique – l'apport d'une collecte de « données empiriques plus détaillées sur les usages et les pratiques sociales dans l'espace-temps étudié » (Hubert et al. 2017 : 28). C'est précisément à cette tâche que nous nous sommes notamment attelés dans le cadre de ce projet.

Avant d'aborder l'analyse de l'impact de la piétonnisation par le groupe de recherche MOBI, il convient d'évoquer très brièvement l'édito signé par le BSI-BCO lors de la publication, en 2018, du deuxième portfolio regroupant les recherches lui étant liées. Les auteurs soulignent notamment que bien qu'un nouveau bourgmestre (M. Philippe Close) soit désormais aux commandes, hormis le début des travaux, peu de changements substantiels ont eu lieu eu égard aux grands défis identifiés par la note de synthèse qui reste donc largement d'actualité (Vermeulen *et al.* 2018). Ils soulignent toutefois qu'il existe « une amélioration progressive de la communication relative au projet et aux autres dynamiques à l'œuvre dans le centre-ville » mais également qu'il manque toujours « une politique globale de communication qui rassemble les informations sur les différents volets du projet » (Vermeulen *et al.* 2018 : 19).

1.4. Analyse d'impact : accessibilité, mobilité, satisfaction.

Avant d'entrer dans le vif du sujet et d'aborder les quatre thématiques au travers desquelles nous présenterons les résultats de notre recherche, il nous parait intéressant, comme annoncé ci-dessus, d'aborder brièvement les résultats d'une étude menée à bien par le groupe de recherche MOBI (VUB) et intitulée *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* (Wiegmann *et al.* 2018). L'étude, basée sur des sondages, a ceci d'intéressant qu'elle permet également de contextualiser certains éléments ressortant de nos propres recherches et, en particulier, des dynamiques relatives aux changements en termes de mode de vie (en particulier aux pratiques de mobilité) sur lesquelles nous reviendrons de manière transversale dans le rapport (pour une approche synthétique du sujet, voir chapitre 6).

L'enquête conduite en mai et juin 2017 a ciblé trois groupes particuliers : des habitants de l'aire urbaine (comprenant les 19 communes bruxelloises et 33 communes voisines ; groupe T1 qualifié ici de 'résidents'), des personnes travaillant dans une entreprise ou une autre organisation située dans la zone piétonne ou, à proximité, dans les limites du Pentagone (groupe T2 qualifié ici de 'travailleurs') et, finalement, des personnes de passage sur le piétonnier (groupe T3 qualifié ici des 'passants' ; Wiegmann *et al.* 2018 : 9)[6]. Les questions portaient globalement sur les comportements en matière de déplacement par rapport à la zone piétonne, sur le rapport entre la piétonnisation et le choix en matière de déplacement et de mode de transport, sur le degré de satisfaction par rapport à l'accessibilité du centre-ville et de la nouvelle zone piétonne, ainsi que sur la perception des interventions dans l'espace public de la zone piétonnisée et les changements qu'elle a pu connaître. Parallèlement, la recherche s'interrogea également sur la manière dont

[5] À ce titre, la Région a récemment annoncé qu'elle avait l'ambition de supprimer 65.000 places de parkings sur l'espace public (https://www.lesoir.be/241328/article/2019-08-10/le-gouvernement-bruxellois-veut-supprimer-65000-places-de-stationnement-en).

[6] Il convient de préciser que cette enquête eut lieu avant le début des travaux en septembre 2017 et de la campagne d'information y étant liée (Wiegmann *et al.* 2018 : 6). Les premiers et seconds groupes ont été interrogés par le biais d'un questionnaire en ligne, les passants, de vive voix sur l'espace public.

les variables susmentionnées varient en fonction des différents profils socio-démographiques et du lieu de résidence (Wiegmann *et al. 2018* : 8).

Les résultats principaux de la recherche peuvent aisément être résumés : « Les partisans du nouveau piétonnier sont plus nombreux que les opposants, surtout parmi les bruxellois, qu'ils habitent dans le centre ou dans la Région. À l'extérieur, la perception d'une mauvaise accessibilité automobile progresse. Les répondants indiquent cependant qu'ils sont moins satisfaits de la propreté et qu'ils se sentent peu en sécurité, de jour comme de nuit. [On observe aussi] une tendance à la hausse concernant l'utilisation des transports en commun pour se rendre dans le centre-ville. L'impact potentiel d'un changement modal est élevé, car 36% des riverains de la zone métropolitaine de Bruxelles expliquent qu'ils utilisent un autre moyen de transport pour aller dans le centre » (Vermeulen *et al.* 2018 : 18 ; voir également Keserü *et al.* 2018).

Il nous apparait cependant intéressant de détailler quelque peu certaines des informations générées par la recherche de MOBI, en particulier afin qu'elles permettent de mieux contextualiser certains des résultats de notre propre recherche. Elles seront ici déclinées selon les grands axes structurant le rapport final de l'étude (Wiegmann *et al.* 2018). Nous renvoyons évidemment à ladite étude pour plus de détails sur chacun des thèmes succinctement évoqués ici.

1.4.1. Comportements en matière de déplacements

De manière générale, on peut noter que les habitants de la périphérie bruxelloise délaissent plus le centre-ville depuis la piétonnisation que les résidents de la RBC (Wiegmann *et al.* 2018 : 11-12). Bien que le piétonnier exerce un attrait assez unanime en tant que « lieu de rencontre animé », les différents groupes s'y rendent principalement pour des raisons différentes. Les résidents essentiellement pour le loisir (et en particulier le shopping), les travailleurs pour des raisons professionnelles, puis pour le shopping et, les passants dans une démarche de loisir (ballade d'abord, shopping ensuite).

Le piétonnier est fortement fréquenté par des résidents de la RBC et en particulier ceux qui habitent au centre-ville. On y retrouve, au contraire, une relativement faible proportion d'habitants de la première périphérie. Au regard de l'enquête, on peut également mettre en exergue le nombre élevé d'étrangers et la prédominance masculine (Wiegmann *et al.* 2018 : 12-13).

En termes de fréquence des visites, les résultats illustrent qu'il existe une dépendance fonctionnelle au centre-ville qui reste également une destination de loisir populaire tant pendant la semaine que le week-end. 30% des résidents disent s'y rendre au moins une fois par semaine. De nombreuses personnes interrogées se trouvent notamment être des habitués. Cela étant, les femmes et les personnes âgées paraissent s'y rendre moins souvent (Wiegmann *et al.* 2018 : 13-14 ; nous y revenons dans la thématique 'Habiter', voir 5.2.5.). En termes d'évolution de cette fréquentation depuis la piétonnisation, on constate une nette diminution chez les résidents et les travailleurs mais une hausse sensible chez les passants (Wiegmann *et al.* 2018 : 14-15). Les raisons avancées par les personnes s'y rendant moins sont la détérioration de l'accessibilité, le manque d'attrait de l'espace public, l'accroissement du sentiment d'insécurité et la difficulté de stationnement (Wiegmann *et al.* 2018 : 16, fig.7). Les raisons présidant à une plus forte fréquentation sont l'existence d'un environnement plus attrayant, la meilleure accessibilité et la présence d'activités et d'évènements intéressants (Wiegmann *et al.* 2018 : 16, fig.8). En termes de durée de fréquentation, seules des raisons professionnelles expliquent les durées supérieures à cinq heures, pour les résidents et les passant la durée se situe souvent entre deux et cinq heures, une minorité de résidents et de passants y restent moins d'une heure (Wiegmann *et al.* 2018 : 17). À l'exception des personnes habitant la Ville de Bruxelles, on constate cependant une diminution générale des durées des visites.

En ce qui concerne les déplacements vers le centre-ville et le boulevard piétonnisé, les transports publics restent le moyen de transport utilisé de façon majoritaire (même quand une voiture est à disposition). Pour les passants, la marche apparait clairement comme le second moyen de transport privilégié (Wiegmann *et al.* 2018 : 18-19). En termes d'évolution des modes de déplacement, il ressort très clairement que suite à la fermeture au trafic automobile, il existe une préférence accentuée pour les transports en commun au détriment de la voiture (Wiegmann *et al.* 2018 : 19-22). Ce report est moins prononcé chez les habitants de la périphérie que chez ceux de la Région. Un report vers un mode de déplacement plus durable est aussi davantage visible chez les moins de 55 ans et chez les travailleurs à niveau d'instruction plus faible et habitant plus près du centre (Wiegmann *et al.* 2018 : 19).

1.4.2. Satisfaction en termes d'accessibilité

De manière générale, les usagers de la voiture en ont une perception négative (embouteillages, manque de stationnement et dégradation accessibilité) alors que les usagers des transports en commun expriment une plus grande satisfaction, notamment liée au temps de trajet et à la présence d'arrêts à proximité du piétonnier (Wiegmann *et al.* 2018 : 22). Cette perception en termes d'accessibilité au centre-ville a également évolué de manière différenciée suivant le mode de transport principal des usagers : les usagers de la voiture soulignent une nette dégradation depuis la piétonnisation alors que les usagers des transports en commun constatent assez peu de modification (Wiegmann *et al.* 2018 : 23-24).

1.4.3. Soutien au projet de piétonnisation

Malgré des disparités non négligeables dans les niveaux de soutien, pour tous les profils, les personnes favorables au piétonnier sont plus nombreuses que celles y étant défavorables (Wiegmann *et al.* 2018 : 24-25). Les résidents s'expriment majoritairement en faveur de la suppression de la présence automobile mais c'est au sein des travailleurs et tout particulièrement des passants que l'on retrouve un plus grand nombre de personnes très favorables à la fermeture du boulevard à la circulation automobile[7]. L'avis des gens sur la question semble aussi être généralement corrélé à l'âge (les plus jeunes étant généralement plus positifs au sujet de la décision), au mode de déplacement (seuls les automobilistes sont assez majoritairement contre), et au lieu de résidence (plus il est éloigné du centre-ville, moins les avis tendent à être positifs).

1.4.4. Perception de l'espace public

De manière générale, un pourcentage important des trois groupes n'est pas du tout au courant du projet de réaménagement approfondi de la zone (les personnes vivant en périphérie étant généralement moins au courant que les résidents de la RBC). Il ressort ici, à nouveau, qu'il existe un déficit assez prononcé en matière de communication de la part des autorités en charge du projet (Wiegmann *et al.* 2018 : 26).

En ce qui concerne la perception de la propreté et du confort offert par la zone au moment de l'enquête, les résultats sont globalement assez négatifs (Wiegmann *et al.* 2018 : 26-27 ; voir 5.3.). Cela est particulièrement prononcé au sein des résidents et des travailleurs, un peu moins dans le groupe des passants. Les personnes interrogées mettent notamment en avant la malpropreté de jour comme de nuit et le problème de sécurité personnelle durant la nuit. Ils évoquent également le manque d'espaces verts et d'aménagements pour s'asseoir. Une personne sur trois estime manquer d'informations sur les chantiers à venir. Il y a par

[7] Concernant l'avis du groupe T3 sur la suppression de la présence automobile, MOBI note « […] peut-être parce qu'ils n'ont pas connaissance de la controverse médiatique entourant le projet de piétonnisation. Ils sont par ailleurs plus susceptibles d'être influencés par une motivation intrinsèquement positive, puisqu'ils fréquentent les lieux par plaisir et non par nécessité (ex : vie active ou estudiantine, démarches administratives, courses à faire au quotidien). En outre, comme il s'agit principalement de visiteurs occasionnels, leur opinion se fonde uniquement sur une seule impression éventuellement positive, contrairement aux personnes à la fréquentation plus assidue, aux riverains et aux résidents de l'aire urbaine bruxelloise » (Wiegmann *et al.* 2018 : 25).

contre un consensus globalement positif sur la présence de restaurants, de café et de magasins intéressants, le caractère attrayant des rues et des façades et le revêtement des chaussées agréable à la marche (Wiegmann *et al.* 2018 : 27).

Cette même perception aurait évolué de façon négative entre 2015 et 2017 en ce qui concerne la propreté et le risque d'agression (de jour comme de nuit). L'offre en matière de boutiques et de restaurants est globalement jugée similaire. Par contre, les personnes interrogées constatent une amélioration due à la présence d'endroits où s'asseoir, un confort accru des voies piétonnes et ainsi que quelques espaces verts. Les auteurs de l'étude suggèrent à ce sujet qu'on pourrait y voir « le signe d'un contentement global suscité par l'extension de la surface consacrée aux piétons et la présence du mobilier urbain provisoire (ou sa visibilité accrue) » (Wiegmann *et al.* 2018 : 28).

1.5. Les quatre thématiques

Comme nous l'avons évoqué en entame de cette introduction, le cœur de ce rapport s'articule autour de quatre thématiques. Elles constituent en quelque sorte les questions qui nous parurent être de première importance suite à l'examen de notre jeu de données (observations de terrain, entretiens semi-directifs, journaux d'activités spatialisés) et en ce qui concerne les modes de vie et leurs évolutions. Bien que nous en présentions ici un traitement assez détaillé, elles n'en demeurent pas moins axées sur les données les plus saillantes, les plus illustratives, que nous avons pu collecter. En d'autres termes, le développement de ces thématiques n'est pas nécessairement exhaustif. La quantité des données ayant été générées dans le cadre du projet nécessiteraient en effet un traitement dépassant de loin les prétentions de cette recherche et la temporalité dans laquelle elle s'inscrit.

Nous ambitionnons de traiter ces thématiques aux niveaux micro (en rapport étroit avec le processus de piétonnisation et la situation actuelle des boulevards piétonnisés), méso (en termes de modes de vie et de leur évolution) et macro (en relation avec des enjeux et des processus de plus grandes ampleur), c'est-à-dire de souligner la manière dont ces problématiques se construisent, sont perçues et vécues et viennent nourrir (ou se nourrir) des imaginaires. Des recoupements sont inévitables et, en réalité, même souhaitables pour souligner à quel point cadre spatial et matériel, pratiques et usages, discours et imaginaires s'entremêlent et sont co-constitutifs les uns des autres.

La première thématique est celle de l'indétermination à la fois conceptuelle – liée à une communication peu claire des visées pour le centre-ville de la part des politiques ainsi qu'à l'expérience du changement de statut légal de la zone par les usagers – et morphologique, essentiellement liée aux travaux (voir chapitre 2). Il y sera question de la manière dont cette indétermination est tantôt vécue comme déroutante ou cause de conflits, tantôt offre des prises particulières aux déploiement des modes de vie, tant en termes d'aspiration que d'appropriation.

La deuxième thématique traitera de la mise en scène du piétonnier – de ses caractéristiques morphologiques et de sa culture matérielle (voir chapitre 3). À travers cette évocation du cadre spatial et matériel que constitue le piétonnier, nous illustrerons la manière dont les aménagements et les usage(r)s constituent des associations dont l'évolution et les reconfigurations nous semble d'un grand intérêt, notamment en ce qui concerne le régime d'engagement fonctionnel des modes de vie.

La troisième thématique portera sur les imaginaires auxquels aspirations, représentations, et ressentis viennent se greffer et donner de la substance (voir chapitre 4). La manière dont les modes vie s'articulent à ces tendances seront traitées dans cette thématique qui abordera également les controverses, les frictions et les heurts nées des tensions entre ces imaginaires.

La quatrième thématique abordera avant tout le potentiel d'accueil du piétonnier, sa propension à se prêter facilement – à offrir des prises – aux régimes d'engagement sociaux et sensibles des modes de vies (voir chapitre 5). Il s'agira en quelque sorte d'illustrer le piétonnier 'habité' et 'cohabité' et d'aborder les processus de gouvernance très variés qui sont à l'œuvre en rapport aux différentes facettes de la mixité du piétonnier.

Finalement, nous clôturerons ce rapport avec un chapitre répondant directement aux questions de l'évolution des modes de vies, de durabilité et de désirabilité dans un contexte de piétonnisation (voir chapitre 6). Un addendum proposant des pistes de recommandations pour la mise en œuvre d'un processus de piétonnisation est également ajouté en guise d'épilogue (voir chapitre 7).

2. Indétermination

La première thématique à travers laquelle nous souhaitons mettre en lumière certains des résultats de notre recherche est celle de l'indétermination. Cette indétermination recouvre plusieurs notions, découle de plusieurs facteurs et contribue à engendrer des dynamiques variées. Il s'agit par conséquent d'une thématique complexe qu'il est important de d'abord bien baliser avant d'illustrer la manière dont elle se décline au travers des différente échelles qui retiennent ici notre attention et, de manière assez transversale, au sein des autres thématiques abordées.

À ce titre, il nous parait d'abord nécessaire de fournir une définition précise de ce que nous entendons par 'indétermination'. Ce terme recouvre traditionnellement le « caractère de ce qui n'est pas déterminé, délimité, précisé », mais encore, le « caractère hésitant de quelqu'un, [le] manque de décision, de volonté »[8]. De manière générale, dans le cadre de ce rapport, le terme 'indétermination' recouvre bel et bien ces deux acceptions. Il renvoie d'une part à la nature fuyante du statut du piétonnier à différents niveaux et, d'autre part, recouvre les processus et dynamiques contribuant à définir son identité.

Deux éléments majeurs contribuent en effet à maintenir, à l'heure actuelle, la zone du piétonnier dans une sorte de flou. Le premier est lié aux porteurs du projet, aux autorités publiques en charge de sa mise en œuvre et de sa gestion, le second dépend du phasage des travaux et du fait que le périmètre présentait durant la recherche – et présente encore actuellement, au moins en partie – une morphologie, des infrastructures et des aménagements à différents états de complétude par rapport au projet initial.

Comme le BSI-BCO a eu l'occasion de le souligner à plusieurs reprises (Hubert *et al.* 2017 ; Vermeulen *et al.* 2018) et comme nous l'avons évoqué dans l'introduction, la première cause d'indétermination tient essentiellement à la défaillance de communication des autorités en ce qui concerne le devenir du piétonnier et les ambitions précises qu'elles nourrissent pour le centre-ville. En effet, aujourd'hui encore, les autorités communiquent très peu, même s'il n'est pas impossible qu'ils aient des visées plus ou moins établies en ce qui concerne la zone.

Parallèlement, le fait que la tenue des travaux ait été ventilée dans le temps (voir Vermeulen *et al.* 2018 : 8, fig.1) donne au piétonnier un aspect hybride. Bien que l'avancement des travaux ait connu une progression importante entre le début de la recherche et les observations les plus récentes effectuées au sein de la zone[9], à l'heure actuelle, le périmètre présente encore trois types d'états. Certains tronçons (aujourd'hui majoritaires) sont intégralement aménagés selon le plan défini par *SumProject*, d'autres sont en plein travaux, alors que les derniers demeurent – à peu de choses près – dans l'état qu'ils ont connu depuis que le boulevard a été piétonnisé en 2015 (fig.4). Qui plus est, ces trois états coexistent parfois sur un périmètre très restreint, notamment aux jonctions entre le boulevard et les rues qui le croisent perpendiculairement et qui sont encore dédiées à la circulation des véhicules motorisés.

[8] Larousse en ligne (https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais-monolingue/). Consulté le 6/11/2019.

[9] Lors de la tenue des observations d'hiver (février-mars 2019), la place De Brouckère était encore intégralement en travaux, au même titre que l'ensemble de la partie sud du boulevard Anspach entre la place de la Bourse et la Rue des Riches-Claires. Des travaux d'ampleur plus restreinte prenaient également place de manière plus ponctuelle dans le périmètre. Durant les observations d'été (août 2019), la majeure partie de la place de la Bourse était en travaux, de même que la jonction entre le boulevard Anspach et la Rue Marché aux Poulets. À part des travaux très localisés, le reste du périmètre était majoritairement aménagé. Durant l'ensemble de la période d'étude, seule la place Fontainas n'afficha aucun changement (son aménagement est censé s'échelonner entre octobre 2019 et avril 2020 ; https://centreville.bruxelles.be/actualités/info-chantier-place-fontainas). De plus amples informations sur l'emprise des travaux et sur la morphologie générale du piétonnier sont disponibles dans les annexes relatives aux observations de terrain.

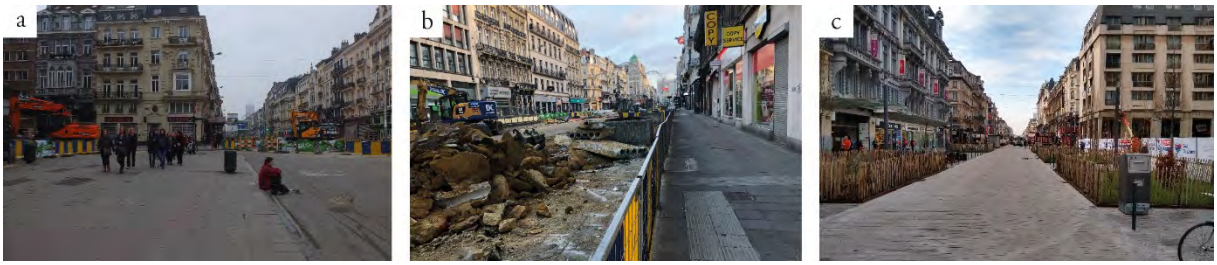


Fig.4 : Les trois états du piétonnier (a : phase transitoire ; b : pendant les travaux ; c : après l'aménagement).

On pourrait par conséquent résumer la situation d'indétermination de la sorte : d'une part, il est difficile de se faire une idée de ce qu'est la zone ou de ce qu'elle est appelée à devenir dans le chef des autorités publiques ; d'autre part, il n'est pas toujours aisé de s'imaginer ce à quoi elle pourrait réellement ressembler, ni comment elle pourrait fonctionner une fois intégralement terminée. C'est cette double réalité que nous allons tenter d'évoquer ici tout en exposant des dynamiques lui étant intrinsèquement liées et des situations corolaires. De manière générale, on peut parler de la coexistence d'une indétermination conceptuelle et d'une indétermination plus morphologique, ou matérielle, les deux agissant mutuellement l'une sur l'autre. La première tend à se rattacher à une échelle plus macro (imaginaires de la ville idéale, convictions, etc.) alors que la seconde s'ancre clairement à l'échelle très micro de la réalité concrète et matérielle du piétonnier.

2.1. Indétermination conceptuelle

L'indétermination opère en effet au niveau de l'image qu'on se fait du projet. Cette image est majoritairement liée d'une part à ce que les meneurs de projet apparaissent plébisciter, d'autre part à la sphère des imaginaires sur laquelle nous reviendrons au sein de la thématique éponyme (voir chapitre 4). Comme l'ont souligné Vermeulen et Hardy (2016), une série d'éléments viennent nuire à la bonne lisibilité du projet pour l'extérieur. Quand elles existent, les communications concernent 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).

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 et de la périphérie, commerçants, employés de la zone, employés des services publics, promoteurs immobiliers, etc.). Informations et communications sont généralement perçues comme lacunaires, confuses, parfois contradictoires. L'indétermination est ici source d'appréhension, de frustration, de défiance, voire de rejet. Un déficit de concertation est également soulevé, en particulier par les personnes habitant à proximité du piétonnier et les commerçants de la zone. Cette communication déficitaire et l'indétermination conceptuelle du piétonnier a de nombreuses ramifications et caractérise le projet depuis son origine. Les quelques exemples suivants permettent d'évoquer plus

concrètement la manière dont cette indétermination conceptuelle se décline et est ressentie par différents usagers.

2.1.1. Étendue spatiale du piétonnier

Avant de réellement rentrer dans le vif du sujet, il peut être intéressant de faire remarquer qu'à quelques exceptions près, l'essentiel des personnes que nous avons interrogées conceptualise le piétonnier comme s'étendant de la place De Brouckère à la place Fontainas. Parallèlement, ils ont également clairement à l'esprit que le projet s'intègre à un périmètre contenant par ailleurs de nombreuses autres zones piétonnisées, dans l'Ilot Sacré, en direction des Halles Saint-Géry et de la place Sainte-Catherine, mais également vers la rue Neuve. Cela ne signifie pas pour autant que les personnes interrogées conceptualisent l'ensemble du périmètre piétonnisé comme homogène, nous aurons l'occasion d'y revenir dans la thématique intitulée 'Mise en scène' au sein de laquelle la morphologie et la culture matérielle du piétonnier seront discutées plus en détails (voir chapitre 3).

2.1.2. Période transitoire

Bien avant que les travaux ne commencent, la période durant laquelle le piétonnier fut fermé puis doté d'aménagements temporaires (fig.5) comporta son lot d'incompréhensions et est généralement décrite de manière assez négative. Ces perceptions concernent la nature même de la période transitoire tout autant que les incertitudes liées à sa durée.

Fig.5 : Aménagements temporaires du piétonnier (Photo : Alexis Creten).

Une fois fermé à la circulation automobile, en 2015, le boulevard Anspach fut perçu, notamment par certains commerçants comme ayant été une zone largement abandonnée, livrée à elle-même[10] :

> « Et donc, ben après on a été abandonnés en fait, pendant trois ans et demi avec un endroit où on avait juste mis des plots en fait, des bêtes briques, des gros plots en béton pour bloquer le passage aux voitures, mais rien n'a été fait entre-temps. Ils ont attendu deux ans et demi je pense avant de mettre un petit peu de plantes et prendre des artistes qui mettaient un peu de gaieté dans le truc quoi. A part à la Bourse où y'avait un peu de dessins sur le sol, mais pendant trois ans et demi, cet endroit a été une espèce d'enfer pour moi. […] Y'avait pas eu de nettoyage de la voirie, c'était zéro. Plus d'assistance police non plus, donc c'était le paradis des pickpockets en fait, donc les clients un peu

[10] Le sentiment d'abandon que l'on retrouve dans ces citations est également à la source de la perception d'un déséquilibre entre l'imaginaire d'un centre-ville à échelle locale et une vision se déployant à échelle globale que l'on retrouve chez bon nombre des commerçants et certains des habitants de la zone que nous avons interviewés, nous y reviendrons dans le point 4.1.

> bourrés qui partaient d'ici, je conseillais d'appeler un taxi, mais le taxi il ne savait pas accéder jusqu'ici, et donc en fait c'était les proies mais parfaites pour ces pickpockets, qui arrivaient bien frais, là en général c'est pas des Bruxellois. Nous on connait le quartier, y'a pas de souci. Mais ça a été vraiment le coupe-gorge quoi. » [Alice ; gérante d'un restaurant dans la partie sud du boulevard Anspach]

> « […] pour nous en tout cas, c'était l'avant-travaux qui était pire, je dirais même. Parce que les travaux, ben voilà, les travaux, quoi, y avait des travaux, […] toujours plus grand... On attend que ça se finisse, ça termine. Par contre, quand on ferme une rue et qui n'il n'y a rien du tout qui circule. Ça s'est passé : ils ont fermé la rue, ils ont fermé tout le boulevard, ce qui est aujourd'hui piétonnier a été fermé à la circulation, en fait. Et ça a fait mauvais, très mauvaise, une très mauvaise communication. Donc plus de gens… Quand on parlait centre-ville c'était comme si on disait 'Bagdad', quoi, donc. » [Arthur ; barista et gérant d'un coffee shop]

Cette phase transitoire est véritablement apparue comme une période sombre et longue au point que certaines personnes, comme Kader qui travaille dans l'administration, en arrivèrent à lui préférer la période marquée par le début des travaux, même s'ils ne portent pas non plus cette dernière dans leur cœur :

> « Ben ça a l'air de rien. [Rires] ça a l'air de rien ! On dirait une ville en construction. C'est plus cette impression que ça donne, où pendant très longtemps ça a été totalement délaissé je veux dire, parce que la politique de la ville n'était pas de mettre en avant quelque part un espace pour les touristes, les navetteurs, les Bruxellois de manière générale, donc c'est normal que ça n'ait l'air de rien. Mais on voit maintenant quelques changements, que ça avance, parce que pendant très longtemps on a vu que voilà y'avait rien, que c'était juste détruit. Puis pendant des mois et des mois, on n'a pas vu d'avancement. Là aujourd'hui ce qui est gai, c'est que, ouais, on voit l'avancement, on voit à quoi ça va ressembler plus tard »

On retrouve ici une évocation de la manière dont l'indétermination est une source potentielle d'inquiétude et qu'aussi disruptifs qu'ils puissent être (et bien qu'ils ne soient pas exempts de leur dose d'indétermination), une fois enclenchés, les travaux donnèrent l'impression que les choses ne stagnaient plus, qu'on tendait vers une sortie de la période de stase.

L'installation des aménagements temporaires n'inversa pas nécessairement la tendance à déprécier cette période. En effet, pour bon nombre de personnes, leur nature transitoire ne fut pas nécessairement comprise. Ce que souligne notamment Hélène qui travaille dans une association se définissant comme un mouvement urbain se battant pour un Bruxelles durable :

> « C'était un peu un moment de confusion parce qu'à l'époque je m'intéressais déjà à ce sujet-là et donc je savais déjà que c'était temporaire et qu'il y allait y avoir des aménagements. Mais je me rappelle surtout d'un moment de confusion […], de se dire 'ben quoi, c'est ça ? c'est nul, ça ne ressemble à rien'. Les gens ne comprenaient pas, en fait, que c'était temporaire et que ça allait être réaménagé. »

Il découle de ces différents éléments que la mise en œuvre initiale du piétonnier ne commença pas sous les meilleurs augures, en particulier suite à un clair déficit d'information sur la nature réelle et la durée de la période transitoire. Qui plus est, ces aménagements temporaires engendrèrent des usages et des appropriations dont certains résidents et commerçants de la zone se sont vigoureusement plaints. Nous

reviendrons sur cette question spécifique dans la thématique dédiée à la morphologie et à la culturelle matérielle du piétonnier (voir chapitre 3). Parallèlement, certaines personnes ayant visité le piétonnier de manière plus épisodique durant cette période en retirèrent l'impression que le mobilier – dont certains croyaient qu'il était appelé à être pérenne – mis à disposition était de piètre qualité, renforçant d'autant leur a priori négatif sur la mise en œuvre initiale du projet.

2.1.3. Phasage et organisation des travaux

Nous reviendrons de manière plus spécifique sur l'emprise physique et sensorielle des travaux sur le périmètre du piétonnier dans une autre thématique (voir 5.3.) mais, en ce qui concerne l'indétermination, il nous parait important de souligner que le manque de communication au sujet du phasage et de l'organisation des travaux a contribué à détériorer le ressenti général eu égard au projet, a créé un climat d'incertitude tout en ayant, pour certains commerçants, des répercussions assez dramatiques.

À défaut d'informations précises, certaines interventions sur l'espace public parurent illogiques aux yeux de résidents de la zone, comme Piotr, récent propriétaire d'un appartement sur la place Fontainas qui nous explique :

> « Ce qui m'a interpellé c'est qu'on a posé ces jolies pierres sur le piétonnier et que par après on est venu les démolir pour refaire des câblages, des tuyauteries et tout ça. Quel est la cohérence du projet architectural ou d'un point de vue d'ingénierie. Bon parfois je me posais quelques questions, je fais confiance aux architectes qui sont derrière pour que ça soit mené à bien. J'ai peur que beaucoup de projets menés à Bruxelles n'aient pas toujours une totale cohérence, j'ai peur qu'un jour une nouvelle partie du piétonnier soit à nouveau éventrée car il faut poser des câbles téléphones, ou de la plomberie. C'est quelque chose qui m'effraye, j'ai déjà vu ça ailleurs. »

Nous avons en effet remarqué lors de nos observations que la mise en œuvre du piétonnier est très souvent ponctuée de travaux de réintervention sur des tronçons dont le revêtement définitif est déjà mis en place (fig.6).

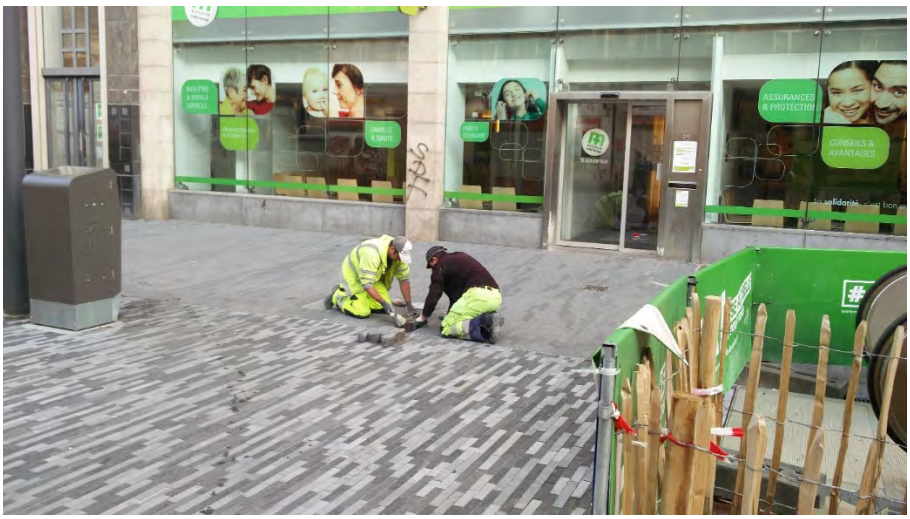


Fig.6 : Réfections en cours sur le piétonnier.

À ces endroits, les dalles de pierre sont donc retirées donnant l'impression d'une zone perpétuellement éventrée. C'est à nouveau, ici, le manque de communication officielle qui se fait sentir. Ce qui n'empêche pas toujours une certaine forme de communication officieuse de palier la situation. Par exemple, confronté

à l'une de ses situations et étant occupé à la documenter photographiquement, nous fûmes abordés par deux agents de la Bruciteam, les stewards urbains, employés de la Ville de Bruxelles et dépendant de son service de tranquillité publique. Face à notre étonnement, l'un d'eux nous expliqua que l'intervention était rendue nécessaire par le retrait du ciment lors de la sèche ayant créé un jour entre le dallage de pierre et l'encoche d'évacuation d'eau, compromettant le fonctionnement effectif de cette dernière. Ces mêmes agents de la Bruciteam nous expliquèrent également qu'ils étaient apostrophés par les riverains et les commerçants à de très nombreuses reprises mais qu'ils n'étaient pas toujours en mesure de répondre à leur question, parfois très spécifiques et ne correspondant pas à leurs attributions (au sujet de la gouvernance, voir 5.6.). Ils nous confièrent également qu'ils n'ont pas toujours la vie facile : étant la 'face visible' des autorités communales sur le terrain, ils sont souvent abordés avec véhémence[11].

La manque de clarté ou de concertation sur l'organisation des travaux eut également des impacts assez importants sur de nombreux commerçants. Les quelques épisodes auxquels nous faisons allusion ci-dessous leur donnèrent l'impression de ne pas être reconnus, pris en compte, alors que certains d'entre eux voient dans leur activité professionnelle, au-delà de la rentabilité à laquelle ils aspirent assez logiquement, une véritable contribution à l'animation de l'espace public et à la vie du quartier.

> Alice : « Donc ils ont annoncé en fait fin avril qu'ils allaient commencer les travaux, ils m'ont annoncé un vendredi que le lundi je ne pouvais pas mettre ma terrasse parce que les travaux commençaient enfin. Et fiers en plus de me le dire. Le vendredi, ils m'ont annoncé que le lundi je ne pouvais plus exploiter ma terrasse, alors qu'on était la veille de l'été, en pleine canicule »
>
> Gabrielle : « Et ça, ils sont venus frapper à votre porte ? »
>
> Alice : « Oui, ils sont venus frapper à ma porte »
>
> Gabrielle : « Ok, d'accord. Et 'ils', c'était qui ? »
>
> Alice : « Des employés communaux. Très gentils hein et très contents de m'annoncer que les travaux commençaient enfin. Sauf que moi j'étais dépitée. Et en fait, moi, pendant cette période, j'ai perdu, allez j'ai arrêté de compter, vraiment à la grosse louche, mais plus ou moins 45 000 euros en quatre mois. »

Au-delà de la communication, c'est parfois le timing même de la tenue des travaux qui est jugée défaillante ou mal pensée comme l'évoque Bernard qui tient un magasin dans la partie sud du boulevard Anspach :

> « Ce qu'il s'est passé c'est que du 1 au 10 [décembre] ils ont travaillé, et je pense qu'ils n'ont même pas travaillé 10 jours, ils ont travaillé 6-7 jours, il faisait mauvais, c'est l'approche de Noël, il fait froid, ils ont ouvert... Donc il n'y avait que les Caterpillar, les bulls[dozers] étaient là et donc le marché de Noël qui était à la Bourse il était arrêté tout de suite par la rue qui était... Pour sept jours de travail on nous a empêché d'avoir une clientèle du marché de Noël, c'est un million cinq cent mille personnes qui viennent, […] il fallait vraiment être fou pour se dire, avec les cabanons qui étaient là-bas, 'tiens je vais m'aventurer dans la zone en travaux' ».

[11] Comme nous aurons aussi l'occasion de l'évoquer à plusieurs reprises, les agents de police à vélo se voient également contraints de pallier le manque de communication des autorités, une mission que leur responsable, l'inspecteur David Stevens prend très à cœur (voir 'Habiter', chapitre 5).

Ces situations n'ont rien d'anecdotique. En effet, de nombreuses évocations de ce type nous ont été faites. Ces incertitudes constantes menèrent donc souvent certains commerçants à confronter plus ou moins directement les autorités communales :

> « Et y'avait tout le Boulevard d'ouvert avec trois employés par tronçon et donc y'avait un gars qui venait, ça c'était le pire, 'fin je l'ai filmé. Il était dans son tractopelle, mais comme il n'y avait personne d'autre, on lui a dit 'Ben toi tu viens travailler boulevard Anspach toute la semaine !' et il venait, mais comme il était le seul en fait, mais il venait avec son frigo box, il mettait son petit siège en arrière et il dormait. Et du coup, là j'ai pété un câble, j'ai dit 'Là maintenant, ça suffit !' et je l'ai envoyé à Close [le film], j'ai dit : 'Est-ce qu'on peut faire quelque chose ? Parce que soit vous me retirez le gars et vous ne mettez carrément personne, mais en sachant que moi je me bouge le cul à essayer de [joindre] les deux bouts pour savoir comment vous payer. Vous êtes en train de payer un gars pour dormir devant ma gueule et ça, c'est vraiment, c'est me narguer, là. Je l'ai vraiment mauvaise quoi'. Et le lendemain, ils étaient trente sur le chantier. » [Alice]

> « Donc moi j'ai fait une demande de terrasse pour cet été. Est-ce qu'elle est provisoire ? Est-ce qu'elle durera dans le temps ? Est-ce que le stationnement va être abandonné cette année ou pas ? Et donc on les harcèle avec ça, toutes les semaines moi je les appelle. On devait avoir un rendez-vous demain, mais il a été postposé, mais parce que le cabinet du commerce rencontre le cabinet du bourgmestre vendredi, donc effectivement, c'est peut-être mieux qu'ils aient toutes les bonnes réponses à nous amener plutôt qu'on ne se voit pour rien, mais on a quand même l'impression que c'est à la fois c'est un truc qu'ils oublient, du coup c'est pénible pour et nous on passe pour des gens pénibles. C'est un peu l'impression que j'ai en ce moment. Je n'ai pas envie de paraître comme la commerçante un peu mégère qui réclame toujours quelque chose. » [Marina]

Ces deux exemples ont ceci de particulier qu'ils tendent à indiquer que la communication n'est pas réellement pensée en amont des problèmes ou des interventions par les autorités publiques mais est gérée, au cas par cas, en aval sans qu'une politique homogène et transversale ne semble se dégager. Nous y reviendrons quand nous aborderons la question de la place des terrasses dans l'espace public (voir 3.1.7.). Cela pose évidemment aussi la question de ce que la Ville a en tête pour le devenir du piétonnier.

2.1.4. Réelles visées du projet

Plus fondamentalement, le manque de communication explicite des autorités publiques en ce qui concerne l'avenir du piétonnier et les visées qu'elles ont pour la zone engendre diverses réactions. Certaines personnes qui fréquentent beaucoup la zone soit parce qu'elles y habitent ou y travaillent observent les changements en cours et expriment leur inquiétude à ce sujet. Comme Nissa, une trentenaire qui vit en couple, dans un quartier populaire au sud-ouest du piétonnier :

> « J'ai vu un projet qui me faisait un peu peur pour le Delhaize où ils voulaient réaménager, le mettre en sous-sol et plein de projets pour quoi mettre au-dessus. Au final ce qui a été choisi c'est une épicerie de luxe italienne et c'est un peu représentatif de la dynamique qui est en place et qui consiste à installer des commerces à l'usage des touristes et des visiteurs, plutôt que vraiment des habitants. Une épicerie de luxe italienne, j'en ai pas vraiment besoin et des supermarchés j'aimerais ne pas marcher 1km à chaque fois pour aller faire mes courses […]. Mais d'avoir un peu plus de choses qui servent aux gens qui habitent là. C'est quelque chose qui m'attire plus trop dans le

> centre-ville, pour ça que je retourne à Saint-Gilles où j'ai l'impression qu'il y a plus une vie de quartier, une vie pour les habitants et qu'ici je sens que c'est fort pour les touristes. »

Nissa est pourtant très socialement intégrée au centre-ville : bon nombre de ses amis proches y habitent (et ce dans un périmètre très restreint) et ils y partagent de nombreux hobbys. Qui plus est, son groupe d'amis est très majoritairement favorable à la diminution de la présence de la voiture à laquelle ils n'ont pour ainsi dire jamais recours. L'idée d'apaiser le centre-ville, notamment en diminuant la présence de l'automobile, est globalement perçue comme positive par toutes les personnes vivant à proximité du piétonnier mais c'est la présence d'autres enjeux, d'autres processus, souvent déjà en cours, qui les inquiètent :

> « C'est vrai que je ne veux pas non plus qu'on devienne le centre où il n'y a que des touristes et plus d'habitants et que des Airbnb. Je ne voudrais pas non plus qu'on devienne l'endroit où tout le monde vient faire la fête et laisse sa canette par terre. » [Dominique ; propriétaire d'une maison dans le quartier Saint-Jacques]

Ces mêmes processus enclenchent parfois des réactions bien plus tranchées, le manque de communication des autorités étant alors perçu comme presque volontaire, partie intégrante d'un processus hypocrite :

> « 'fin bon voilà, moi je n'ai rien contre le fait qu'on mette de beaux réverbères, mais bon ça ne fait pas un projet de société, quoi. […] Comme je l'ai expliqué, tout ce qui était gratuit disparait, finalement on a quelques petits bancs à la con, la plupart sans dossiers, 'fin des longs bancs avec un dossier sur une portion seulement. Donc ça n'incite pas du tout à la flânerie. C'est juste pour déposer ses courses deux minutes, ses gros paquets du Primark et de chez C&A et H&M, ça c'est bien quoi. Et de chez Uniqlo. Donc ça on peut déposer et se reposer cinq minutes, mais on peut pas s'asseoir pour lire un livre, hein, non ça, ça va pas. […] Donc finalement, ce qui était public et gratuit, devient privé et payant. Un envah... 'fin peut-être pas encore un envahissement, mais enfin on a quand même un étalement des terrasses, mais c'est payant, donc c'est encore une fois le dilemme entre... Avec ce projet on dit que le citoyen va se réapproprier l'espace public, c'est faux, c'est le privé qui va se réapproprier des espaces gratuits pour en faire des espaces payants. » [Christiane vivait dans le centre et à désormais déménagé à Schaerbeek car, dit-elle, elle ne veut pas voir le centre évoluer de la sorte]

Il convient toutefois de préciser qu'en ce qui considère le message véhiculé par les autorités publiques, l'indétermination n'a pas toujours des conséquences négatives. En effet, en l'absence d'un message clair des meneurs de projet, certaines personnes trouvent un espace conceptuel libre grâce auquel ils s'approprient réellement le projet, l'investissant de significations, comme l'évoque Morgane, une des proches amies de Nissa, qui habite le même quartier et voit dans le projet un véritable coup décisif porté à la domination de l'automobile sur la ville de Bruxelles :

> « Le piétonnier c'est un peu un truc dans lequel on n'est pas seul. Il y a eu un moment une décision hyper ferme qui bien sûr est motivée politiquement de façon un peu douteuse à bon nombre d'égards mais c'est un truc fort, dans lequel on s'est reconnu [...] On ne peut plus se sentir complètement seul […]. On est exagérément enthousiastes et on veut se faire entendre, on veut avoir une place dans le débat mais en fait, ce piétonnier il est hyper important d'un point de vue symbolique. C'est la première pierre d'une bataille pour pleins de gens dans leur vie. Et c'est une bataille visible, c'est un jeu de forces. »

Nous reviendrons ci-dessous sur les aspects positifs, les opportunités qu'offre l'indétermination mais il n'en demeure pas moins qu'assez peu de personnes que nous avons interviewées sont dupes : tant en termes de communication que de gestion, le rôle des autorités publiques dans la mise en œuvre du piétonnier laisse actuellement à désirer :

> « Mais donc, il y a des règles qui doivent s'installer, alors, il faudra trouver un équilibre, entre, se divertir et habiter, et avoir un comportement correct. Enfin correct, entre guillemets parce que, qu'est ce qui est correct pour toi, et pour moi, ce n'est peut-être pas la même chose. [...] Un piétonnier, n'est pas seulement un problème ou un changement infrastructurel, c'est aussi un changement social. Et ce changement social, comme l'infrastructurel, d'ailleurs, il faut le gérer. Il faut avoir une politique, une vision, sur quel type de vie est-ce qu'on veut admettre dans une ville, dans un piétonnier. » [Pat ; pensionné qui loue un appartement à la Régie Foncière et vit sur le boulevard Anspach sur lequel ouvrent les fenêtres de son domicile]

Il convient de préciser aussi qu'au-delà des résidents, de travailleurs et des commerçants du centre-ville, l'indétermination contribue aussi à nourrir des conceptions sur le centre de Bruxelles dans le chef de personnes n'y mettant pour ainsi dire jamais les pieds, comme l'évoque Louise, une autre amie de Nissa et Morgane, au sujet de sa famille et de certaines de ses connaissances :

> « Dans ma famille, au début, quand j'ai dit que je voulais aller vivre, enfin rien que de dire, dans le centre de Bruxelles, piétonnier ou pas piétonnier, ça fait peur aux gens, quand même un peu. Ils sont là : 'ah oui, okay'. Et alors mon compagnon, qui vient d'Ottignies à la base, quand même, dans sa famille, on lui a demandé s'il était prêt à aller vivre à Bagdad. Parce que, bah quand même, le centre-ville de Bruxelles, c'est bien connu, on se fait égorger à tous les coins de rue. Donc ouais, c'est de manière générale pas très bien vu et pas très fort compris par les gens d'avoir envie de vivre dans le centre mais, je suis pas sûre que ce soit propre au piétonnier. Mais par contre quand les gens savent qu'on habite dans le centre, après c'est le 'vous vivez à Bagdad et c'est affreux, et y'a que des racailles' et blablabla »

Ce genre de conceptions sont assez fréquentes et se nourrissent d'un imaginaire sur le centre-ville bruxellois sur lequel nous aurons l'occasion de revenir au sein de la thématique éponyme (voir chapitre 4).

2.1.5. Statut légal de la zone

Un de derniers points clés permettant d'apprécier l'impact que peut avoir l'indétermination concerne le statut légal du piétonnier. À la fois dans la manière dont il est appréhendé, imaginé ou compris mais également dans la manière dont il est exprimé et rendu public. Nous nous focaliserons ici d'abord sur le caractère plus conceptuel de l'indétermination et aborderons par la suite, dans le point 2.2.2., le pendant plus concret de l'expression du statut légal de la zone.

Il convient toutefois de préciser qu'en théorie, le statut légal du piétonnier existe bel et bien de façon claire[12]. Il s'agit d'une zone piétonne dotée d'une exception pour vélos qui peuvent donc y circuler (voir tableau 1). Les livraisons en véhicules motorisés y sont autorisées entre 4h et 11h du matin. Jusqu'au 15 mars 2019, un

[12] Cela étant, cette clarté théorique – c'est-à-dire celle du code de la route – n'apparait pas toujours parfaitement intégrée, ni par les services compétents en la matière (au sein même de la police) et encore moins en ce qui concerne les usagers. En effet, plusieurs témoignages illustrent que le statut de la zone bien qu'arrêté dans le code a mis du temps à percoler au sein des différents services de police et a parfois fait l'objet de verbalisations erronées mais également de négociations entre usagers et policiers (voir 5.6.2.).

tronçon du boulevard Anspach allant de la rue des Teinturiers à la place Fontainas avait un statut de zone de rencontre, permettant par conséquent aux voitures d'y circuler à un maximum de 20km/h (voir tableau 1). Après cette date, légalement parlant, la zone devint piétonne et ne pouvait par conséquent plus être traversée que par des bus en ce qui concerne les véhicules motorisés[13]. Cependant, concrètement, à cause des travaux (notamment à la jonction entre le boulevard et l'axe Riches-Claires-Teinturiers), le tronçon en question fut temporairement réouvert à la circulation automobile durant l'été 2019 et ce, pendant plusieurs semaines[14]. Bien que le statut particulier de ce tronçon du boulevard (c'est-à-dire une zone de rencontre) fut défini dès l'origine du projet, la communication à ce sujet n'était à nouveau pas claire. En effet, peu de personnes – en ce compris bon nombre d'experts du BSI-BCO – avaient réellement intégré l'information[15]. Il n'est donc pas étonnant que les résidents et les commerçants locaux aient manifesté de l'incrédulité lorsqu'ils s'aperçurent que des véhicules motorisés continuaient à circuler sur le tronçon, comme l'évoque Marina :

> « En fait, quand on regarde les vidéos qui sont sur le site de la Ville, à aucun moment on voit de la circulation sur ce tronçon et alors du coup, peut-être qu'on aurait dû regarder plus précisément les fiches techniques et tout ça, mais ici personne ne s'attendait à ça. On a même failli aller râler, en se disant, mais c'est quoi cette histoire quoi. C'est un piétonnier, on nous a vendu un piétonnier ! »

Au-delà des modifications ponctuelles liées à l'organisation des chantiers et du cas spécifique du tronçon que nous venons d'évoquer, la perception que bon nombre de personnes semblent avoir du statut légal de la zone est en réalité liée à un fort imaginaire de la ségrégation modale qui domine en Belgique. Nous reviendrons sur ce concept (voir 4.2.3.) mais il suffit de souligner ici qu'en substance, la sécurité est souvent considérée comme allant de pair avec la séparation, la notion même d'un espace où divers modes de transport – mêmes non motorisés – coexistent n'apparait pas toujours aisément intégrée :

> « La femme, si elle fait ça en Hollande, elle a une amende. Le piétonnier, c'est bien. Le mot 'piétonnier', c'est pas pour les cyclistes et ici t'as les cyclistes. Et en plus, des fois ils roulent là [*il indique la bande latérale*] alors que normalement, c'est plus pour les piétons là que là [*il indique la bande médiane*], je dirais encore. Là, j'accepterais encore qu'ils roulent. Et alors, ça klaxonne et ça s'énerve parce que tu les laisses pas passer. Et ça, ils devraient trouver une solution. Un piétonnier, c'est pas pour les cyclistes » [Régis ; employé de Bruxelles Propreté interrogé pendant sa tournée.

> « Quand je compare le piétonnier à Leuven, parce qu'il y a aussi pas mal de piétonnier à Leuven, et le piétonnier ici, y'a un truc qui me frappe très fort : c'est qu'ici, y'a pas de décision claire sur les vélos. Est-ce que les vélos peuvent rouler sur le piétonnier ou pas ? Alors évidemment c'est parce que l'usage n'est pas le même, donc je trouve ça normal, mais je me suis déjà posée la question 'Est-ce qu'on est censé passer sur le piétonnier ou pas ?'. Et surtout, je me suis posée la question je me rappelle quand c'était encore en travaux et que sur cette partie-ci, y'avait genre la moitié qui était accessible et à ce moment-là, je voyais des vélos passer, je me disais 'Est-ce que qu'ils... est-ce qu'ils...'

[13] Il s'agit du seul tronçon du piétonnier que des bus empruntent longitudinalement. Des bus traversent évidemment le piétonnier au sein des rues qui le croisent perpendiculairement et sont autorisées à la circulation automobile.

[14] Nous aurons l'occasion de voir, quand nous aborderons l'emprise des travaux sur la zone dans la thématique 'Habiter' (voir 5.1.), que cette situation engendra de nombreuses frictions entre modes des transports.

[15] Il est évident que les multiples changements de statut que connut le tronçon (zone de rencontre > zone piétonne > réouverture momentanée au trafic) ne firent qu'ajouter à la confusion, d'autant qu'ils n'étaient jamais associés à une signalétique claire et précise.

> parce qu'il y a certains endroits dans le piétonnier à Leuven où tu dois descendre de ton vélo. » [Aglaé ; employée chez Bpost dont les bureaux jouxtent le piétonnier]

Les frictions nombreuses entre modes actifs (marche, course, vélo, trottinettes, etc.) – en particulier durant les périodes de la journée où le boulevard est le plus densément fréquenté – ne sont en effet pas rares. Nous reviendrons sur le sujet ci-dessous en relation avec l'indétermination formelle liée à une défaillance de signalétique (voir 2.2.2.)[16]. Ces soucis de cohabitation sont évoqués par Hubert qui affectionne le déplacement en rollers :

> « Disons que marcher c'est plus facile d'éviter les gens qu'en rollers. Et je le vois avec les gens qui sont en trottinette ou à vélo, c'est très, comment je dirais, je vois que c'est très difficile pour eux de pouvoir rouler sur le piétonnier en sachant que normalement ils n'ont pas l'autorisation, parce que la loi veut qu'ils doivent marcher à côté de leur vélo et pas rouler à vélo sur le piétonnier, mais voilà, moi ça ne me dérange pas tant qu'ils font attention. Mais du coup je vais plutôt du côté de l'Atomium pour le faire. C'est peu fréquenté en voiture. »

Légalement, Hubert a raison. Selon le code de la route (voir tableau 1), les cyclistes doivent descendre de leur vélo si la densité de piétons est trop élevée. Dans les faits, on observe très peu ce type de comportement sur le piétonnier, même pendant les périodes de grande affluence. Qui plus est, comme nous l'expliqua l'inspecteur David Stevens, chef de la brigade cycliste de la police de la Ville de Bruxelles, la politique des services de police n'est pas, pour l'instant, à la verbalisation des deux roues :

> David Stevens [DS] : « Voilà et ça on a remarqué que c'est les vélos qui a [ont] repris le rôle fort, après on a dû … au début au niveau verbalisation parce qu'on a pas vraiment la politique de verbaliser les cyclistes ou les trottinettes et autre chose parce qu'on trouve que voilà le jour où tout Bruxelles sera vraiment adapté aux cyclistes et piétons et trottinettes ... »
>
> Quentin [Q] : « Ça se passera bien ... »
>
> DS : « Ça se passera bien et là je veux bien verbaliser les cyclistes qui roulent trop vite ou qui brûlent les feux rouges pour l'instant c'est pas encore le cas et bien sûr ici on va uniquement prendre les kamikazes, kamikazes du genre Deliveroo ou Uber Eats qui roulent comme des malades. Et gling-gling sur le côté ça non c'est pas possible, il faut rouler allure de pas je dis ça une fois, deux fois, et on a quand même dû faire quelques PV sur 40 000 PV qu'on fait chaque année ça va être 20-30 cyclistes. »
>
> Q : « Ça, alors, c'est pour des excès de vitesse ? »
>
> DS : « Excès de vitesse. C'est vraiment des gens qui mettent des autres gens... Même le matin ou très tard le soir, si les cyclistes roulent vite et y'a pas de piétons allez c'est pas grave mais par exemple quand y a vraiment très dense et qu'ils commencent à se disputer

[16] Au-delà du statut purement légal du périmètre, la coexistence entre modes de transport est aussi perçue comme source de danger par de nombreux usagers, en particulier en ce qui concerne les rapports entre piétons et véhicules motorisés sur les axes qui traversent perpendiculairement le piétonnier (voir 5.1.1.). Cette dangerosité est aussi souvent associée au manque d'indications claires ou d'aménagements appropriés ainsi qu'à la présence des travaux, nous y reviendrons également en abordant l'indétermination formelle ci-dessous.

> entre les piétons, ça c'est pas quelque chose qu'on veut. Et ça on a dû un peu par notre présence dire 'ça va pas aller'. Et après ils se sont faits taper un peu sur les doigts, écoute ça c'est pas possible, maintenant je pense que les vélos ça va. Maintenant on a un autre problème entre guillemets c'est les trottinettes, c'est un nouveau moyen de transport. Ça veut dire que maintenant tout le monde roule sur le trottoir, c'est vrai que c'est avec chaque moyen de transport, comment dire nouveau, y a toujours des problèmes. Mais il faut toujours trouver sa place il faut toujours comment dire, chaque usager il va toujours un peu chercher ses limites vers où tu peux aller pour pas aller trop loin et c'est de nouveau encadré ça on n'a pas encore fait trop de PV parce qu'il n'y a pas encore trop de trottinettes qui ont tué d'autres personnes, c'est des voitures qui tuent d'autres personnes. »

Parallèlement le statut légal de piétonnier conduit parfois à des incompréhensions ou à des complications en termes de gestion des infractions par les agents de police. Ces dernières semblent à nouveau découler d'une mésinformation ou d'un déficit de communication entre les services appelés à gérer l'espace public. Plusieurs exemples viennent illustrer ce phénomène. Maxim, patron d'une société de livraison de produits frais, nous explique qu'au début de la piétonnisation certains de ses camions se faisaient notamment verbaliser alors qu'ils pénétraient dans le secteur pendant les heures de livraisons autorisées :

> « Au début, c'était un peu la guerre, ce n'était pas marrant pour eux. Les policiers avaient des consignes qui n'étaient pas d'application mais ça ne leur avait pas été communiqué donc ils continuaient à mettre des amendes. Donc nous, on devait appeler la commune parce que c'est incroyable que les policiers ne sachent pas, etc. On a eu des situations assez loufoques et on a dû quand même une dizaine de fois contester des amendes. On a eu deux amendes pour excès de vitesse alors qu'on demandait une preuve de l'excès de vitesse, ce qui est possible les excès de vitesse ça arrive. Mais la réponse était 'il ne roulait pas à pas d'homme'. Donc on se disait 'mais c'est quoi rouler à pas d'homme ?' parce que rouler à 6km/h c'est impossible un camion ça cale à cette allure. Ils nous disaient que c'était la règle […] Les flics étaient vraiment fâchés sur la commune au début et sur la manière dont ça a été fait. Ils étaient frustrés sûrement du fait que la commune ou la Région avait très mal communiqué la mise en place du piétonnier. Ça a été décidé du jour au lendemain, c'était nouveau pour eux, il y avait de nouvelles situations qui se construisaient sans qu'ils soient prêts à y répondre et donc, ils y allaient dans les PV »[17]

Cela étant, peu à peu, la situation s'est régularisée. Non pas tant parce que l'information est plus claire ou la communication transparente de la part des autorités publiques mais parce que les acteurs principaux de la situation ont appris à fonctionner en bonne entente :

> « Je pense aussi que les flics au final qui sont là en vélo, c'est toujours les mêmes. Mes chauffeurs c'est toujours les mêmes du coup ils se connaissent. Ils discutent ensemble. Ils ferment parfois les yeux quand mes chauffeurs ne sont pas en règle. » [Maxim]

Parallèlement, l'inspecteur David Stevens insiste sur l'énergie que lui et ses agents mettent à expliquer la situation aux commerçants en termes de livraison afin de s'assurer que les règles soient respectées tout en

[17] Toprak, le livreur de Maxim que nous avons accompagné en tournée, nous le confirme : rempli de marchandises, un camion ne démarre tout simplement pas à 6km/h. Pour éviter qu'il calle, il faut donner plus de gaz.

offrant effectivement une certaine marge de manœuvre en fonction des circonstances, parfois très contraignantes. Il déclare, au sujet des autorités communales :

> « Ils ont préparé le dossier dans le bureau, ils ont eu de belles planches, de belles simulations, mais le vrai Bruxellois il était dans la rue et il était 'oh mais comment je sais ?' ».

Lors de nos observations de terrain, nous rencontrons également Yan, l'un des agents de la patrouille cycliste dirigée par David Stevens, dans la partie sud du boulevard. Arrêté à proximité d'une camionnette stationnée sur le côté ouest de la voirie et gênant le passage d'un bus, Yan est rapidement rejoint par le conducteur affolé. Ce dernier se voit gentiment réprimandé. Yan nous explique alors qu'au-delà de nombreuses petites irrégularités qu'il règle sans recourir à la contravention, il est parfois très compliqué de verbaliser sur la zone. En effet, son statut légal (alternativement zone piétonne et zone de rencontre sur un laps de temps assez court pour le tronçon où nous rencontrons Yan, voir ci-dessus) l'empêche de verbaliser le stationnement car la zone n'est pas censée en accueillir[18]. Il nous explique que l'article sur l'entrave à la circulation est alors souvent utilisé mais que « ça n'est pas toujours aussi facile que ça. C'est très confus ! ». Alors que nous terminons notre brève conversation avec Yan, il indique une camionnette de la poste et souligne qu'elles aussi sont parfois mal stationnées. Le facteur arrive alors et se voit interpellé par Yan. Il explique à l'agent de police qu'il s'est positionné autant que possible de sorte à ne pas gêner le trafic des bus. Il ajoute que, normalement, il se déplace en vélo-cargo mais que les travaux rendent son parcours impossible, les différences de niveaux pouvant le faire chavirer.

D'autres services que la police semble également être confrontés à des problèmes de communication, l'information sur le statut légal de la voirie ne semblant pas nécessairement être diffusées efficacement d'un service à l'autre comme l'évoque Gauthier, gestionnaire d'un dancing sur la rue Marché au Charbon :

> « Je sais que quand je me suis installé ici, j'ai fait une demande de terrasse, c'était y'a deux ans, ici pour la ville, on doit avoir une autorisation, et c'était très rigolo, la rue étant déjà piétonne, et je me suis rendu à la cellule urbanisme, ou HORECA, peu importe, et on m'a dit qu'on n'avait pas le droit car la rue est pas piétonne et qu'il fallait de l'espace pour le passage. Et j'avais beau leur dire 'elle est piétonne' et y'avait pas moyen d'avoir l'autorisation terrasse et j'ai, là aussi, du faire du pushing en passant par d'autres moyens pour avoir les moyens de mettre deux petites tables sur le trottoir. Je demandais pas grand-chose au final, deux petites tables, quatre tabourets, et c'est très drôle d'avoir cette espèce de… toi dans ta réalité tu sais que la rue est piétonne et que tu te prends des PV si tu viens et que tu te gares avec ta voiture après 11h et après on te dit 'mais non monsieur, ce n'est pas piéton'. C'était un peu fou ce truc en me disant que y'avait des piquets sur les trottoirs qui ne permettaient pas de… qui réduisait le truc, et moi je savais que y'avait pas de trottoirs. Donc je ne sais pas où ça se passe et comment ça se passe, si c'est au niveau de l'administratif. Ça prend du temps pour faire accepter qu'une rue soit piétonne, peu importe, c'était assez rigolo, 'fin rigolo. Après c'est les administrations, c'est compliqué, ça se revoit la balle, ce n'est pas nous, bref ! »

[18] Concrètement, un procès-verbal peut être dressé en rapport à une interdiction explicite de stationner (ici Yan mentionne l'interdiction manifestée par le panneau E1), sans recours à une infraction claire par rapport à une interdiction connue, les agents semblent éprouver plus de difficulté à rédiger le procès-verbal. Comme l'évoquait Maxim, cela semble suggérer qu'ils n'ont pas nécessairement été préparés à la gestion de la zone et des situations particulières liées à son statut légal.

Pour finir en ce qui concerne l'indétermination conceptuelle, il apparait également que l'information sur l'évolution du statut de la zone n'a pas nécessairement percolé jusqu'aux sociétés offrant des services de géolocalisation et de navigation aux conducteurs. À leur sujet, Pierre-Alexis qui vit en Région Flamande mais se rend fréquemment dans le centre pour y rencontrer des amis nous déclare : « Si tu suis Waze, il t'amène ici [sur le piétonnier]. Ton GPS encore pire, il te fait traverser le piétonnier ». Cette remarque est évidemment loin d'être anecdotique quand on connait l'importance que ces adjuvants à la conduite prennent aujourd'hui. La situation semble également être confirmée par la forte présence de voitures immatriculées à l'étranger que l'on a pu apercevoir, durant nos observations de terrain, arriver sur le piétonnier et dont les conducteurs affichaient souvent un air surpris.

2.2. Indétermination morphologique

Parallèlement à la manière dont le piétonnier est conceptualisé au sens très large du terme, bon nombre d'éléments plus concrets participent à renforcer l'impression ou le sentiment d'indétermination. Bien que nous revenions en détails sur la morphologie, les aménagements et la culture matérielle du piétonnier dans une thématique à part entière (voir chapitre 3), il peut être utile d'évoquer ici brièvement les éléments matériels qui contribuent à créer un flou autour du piétonnier et qui, de ce fait, altèrent la manière dont on le considère ou dont on se fait une image de ce qu'il est ou est appelé à devenir. Dans la majeure partie des cas, cette indétermination formelle est intrinsèquement liée aux différents paramètres de l'indétermination conceptuelle et pourrait être compensée par des explications claires dont nous avons malheureusement vu qu'elles font souvent cruellement défaut. On pourrait en quelque sorte dire que les aléas de l'incertitude créent des flottements organisationnels qui se concrétisent très matériellement dans le périmètre du piétonnier et viennent, en un cercle vicieux, renforcer l'incertitude initiale. Cette indétermination matérielle se décline de manières très variées.

2.2.1. Palissades temporaires

Un des exemples revenant le plus souvent dans les entretiens est celui des barrières, ou petites palissades, entourant les espaces plantés ponctuant le boulevard piétonnisé (fig.7).

Fig.7 : Barrières 'temporaires' encadrant les espaces plantés.

Ces dernières ont été installées pour garantir la pousse du gazon et des plantes ayant été plantées au sein du périmètre qu'elles définissent. Bien que, sur certaines d'entre elles, de petites affichettes stipulaient leur nature transitoire et expliquaient leur fonction, une forte majorité des personnes que nous avons interrogées l'ignoraient et les décrivaient en des termes très peu élogieux – d'autant qu'elles donnaient l'impression à certains d'avoir été placées à dessein pour qu'on ne puisse pas s'approprier l'espace des petits périmètres plantés[19]. Cet état de fait est d'autant plus étonnant quand c'est un employé des services de propreté de la Ville même qui en fait mention alors qu'il est, en partie, responsable de leur entretien :

> « Non, non, les petites barrières parce que c'est léger, hein. Même avec une main, même un enfant sait le casser. Ça, je dois dire jusqu'ici ça n'a pas encore été fait. Parce que t'as les gens qui ont trop bu, les clochards et tout qui tombent. Ils peuvent tomber là-dedans. Ou même qui rentrent dedans pour dormir parce que c'est doux, y a de l'herbe, tu vois. C'est pas encore arrivé jusqu'ici. Mais je trouve ça casse un peu la beauté. Je trouve c'est pas tellement joli. Ils auraient dû faire autre chose. » [Régis]

Bien que certains de ces flottements soient plus anodins, comme celui des barrières que nous venons d'évoquer, d'autres peuvent avoir des répercussions bien plus tangibles et/ou dangereuses.

2.2.2. Signalétiques et aménagements liés au statut légal de la zone

Parmi ces éléments formels ayant un impact important, on retrouve la signalétique et les aménagements liés au statut légal de la zone et à la gestion des intersections entre zone piétonne et voiries dédiées à la circulation automobile. En ce qui concerne d'abord les panneaux de signalisation, il existe, sur le piétonnier un véritable déluge de panneaux, parfois contradictoires, qu'ils soient temporaires et permanents (fig.8).

Fig.8 : De nombreux panneaux de signalisation occupent le paysage visuel du piétonnier.

Sans compter qu'il arrive fréquemment qu'on colle temporairement des affiches officielles sur les panneaux existants pour en modifier la nature en fonction des circonstances. Cette surenchère de panneaux rend, par endroits, la situation extrêmement confuse et peu intuitive. Étrangement, aux croisements entre le piétonnier et les voiries ouvertes au trafic motorisé qui la traversent perpendiculairement, la situation inverse semble

[19] Il convient de préciser que les affichettes prévoyaient un retrait des barrières en juillet 2019 mais qu'elles étaient encore bien présentes en août alors qu'une majorité des espaces plantés étaient alors dotés d'une pelouse et de plantes d'apparence solide. Les palissades sont toujours présentes à l'écriture de ces lignes (novembre 2019).

exister : hormis les potelets délimitant la séparation entre les deux zones, très peu d'indications ou d'aménagements clairs sont là pour faciliter la traversée des piétons. On n'y trouve effectivement aucune différence de revêtement (comme le revêtement de couleur rouge parfois utilisé sur des carrefours dangereux ou à proximité des écoles), aucun passages cloutés ou feux de signalisation, pas plus que des dispositifs destinés à limiter la vitesse du trafic (dos d'âne)[20]. Comme l'évoquent bon nombre de personnes que nous avons interviewées, on passe donc assez soudainement d'un régime à un autre, de celui d'un piétonnier où l'on se sent relativement en sécurité à celui d'une voirie où soit une voiture pourrait surgir à tout moment, soit il est nécessaire de s'imposer entre elles pour traverser (sur cette question de la sécurité, voir 5.1.). Nos observations de terrain nous ont d'ailleurs permis à maintes reprises de mesurer à quel point cette situation pouvait créer des frictions (fig.9).

Fig.9 : Confrontations aux traversées du piétonnier par des voiries classiques.

Tant les intersections que la signalisation sont également contraintes par la présence des travaux qui occasionnent souvent des altérations, des déplacements de signalisation mais contribuent aussi à restreindre le passage, voire à compliquer la lecture de l'espace public, notamment à des endroits où les croisements entre flux piétons et automobiles rendent déjà la situation potentiellement problématique. Aglaé mentionne à ce sujet un accident étant survenu à proximité de l'entrée du parking De Brouckère, où la rue Fossé aux Loups croise le piétonnier. La rue était alors marquée par d'importants travaux et dotée d'un feu de signalisation temporaire pour les piétons et visiblement mal coordonné avec le feu destiné aux automobilistes situé plus à l'est sur la même voirie, au-delà du croisement avec le piétonnier.

> Aglaé [A] : « On allait vers là, ok ? Ici, y'a l'entrée du parking et tout ça était en travaux, donc ici, y'avait des barrières tout autour. Ici je me rappelle plus, mais je pense qu'il y avait aussi des barrières et c'était à un moment donné où... comment ça allait ? Y'avait une espèce de feu provisoire, 'fin un feu en plus où j'sais pas quoi ici. Et en fait, le feu qui était là était pas coordonné avec le feu piéton ici. Je sais pas si t'es au courant de ça, mais donc ça, ça a duré pendant plusieurs mois, au moins plusieurs semaines.
>
> Gabrielle [G] : « Du coup ça devenait vert ici, mais c'était hyper dangereux... » *[coupée par Aglaé]*
>
> A : « En fait ça devenait vert, et puis ici ça devenait vert quand celui-là devenait rouge, mais tu voyais bien que quand t'avais passé le vert ici, 'fin... c'était pas possible que tu

[20] De manière générale, parmi les personnes interviewées, les avis divergent en ce qui concerne les aménagements aux croisements : alors que pour certains, c'est source de danger, pour d'autres, cela incite les conducteurs à faire preuve de plus de vigilance.

aies passé là avant que ça, ça devienne... 'fin y'avait un moment donné où d'office les dernières voitures étaient encore sur la route... »

G : « Quand ça devenait vert ? »

A : « Quand ça devenait vert pour les piétons. Et donc voilà, y'a eu un accident. »

G : « Et vous avez vu quelqu'un se faire renverser là ? »

A : « Ouais ! »

[*Echangent brièvement sur la difficulté éventuelle qu'une ambulance pourrait avoir à rejoindre la zone*]

G : « Ok. Et d'autres... ça, c'est le seul exemple que t'as de ce genre ? »

A : « Ouais, mais ça nous a pas tellement surpris. Et en fait, clairement ce qu'on... 'fin ce qu'on se disait, c'était 'Ok, clairement c'était la conductrice de la voiture qui était en faute parce que le feu était vert pour les piétons et qu'il y en a une... en fait le feu est devenu vert pour les piétons et tout le monde a traversé, tout le monde a vu la voiture arriver, tout le monde a reculé, sauf une personne qui regardait pas et elle... » *[coupée par Gabrielle]*

G : « Et en plus c'est un endroit où on regarde pas vraiment quoi. »

A : « Nan, mais c'est ça. Mais donc on a vraiment vu tout le monde se... 'fin tout le monde faire genre 'Ouh y'a quand même une voiture qui passe', sauf une personne et... Et en fait la personne qui était en voiture clairement ne connaissait pas parce que tu voyais qu'elle regardait à gauche à droite, qu'elle essayait de comprendre où est-ce qu'il fallait aller. Parce qu'avec toutes les barrières qu'il y avait partout, c'était hyper complexe de comprendre où est-ce que tu devais aller, où est-ce que tu pouvais pas aller, dans quel sens y'avait des sens uniques ou pas. C'était vraiment très compliqué et du coup elle regardait à gauche à droite, je pense qu'elle essayait de comprendre si elle devait aller ou pas au parking ou si elle pouvait aller tout droit et puis elle a pas vu que les piétons traversaient en fait. Donc techniquement, c'est elle qui est en tort parce que le feu était vert pour les piétons, mais pour moi... 'fin pour nous, on a tous dit 'c'est la ville qui est en tort !'. Les instructions sont absolument pas claires et la pauvre conductrice... elle était perdue quoi. »

2.2.3. Gestion des ordures

Parallèlement, les travaux et l'indétermination formelle du piétonnier engendrent aussi des difficultés dans la gestion des ordures. Les poubelles, tant domestiques que liées au fonctionnement des commerces ou des établissements HORECA semblent être entreposées au petit bonheur la chance, sans grande organisation, où l'espace le permet (fig.10).

Les sacs d'ordure déjà en place tendant à en attirer d'autres (pour de plus amples détails, voir dans la thématique 'Mise en scène', la question de présence matérielle des immondices, 3.2.4., et dans la thématique

'Habiter', la question de la propreté, voir 5.3.). Ce qu'évoque Alice, qui, en ce qui la concerne, semble plus favorable à la présence des barrières entourant les espaces plantés :

> « Parce que là ils font quelque chose de joli, 'fin je veux dire quand je sors là, que je vois les petites barrières en bois avec les petites jonquilles, c'est mignon. Et puis à côté, on a un monticule de sacs poubelle. Voilà, essayer vraiment de prévoir des choses en sous-terrain, d'avoir quelque chose de joli, de propre et vraiment pousser sur le nettoyage des rues quoi. Parce que là, j'y crois pas hein. Ça commence là, ça fait même pas trois mois que c'est fini, 'fin je veux dire, dans un an c'est foutu s'ils le laissent comme ça quoi. »

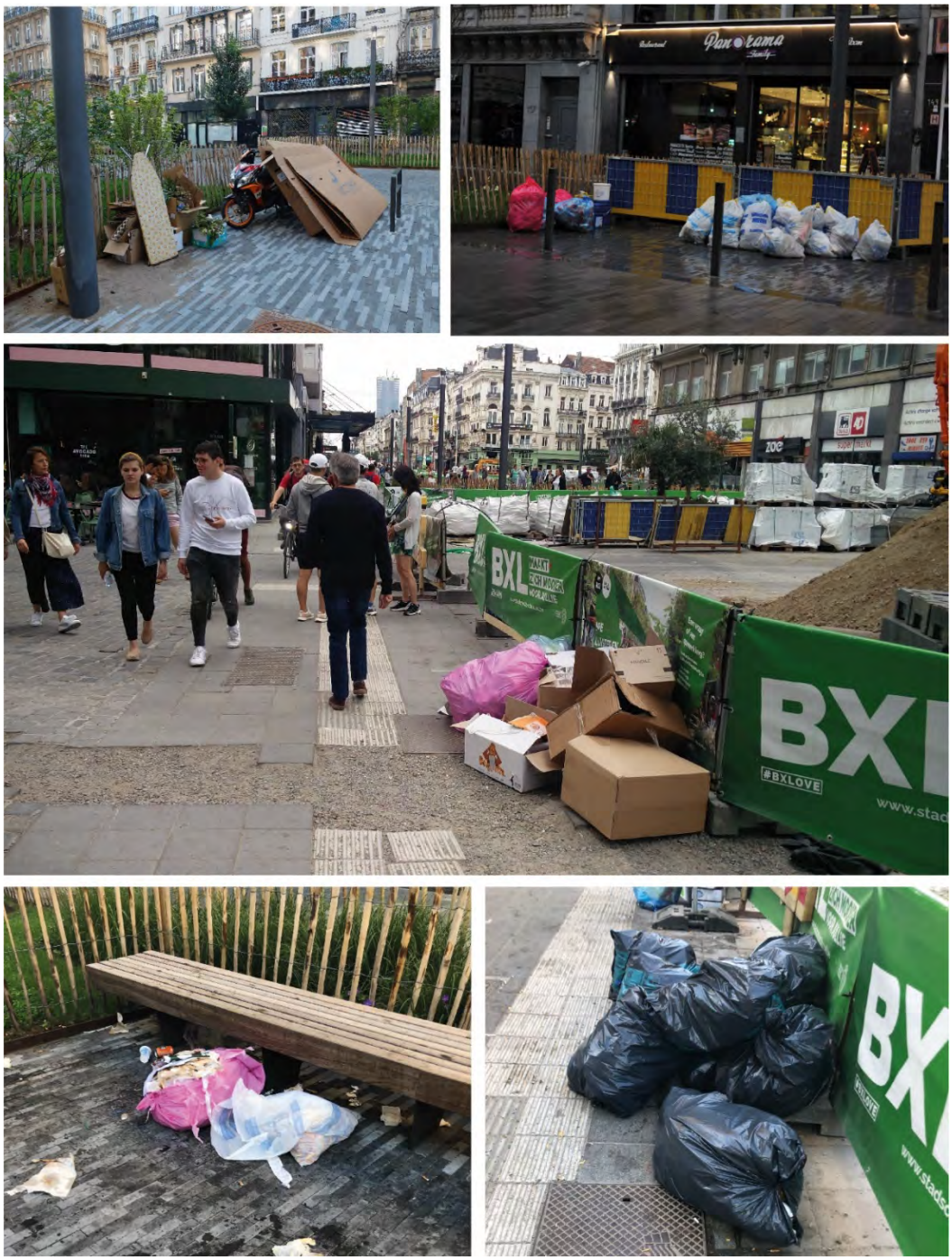


Fig.10 : Dépôt d'ordures sur le piétonnier.

2.2.4. Terrasses des établissements HORECA

L'indétermination formelle se marquent également dans la physionomie générale des terrasses des établissements HORECA. En effet, la manière dont elles occupent l'espace public et les dispositifs que les gestionnaires mettent en place pour les délimiter, les individualiser et les décorer tendent à indiquer qu'une réglementation claire et visant à une certaine forme d'homogénéisation semble soit faire défaut, soit n'être pas communiquée clairement aux intéressés, à moins que la situation soit due à une forte tolérance des services censés gérer la problématique (fig.11).

Fig.11 : Terrasses du piétonnier.

Cet état de fait vient évidemment alimenter un certain nombre de craintes que nous avons évoquées ci-dessus sur le devenir du piétonnier, notamment la propension à y favoriser le consumérisme et le tourisme (voir également 'Imaginaires en tension', voir 4.3.).

2.2.5. Indétermination planifiée dans les aménagements

C'est parfois également l'aménagement lui-même dont l'indétermination planifiée est perçue de façon négative par les gens. À ce titre, c'est surtout la place De Brouckère qui est décriée. Dans ce cas, c'est le peu

d'aménagements dont est dotée la place et sa forte minéralité censés garantir sa multifonctionnalité potentielle qui font qu'on la perçoit souvent comme terne, grise, sans âme, sans intérêt :

> « Ben, ils ont d'abord commencé place De Brouckère et puis... D'ailleurs, on dirait que c'est une place chauve maintenant, elle a... Avant elle était beaucoup plus belle, maintenant elle est chauve » [Mohamed ; habite à proximité du piétonnier]

> « Mais ça fait un peu drôle, car elle est assez vide et on sent un peu 'nu' au milieu de cette grande place [...] Pour moi De Brouckère n'a rien d'intéressant. Je n'aurais pas l'idée d'y amener des touristes pour leur montrer le lieu. Pour le moment, cet endroit est insignifiant pour moi, il n'y a rien d'intéressant. » [Marie-Pascale ; travaille non loin de la place De Brouckère]

2.2.6. Impacts observables de l'indétermination morphologique

Évidemment, l'indétermination morphologique a des répercussions dont on peut aisément percevoir la portée lorsqu'on observe les circulations et les usages se déployant sur le piétonnier. On y constate notamment de très nombreuses personnes y semblant un peu perdues, marquant des arrêts à proximité des tronçons en travaux, ou tentant d'apercevoir la trajectoire optimale pour rejoindre un endroit. Ces attitudes sont particulièrement visibles quand ces personnes arrivent sur le piétonnier depuis une rue de moindre gabarit et se retrouvent soudain au beau milieu d'un vaste espace dégagé, soit sans repères clairs, soit marqué par d'importants périmètres en travaux. Ces comportements (arrêts fréquents pour consulter son téléphone et retrouver son chemin, rebrousser chemin suite à la fermeture d'un tronçon de la voirie n'étant pas signalé en amont, etc.) ajoutent ensuite à la confusion car ils contribuent souvent à créer, en particulier dans les zones de travaux, des engorgements de piétons et, parfois, des frictions entre usagers de l'espace public (fig.12).

Fig.12 : Situation d'engorgement typique du piétonnier.

2.3. Indétermination : entre menace et opportunité

Il nous apparait également important de nuancer l'impact de cette indétermination. D'abord parce que pour certaines personnes, l'indétermination, la multifonctionnalité et l'éclectisme sont qualifiés très

positivement et corrélés à l'intensité urbaine, à l'ambiance qu'ils affectionnent dans les grands centres-villes, voire même à la sécurité comme l'explique Morgane :

> « Peut-être que j'ai un rapport différent au concept de sécurité mais pour moi, l'insécurité c'est vraiment être dans un endroit où y'a pas de contrôle social, où si vous criez y'a personne pour vous entendre. Alors qu'un endroit où il y a de l'effusion, du bordel, du joyeux, etc. ce n'est pas de l'insécurité car il y aura forcément toujours quelqu'un, soit quelqu'un qui sincèrement pourra vous aider, soit des gens qui par leur simple présence donnent l'impression à un potentiel agresseur qu'il pourrait avoir des problèmes. »

À ce titre, en ce qui concerne les aménagements temporaires de la phase transitoire (voir 2.1.2.), les opinions s'éloignant de celles que nous avons déjà évoquées sont assez éclairantes :

> « J'avais l'impression de plus d'endroits pour s'assoir, de bancs, de jeux, de trucs. Les gens pouvaient être juste dans l'espace public, gratuitement entre guillemets et passer un chouette moment dans l'espace public alors que, par rapport à maintenant, le réaménagement c'est beaucoup du shopping, du shopping de marques, de luxe. La population qu'on voit dessus est fort changée je trouve. Je trouvais que c'était vraiment un chouette moment avec ces dessins partout, les tables de piquenique, les trucs en palettes, … ça donnait un petit aspect underground. » [Hélène]

> « Y'a à peu près deux ans je pense, ils avaient placé des grands bancs avec des tables et ces grands bancs-là ont disparu, j'ai l'impression. Je me rappelle justement il y a deux ans en été, on aimait bien s'asseoir là, y avait de la musique autour et on mangeait là. Et là, maintenant, je trouve que, allez, le fait d'avoir retiré ces bancs-là, je trouve ça quand même assez dommage. Maintenant ils ont mis des petits bancs assez individuels, je trouve. » [Klara ; étudiante se rendant fréquemment dans le centre-ville et ayant travaillé avec nous lors des observations de terrain]

Ensuite, plus fondamentalement, parce qu'en fonction des circonstances et dans le chef de différents acteurs, l'indétermination peut également se révéler à la fois être un atout ou une faiblesse. De manière générale, la zone apparait clairement comme en gestation. En d'autres termes, l'indétermination conceptuelle et morphologique fait que les usages se déployant au sein de la zone ne sont pas encore totalement sédimentés. Il existe évidemment toujours un part de comportements spontanés et particuliers au sein d'un espace public, cela étant, il est également fréquent qu'une large portion de comportements, d'activités et d'usages s'y déploient de manière régulière et répétée. À l'heure actuelle, sur le piétonnier, 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, utilisation des terrasses, etc. ; nous aurons l'occasion d'y revenir dans la thématique dédiée à l''Habiter', voir chapitre 5), une part non négligeable de comportements moins anodins est observable.

Ces derniers prennent souvent place dans les espace-temps de l'indétermination, ces endroits et ces moments où le piétonnier apparait le moins défini, le plus flou, conceptuellement et/ou formellement. Nous reviendrons en détails sur ces espace-temps particuliers en abordant les thématiques suivantes mais ce qui est relativement clair c'est qu'à l'heure où nous écrivons ces lignes, ils contribuent 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. 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 de multiples

modes de vie différents – parait encore relativement élevé. Le piétonnier est en effet à un moment critique de son existence car, en plus des usages, les aspirations et les perceptions le concernant sont encore relativement fluides. On est en droit d'espérer qu'elles seront évidemment toujours multiples mais elles ne seront certainement pas toujours aussi fluides (voir chapitre 6).

Il nous semble cependant – comme l'évoque également de nombreuses personnes ayant été interviewées et comme l'ont d'ores et déjà souligné d'autres chercheurs ou experts associés au BSI-BCO (Hubert *et al.* 2017 ; Genard *et al.* 2016 ; voir également, ci-dessus, 1.3.) – que le problème principal à ce sujet tient au fait qu'en l'absence des visées politiques claires le type de cadre de vie qui se construit sur le piétonnier est façonné de manière un peu impressionniste, par petites touches. Dans cette logique, certains intérêts pèsent évidemment plus lourds que d'autres. C'est ainsi que promotion immobilière, essor commercial, et attractivité touristique semblent gagner du terrain – avec les effets potentiels que l'on connait, cf. Brenac *et al.* 2013 – sans que les pouvoirs publics qui détiennent pourtant une maitrise foncière assez remarquable n'arbitrent explicitement cette évolution (voir 4.3.). 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, sans la présence d'un cadre – faisant si possible appel à la fois à la volonté politique, à la participation citoyenne et à des processus de concertation – des déséquilibres et des dérives sont difficilement évitables.

2.4. Déterminer

Quel que soit le degré d'indétermination qui caractérise le piétonnier, des processus de détermination le concernant sont déjà plus ou moins explicitement en marche. On pourrait, qui plus est, considérer qu'il existe aussi un phasage de la détermination, c'est-à-dire des étapes qui, peu à peu, vinrent jalonner l'évolution de la zone et ancrer certains changements (de pratiques, de mentalités, d'aménagements, etc. ; voir 'Chronologie', voir 1.2.). On peut ainsi identifier les prémisses de la détermination avec les initiatives ayant mené à l'organisation des évènements *PicNic the Streets*, s'en est suivie la phase transitoire, la période intermédiaire, durant laquelle certaines dynamiques se mirent en place également. Vinrent ensuite les travaux qui entrainèrent des choix en termes d'aménagements et, comme nous l'aborderons par la suite, sont plus ou moins concomitants avec l'orientation de l'espace public vers un profil plus marchand (voir 4.3.1.). Finalement, on remarque également un attrait très clair de la zone pour les promoteurs immobiliers qui l'investissent désormais massivement, nous y reviendrons également ci-dessous (voir 4.1.).

Ces processus sont étroitement liés à la thématique des imaginaires (voir chapitre 4) et font l'objet de nombreuses négociations potentiellement conflictuelles entre différents types d'appropriation de l'espace (voir 'Habiter ', chapitre 5) ancrées, articulées et négociées en regard de différents lieux, aménagements et éléments de la culture matérielle du piétonnier (voir 'Mise en scène', chapitre 3). La volonté de déterminer renvoie à la fois à la question de la désirabilité (ce que l'on veut pour un endroit) et à celle de la gouvernance (ce que l'on met en œuvre pour opérationnaliser cette volonté ; voir 5.6.). Ces deux problématiques reviendront émailler notre présentation des autres thématiques. Aussi, pour conclure ce point, nous contenterons nous d'identifier certaines des balises selon lesquelles nous les aborderons.

La désirabilité pose avant toute chose la question du seuil, c'est-à-dire les différences d'appréciation de ce qui est désirable ou non et des nombreuses controverses qui nous sont apparues sous cet horizon. Nous y serons particulièrement attentifs par rapport aux modes de vie et à leur évolution, ainsi que par rapport aux axes – fonctionnel, sensible, social – qui permettent de déployer le concept (Pattaroni *et al.* 2009 ; Pattaroni 2013).

Parallèlement, déterminer, c'est-à-dire arbitrer la gestion des seuils de désirabilités, renvoie immanquablement à des questions de gouvernance, tant au niveau plus micro (la vie quotidienne au sein du

piétonnier), qu'au niveau macro (le cadre légal et institutionnel dans laquelle la gestion s'inscrit). Cela pose de nombreuses questions : Qui ajuste quand il y a litige ? De quels ajustements parle-t-on (formels ? Informels ?) ? Quand et pourquoi les décisions tombent elles ? Comment les choses sont-elles organisées ? Autant de questions que nous tenterons d'aborder et qui viendront émailler le travail sur les thématiques suivantes. En ce qui concerne la gouvernance, il convient aussi de rappeler que cultiver l'indétermination peut également être une stratégie de gestion (et par conséquent favoriser certaines formes de détermination ; voir 5.6.).

3. Mise en scène : morphologie et culture matérielle

Au sein de cette thématique, nous allons tenter de livrer une vue d'ensemble du théâtre qu'est le piétonnier. Pour ce faire, nous allons nous concentrer à la fois sur sa morphologie et la culture matérielle qui lui est associée. Là où notre traitement de l'indétermination a essentiellement mis en exergue les flous qui entourent le piétonnier (voir chapitre 2), ici, ce sont certains de ses aspects bien plus concrets – quoique multiples – que nous allons souligner. Cette évocation sera l'occasion d'illustrer les « prises » offertes par l'environnement du piétonnier, la manière dont ses caractéristiques spatiales et matérielles contribuent à, sont mobilisées par, et contraignent des usages (voir 'Habiter', chapitre 5) ainsi que des imaginaires (voir 'Imaginaires en tension', chapitre 4)[21]. Parallèlement, il apparaitra que la manière dont les aspirations à la détermination (voir 2.4. et 5.6.) s'échafaudent implique souvent des interventions liées aux propriétés spatiales et à des éléments de la culture matérielle du piétonnier.

Ces questions nous paraissent très centrales dans la mesure où il apparait de plus en plus clairement aujourd'hui qu'humains et non-humains – tous considérés comme acteurs à part entière – méritent d'être abordés dans une posture qualifiée par Latour de 'symétrique', c'est-à-dire considérés sur un pied d'égalité afin de mieux saisir leur hybridité constitutive (Latour 1997 : 128-131 ; 2006). Bien que nous n'ayons guère le loisir ici de développer *in extenso* les spécificités de la théorie de l'acteur-réseau, quelques points y étant liés méritent d'être brièvement évoqués. Dans le cadre de ce rapport, notre emprunt à la théorie de l'acteur-réseau doit surtout être compris comme une attention accrue à la manière dont les (non)usagers (les 'humains') du piétonnier et les caractéristiques physiques et la culture matérielle de ce dernier (les 'non-humains') font système. Le cadre de la piétonnisation se prête particulièrement bien à ce genre de démarche car, comme Latour (1992) l'a souligné, les innovations offrent un terrain d'étude idéal pour adopter cette posture épistémologique. En effet, les liens, on parlerait plus volontiers d''associations' dans la théorie de l'acteur-réseau (Latour 2006 : 7-29), s'y redéploient souvent, se reconfigurent, s'hybrident et peuvent donc, de par cette nature plus mouvante, être suivis plus finement dans leur multiplicité. On voit par conséquent à nouveau ici que l'indétermination offre un prisme intéressant à travers lequel 'décrypter' les associations entre modes de vie, piétonnier et processus de piétonnisation.

Nous n'avons évidemment pas l'ambition – ni même le temps – de mener à bien un programme de recherche s'alignant parfaitement sur le schéma idéal que dresse Latour (2006 : 233) pour une enquête socio-anthropologique[22]. Cependant, afin de cadrer nos réflexions il nous parait utile d'évoquer certaines des incertitudes majeures sur lesquelles il insiste dans l'introduction de son ouvrage *Changer de société, refaire de la sociologie* (Latour 2006 : 34). Il y précise, d'une part, qu'il existe de nombreuses manières contradictoires d'assigner une identité aux acteurs (incertitude sur la « nature des regroupements »), d'autre part, que si l'on s'intéresse à une action en particulier, « un vaste éventail d'êtres font irruption pour en transformer les objectifs initiaux » (incertitude sur la « nature des actions » ; Latour 2006 : 34). Finalement, il souligne que

[21] Le terme 'prise' renvoie ici à la définition proposée par Pattaroni (2013) pour 'mode de vie' : « Le mode de vie renvoie à un ensemble d'aspirations et de capacités des personnes qui se constituent à la rencontre entre les **caractéristiques de la personne** (liées à son expérience passée, ses ressources, ses apprentissages) et les **prises offertes par son environnement**. Il est constitué par l'ensemble des expériences et des activités au travers desquelles une personne s'efforce de vivre une vie qui mérite d'être vécue […] ».

[22] Pour Latour (2006 : 233), faire œuvre de sociologie ou d'anthropologie, revient à s'acquitter de trois tâches fondamentales : « a) déployer toute la gamme des controverses sur les associations possibles ; b) montrer par quels dispositifs pratiques ces controverses se trouvent stabilisées dans l'espace et le temps ; et enfin c) définir les procédures acceptables pour composer le collectif en se rendant utile à ceux qui ont fait l'objet de l'étude ». Bien que notre étude n'ait évidemment pas une telle ampleur, elle tente malgré tout de dresser une cartographie partielle des controverses et des dysfonctionnements liés au piétonnier et à la piétonnisation tout en soulignant la manière dont ces derniers s'articulent et s'ancrent sur des éléments particuliers. Pour finir, elle ambitionne aussi de proposer quelques recommandations qui pourraient permettre une meilleure orchestration du vivre ensemble pour le futur de ce projet urbain (voir chapitre 7).

les « entités » qui participent aux interactions sociales sont beaucoup plus nombreuses et hétérogènes qu'on ne l'admet souvent de prime abord (incertitude sur la « nature des objets »). Ces incertitudes forment autant de 'garde-fous' contre des interprétations réductrices ou trop figées et sont exemplifiées à plusieurs reprises dans cette recherche.

Finalement, il pourrait paraître étonnant que nous ayons choisi, dans la perspective énoncée ci-dessus, de traiter le cadre spatial et matériel du piétonnier et les manières dont on l'habite (ou pas) au sein de thématiques séparées. Cependant, comme nous l'avons déjà évoqué, la division en thématique représente davantage différents angles de vue permettant de suivre les associations constitutives de notre sujet de recherche depuis des perspectives variées mais clairement complémentaires. Des recoupements sont inévitables et, en réalité, même souhaitables pour souligner à quel point cadre spatial et matériel, pratiques et usages, discours et imaginaires s'entremêlent et sont co-constitutifs les uns des autres.

Notre approche de cette thématique se divisera en deux grandes parties. La première sera dédiée à la morphologie du piétonnier (voir 3.1.), la seconde aux éléments de la culture matérielle que l'on y retrouve (voir 3.2.). Avant d'entrer dans le vif du sujet, il peut être utile de brièvement définir ces deux pans de la thématique. Le terme 'morphologie' est utilisé ici dans son acception la plus élémentaire. Il fait simplement référence aux propriétés physiques du piétonnier (longueur, largeur, revêtement, cadre bâti, sous-divisions spatiales, etc.) et renvoie particulièrement aux éléments inamovibles (essentiellement les aménagements et infrastructures) qui le caractérisent. Par conséquent, le terme 'culture matérielle' renvoie donc ici à l'ensemble des choses et des objets qui n'entrent pas dans la catégorie de la morphologie, notamment parce qu'ils présentent un caractère potentiellement mobile. Il convient toutefois de préciser ici que la culture matérielle, un autre champ d'étude s'étant très largement développé durant les 20 dernières années en sciences humaines et sociales (voir Julien et Rosselin 2005 et Tilley *et al.* 2006 pour d'excellentes introductions), comprise au sens très large pourrait en réalité englober la morphologie. Nous les séparons ici par souci de clarté et parce que cadre spatial et monde des objets n'entrent pas nécessairement en dialogue avec les acteurs humains selon les mêmes logiques et à travers les mêmes processus (pour un exemple récent, voir Letesson 2015).

C'est donc avec ces quelques balises à l'esprit que nous abordons la thématique de la 'mise en scène' du piétonnier entendue ici comme l'ensemble des éléments spatiaux et matériels donnant une texture particulière à la zone et faisant système, à différentes échelles, avec un large éventail de comportements humains.

3.1. Morphologie

Nous avons déjà évoqué, dans l'introduction (voir point 1.3.2., fig.1 et tableau 2), la manière dont l'aménagement du périmètre a été dessiné par le bureau d'architecture et d'urbanisme *SumProject* et n'allons par conséquent pas nous appesantir trop longuement sur le sujet. Cela étant, certains paramètres du projet méritent d'être mentionnés plus spécifiquement car ils se sont révélés avoir un impact indéniable tant sur la manière dont la zone est perçue que sur celle dont on l'occupe et circule en son sein. Afin de fournir une description aussi claire que possible et de mieux apprécier la manière dont les différentes caractéristiques morphologiques du piétonnier se combinent, nous allons les décrire en partant des plus générales vers les plus spécifiques. Nous aborderons donc consécutivement la largeur et la longueur du périmètre, les différentes parties qui le composent, les voiries qui le croisent perpendiculairement, son intégration dans le tissu urbain, le cadre bâti environnant, son revêtement et, finalement, ses infrastructures et aménagements.

3.1.1. Propriétés spatiales élémentaires : longueur et largeur

Le piétonnier est grand ! Certes, il couvre en effet un vaste espace d'environ 58.200 m² (Vermeulen *et al.* 2018 : 5). Cela étant, cette information en dit relativement peu sur le trait le plus caractéristique de sa morphologie élémentaire : le piétonnier est surtout long ! Il mesure environ 925m de long (en comptant les places De Brouckère et Fontainas) sur environ 26m de large (de façade à façade sur le boulevard Anspach). Le piétonnier a donc un profil longitudinal très marqué hérité de la nature de boulevard qui était la sienne à l'origine (Jourdain et Loir 2016), au même titre que sa largeur également très prononcée.

Longueur et largeur ont été les deux données spatiales de base avec lesquelles le bureau *SumProject* a dû d'abord composer. À cette morphologie particulière s'ajoutent les trois places qui font partie intégrante du périmètre : la place De Brouckère (8000 m²), la place de la Bourse (3800 m²) et la place Fontainas (3000 m²) toutes très différentes les unes des autres et sur lesquelles nous aurons l'occasion de revenir. Combinées, ces caractéristiques présidèrent à la division du boulevard Anspach en une séquence d'espaces dessinés par *SumProject* comme ayant chacun une identité et une ambiance propre (voir fig.1 et tableau 2 pour le détail ; voir également Corijn *et al.* 2016). Certains de ces espaces (du nord au sud : « agora », « foyer », « scène urbaine » et « jardin urbain ») permettent en quelque sorte de scander la progression le long du boulevard ou d'en marquer l'entame, les places offrant des dilatations à la longitudinalité très prononcée de l'axe qui se décline lui en une « succession de placettes » au nord de la place de la Bourse et une « promenade verte » au sud. Qui plus est, la largeur du boulevard originel a permis la création, au sein de ces deux dernières séquences, de cinq 'bandes' (2 fois 2 bandes identiques de part et d'autre d'une bande centrale ; tableau 2 ; fig.13).

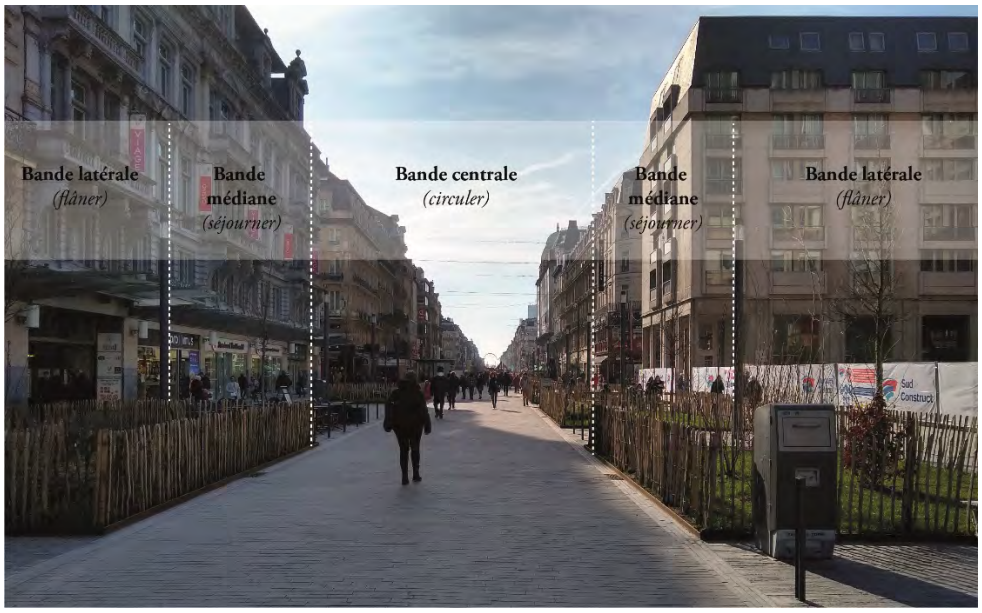


Fig.13. Section en cinq bandes de la « succession de placettes » ou Anspach Nord (les verbes en italique font référence au programme de *SumProject*).

Dans les discours de personnes que nous avons interviewées, la longueur et la largeur du boulevard piétonnisé apparaissent assez souvent comme partiellement antithétiques à la notion d'espace public. Parmi les habitants de la zone, ceux de la périphérie et les employés de la zone, le piétonnier a souvent été décrit comme dénotant de par sa nature longitudinale. En substance, le périmètre est perçu davantage comme une 'promenade' que

comme une 'place publique', une « avenue énorme », un « truc assez démesuré ». Louise, qui habite à l'ouest du boulevard s'exprime en ces mots :

> « Ici, je trouve que, comme c'est une très très longue avenue, finalement il n'y a pas ce côté petite bulle, où justement, on pourrait se dire voilà mettons 40 terrasses et ça va donner une ambiance très festive, très sympa. »

On retrouve le même constat dans les propos de Kurt qui, bien qu'il habite à Watermael-Boitsfort, se rend assez fréquemment dans le centre dans le cadre de sorties culturelles ou sociales :

> « Le piétonnier, ce qui est fort particulier, c'est que c'est une grande artère en longueur donc c'est vraiment différent comme approche. Ben entre guillemets, si on se balade, il faut se dire qu'on va d'un point A à un point B en longueur, on fait des aller-retours, mais est-ce que… Je sais pas. Est-ce qu'on pourrait… Bah, y pas vraiment une place un peu grande. Ben si, il y la place de la Bourse qui est plus grande, qui fait plus office de lieu de rassemblement et la place De Brouckère évidemment. Mais le reste voilà, ça reste une artère transformée en piétonnier. »

La distinction formulée par Louise et Kurt renvoie en réalité à la morphologie de base du piétonnier : la longueur de l'endroit fait qu'on l'associe avant tout au mouvement et pas aux propriétés spatiales et sociales qu'on reconnait plus volontiers aux places publiques. Il est évident que les travaux en cours contribuent clairement à tronquer la perception qu'on peut avoir de la zone et renforcent le ressenti évoqué ci-dessus, comme le souligne François-Xavier qui travaille non loin du périmètre et s'intéresse de près aux questions de la marche en ville :

> « […] on n'a pas l'air d'être dans un endroit rendu, on a toujours l'impression d'être dans un endroit de passage. Donc il faudrait que certaines places prennent un certain caractère plus convivial pour avoir une attractivité propre quoi. »

L'appréciation des propriétés morphologiques de base du piétonnier ont aussi évolué en fonction de l'état d'avancement du projet. Odile, qui habite dans le Hainaut mais travaille quotidiennement à Bruxelles et s'y déplace exclusivement en voiture, évoque par exemple son ressenti contrasté par rapport à la largeur du piétonnier entre la phase transitoire et son aménagement actuel :

> « […] quand c'est devenu piéton au début je trouvais que c'était trop large. Je me rappelle être là le soir tard mais il n'y avait rien qui se passait parce que c'était trop large pour qu'il y ait une atmosphère. Et maintenant quand on est passé ici on était trop serré l'un contre l'autre je trouvais. Donc peut-être que ça ne pourrait jamais réussir »

En ce qui concerne également la largeur, l'aménagement en trois 'bandes', sur lequel nous revenons plus en détails ci-dessous, et la diminution de la largeur de l'espace le plus clairement dédié à la seule circulation (c'est-à-dire la bande médiane) ont été évoquées à plusieurs reprises par des membres de la communauté LGBTQI en relation avec la Belgian Pride[23]. Gauthier nous signala, à ce titre :

> « Sur le passage, on a toujours commencé cette Pride de la Bourse à Anneessens, on remontait le Lombard, et j'ai toujours trouvé ça intéressant on passe avec les gens autour et j'ai toujours trouvé ça plus intéressant que la rue du Midi, ou des Fripiers où les gens

[23] La rue Marché au Charbon, toute proche du piétonnier (elle débouche sur la place Fontainas), est un haut-lieu de la communauté LGBTQI de Bruxelles. Pour une étude récente sur les relations entre les différentes populations caractérisant les quartiers adjacents à la place Fontainas, voir Donnen 2019.

> s'entassent et qu'on n'a pas vraiment d'espace pour passer. C'est l'espace qui s'y prêtait au mieux. Maintenant avec les aménagements un peu plus verts je ne sais pas de ce qu'il en est. Mais je pense que si, ça ne changerait rien en fait, j'espère qu'on pourra revenir à un passage, car c'est limite un peu. D'autant plus qu'on est fier de marcher sur un grand axe comme ça. De la Bourse à Anneessens. »

Il est vrai qu'avant même sa piétonnisation, le boulevard Anspach et la place de la Bourse ont toujours été de lieux de rassemblement importants. Ils ont, en effet, souvent accueilli manifestations, marches, et évènements commémoratifs (comme après les attentats de Bruxelles ; voir 5.4.3.)[24]. En mai 2019, la Belgian Pride n'emprunta pas le boulevard Anspach qui était alors encore fortement encombré par les travaux[25]. À l'heure actuelle, rien ne permet de savoir si la Pride réempruntera le boulevard une fois qu'il sera intégralement terminé.

Indépendamment de ces ressentis et questions liées à la morphologie, l'ampleur du piétonnier est parfois également perçue comme un corollaire des problèmes de gestion, ce dont des commerçants comme Bernard voient l'illustration parfaite dans les problèmes liés au calendrier et à l'exécution des travaux que nous avons évoqués dans la thématique relative à l'indétermination (voir 2.1.3.) :

> « Moi je pense qu'il est trop grand, il sera trop grand et c'est négatif dans le sens où quand c'est trop grand, si ce n'est pas pour qu'il soit beau ça ne sert à rien. Il vaut mieux faire un piétonnier 'gérable'. »

Dans l'introduction de ce rapport, nous avons souligné que plusieurs chercheurs associés au BSI avaient déjà identifié un des risques de la morphologie « reproduisant une forte linéarité nord-sud » en termes de schémas de déplacement (voir 1.3.2. ; Hubert *et al.* 2017 : 17 ; Brandeleer *et al.* 2016). Ils soulignaient notamment la possibilité que cette caractéristique spatiale puisse contribuer à favoriser la circulation de transit sur la bande centrale et des activités de lèche-vitrine sur les bandes latérales. Durant nos observations de terrain, les propriétés les plus élémentaires de la morphologie du piétonnier purent être corrélées avec des manières de s'y déplacer ou d'en occuper l'espace. Et, dans une certaine mesure, ces observations viennent corroborer le pressentiment susmentionné.

Qui plus est, dans les journaux d'activités spatialisés[26], trois grandes catégories de mouvement peuvent être identifiées en rapport au boulevard Anspach : le traverser perpendiculairement, l'emprunter longitudinalement sur une partie de son tronçon et, finalement, s'y arrêter pour se rendre dans un magasin ou un établissement HORECA. D'après les données, les habitants de la zone tendent plus fréquemment à y fréquenter des magasins, des restaurants ou des cafés et à marcher le long du boulevard. De manière générale, il apparait cependant assez clairement que, toutes catégories confondues, il y a assez peu d'arrêts dans l'espace public du piétonnier.

Bien que nous reprenions ici quelques exemples permettant d'illustrer ces tendances liées aux mouvements et aux arrêts au sein du périmètre, nous invitons nos lecteurs à se reporter au compte-rendu détaillé, tronçon par tronçon, de nos observations d'hiver et d'été (voir 'Annexes'). On peut effectivement y retrouver, sous

[24] À ce titre, il est intéressant de noter que, lors des entretiens, nous terminions souvent par demander aux informants de nous faire part d'un souvenir mémorable qu'ils et elles avaient par rapport au piétonnier. A plusieurs reprises, c'est précisément l'évènement commémoratif et le recueillement commun suite aux attentats de Bruxelles qui ont eu lieu place de la Bourse qui furent mentionnés.
[25] Elle emprunta en fait, comme le souligne Gauthier ci-dessus, un axe parallèle à celui du piétonnier empruntant la rue des Fripiers, la rue de Tabora et la rue du Midi entre la rue de l'Évêque et la rue du Lombard (https://www.lesoir.be/225063/article/2019-05-18/le-parcours-de-la-belgian-pride-organisee-dans-le-centre-de-bruxelles-ce-samedi).
[26] En termes de journaux d'activités spatialisés, nous disposons de données relatives à 9 employés de la zone, 3 habitants de la zone, 2 commerçants, et 2 habitants de la périphérie.

les sous-titres 'Trajectoires et flux', une évocation détaillée des mouvements tendanciels au sein de chaque tronçon. La thématique 'Habiter', quant à elle, fournira, au sein de ce rapport, des descriptions plus fines des modes d'occupation et d'appropriation de l'espace (voir chapitre 5).

Si l'on fait abstraction de l'étendue des travaux qui couvraient parfois d'importants tronçons du piétonnier (et généraient des comportements d'évitement, des situations d'engorgement, etc., parfois au-delà de la proximité immédiate de leur périmètre)[27] et que l'on se concentre sur les parties de la « promenade verte » et de la « succession de placettes » que nous avons pu observer une fois intégralement aménagées, un schéma de déplacement relativement constant apparaît. Ce dernier peut être grossièrement résumé de la sorte : les piétons utilisent majoritairement les bandes latérales pour se déplacer[28], les deux-roues tendent à préférer la bande médiane. Ce schéma de base varie toutefois selon plusieurs paramètres.

Des changements importants interviennent évidemment en fonction des heures de la journée et de la saison. En matinée, durant la semaine, le schéma de base se retrouve très clairement. Cependant, le rythme plus soutenu des circulations (tant piétonnes que cyclistes), qui restent relativement clairsemées durant ces heures, témoigne de déplacements essentiellement fonctionnels[29]. Ce moment de la journée est aussi caractérisé par le ballet incessant des livraisons : camions et camionnettes quadrillent alors les différents tronçons du piétonnier. Aux alentours du temps de midi, l'intensité des flux augmente. Cette tendance apparait cependant largement plus prononcée durant les mois d'été que durant les mois d'hiver. À ces heures, il n'est pas rare que la densité des piétons sur les bandes latérales 'déborde' vers la bande médiane où les deux roues progressent alors de manière plus entravée. On constate à ce moment que les rythmes sont plus hétérogènes : certaines personnes paraissent transiter dans la zone alors que d'autres y flânent[30]. C'est aussi le premier moment de la journée qui voit réellement l'espace public être occupé plus largement de manière statique. Nous reviendrons sur cette remarque ci-dessous en évoquant les aménagements. Cette tendance aux immobilités se poursuit généralement dans l'après-midi et est positivement corrélée à une météo clémente. Cela étant, on constate alors une réduction de l'intensité des flux, tant piétons que cyclistes. En fin d'après-midi-début de soirée, on retrouve une situation assez analogue à celle du temps de midi mais la part de déplacements fonctionnels ressort plus clairement. C'est souvent à ce moment que les frictions entre piétons et usagers des deux-roues se font le plus sentir sur la bande médiane. Quand la météo s'y prête, c'est également le moment où l'espace public est le plus fortement le théâtre de présences que l'on pourrait qualifier de familiales (retour de l'école, jeux d'enfants, groupements de mères qui conversent, etc.). Si le piétonnier se déserte fortement une fois la nuit tombée en hiver, durant l'été, la soirée est souvent très animée. La densité d'usagers connait alors souvent des pics importants, néanmoins le rythme des déplacements se relâche clairement, les immobilités se multiplient. En ces heures tardives, les piétons tendent à se distribuer sur l'ensemble de la largeur de la voirie et la fluidité des déplacements en deux-roues s'en ressent clairement. Durant le week-end, si le déroulement susmentionné reste plus ou moins identique, le rythme des déplacements (quel qu'en soit le mode) tend globalement à être moins soutenu alors que la densité d'usagers empruntant ou s'installant dans l'espace public s'accroit quand le temps le permet. Hormis tôt le matin, tant

[27] Nous reviendrons brièvement sur les travaux ci-dessous mais le lecteur pourra également trouver de plus amples renseignements les concernant dans la synthèse des observations de terrain disponible en annexe, sous l'intitulé 'Travaux' de chaque secteur.

[28] « Ce que je trouve encore marrant aujourd'hui, c'est le fait que les gens marchent encore sur les trottoirs, naturellement. » [Déclare à ce sujet Judith qui fréquente souvent le centre pour des raisons professionnelles]

[29] Cette impression est renforcée par la manière dont les personnes sont vêtues (de manière plutôt formelle) et les objets qu'elles transportent (mallettes, attaché-caisses, sac à dos, etc.). En somme, à cette heure, bon nombre de personnes semblent partir travailler, accompagner leurs enfants à l'école, etc.

[30] Cela crée parfois des frictions ou un ressenti négatif, comme l'évoque Nissa : « Et quand on est pressé et qu'on marche, entre les badauds qui s'arrêtent pour prendre des photos, traversent, s'arrêtent au milieu de la rue, ça perturbe dans mon rythme à moi qui n'est pas celui-là. [...] ».

le samedi que le dimanche, on peut difficilement parler d'heures creuses sur le piétonnier quand le soleil est de la partie !

Si l'on s'attarde brièvement sur la distribution des flux dans l'espace, on peut isoler un certain nombre d'éléments qui semblent avoir un impact déterminant. Il est d'abord relativement clair que la morphologie linéaire des deux tronçons que l'on évoque ici contribue grandement à 'canaliser' les circulations. À ce titre, nous avons remarqué que, lors de déplacements non entravés, les piétons tendent généralement à ne pas changer de 'bande de circulation' quand ils empruntent la « succession de placettes » et la « promenade verte » de manière longitudinale. Indépendamment de la densité d'usagers que nous avons évoquée ci-dessus, les autres facteurs semblant avoir un impact sur le choix d'une bande de circulation pour les piétons sont : l'animation des façades (offre commerciale, présence de terrasses, entrées et sorties des bâtiments, etc.), l'ensoleillement (qui attire en hiver et est plus franchement évité en été, surtout quand les températures sont élevées) et, évidemment, la présence de périmètres marqués par les travaux.

3.1.2. Les différents tronçons du piétonnier

Bien qu'il apparaisse assez clairement, tant dans les discours que lors de nos observations de terrain, qu'une majorité de personnes transitent en réalité sur le piétonnier plus qu'ils ne s'y arrêtent, les endroits où sa morphologie se dilate (c'est-à-dire les places) sont malgré tout le théâtre d'occupations et de navigations de l'espace qui diffèrent, au moins en partie, de celles que nous avons évoquées pour les segments plus linéaires[31]. Lors de notre travail de terrain, nous avons divisé le piétonnier en six zones dont l'étendue nous paraissait permettre l'observation par une personne (fig.14).

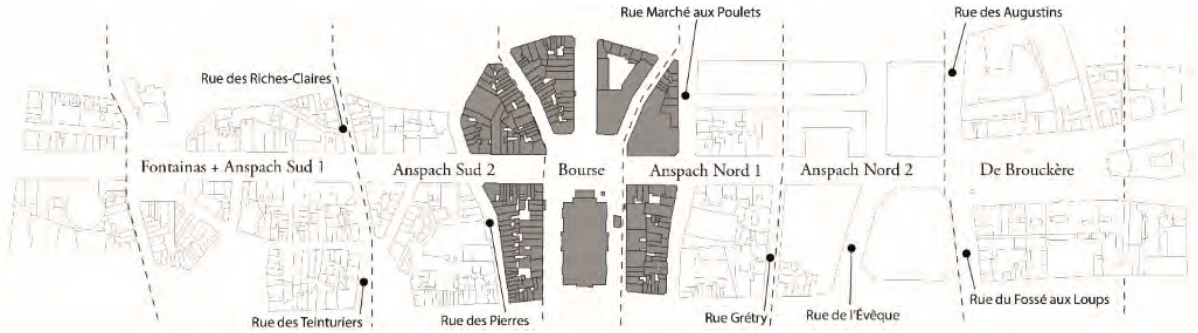


Fig.14 : Les six zones d'observation au sein du piétonnier et les rues perpendiculaires au boulevard.

Indépendamment des remarques formulées en ce qui concerne les deux sections du boulevard piétonnisé évoquées ci-dessus (la « succession de placettes » correspond à AN1 et 2 alors que la « promenade verte » correspond à AS2 et AS1, à l'exception de la place Fontainas), les différents tronçons que nous avons identifiés semblent caractérisés par des dynamiques comportant certaines particularités notables et étant évidemment liées, au moins en partie, à certaines caractéristiques morphologiques. Par souci de concision, nous exprimons ici ces dernières sous forme de tableau (tableau 3 ; fig.15). C'est à nouveau au sein des annexes que des descriptions plus détaillées sont disponibles. Ce tableau reprend les tronçons et sous-tronçons que tant nos observations que les discours compilés au sein des entretiens identifient comme spécifiques. La colonne 'ambiance' donne une évocation très synthétique de chaque portion du piétonnier dans leur état avant ou après les travaux (elle tente d'exprimer à la fois ce qui ressort des observations et des discours et est par conséquent souvent plurielle ; elle gagne à être mise en perspective avec la terminologie

[31] En ce qui concerne une description détaillée des flux et des usages se déployant sur les autres tronçons du piétonnier, voir 'Annexes'. Nous revenons cependant sur plusieurs points relatifs aux appropriations de l'espace public dans la thématique 'Habiter' (voir chapitre 5).

choisie par le bureau *SumProject*, cf. tableau 2). La colonne 'présence des travaux' vient souligner le fait qu'une réelle 'appréciation' sensible de la zone peut avoir clairement été altérée par l'emprise des chantiers. Ce tableau gagne aussi également à être consulté en parallèle de notre traitement de l'aisance, de la sécurité, et de la convivialité au sein de la thématique 'Habiter' (voir chapitre 5). Le tableau reprend, par contre, une brève évocation des 'aménités' principales liées à chaque tronçon.

	Caractéristiques morphologiques principales	Aménités	Ambiance	Présence des travaux
De Brouckère	Grande superficie ; peu de bancs ; fontaines publiques ; petit 'bosquet' ; encerclée de voiries dédiées à la circulation motorisée ; ceinte de potelets	HORECA [+] ; accès transports en commun	'Place minérale' et 'Plaine de jeux'	Intégralement en travaux [hiver] ; intégralement aménagée [été]
Anspach Nord 2				
[AN2] Esplanade	Très minérale ; vide ; aucun aménagement en dehors du jeu de matériaux sur le revêtement	Services administratifs, bancaires et postaux ; HORECA [-]	'Désert venteux'	Intégralement aménagée [à l'exception du « plafond lumineux »]
[AN2] Boulevard piétonnisé[32]	Triple aménagement classique (fig.13) ; bacs à arbres ajoutés par la police	Commerces [++] ; accès transport en commun	'Shopping avenue'	Intégralement aménagé
Anspach Nord 1	Triple aménagement classique (fig.13) ; bacs à arbres ajoutés par la police	HORECA [++] ; accès transports en commun	'Paradis de l'HORECA' ou 'Terrasses'	En travaux [hiver] ; partiellement en travaux [été]
Bourse	Parvis dépourvu d'aménagements ; forte présence visuelle et physique des marches ; toilettes publiques ; fontaine Orts	HORECA [++] ; accès transports en commun ; pôles culturels	Entre 'Cœur vibrant' et 'Cour des miracles'	Non aménagée [hiver] ; partiellement en travaux [été]
Anspach Sud 2	Triple aménagement classique (fig.13) ; bacs à arbres ajoutés par la police	HORECA [+] ; accès transports en commun ; commerces [+] ; pôles culturels	'Shopping avenue' et 'Terrasses' ('Extension de la Bourse')	Intégralement en travaux [hiver] ; travaux très ponctuels et restreints [été]
Anspach Sud 1				
[AS1] Boulevard	Triple aménagement classique (fig.13) ; bacs à arbres ajoutés par la police (formant chicane)	Commerces [+] ; Horeca [+]	'Route' ou 'Faux piétonnier'	Presque qu'intégralement aménagé [hiver] ; travaux très ponctuels et restreints [été]
[AS1] Fontainas	Majorité de la superficie occupée par des matériaux de construction ; bacs à arbres ajoutés par la police	Accès transport en commun ; HORECA [-]	'Entrepôt de chantier' ou 'Place oubliée'	Non aménagée

Tableau 3 : les tronçons (et sous-tronçons) distinctifs du piétonnier.

[32] Ce tronçon constitue ce le bourgmestre actuel de la Ville de Bruxelles, M. Philippe Close a qualifié d'« appartement témoin » du piétonnier après son réaménagement (Vermeulen *et al.* 2018 : 7, n.6).

Fig.15 : Caractérisation générale des zones d'observations.

Bien que, comme nous le verrons (voir chapitre 5), les appropriations de l'espace au sein des différents tronçons soient – encore à l'heure actuelle – bien plus multiples et diversifiées que ce que les dénominations de l'ambiance ne pourraient le laisser entendre, elles n'en traduisent pas moins un ressenti général qui témoigne peut-être davantage de la tendance que l'on sent s'installer de manière dominante. De manière générale, on peut aussi évoquer le fait que la place De Brouckère (une fois aménagée) et la place de la Bourse constituent plus clairement des espaces qui semblent inviter à diverses formes plus statiques d'occupation de l'espace alors que l'esplanade (le « foyer ») et la place Fontainas ne sont guère que traversées par la majorité

des usagers[33]. On remarque aussi que l'intensité d'usages est globalement plus importante dans la partie nord (BO, AN1, AN2, DB) que dans la partie sud (AS2 et AS1) du piétonnier.

3.1.3. Les voiries perpendiculaires au piétonnier

Sans rentrer dans trop de détails, il est malgré tout important d'évoquer brièvement les voiries qui sont encore dédiées à la circulation motorisée et qui croisent le piétonnier (fig.16).

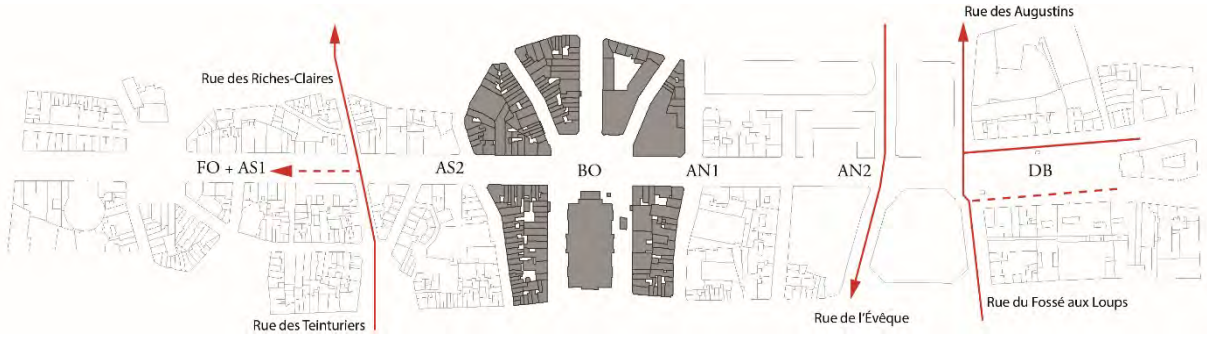


Fig.16 : Voiries traversant le piétonnier.

Ces voiries sont au nombre de trois. Deux se situent dans le périmètre d'Anspach Nord (rue de l'Évêque et rue du Fossé aux Loups-rue des Augustins) et une dans celui d'Anspach Sud (rue des Teinturiers-rue des Riches-Claires). La première est la limite nord dudit 'mini-ring' et accueille, particulièrement durant les heures de pointe, un trafic important (fig.17).

Fig.17 : Rue du Fossé aux Loups (depuis l'est).

La seconde se trouve juste au sud de l'esplanade et avoisine l'une des bouches de métro les plus fréquentées du piétonnier (arrêt De Brouckère s'ouvrant sur AN2 ; fig.18). Toutes deux sont séparées de l'axe longitudinal du boulevard Anspach par des potelets et disposent d'un revêtement distinct de ce dernier. Comme nous l'avons déjà évoqué, elles ne sont, par contre, munies d'aucun passage pour piéton ou feux de signalisation. Nous reviendrons, en traitant de la sécurité (voir 5.1.) sur les frictions entre modes de transport dans ces intersections sont assez fréquemment le théâtre.

[33] Notons, à ce titre, que la grande majorité de la place Fontainas était ceinte de barrières et donc non accessible durant nos observations.

Fig.18 : Rue de l'Évêque (depuis l'ouest).

On peut cependant d'ores et déjà évoquer ici qu'aux heures de forte affluence le transit des véhicules motorisés devient particulièrement prégnant dans ces tronçons du piétonnier (tant d'un point de vue sensible qu'en termes d'entrave au flux des piétons et des deux-roues). La troisième voirie, au sud, a ceci de particulier qu'elle permet d'une part de traverser le piétonnier longitudinalement et, d'autre part, qu'elle constitue le point de départ du tronçon de ce dernier ayant le statut de zone de rencontre et qu'utilisent par conséquent les bus de la STIB en direction de la place Fontainas (fig.19).

Fig.19 : Rue des Teinturiers (depuis l'ouest).

Il est difficile de se faire une idée de la manière dont les différents modes vont être amenés à cohabiter à cette intersection tant elle a fait l'objet de modification de statut légal et de travaux durant le déroulement de cette recherche. Il convient toutefois de noter qu'à cette intersection, il n'existe, assez logiquement, pas de potelets entre l'axe longitudinal du piétonnier et celui des rues des Teinturiers et des Riches-Claires.

Parallèlement à ces rues dédiées à la circulation automobile, une autre rue, piétonne celle-là, qui croise perpendiculairement le boulevard Anspach mérite d'être mentionnée ici. Il s'agit de la rue Marché aux

Poulets qui mène, à travers l'Ilot sacré, depuis les environs de la Grand-Place, vers le quartier Dansaert/Saint-Géry et, plus loin, vers la place Sainte-Catherine (fig.20).

Fig.20 : Rue du Marché aux Poulets (depuis l'ouest).

Cette rue se distingue des autres rues piétonnes débouchant sur le boulevard par le trafic piéton particulièrement prononcé qu'elle tend à accueillir : elle constitue réellement une des entrées principales sur le piétonnier depuis l'est (plus encore que les voies encadrant le bâtiment de la Bourse). Il est intéressant de noter que cette rue fait en réalité partie de la *Steenweg*, le tracé de l'ancienne chaussée historique traversant la ville (De Visscher *et al.* 2018). Elle accueille aussi plusieurs établissements HORECA, des salles de jeux et un supermarché ouvert tard 7 jours sur 7 qui génèrent des flux très importants dans le périmètre. Qui plus est, le fait qu'elle mène, à l'ouest, à l'endroit (actuellement en travaux ; à l'emplacement de l'ancien parking 58) de ce qui deviendra le nouveau bâtiment central de l'administration de la Ville de Bruxelles préfigure d'un maintien de l'importance de cette voirie en termes de trafic piéton[34].

3.1.4. Intégration du piétonnier dans le tissu urbain environnant

Bien que penser l'intégration du piétonnier à l'échelle de l'hypercentre et de la RBC et des processus qui s'y déploient constitue l'un des défis majeurs auquel le projet est confronté (voir 1.3.2. ; Hubert *et al.* 2017 : 19-23), nos recherches n'ont pas réellement abordé cette thématique au-delà des discours qui lient le piétonnier à des problématiques plus vastes concernant la Ville de Bruxelles (voir 'Imaginaires', 4.3.). Cependant, deux thèmes reviennent assez fréquemment dans les entretiens : celui de la rupture spatiale et celui des petites rues avoisinantes (partiellement en rapport avec la problématique dudit 'mini-ring').

De manière générale, la piétonnisation du boulevard Anspach est tantôt vécue comme ayant occasionné une forte rupture dans les connexions est-ouest au sein du centre-ville, tantôt, à l'exact opposé, comme un véritable liant spatial. Ces avis divergents sont principalement liés au mode de transport préférentiel des personnes se prononçant sur la question. C'est ainsi qu'Odile, dont les déplacements sont essentiellement automobiles, nous explique, en indiquant vaguement le sud de Bruxelles sur une carte :

[34] Cet axe est également identifié par le BSI-BCO comme l'un de ceux constituant un terrain favorable à la création de continuités piétonnes à l'échelle de l'hypercentre (voir notamment De Visscher *et al.* 2018).

> « Maintenant ça représente un peu une rupture. Par exemple aujourd'hui si je veux aller aux Halles Saint-Géry je vais devoir, de Anderlecht, faire un truc un peu comme ça. J'ai l'impression et ça je ne connais pas assez ma carte donc je me dis 'bon j'irais pas', ou alors 'j'irais peut-être pas en voiture'. »

On retrouve plusieurs éléments intéressants dans sa remarque. En effet son évocation de « ma carte » signifie, comme l'évoquent très clairement d'autres personnes, que la fermeture du boulevard Anspach est venue profondément perturber les habitudes quotidiennes et les déplacements de certaines personnes en les acculant, en quelque sorte, à réapprendre 'leur carte' du centre-ville si elles continuaient à y utiliser principalement la voiture. On peut évidemment comprendre que l'exercice cognitif que cela implique puisse être perçu comme déroutant, voire déplaisant. Cela étant, on voit également, dans la remarque d'Odile, qu'une des manières de palier le problème revient parfois simplement à opter pour un mode de transport différent (voir chapitre 6). Aussi anecdotique que sa déclaration puisse paraitre de prime abord, elle fait en réalité fortement écho à de nombreux autres commentaires allant dans ce sens[35]. Elle est également l'évocation d'une tendance au report modal que l'enquête quantitative de MOBI a mise en évidence en 2018 (voir 1.4. ; Wiegmann *et al.* 2018). De manière générale, c'est parmi les habitants de la périphérie qu'on trouve une perception plus prononcée de la rupture occasionnée par la piétonnisation (« ça coupe le centre-ville en deux »). Il est cependant difficile de savoir si ce ressenti est lié à leur usage prépondérant de la voiture ou, plutôt, à la perception qu'ils ont du piétonnier à travers la couverture qu'en donnent parfois les médias (voir 'Imaginaires', 4.2.)[36].

À l'inverse, une proportion importante des habitants de la zone que nous avons pu interviewer mettent en avant le fait qu'un boulevard apaisé, c'est-à-dire débarrassé du trafic incessant des voitures, contribue également à en faciliter la traversée et fait donc œuvre de liant spatial important entre les quartiers qui le jouxtent à l'est et à l'ouest. Bon nombre de ces personnes ne possèdent pas de voiture et se déplacent à Bruxelles majoritairement à pied, en transport en commun ou, parfois, en deux-roues[37]. Qui plus est, assez systématiquement, elles insistent sur les nuisances et l'impression généralement négative que dégageait le boulevard lorsqu'il était muni de quatre bandes de circulation[38]. Les trottoirs sont décrits comme ayant été bondés, l'aspect général vieux et sale, mal entretenu (« saleté incrustée ») ; l'ambiance comme glauque, pas très rassurante ; l'air comme vicié, irrespirable. Les personnes s'exprimant sur le sujet nous évoquèrent également l'omniprésence des voitures, les embouteillages, le vacarme des moteurs et des klaxons. Beaucoup nous expliquèrent par conséquent qu'ils évitaient alors la zone purement et simplement, ne s'y rendant que s'ils y étaient contraints et lui préférant les petites rues avoisinantes. Dans les faits, à l'époque, traverser le boulevard impliquait aussi simplement de patienter à l'un des feux de signalisation et d'emprunter l'un des passages piétons alors qu'aujourd'hui, hormis les travaux à certains endroits, aucun élément ne vient entraver la traversée piétonne de la zone. En traitant de l'occupation et des usages existant sur le piétonnier, nous évoquons également ci-dessous (voir 5.2.), d'autres effets connexes qu'eut la disparition des voitures sur le boulevard et la manière dont cela contribua, d'après certains de nos informants, à rendre plus visibles certains

[35] Un des autres facteurs revenant principalement pour expliquer le fait d'éviter de se déplacer au centre-ville en voiture, voire de le déserter totalement tient également aux difficultés que les gens disent éprouver à trouver une place de parking ou, peut-être plus fondamentalement, à l'idée qu'ils se font de leur rareté. Au sujet des parkings et de la nécessité d'une politique les concernant, voir Vermeulen *et al.* 2018 : 10-11.

[36] Il n'est en effet pas rare que ces personnes décrient bon nombre de caractéristiques prétendues du piétonnier tout en nous expliquant qu'elles n'y ont jamais mis les pieds et entendent résolument ne jamais le faire.

[37] Il est également intéressant de constater que les habitants de la périphérie qui soulignent le rôle de liant spatial du piétonnier sont également souvent celles qui ne songeraient pas à se déplacer en voiture dans le centre-ville.

[38] Ce ressenti très négatif du boulevard Anspach à l'époque où il constituait en quelque sorte une 'autoroute urbaine' est assez transversal. Il est en effet évoqué tant par une majorité d'habitants de la zone et de la périphérie, que par des commerçants ou des employés de la zone.

usagers du périmètre (mendiants, personnes précarisées, dealers, etc.). Cette rupture est parfois également perçue comme étant liée à la brutalité de la transition entre l'Ilot sacré et le boulevard. Ainsi, Loes, qui habite le quartier Anneessens, nous confia :

> « […] derrière la Bourse il y a de petites routes pavées avec une église. C'est tout mignon, tout gentil et puis à 50m y'avait soudain ce grand boulevard et donc c'était pas du tout agréable. »

Sur cette question de la rupture, il peut aussi être intéressant d'évoquer la perspective de Toprak que nous avons accompagné pendant une journée dans son camion lors de sa tournée de livraison dans le centre-ville. Il nous expliqua en effet qu'en ce qui le concerne (et de ce qu'il sait des discussions qu'il a avec plusieurs de ses collègues), le fait que le boulevard soit fermé à la circulation motorisée ne complique pas réellement son travail sur le périmètre. Il peut relativement aisément traverser la zone par les voiries perpendiculaires ouvertes à la circulation, et précise que l'accès au périmètre entre 4h et 11h du matin lui suffit généralement tout en soulignant que les quelques désagréments occasionnés (présence de plusieurs camions et camionnettes sur un périmètre restreint, dépassement de l'heure limite, excès de vitesse, etc.) sont, somme toute, d'une importance mineure :

> « Avant qu'on ait les consignes pour savoir quand passer, etc. on se disait que ce sera le souk mais finalement le système fait qu'une fois que les chauffeurs sont sur le piétonnier, ça va plus vite car il n'y a pas plus de voitures. Ils peuvent se déplacer jusque 11 heures. Avant au boulevard Anspach c'était difficile de se mettre en place car on ne pouvait pas se mettre en double file, etc. Il n'y avait pas de places de livraisons. » [Toprak][39]

Par contre, Toprak était beaucoup plus négatif par rapport à deux éléments : la présence des blocs en béton disposés par la police pour empêcher les attaques à la voiture-bélier et le report de la circulation et du stationnement dans les rues étroites, en particulier à l'ouest du piétonnier (notamment autour des Halles Saint-Géry). Comme nous l'ont confirmé les services de police, les blocs de béton ont été positionnés dans de très nombreuses rues à proximité du piétonnier[40]. Concrètement, ces derniers obligent très fréquemment Toprak à adopter des itinéraires biscornus lui faisant perdre un temps précieux. C'est cependant la situation dans les petites rues avoisinantes du piétonnier qui lui pose principalement problème. Il y constate notamment, depuis la piétonnisation, la présence accrue de trafic d'une part et, d'autre part, des habitudes de stationnement qui rendent parfois son travail impossible. En effet, au sein de ces rues étroites, son camion reste parfois tout simplement bloqué par faute de pouvoir négocier un tournant ou alors, il lui est impossible de trouver un emplacement pour décharger ses commandes, souvent très lourdes et impliquant une manutention complexe[41].

Ce report du trafic et du stationnement dans les rues avoisinantes est également décrié par bon nombre d'autres personnes auxquelles nous avons eu l'occasion de parler et font écho à la polémique autour du 'mini-ring' qui a largement défrayé la chronique avant même la piétonnisation (Hubert *et al.* 2017 : 14-15). Au-delà du fait que plusieurs personnes habitant les quartiers à l'ouest du piétonnier nous confirment être

[39] Pour des plus amples renseignements sur la logistique liée au piétonnier, principalement dans le chef des commerçants, voir Sotiaux et Strale 2018.

[40] Au sein du piétonnier, ce sont les bacs à arbre qui jouent ce rôle. Ils sont principalement disposés à la jonction entre les voiries ouvertes à la circulation et le piétonnier, aux endroits où aucun potelet ne vient sanctionner cette transition (voir 3.1.7.).

[41] À ce titre, il est intéressant de noter que, comme nous l'ont expliqué les services de police, la politique de contrôle et de verbalisation du stationnement illicite au sein de la zone se déploie actuellement en « tache d'huile ». Concrètement, les équipes à vélo ont d'abord verbalisé aux alentours de la Bourse puis, peu à peu, ont commencé à couvrir un périmètre étendu finissant par couvrir l'ensemble du piétonnier. À en croire Toprak, leur vigilance et leur efficacité laissent encore à désirer du côté des Halles Saint-Géry !

confrontées à une augmentation du trafic dans les rues de gabarit relativement restreint près desquelles elles vivent ou qu'elles sont amenées à emprunter fréquemment, un élément qui revient souvent dans les entretiens fait en réalité écho à certains ressentis que nous avons déjà évoqués en relation à la longueur et la largeur du piétonnier. En substance, plusieurs personnes semblent en effet s'interroger sur la pertinence de piétonniser un axe majeur alors qu'il existe, à proximité du périmètre, des rues dont les usages existants et la morphologie se seraient mieux prêtées à une piétonnisation :

> « Moi ce que je n'ai pas compris par contre, par exemple sur ce piétonnier pourquoi ils n'ont pas totalement bloqué Saint-Géry qui est déjà un quartier avec que des terrasses, des gens qui marchent en plein milieu de la rue malgré les voitures. Et ils ont gardé tout autour de Saint-Géry ce côté voiture. Il doit y avoir plein de raisons techniques, plein d'ingénieurs ont dû se pencher là-dessus pour définir le sens de circulation, tout ça. Mais pour moi, la rue du Midi, plus qu'autre chose, ça aurait dû l'être piéton. Tout comme la rue Dansaert que j'aime bien, pour moi c'est un axe qui pouvait, parce que plein de petits commerces, qui aurait dû passer piéton. » [Gauthier ; gestionnaire d'un dancing]

> « Et alors le fait que ce soit le grand axe qui soit devenu piétonnier, ça fait qu'il y ait plus de voiture qui circulent dans ces petites rues où c'est des beaucoup de gens qui habitent, de mon côté, plutôt vers le sud, la gare du Midi, c'est vraiment très résidentiel, pas du tout le coté commercial, rue Neuve qu'on connait du centre et là où les gens vont. Et dans celui-là on ressent très fort l'impact qu'il y a de plus en plus de voitures, et des fois je me dis 'est-ce qu'on n'aurait pas pu garder la circulation là et de faire piétonniser le côté'. » [Nissa ; habitante d'un quartier proche du piétonnier]

Comme l'évoque Monique, une pensionnée qui vit en périphérie de Bruxelles, cette décision de piétonniser le boulevard est parfois perçue comme un geste un peu « mégalo », une manœuvre politique déconnectée de la réalité de terrain et des intérêts des administrés :

> « [...] la rue du Midi, pourquoi est-ce qu'on ne l'a pas fait piétonnière celle-là ? Parce que là il y a une belle place, la place Rouppe, ça c'est une belle place hein ? Non, je ne sais pas... Je pense que le Mayeur voulait avoir sa place, son piétonnier comme beaucoup veulent. Comme Mitterrand voulait le Louvre, non ? C'est le Louvre sous Mitterrand ? Le Louvre, c'est Mitterrand, Chirac voulait ça... Chirac voulait... c'est très beau ça, le Musée des Arts Premiers. Ça c'est magnifique ! Vous voyez chacun veut avoir comme ça quelque chose à accrocher. Et bien le bourgmestre, parce qu'on dit bourgmestre à Bruxelles, voulait avoir son piétonnier. Donc l'idée n'est pas mauvaise mais il eut fallu être... faire venir tous les riverains et discuter. Mais sinon l'idée d'un piétonnier dans une ville c'est très bien, mais il faut bien réfléchir ou le mettre et ne pas casser, non plus, des entrées... Parce que bon les gens qui viennent en voiture, qu'est-ce qu'ils font alors ? Ils prennent la rue du Midi et alors ils sont dans les *strootjes*, comme on dit en patois, dans les petites ruelles et donc ce n'est pas sympa pour les gens qui malheureusement doivent habiter le centre-ville parce qu'ils n'ont pas beaucoup d'argent. »

Pour en finir avec cette brève évocation de l'intégration du piétonnier dans le tissu urbain qui l'environne, il peut être utile de rappeler que le boulevard Anspach tel que conçu aujourd'hui s'intègre bel et bien à un ensemble de voiries piétonnes qui couvrent un périmètre non négligeable du centre-ville bruxellois (fig.21).

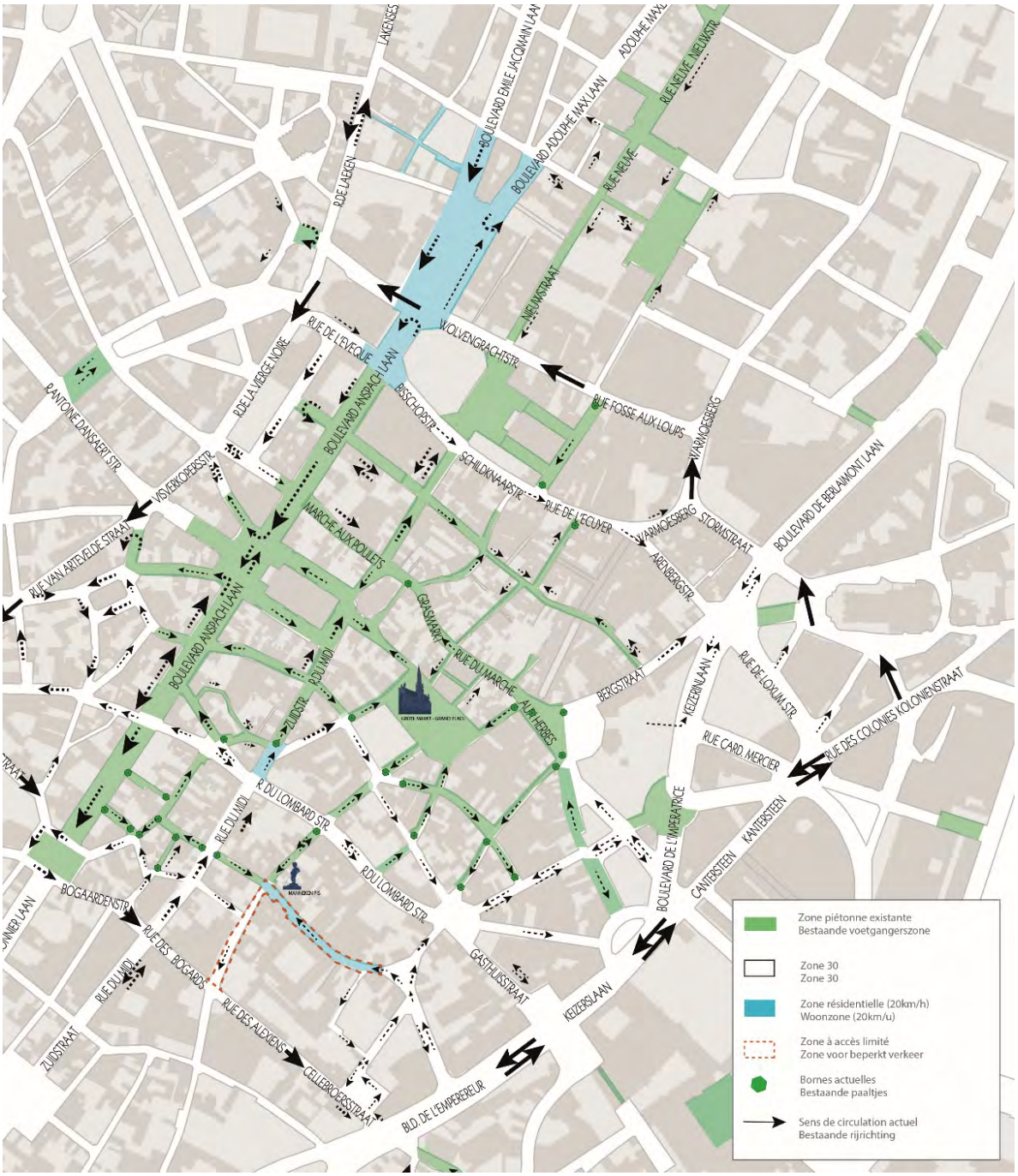


Fig.21 : Carte des zones piétonnes (source : Ville de Bruxelles, situation en mars 2019 ; retravaillée par les auteurs)[42].

À l'heure actuelle, ces rues ont un profil à la fois touristique et commercial (côté est avec l'Ilot sacré ; et la place de la Monnaie accueillant un pôle culturel majeur de la capitale, l'Opéra) et exclusivement commercial (avec la rue Neuve au nord-est). L'identité du piétonnier, quant à elle, est actuellement encore relativement floue (voir 'Indétermination', chapitre 2).

[42] La carte originale est accessible à l'adresse suivante : https://www.bruxelles.be/zone-pietonne. Site consulté le 14 novembre 2019.

3.1.5. Cadre bâti

Le thème de l'environnement bâti entourant le piétonnier mériterait à lui seul une recherche à part entière (à ce sujet, voir notamment les travaux de di Pompeo et De Visscher sur l'épaisseur du piétonnier[43]) qui dépasse de loin les prétentions de notre projet. Aussi, nous contenterons nous ici d'évoquer succinctement certaines observations tirées de notre travail de terrain et relevant du rapport entre l'espace public du piétonnier et certains des bâtiments le bordant. Comme nous avons eu l'occasion de l'évoquer en abordant les flux piétons sur les tronçons longitudinaux du boulevard (voir 3.1.1.), l'occupation des rez-de-chaussée (essentiellement liée aux commerces et aux établissements HORECA) contribue indubitablement à l'animation de l'espace public. Dans l'évocation détaillée de nos observations de terrain présente en annexe, l'intitulé 'Hotspot' détaille certaines de ces situations au sein de chaque tronçon.

Aussi, ici, nous mettons plutôt l'accent sur des interactions plus ponctuelles entre l'espace public du piétonnier et certains des espaces privés qui le bordent. Ce genre de dynamiques seront plus explicitement traitées dans la thématique dédiée au déploiement des usages au sein du piétonnier (voir chapitre 5), mais certaines remarques générales peuvent malgré tout être formulée ici sous l'angle de la morphologie. Il nous est par exemple apparu que la manière dont la 'frontière' entre ces deux types d'espaces est gérée diffère fortement d'un endroit à l'autre et renvoie, au moins en partie, à la présence ou à l'absence d'une volonté de déterminer (voir 2.4. et 5.6.), de cadrer la connexion entre espace public et espaces privés. En fonction des bâtiments, des fonctions qu'ils accueillent et des personnes qui les fréquentent ou les gèrent, la connexion avec le piétonnier est plus ou moins directe et assumée.

Concrètement, à bien des endroits sur le périmètre de l'étude, les établissements HORECA s'emparent assez ostensiblement de l'espace public et y matérialisent leur présence par le biais de terrasses sur lesquelles nous reviendrons et dont nous avons déjà évoqué la nature ci-dessus (voir 2.2.4.). À son tour, le piétonnier s'y invite de manière plus subtile : on en sent les odeurs, on en entend les bruits, on peut assister aux saynètes de la vie quotidienne qui s'y déroulent, etc. Les commerces affirment parfois également leur présence dans l'espace public par l'entremise de signes, de panneaux ou de fanions publicitaires. Certains établissements ont également un rapport particulier à l'espace public. Ainsi, sur la partie sud du boulevard Anspach, nous avons à plusieurs reprises eu l'occasion de remarquer que les clients et le personnel d'un salon de coiffure utilisaient assez systématiquement les bancs qui lui faisait face comme une extension même du salon. À l'inverse, les entrées vers les parties résidentielles des immeubles de rapport se font discrètes et, à moins d'y prêter réellement attention, pourraient tout simplement paraitre invisibles au milieu des commerces et des établissements HORECA qui se succèdent au sein de la zone.

Comme nous aurons également l'occasion de l'évoquer, dans le cas du bâtiment de la Bourse, certaines parties d'un édifice public deviennent parfois l'équivalent d'un domicile privé pour certaines personnes en situation précaire (voir thématique 'Habiter', 5.5.). Quoi qu'il en soit, à l'heure actuelle, comme nous l'évoquions en mentionnant l'indétermination de la zone (voir chapitre 2) l'établissement de seuils entre les espaces de statuts variés au sein du piétonnier reste souvent une affaire en cours et ne répond, par conséquent, pas encore toujours à des règles bien établies.

[43] Issu du mémoire de master d'Alice di Pompeo supervisé par Jean-Philippe De Visscher, ce travail axé sur la restructuration spatiale des ilots entourant le piétonnier ainsi que des espaces souterrains y étant connectés a récemment été introduit auprès d'Innoviris pour solliciter un financement Anticipate destinée à poursuivre la recherche.

3.1.6. Revêtement

Quand des personnes nous évoquent le matériau de revêtement du piétonnier, ce qui demeure relativement rare, elles sont malgré tout assez unanimes : il est relativement problématique[44]. Premièrement, il peut l'être d'un point de vue esthétique. Le terme 'minéral' revient en effet assez souvent et fait référence au déséquilibre que bon nombre de personnes semblent percevoir entre les espaces verts et les arbres et les matériaux non-organiques fortement mobilisés dans l'espace public et ce, même quand ils apprécient globalement l'apparence générale du matériau de revêtement. Deuxièmement, il peut l'être d'un point de vue ergonomique. À l'exception de la bande médiane et du revêtement central de la place de Brouckère et de l'esplanade, bon nombre de portions du piétonnier font appel à une pierre bleue (calcaire) irlandaise qui se présente, dans le cadre de cet aménagement, sous la forme de réglettes d'environ 20x5cm appareillées en quinconce dans le sens longitudinal (fig.22).

Fig.22 : Revêtement du piétonnier (dalles au relief prononcé à gauche ; dalles 'classiques' à droite).

Ce qui caractérise surtout ces réglettes c'est que leur face visible présente, sur certaines parties du piétonnier, un dessin particulièrement prononcé. Elles ont donc une face assez saillante, irrégulière plutôt qu'une surface plane et uniforme. Qu'elles qu'aient été les raisons qui présidèrent à ce choix, l'implantation de ces pierres bleues n'apparait pas toujours très cohérente. En effet, par endroit, elles semblent marquées par un relief plus prononcé alors qu'à d'autres leur face supérieure apparait plus estompée[45]. L'impact qu'un tel revêtement peut avoir sur les déplacements et le bien-être de certaines catégories d'usagers n'échappent pas à certaines personnes :

> « Oui un truc très important que j'ai envie de dire, vous voyez ici là, quand on sort, vous avez vu les pavés ? Pourquoi est-ce qu'ils ont mis les pavés tout de travers ? Alors moi je vous dis ça parce que, comme je travaille avec des handicapés, quand vous êtes avec une voiture, une voiturette pour handicapé, mais c'est une folie ce truc. Alors les personnes à mobilité réduite là, elles se prennent les pieds tout le temps... Enfin c'est pour ça que je vous le dis. [...] Mais oui mais ça ne va pas là ! Il y a des personnes à mobilité réduite,

[44] Le caractère 'minéral' de l'espace public est évoqué tant par des habitants de la zone, que de la périphérie, des commerçants mais également des employés travaillant à proximité du piétonnier. De manière assez intéressante, une ou deux personnes y voient parfois un parallèle avec les pavés bruxellois et donc un rappel sympathique d'un des traits de caractère des rues anciennes de la capitale.

[45] Il semble difficile à admettre que le passage des piétons ait déjà pu contribuer à en polir la surface, même pour les tronçons du piétonnier ayant été aménagés les premiers.

> des personnes plus âgées... Vous marchez avec une canne là-dessus mais vous vous pétez la figure. Alors pourquoi pas faire comme partout, qu'on mette des kinkers ou des trucs comme ça. Ok pour faire beau, mais pas tout de travers. C'est top mauvais ça voilà. » [Nadine]

> « Par contre j'ai une remarque sur ce piétonnier, les dalles qui y sont mises. Ils ont mis des petites languettes noires en fait… Et je ne sais pas pourquoi ils mettent ça. Parce qu'elles sont toutes sur des niveaux différents. Je vois que toi tu as une semelle plus souple et moi je mets des semelles en cuir, du coup à chaque fois sous le pied, je sens les coins de ces dalles sur la chaussure. Pour une femme qui veut marcher en talon haut, ce n'est pas du tout pratique. [...] C'est très beau, ça oui. Mais pour les poussettes, caddies, les dames âgées qui veulent se balader, les chaises roulantes, ça doit être désagréable pour eux. » [Marie-Pascale]

Ces deux remarques font clairement référence à l'aisance, la sensation de bien-être, de sécurité, etc. qu'éprouvent certaines catégories d'usagers minoritaires de l'espace public (enfants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, etc. ; nous y reviendrons, voir 5.1.3.)[46]. Deux professionnels nous ont confirmé que le revêtement en question était, par endroits en tout cas, très problématiques. D'une part, Bruxelles Mobilité a testé certains tronçons avec une chaise spécialement équipée pour tester la trépidation (sensation procurée par le relief du matériau) et la glissance (propension qu'a le matériau à avoir une mauvaise adhérence) des revêtements. Les résultats obtenus par certaines parties du piétonnier (notamment sur les espaces piétons le long de la place De Brouckère) se sont révélés largement en dessous des normes régionales en la matière. Des contacts au sein des ASBL Garance et Amazone respectivement dédiées au combat contre les violences faites aux femmes et à l'égalité des genres nous ont également souligné que plusieurs éléments de l'aménagement du piétonnier, dont le revêtement, sont très éloignés des standards auquel une approche urbanistique intégrant le *gender-mainstreaming* aurait pu mener[47]. Nous ne pouvons malheureusement pas développer ce thème plus avant mais nous y reviendrons brièvement dans le point suivant, dédié aux aménagements et aux infrastructures et clôturant la partie dédiée à la morphologie du piétonnier.

3.1.7. Aménagements et infrastructures

De manière générale, parmi les personnes que nous avons interrogées, un consensus se dégage : l'implantation de bancs, d'arbres, d'espaces plantés et l'aménagement général est perçu comme plus accueillant et contribuant de façon positive à l'ambiance (« joli », « agréable », « apaisant »)[48]. Malgré ce constat positif, cela ne suffit pas nécessairement pour que le piétonnier soit véritablement considéré comme un espace public qualitatif. Comme susmentionné, il parait, pour beaucoup, encore trop minéral[49]. Plus

[46] Vincent Kaufmann (communication personnelle).

[47] Garance (http://www.garance.be/) et Amazones (https://www.amazone.be/). Nous remercions d'ailleurs ici Laura Chaumant et Véronique Tumelaire, mais également Marie Gilow (alors doctorante à l'ULB), pour le temps qu'elles ont consacré à répondre à nos questions concernant la problématique du genre et de l'espace public. En urbanisme, le *gender-mainstreaming* préconise que la conception des espaces publics intègre de manière explicite la problématique du genre et que les processus de décision et d'aménagement portés par les pouvoirs publics incorporent la perspective de l'égalité entre les femmes et les hommes. Concrètement, les plans d'aménagement du piétonnier n'a pas du tout intégré le *gender-mainstreaming* dans la conception ou la mise en œuvre du projet.

[48] Cette appréciation positive se retrouve de façon assez majoritaire chez les habitants de la zone, de la périphérie et chez les employés. Parmi les commerçants interrogés, l'appréciation est souvent positive mais elle est aussi fortement éclipsée par un ressenti très négatif liée à la présence des travaux (voir chapitre 2).

[49] Ce point de vue est parfois exprimé de façon assez tranchée : « Ok ben ça pour moi ça n'a aucun caractère aucune âme. Et alors j'ai l'impression qu'on essaie de mettre de la verdure sur du béton. » [Odile] ; « Non, c'est moche. Je trouve que pour le moment ce n'est pas très réussi. Après je ne sais pas comment ils feront, parce qu'il y a quand même du béton qui est déjà placé, j'imagine que

fondamentalement, comme nous l'avons évoqué en traitant ses propriétés morphologiques élémentaires, il apparait, dans les discours, qu'on transite par le piétonnier plus qu'on ne s'y arrête réellement. Plusieurs raisons sont évoquées à ce sujet : l'offre commerciale ne correspond pas aux attentes ou aux habitudes, le public rencontré met mal à l'aise, l'afflux d'usagers rend l'espace oppressant aux heures de pointe, les travaux représentent une nuisance importante, etc. Cela étant, il convient de nuancer cette remarque. Premièrement, à quelques rares exceptions, la situation actuelle est perçue comme une nette amélioration par rapport à l'état du boulevard à l'époque où il accueillait une importante circulation automobile. Deuxièmement, comme nous l'évoquons dans la thématique 'Habiter' (chapitre 5), le piétonnier n'est bien sûr pas qu'un lieu de transit et, d'après nos observations de terrain, semble constituer un cadre accueillant pour le déploiement d'un ensemble d'activités et, de ce fait, correspondre, au moins en partie, aux attentes de nombreux usagers[50].

Au sein de ce point et avant de mentionner quelques éléments-clés de la culture matérielle du piétonnier, nous nous proposons donc d'évoquer ici très brièvement certaines caractéristiques clés du cadre morphologique du périmètre.

Comme nous avons déjà eu l'occasion de l'évoquer à maintes reprises, les **travaux** forment une partie importante du cadre spatial du piétonnier en chantier. Ils participent clairement l'indétermination formelle de la zone (voir 2.2.) et occasionnent d'importantes nuisances, tant en ce qui concerne les déplacements (tout modes confondus ; voir notamment 2.2.6.), que la fréquentation et le fonctionnement des commerces (voir 2.1.3.) ou encore, le paysage sonore (voir ci-dessous, 5.3.6.). En un sens, ils participent à part entière à l'ambiance du piétonnier sur bon nombre de ses tronçons. L'aspect des travaux qui nous intéresse plutôt ici est la manière dont ils offrent des prises à certains comportements. De manière générale, les périmètres délimités par les barrières de chantier sont un des éléments physiques du piétonnier qui connait le plus grand nombre de détournements. Premièrement, ils sont souvent utilisés comme poubelles géantes (fig.23).

Fig.23 : Travaux utilisés comme benne à ordures.

En effet, malgré la présence de nombreuses poubelles publiques, les travaux sont assez systématiquement utilisés comme dépotoirs. Les détritus s'y amoncellent dans les coins et le nettoyage de ces périmètres n'étant

ça, ça va rester. Pour l'instant je ne suis pas convaincue. Je trouve que c'est assez artificiel, même les trucs d'herbes et tout. Je ne trouve pas ça terrible. Je trouve ça assez moche en fait. » [Judith].

[50] On pourrait évoquer ici un biais potentiel de la recherche. Bien que nous ayons tenté de réunir des témoignages de (non)usagers aussi divers que possible, une majorité de nos informants étaient issus de milieux socio-culturels relativement privilégiés. Qui plus est, aucun touriste ne fut interrogé de façon détaillée (pour leur appréciation de la situation en 2017, voir ci-dessus, 1.4. ; également Wiegmann *et al.* 2018 ; Kesurü *et al.* 2018).

pas de la responsabilité des autorités publiques (mais bien des autorités en charge des travaux), cet état peut se maintenir dans le temps, contribuant grandement à renforcer l'impression de saleté au sein du piétonnier (voir 5.3.).

Deuxièmement, les travaux sont aussi, pour bien des usagers, un espace que l'on pourrait presque qualifiés 'de divertissement' (fig.24). Durant nos observations de terrain, nous avons très souvent pu remarquer que de nombreux passants s'arrêtent à proximité des chantiers simplement pour les contempler. Il est vrai que, dans bien des cas, les engins de chantier utilisés sont particulièrement impressionnants tout autant que l'ampleur de certains périmètres éventrés au cœur de la ville. Leur omniprésence visuelle et sonore induit également une attention accrue à leur présence. Les abords des travaux deviennent alors un espace de débat, de questionnement où badauds conversent sur le projet, expriment leur mécontentement ou se distraient. Parfois, ils en viennent à communiquer avec les ouvriers mais ces échanges restent relativement rares.

Fig.24 : Petit théâtre des travaux.

Les périmètres des travaux subissent également un changement important lorsque ces derniers sont à l'arrêt. Outre le fait qu'une fois inactif le chantier laisse parfois planer un calme insoupçonné sur le piétonnier, il devient alors aussi plus perméable. En effet, tant en soirée que durant le week-end, il n'est pas rare que des usagers ouvrent les barrières des travaux afin d'en faciliter la traversée et d'éviter les importants détours auxquels elles contraignent parfois les déplacements (fig.25). À ces occasions, ce sont parfois des matériaux de chantier (planches, barrières, plaques de métal, etc.) qui sont alors utilisés pour combler les différences de niveau et aménager des itinéraires franchissables au sein des périmètres sales et souvent boueux du chantier. On notera à ce titre que, durant nos observations, nous n'avons presque jamais vu un membre des forces de l'ordre ou un steward urbain intervenir dans une telle situation. L'ouverture et le franchissement semblant, de ce fait, plus ou moins tolérés[51].

[51] Une exception fut observée en hiver à proximité de la place De Brouckère quand des policiers refermèrent à plusieurs reprises les barrières ayant été ouvertes entre le sud de la place en travaux et la rue Fossé aux Loups, sans doute pour des raisons de sécurité.

Fig.25 : Ouverture illicite des périmètres des travaux.

Finalement, les travaux sont aussi utilisés par des personnes précarisés ou marginalisées à cause de la protection relative qu'offre leur périmètre ceint de barrières ou, parfois, les importantes quantités de matériaux de chantier qu'on y trouve (voir 5.5.). De manière épisodique, les travaux sont, par exemple, utilisés par des familles qui mendient à proximité pour permettre aux enfants d'y aller aux toilettes. Plus fréquemment, en particulier à proximité de la Bourse et en été, deux périmètres abritant d'importantes quantités de pavés de pierre bleue situés de part et d'autre des marches sont utilisés comme espace de repos par des personnes précarisées. Cet endroit leur offre en effet une protection relative (si l'on dort derrière et sur les piles de pavés, on est en effet partiellement protégé) tout en leur permettant de stocker leurs possessions (sacs, matériel de couchage rudimentaire, cartons, etc.) à l'abri des regards. Nous aurons l'occasion de revenir sur ces thématiques en traitant de l'appropriation du piétonnier ci-dessous (voir 5.5.1.).

Pour en finir avec les travaux, il peut être intéressant d'évoquer que tout dérangeants qu'ils soient, ils ont parfois été perçu, de par l'emprise spatiale qui était la leur, comme ayant contribué à écarter certains publics du périmètre du piétonnier :

> « Mais en fait oui, effectivement, ils avaient mis des bancs temporaires et malheureusement, on a vu toute une partie de personnes 'désaxées', quand je parle de 'désaxées', je dis…je parle des petites bandes qui sont là uniquement avec leurs bouteilles et qui boivent ou qui prennent d'autres stupéfiants, et ça on les voyait du matin au soir, avec... en prenant l'espace public comme toilettes. Donc c'était assez, c'était assez déroutant, assez décevant aussi quelque part parce que pour une fois que Bruxelles essaye d'innover quelque chose et que ses élus politiques poussent ça, ben malheureusement y'aura toujours [...] Ben on les voit moins parce qu'ils sont moins présents sur l'espace public parce qu'il y a encore les travaux. » [Kader ; employé d'une administration]

Cette remarque nous amène naturellement à brièvement réévoquer les **aménagements temporaires**. Bien qu'ils aient été mentionnés dans le traitement de l'indétermination (voir 2.1.2.), quelques points méritent d'être soulevés ici. Il convient de rappeler que ces aménagements temporaires étaient, pour l'essentiel, installés dans la partie nord du boulevard Anspach fermé à la circulation. Par conséquent, bon nombre de commerçants de la partie sud ont réellement eu l'impression d'un abandon de 'leur partie' de la zone par les autorités publiques. Parallèlement à cela, c'est la nature même des aménagements qui ont d'abord dérouté, voire déplu. Il apparait que c'est avant toute chose les prises qu'offraient ces nouveaux aménagements – contrastant fortement avec les options qu'offraient la zone avant sa fermeture au trafic motorisé – et les comportements qu'elles ont rendu possibles qui ont dérangé certaines personnes, souvent parmi les commerçants, comme Bernard, ou les résidents locaux, comme Pat :

> « Alors ils ont fait des 'conneries', entre guillemets, c'est qu'ils ont aussi installé à un moment donné des bancs. Le piétonnier il était n'importe quoi au début. […] On nous a mis des bancs, des bancs en hauteur là, tu vois, comme des tribunes, comme dans les trucs de films américains aux abords des matchs de base-ball, aux abords des grands bancs de 3 ou 4 étages qui étaient squattés par les... soit les SDF, soit les gars qui attendaient 18 heures pour vendre de la drogue. Quand tu as deux types comme ça qui sont sur un banc il n'y a pas une famille qui va venir manger son sandwich... Donc voilà c'est devenu n'importe quoi. » [Bernard]

> « Et c'était, par exemple, très très gênant quand, à l'époque, à l'époque, on installait le piétonnier et on mettait des tables de ping-pong, ici, par exemple. Tu sais, le ping-pong, à trois heures du matin, c'est pas tellement… Et donc, le problème est que, il y a beaucoup d'habitants ici, tout le long, des gens des habitations. Et il ne faut pas que le piétonnier ne devienne une kermesse permanente, comme c'était au début. » [Pat]

On comprend donc ici qu'à travers la présence d'un nouveau mobilier urbain dont on ne mesurait pas nécessairement le statut temporaire (voir 2.1.2.), c'est l'apparition de nouvelles manières d'investir l'espace public – ou de la plus grande prégnance (sonore, visuelle, etc.) qu'elles ont alors acquises – qui est ici vilipendée.

Peu à peu, des aménagements permanents ont pourtant fait leur apparition au sein du piétonnier, à mesure que les travaux rénovaient des périmètres entiers de sa vaste étendue. Parmi ces derniers, les **bancs** méritent qu'on s'y attarde un peu (fig.26).

Fig.26 : Les bancs du piétonnier.

Dans les tronçons réaménagés, les bancs sont positionnés au sein de l'espace dédié au séjour dans les plans du bureau *SumProject* (voir tableau 2 ; fig.13). Ils y sont placés en alternance avec les espaces plantés et leur orientation varie : ils sont tantôt placés parallèlement à l'axe longitudinal, tantôt perpendiculairement. Malgré l'absence d'une démarche de *gender-mainstreaming* au sein de la conception du projet, cette décision va dans un sens positif[52]. En effet, il a souvent été montré que des bancs placés parallèlement et à proximité de l'axe de circulation principal sont perçus de manière négative par les femmes car il arrive fréquemment, qu'étant occupés par des hommes les regardant passer, ces bancs soient le théâtre d'invectives, de

[52] On peut également mentionner brièvement ici la présence de l'éclairage public, également situé dans la bande de séjour et prenant la forme de lampadaires. Bien qu'il ne corresponde pas strictement parlant aux critères d'illumination homogène de l'espace plébiscité par l'application du gender-mainstreaming en urbanisme (Chaumont et Zeilinger 2012 : 6), combiné à l'éclairage assez prononcé des vitrines bordant souvent le piétonnier, ils n'en garantissent pas moins qu'à toute heure de la nuit, la zone peut rester relativement bien éclairée.

commentaires déplaisants et de harcèlement[53]. Leur morphologie mérite également qu'on s'y attarde quelque peu. Bien que certaines personnes la critique (notamment en relation au manque de dossier, voir 2.1.4.), elle nous parait pourtant relativement ingénieuse et bien adaptée à la diversité d'usages et de publics existant au sein du piétonnier (fig.27). Ils sont d'abord relativement longs et larges ce qui signifie qu'ils peuvent accommoder plusieurs usagers tout en leur permettant de maintenir une distance relative entre eux. Les appuis-coude qu'ils arborent parfois dessinent également un ample arc anguleux creux ce qui signifie que, même quand ils sont présents, ils n'empêchent pas de se coucher sur les bancs. L'absence de dossier, bien réelle sur certaines parties des bancs nous parait en réalité être un avantage plus qu'un inconvénient. Elle dessine en effet des surfaces assez amples que les gens ne manquent pas d'utiliser de façon ingénieuse (table de pique-nique, espace de discussion, etc.). Par contre, les dossiers existants sont dotés d'une assise supérieure large et plate qui, combinée à l'existence de bancs doubles – c'est-à-dire de part et d'autre du dossier – peut également être utilisées comme table de pique-nique par des personnes se faisant face et étant alors assises face au dossier[54]. Bien que cela soit un avis purement personnel, ces bancs nous paraissent un bel accomplissement en termes de *design* de mobilier urbain et illustrent à quel point les prises morphologiques offerte par une telle réussite peuvent engendrer et épauler des appropriations multiples de l'espace public participant positivement à son potentiel d'accueil[55].

Fig.27 : Multifonctionnalité des bancs du piétonnier.

[53] Pour une application du *gender-mainstreaming* à une problématique d'aménagement urbain, voir la démarche de Garance pour l'aménagement d'un parc de la ville de Namur (http://www.garance.be/docs/17Namuraufildesmarches.pdf ; site consulté le 20 novembre 2019).

[54] La présence d'un creux entre les deux sièges des bancs-doubles, à la verticale du large dossier, permet en effet d'y positionner ses jambes (voir fig.27).

[55] On verra également qu'étant particulièrement accueillants, ces bancs sont aussi très mobilisés par les personnes qui sont presque à demeure sur le piétonnier (voir 'Habiter', 5.5.).

Par contre, un point négatif concerne malgré tous les bancs. À en juger par la manière dont les usagers de l'espace public s'approprient assez massivement les arceaux à vélo, les barrières de chantier ou toute autre surface plane et suffisamment large pour qu'on s'y assoie ou s'y appuie, il apparait clairement qu'un nombre plus élevé de bancs eut été nécessaire. Cette observation est évidemment renforcée par la forte présence des terrasses des établissements HORECA que nous avons déjà mentionnées à plusieurs reprises (voir 2.2.4.).

En ce qui concerne les **arceaux à vélo** (fig.28), nous pouvons simplement remarquer deux choses. D'une part, à la différence de bon nombre d'endroits à Bruxelles (Burger et Willems 2013), leur présence sur le piétonnier est à la fois très manifeste et, à en juger par nos observations concernant leur fréquentation, suffisante par rapport à la demande, même pendant les périodes de forte affluence. D'autre part, on peut souligner leur potentiel d'accueil multiple : on y attache évidemment des vélos, à la fois de manière ponctuelle mais également de manière plus régulière et systématique (on constate alors que se sont souvent les mêmes vélos qui restent attachés aux mêmes arceaux, signifiant certainement qu'ils appartiennent à quelqu'un habitant ou travaillant à proximité) ; bon nombre de trottinettes en libre-service sont entreposées à proximité (transformant *de facto* les arceaux en petit *hub* multimodal à plus forte raison quand ils sont situés près d'une entrée de métro) ; et, comme susmentionné, on s'y appuie et on s'y assoie.

Fig.28 : Arceaux à vélo du piétonnier (ici, en face de la bouche de métro sur AN2).

Comme nous avons eu l'occasion de l'évoquer ci-dessus, le piétonnier est globalement considéré comme manquant d'espaces verts. Ce qu'évoque Coralie, qui habite à Molenbeek et est très active dans des initiatives citoyennes visant à diminuer la prégnance de l'automobile dans certains quartiers et, en particulier à proximité des écoles. Elle évoque en effet ce manque d'espace verts comme une problématique plus générale à l'échelle de la RBC :

> « Même chose quand ils ont détruit à Sainctelette. Donc là, et ça pour moi ce sont de grands échecs de pouvoir décisionnel à Bruxelles, c'est que chaque fois que y a des endroits qui sont, des endroits-clés comme ça qui pourraient devenir verts comme la porte de Ninove comme à Sainctelette, comme au Parking 58 c'est des occasions ratées de faire quelque chose de vert à Bruxelles quoi, où les gens se rassemblent quoi. De

> nouveau ce piétonnier ouais je pense que ça va de nouveau être un défi que faire en sorte que les gens puissent vraiment s'y arrêter quoi. » [Coralie]

Dans le périmètre du piétonnier on note la présence de deux éléments participant, à leur échelle respective, à verdir quelque peu la zone. Les **espaces plantés**, toujours ceints de palissades (voir 2.2.1.), ponctuent, au même titre que les bancs, les bandes destinées au séjour de part et d'autre de la bande médiane de la « promenade verte » qui n'est guère plus verte que son tronçon homologue au nord, ladite « succession de placettes » (fig.29).

Fig.29 : Espaces plantés du piétonnier.

À l'heure actuelle, au nord de la zone, l'ensemble de ces espaces plantés sont aménagés mais, inaccessibles. Ils contiennent du gazon, parfois des graminées, quelques arbres à basse tige et, en fonction de la saison, localement quelques fleurs. Du côté sud du piétonnier, la plupart des espaces plantés sont encore en cours d'aménagement. Ils se différencient de ceux du nord dans la mesure où, pour certains d'entre eux, des structures métalliques y ont été installées pour aménager un relief artificiel. Qui plus est, les variétés de plantes s'y retrouvant semblent plus diverses et l'on pressent que l'ensemble pourrait avoir une apparence légèrement plus 'luxuriante' que les petits jardinets soigneusement aménagés de la « succession de placettes ». S'ils ponctuent effectivement la zone de touches vertes, ils n'en constituent, pour l'instant, que l'arrière-plan décoratif. En effet, à part le fait qu'on y retrouve parfois des détritus, comme derrière les barrières de travaux, de par leur inaccessibilité, aucun usage n'y prend réellement place. À ce titre, il est étonnant de constater qu'alors que les usagers n'hésitent guère à déplacer les barrières des travaux pour s'y engouffrer, durant nos observations aucun espace planté ne s'est trouvé être le théâtre d'appropriations particulières (personne ne s'y assoie, il est très rare d'y voir dormir des gens, etc.). Est-on en droit de penser que cet état de fait est symptomatique du fait que le piétonnier apparait à beaucoup avant tout comme un lieu de transit plutôt que comme un lieu de séjour (voir 3.1.1.) ? On notera cependant, qu'au-delà du fait qu'ils participent à l'ambiance visuelle de la zone, ils contribuent aussi indirectement, lorsque les travaux cessent ou sont absents, à son paysage sonore. En effet, les cris et pépiements d'oiseaux, souvent visibles dans ces espaces, deviennent alors très perceptibles et se retrouvent sur bon nombre de nos enregistrements sonores.

En plus de ces petits espaces verts, des **bacs à arbres** ponctuent aussi le périmètre du piétonnier (fig.30). Ces derniers ne font pas partie du plan d'aménagement et ont été positionnés par la hiérarchie de la brigade cycliste de la police de la Ville de Bruxelles notamment comme dispositifs anti-attentat et, plus particulièrement, contre l'éventualité d'une attaque à la voiture-bélier qui, d'après les forces de l'ordre,

n'avait été envisagée ni par les autorités communales, ni par les concepteurs du projet[56]. Dans le tronçon doté du statut de zone de rencontre du piétonnier, au sud, ces bacs à arbres forment plutôt une chicane ayant pour fonction d'empêcher qu'on circule trop rapidement sur la voirie. Bien qu'ils aient un rôle très pratique, ces bacs à arbre n'en sont pas moins sélectionnés avec un certain soin. En effet, les essences d'arbre y étant plantées sont soigneusement sélectionnées par le chef de la brigade et participent également, même modestement, à verdir le périmètre. Ces bacs sont également fortement sollicités comme appuis temporaires et comme endroit de rendez-vous au sein du piétonnier.

Fig.30 : Bacs à arbre du piétonnier.

Cependant, leur présence physique a été l'objet de nombreuses controverses. D'après ses dires, leur installation a d'abord valu à son responsable le titre peu flatteur de « violeur de la rue piétonne » de la part des concepteurs du projet. Qui plus est, les pompiers ont d'abord réagi de manière assez négative à ces dispositifs (allant jusqu'à prendre des mesures légales pour s'en débarrasser) qu'ils percevaient comme les empêchant de faire leur travail. En l'absence d'une gestion centralisée et transversale du piétonnier et des acteurs publics y étant liés, la situation conflictuelle s'est apparemment réglée de manière plus informelle entre les services de la brigade cycliste et les services d'incendie. Une visite de terrain aurait en effet permis à certains problèmes d'être réglés rapidement (bacs légèrement déplacés, itinéraires alternatifs expliqués, etc.). Nous reviendrons ci-dessous sur la manière dont différents processus de gouvernance sont à l'œuvre par rapport au piétonnier (voir 5.6.).

Le piétonnier est également doté de **fontaines** dont on peut ici souligner brièvement les spécificités. Sur la place De Brouckère, non loin du petit bosquet d'arbres, un dispositif de jeu d'eau a été aménagé (fig.31). Si son entretien peut se révéler particulièrement compliqué aux dires du personnel affecté à cette tâche[57], force est de constater qu'en été, cette fontaine d'agrément joue parfaitement son rôle. En effet, il est très fréquent

[56] L'installation de ces bacs faisait partie d'importants changements du plan de circulation original (prévu par le bureau d'aménagement et ratifié par la Ville) effectués par les services de police : « La ville de Bruxelles ils avaient un plan de mobilité on a tout changé le plan de mobilité, on a vraiment tout changé, ils étaient un peu fâchés… Parce que voilà nous on a dit 'écoute en tant que police nous devons prendre nos responsabilités' et dire que c'était pour une partie pour le terrorisme mais c'était plutôt pour vraiment la zone piétonne, pour vraiment avoir une zone piétonne. ». On reviendra sur cette posture très favorable à la piétonnisation et au fait que les services de police – en en particulier la brigade cycliste – se présentent comme garants du statut de piétonnier mais également comme en étant le principal gestionnaire (voir 4.1.).

[57] Les ouvertures de la fontaine sont très fréquemment affectées par la sédimentation et s'ensable à un rythme assez soutenu. En effet, une fois l'eau éjectée sur un périmètre assez vaste, elle charrie tout ce que cette partie de la place contient de poussière et de saletés et l'entraine vers les interstices d'évacuation qui se retrouvent assez fréquemment bouchés, entravant le bon fonctionnement de la fontaine.

d'y voir jouer des enfants alors que leurs parents profitent des bancs alentours pour converser en les surveillant (voir 5.4.). Il est donc évident que ce dispositif participe clairement à l'ambiance familiale et ludique de ce coin nord-ouest de la place. Il existe également, au coin de la rue Orts, une ancienne fontaine constituée d'un large bassin, uniquement rempli en été. Durant nos observations, nous avons remarqué que cet endroit constituait également souvent un point de rassemblements pour toute une série personnes.

Fig.31 : Jeux d'eau de la place De Brouckère.

Parallèlement, il existe, sur le piétonnier, à intervalles relativement réguliers et, à nouveau, sur la bande destinée au séjour des tronçons longitudinaux mais, également, sur la place De Brouckère, des fontaines à eau potable (fig.32). Ce type d'aménagement est suffisamment rare à Bruxelles pour qu'on en mentionne ici l'existence. À nouveau, il convient de remarquer qu'elles rencontrent un assez vif succès. N'étant pas installées en hiver, il nous est difficile d'en mesurer l'utilité à travers toute l'année mais il est certain que, durant les observations d'été, elles étaient extrêmement sollicitées. On pouvait y voir des gens y boire directement, y remplir leur gourde, jouer avec l'eau qu'elles délivrent mais, également, s'y rafraichir les pieds, ou, pour un public généralement plus précarisé, y faire leurs ablutions.

Fig.32 : Fontaine à eau potable du piétonnier.

Pour en finir avec la morphologie, on peut brièvement évoquer un élément lié aux infrastructures présentes dans la zone et qui a indubitablement un lien avec la mobilité et les modes de vie : la présence des **arrêts de transports en commun**. De manière générale, on a mentionné, grâce aux résultats de l'enquête MOBI (voir ci-dessus, 1.4.), qu'une majorité des gens sondés s'étaient dits satisfaits de ces arrêts et de l'accessibilité de la zone en transport en commun. Il est en tout cas clair qu'en ce qui concerne le pré-métro, qui court sous le boulevard[58], la zone est dotée d'une forte densité de bouches d'accès (fig.33).

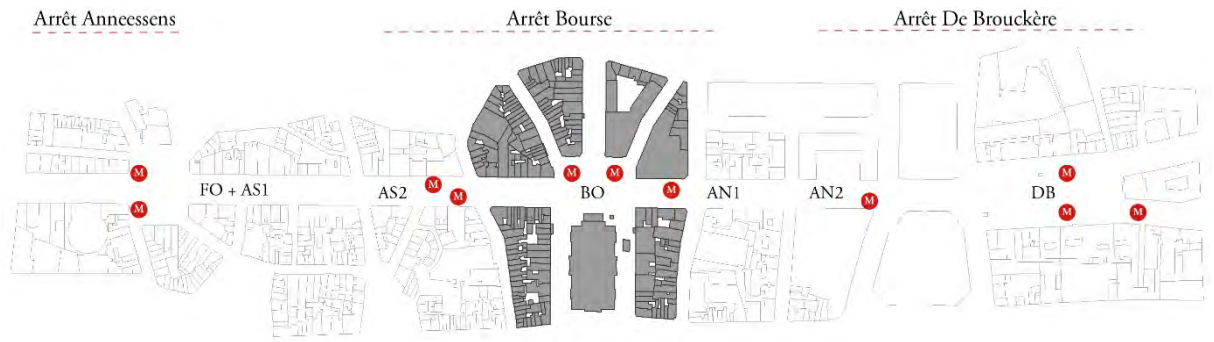


Fig.33 : Distribution des bouches de métro au sein du piétonnier.

Même si toutes n'étaient pas encore fonctionnelles ou que certaines furent temporairement fermées pendant les travaux, il n'en reste pas moins qu'il ne faut guère se déplacer beaucoup pour trouver une bouche de métro sur le périmètre du piétonnier. Qui plus est, durant les observations de terrain, il apparaissait assez clairement que certaines de ces bouches de métro étaient très fortement sollicitées, en particulier autour de la place de la Bourse et, surtout, à la jonction entre le piétonnier et la rue de l'Évêque sur Anspach Nord 2. Qui plus est, les débouchés de ces accès au (pré-)métro nous sont souvent apparus comme des zones très vivantes. Les bancs et les arceaux proches y étaient toujours fortement sollicités, on s'y donnait rendez-vous, on s'y regroupait pour discuter, fumer une cigarette, boire une bière, etc.

De manière générale, durant les entretiens, les arrêts de transport en commun furent assez peu mentionnés, leur forte présence et disponibilité paraissant presque naturelle, et comme faisant partie intégrante de l'identité du lieu (on y transite effectivement souvent pour prendre le pré-métro). Cela étant, une remarque mérite ici d'être formulée en ce qui concerne les arrêts de bus. En effet, suite aux travaux et à la fermeture de la circulation motorisée sur la plupart du périmètre du piétonnier, la STIB a adapté son plan circulation et, par conséquent, déplacé certains de ses arrêts de bus. L'arrêt principal à proximité de la zone – celui qui parait le plus sollicité en tout cas – se situe sur la rue de l'Évêque, non loin de l'arrêt de (pré-)métro De Brouckère que nous venons d'évoquer. Par contre, aux dires de certaines des personnes que nous avons interrogées, bon nombre d'autres arrêts se trouvent désormais plus loin du boulevard Anspach et étaient, en particulier pendant les travaux, très difficiles à trouver :

> « Le 95, si t'es au bout du piétonnier tu dois remonter toute la rue, c'est super loin et puis il faut les trouver. J'ai pris du temps alors que je suis quand même là-dedans tout le temps. J'ai toujours pris les transports en commun mais pour trouver les arrêts au début c'était l'enfer. Ils sont dans des petites rues, derrière, tout est en travaux donc tu ne les vois pas. Ce sont des petits trucs temporaires, par-ci par-là, alors que c'est temporaire pour longtemps encore. En bus c'est vraiment compliqué » [Hélène]

[58] C'est notamment la présence de cette infrastructure qui a impliqué des précautions particulières ainsi que certains délais dans la tenue des travaux d'aménagement du boulevard.

Cette situation apparait tout particulièrement problématique en ce qui concerne les personnes âgées qui, parfois, affichent une nette préférence pour le bus pour un éventail de raisons qu'évoque ici Monique qui vit en périphérie de Bruxelles et se rend épisodiquement dans le centre-ville pour y assister à des spectacles ou aller au cinéma :

> « Parce que quand c'est le soir je ne prends pas les métros. Déjà je n'aime pas de prendre les escalators en descente. Ça m'angoisse. Enfin j'ai peur de tomber. J'ai 73 ans, hein. De toute façon je préfère les aériens, je préfère. Je préfère avoir un tram ou un bus où l'on voit le... j'aime pas le sous-sol. Mais bon... J'ai dû vaincre mes angoisses après les attentats j'ai dû vaincre mes angoisses pour reprendre le métro. Ma fille elle ne les prend jamais depuis les attentats. » [Monique]

Bien que nous n'ayons pas eu accès à des statistiques permettant de confirmer que cette situation a réellement eu un impact sur la fréquentation du piétonnier par les personnes âgées, nous aurons l'occasion de revenir sur cette question du risque de l'homogénéisation du public de la zone (voir 'Imaginaires', 4.3.3.), qu'évoque précisément Christiane en ces termes au sujet de ce qu'elle perçoit également au sujet de la présence trop faible d'arrêts de bus :

> « Parce que je pense pas qu'un espace public il gagne si on ressert les tranches d'âge au point que finalement il y ait plus que des trentenaires, en plein de santé, valide et compagnie. » [Christiane]

Après cette évocation des différentes facettes du cadre morphologique du piétonnier qui permet, d'après nous, de mieux cerner les prises qu'offre cet environnement particulier au déploiement de toute une série d'usages (voir chapitre 5) et à l'enracinement de discours et d'imaginaires s'y rapportant (voir chapitre 4), nous souhaitons terminer cette thématique par l'évocation très succincte de divers éléments de la culture matérielle apparaissant comme plus ou moins constitutive de la vie quotidienne au sein du piétonnier. Cette sous-thématique mériterait cependant à elle seule une étude à part entière tant elle apparait riche et diverse (à ce sujet, voir notamment Laki 2018).

3.2. Culture matérielle

Avant de dresser un bref catalogue de certains 'objets du piétonnier', il est peut-être nécessaire de définir ce que nous entendons ici par 'culture matérielle' et l'importance que nous reconnaissons à cette dernière dans le déploiement des comportements humains. Pour Julien et Rosselin (2005 : 6), en tant que moyen permettant de jeter un éclairage particulier sur les pratiques et usages humains, les objets matériels doivent être considérés dans l'action. Qui plus est, d'après elles, c'est précisément la relation physique entre les objets et les sujets qui « fait culture » (Julien et Rosselin 2005 : 6). Faisant en quelque sorte écho aux quelques remarques que nous avons mentionnées sur la théorie de l'acteur-réseau ci-dessus, les auteures en concluent : « [le] terme culture matérielle ne se réduirait donc pas aux objets matériels, mais intégrerait la relation entre les sujets et les objets » (Julien et Rosselin 2005 : 6-7). Chacun des objets que nous allons brièvement évoquer ici mériterait une étude à part entière, un focus spécifique. Nous n'avons malheureusement pas la latitude, ni les données pour nous livrer à une telle démarche. Ces quelques points sont donc plus à concevoir comme des pistes de réflexion, des ouvertures vers de potentiels déploiement de la recherche.

3.2.1. Téléphone portable

Au même titre qu'ailleurs en ville, un des objets les plus omniprésents sur le piétonnier est le téléphone portable. Nous n'avons pas l'ambition ici de développer une analyse poussée de la thématique (à ce sujet, voir notamment Horst et Miller 2006 ; Jauréguiberry 2003) mais souhaitons simplement souligner les manières les plus ostensibles dont les GSM – le terme employé pour évoquer les téléphones portables en Belgique – sont utilisés sur le piétonnier. Un premier élément saillant est le fait que les GSM sont très fréquemment mobilisés pour prendre des photos à certains endroits particuliers de la zone comme la place De Brouckère (en direction de l'Hôtel Continental et de l'enseigne Coca-Cola mais également vers les façades des bâtiments entourant la place), la place de la Bourse (essentiellement en direction du monument) mais également, de manière régulière quoique plus épisodique, les travaux (ouvriers en action, état d'avancement, etc.). De manière générale, on prend énormément de photos sur le piétonnier et cela est certainement au moins en partie lié au statut touristique prononcé de la zone (voir 'Imaginaires', 4.3.2.). Il est également intéressant de noter que la forte utilisation de la téléphonie mobile sur le piétonnier participe aussi à l'imaginaire d'une ville globale (voir 4.1.). Nous avons ainsi, à plusieurs reprises, observé des conversations vidéo (via Skype, WhatsApp, etc.) sur le piétonnier, durant lesquelles la personne présente 'montrait' son environnement à son ou ses interlocteur(s).

Un autre usage du GSM qui ressort des observations de terrain est celui de la consultation d'outils de géolocalisation et de cartographie. Il est en effet extrêmement fréquent, en particulier aux sorties de métro ainsi qu'au débouché de rues piétonnes de plus petit gabarit, de voir des gens sortir leur téléphone portable et le consulter plus ou moins longuement tout en explorant visuellement leur environnement direct, donnant clairement l'impression qu'ils s'efforcent de se repérer dans l'espace. Tout aussi habituel que soit devenu ce réflexe pour bon nombre de personnes, il n'en demeure pas moins très visible sur le piétonnier. Cette observation nous semble, d'une part, faire aussi écho à la prégnance du tourisme dans la zone et, d'autre part, peut-être relever de l'impact de l'indétermination morphologique (quand la présence des travaux complique la lecture de l'espace ; voir 2.2.) voire de l'homogénéité morphologique de certains tronçons du boulevard (une fois les aménagements réalisés ; voir 3.1.2.).

Bien que ces deux utilisations des GSM ne soient pas particulièrement originales, c'est leur fréquence au sein du piétonnier qui est ici digne d'intérêt. Parallèlement, les téléphones portables sont évidemment un des objets le plus visibles sur le piétonnier, comme partout ailleurs en ville. Spatialement, leur usage semble parfois se concentrer à proximité des bouches de (pré-)métro les plus importantes (pour téléphoner, envoyer un SMS, le 'texto' belge, louer une trottinette, etc.) et être associé de façon prépondérante aux bancs publics.

3.2.2. *Vélos et trottinettes*

Les deux roues sont indéniablement des objets dont la présence est très manifeste sur le piétonnier. Ils sont partout : tant à l'arrêt qu'en mouvement. Ils apparaissent sous une grande variété (vélos individuels de différents types, mécanique ou électrique, vélo-cargo ou *bakfiets*, personnel ou partagé, etc.) et sont affectés à de multiples fonctions (déplacement, livraison, logistique et entretien, jeu, etc.) (fig.34). Nous avons déjà évoqué leur présence mobile en rapport aux tronçons longitudinaux du piétonnier (voir 3.1.1. ci-dessus), leur présence aux arceaux en traitant de ces derniers (voir 3.1.7.) et nous reviendrons ci-dessous sur leur coexistence avec les piétons (voir 'Habiter', 5.1.2.). Nous nous contenterons donc ici d'évoquer succinctement certains éléments saillants de leur présence physique sur le piétonnier.

Le premier élément venant à l'esprit et faisant écho à un phénomène qui concerne presque l'ensemble de la RBC est l'omniprésence des trottinettes partagées. Il est évident que la plupart des sociétés actives dans la capitale investissent assez massivement le périmètre du piétonnier. Plusieurs dizaines de trottinettes sont en effet souvent débarquées par camionnette durant les heures de livraison à certains-endroits clés (place De Brouckère, parvis de la Bourse, proximité de la sortie de métro De Brouckère, place Fontainas, etc.). Il est vrai que la morphologie longitudinale du piétonnier et du revêtement de sa bande médiane se prêtent particulièrement bien au déplacement en trottinette, aux heures où l'affluence piétonne n'en complique pas trop l'utilisation. Au-delà des déplacements fonctionnels, les trottinettes sont aussi souvent utilisées de manière ludique par des jeunes, parfois sans qu'elles aient été louées en préalable. Leur ubiquité sur le piétonnier, comme ailleurs, est également due au fait qu'elles sont très fréquemment laissées à des endroits relativement peu appropriés au vu des importants flux piétons au sein de la zone[59]. Cela étant, on peut également remarquer qu'elles tendent aussi à se concentrer à proximité des arceaux à vélos et semblent être fréquemment rassemblées au cours de la journée (fig.28).

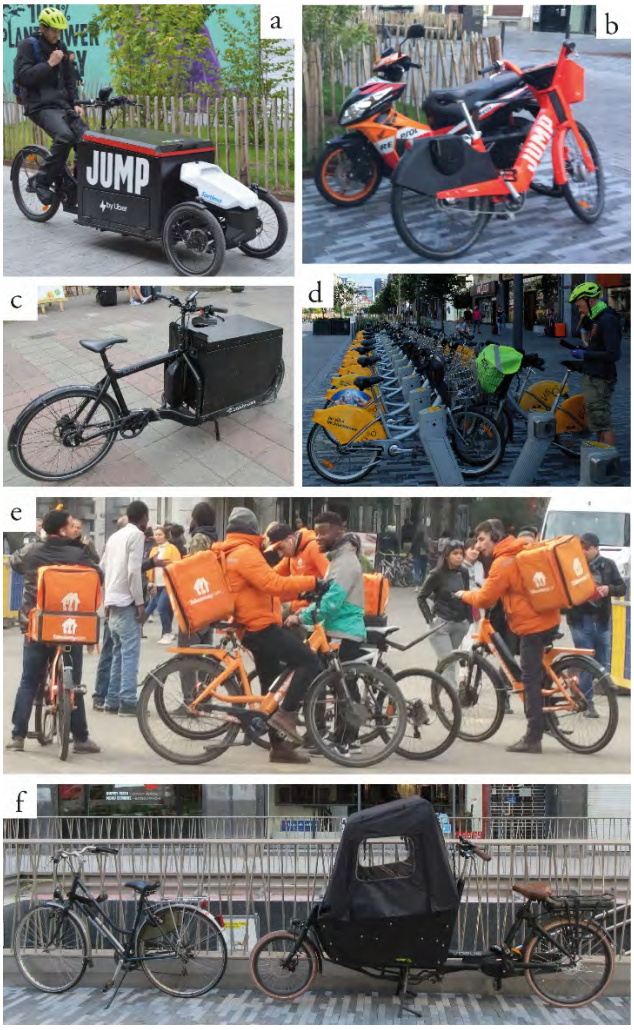


Fig.34 : Différents types de vélo présents sur le piétonnier (a : vélo-chargeur Jump ; b : vélo partagé Jump ; c : vélo-cargo ; d : vélos partagés Villo ; e : vélos de livreurs ; f : vélo privé classique et *bakfiets*).

[59] David Stevens, le responsable de la brigade cycliste, remarque à ce titre que le piétonnier n'a pas réellement été conçu en prenant en considération les innovations qui eurent récemment lieu en termes de modes de transport alternatifs ou de mobilité partagée comme les trottinettes, les vélos électriques, ou encore, les mono-roues.

Le piétonnier contient également plusieurs stations de vélos partagés (Villo). Un élément intéressant peut être mentionné à leur sujet. Lors des observations, nous avons eu l'occasion de questionner un employé de la société JCDecaux (qui gère le parc de vélos partagés de la RBC) qui, équipé d'une impressionnante pince, coupait les cadenas de plusieurs de ces vélos. Il nous expliqua que son métier consistait pour le plus clair du temps à récupérer les Villo volés. Il s'agit en fait de Villo ayant été volés pendant qu'ils étaient en location et utilisés par la suite de façon continue, après le dépôt de plainte par le locataire originel. Bien qu'il n'ait pas pu (ou voulu) nous expliquer comment ces vélos étaient repérés, il souligna malgré tout que la concentration de Villo volés était souvent particulièrement prononcée sur le piétonnier (38 le jour de notre rencontre). Durant les observations d'été, les vélos électriques partagés de la société Uber (Jump) étaient également très présents sur le piétonnier, la vitesse qu'ils peuvent atteindre (25km/h) posant d'ailleurs question dans ce contexte particulier.

L'omniprésence des deux-roues souligne évidemment qu'un report modal est en cours, en tout cas, certainement sur le périmètre. On utilise en effet des vélos dans la zone pour une série de tâches qui étaient certainement, auparavant, plus franchement effectuées en véhicules motorisés. Qu'il s'agisse de livraison de nourriture (les sociétés de livraison telles qu'Uber Eats, Deliveroo et TakeAway se partageant visiblement le marché), d'activités postales (quand le chantier le permet, le courrier est livré en vélo-cargo) mais également d'activités logistiques liées à la mobilité alternative (remplacement des batteries des trottinettes par vélo-cargo ; déplacement de trottinettes à l'aide d'une autre trottinette, etc.), les cycles sont un élément phare du paysage matériel du piétonnier. Ils participent également, à cause de leurs sonnettes et klaxons résonnant souvent de manière intempestive, à son atmosphère sonore, nous y reviendrons ci-dessous (voir 5.3.6.).

3.2.3. *Logistique individuelle*

Prêter attention de manière systématique à ce que les gens transportent et la manière dont ils effectuent ce transport peut constituer un programme de recherche particulièrement intéressant (voir Cochoy *et al.* 2014 ; voir également chapitre 7). Dans le cadre du piétonnier, nous ne disposons pas de relevés suffisamment systématiques que pour nous livrer à une analyse détaillée de la question. Cependant, durant les observations, une tendance particulière émergea et mérite d'être évoquée ici : à certains moments de la journée (en semaine en fin d'après-midi ; dès midi le samedi), les usagers du piétonnier transportent fréquemment des sacs de shopping portant les logos d'enseignes présentes sur ou à proximité de la zone. Cet élément illustre très clairement l'attraction commerciale du piétonnier au point qu'à ces heures, ce type de transport individuel éclipse parfois les sacs à dos, attaché-caisses et mallettes (associés à l'activité professionnelle ou scolaire) ainsi que les *tote bags*, besaces, caddies ou cabas (souvent associés aux courses domestiques), les valises à roulette (très présentes et associées aux touristes) ou encore les sacs de sports.

3.2.4. *Poubelles et détritus*

Nous verrons, en abordant la question de la propreté (voir 5.3.), que les sacs poubelles sont souvent visuellement (et olfactivement) très présents au sein du périmètre du piétonnier (voir également ci-dessus, 2.2.3., en ce qui concerne l'impact de l'indétermination sur ce phénomène). Parallèlement, par période et selon les endroits, des détritus jonchent également l'espace public. En effet, les dépôts d'ordure par les commerces et restaurants de la zone ainsi que par les particuliers et les usages les moins civiques de l'espace public (jet de détritus dans les jardinets, les périmètres de travaux, leur accumulation autour des bancs, etc.) ont souvent lieu alors que les équipes de nettoyage ne sont pas encore – ou plus – à pied d'œuvre. Ces moments (tôt le matin ou après les heures de bureau) correspondent assez étroitement avec ceux durant lesquels de nombreuses personnes transitent par le piétonnier (enregistrant de ce fait l'idée que la zone est constamment sale).

Si la question du dépôt des sacs poubelles traduit encore clairement un manque d'organisation, certainement lié à la présence des travaux, le nombre de détritus au sein de l'espace public – malgré la présence de nombreuses poubelles publiques[60] – reste très notable. Les détritus les plus communs sont les résidus de la consommation de tabac et de cigarettes, les emballages de nourriture (fast-food, friterie, paquets de chips et biscuits), et, au sommet de la hiérarchie, les cannettes de bière et bouteilles d'alcool. Ces détritus sont particulièrement présents à proximité des bancs et des marches de la Bourse, voire autour des anciennes poubelles publiques existant encore dans les tronçons non aménagés du piétonnier. L'impression de saleté qui se dégage de la présence de ces immondices est forte et est souvent relevée durant les observations de terrain, tout autant qu'elle est exprimée lors de nombreux entretiens.

Il serait, nous semble-t-il, erroné d'associer systématiquement leur présence avec celle des personnes marginalisées qui occupent précisément les espaces susmentionnés et sur lesquelles nous revenons ci-dessous (voir 5.5.)[61]. Et ce, bien que nos observations nous permettent malgré tout d'établir une certaine corrélation entre les deux phénomènes. Au-delà du caractère pour le moins préliminaire de cette constatation, il convient aussi de rappeler que les 'fêtards' qui quadrillent la zone en soirée et durant le week-end (voir 5.2.4.) jouent aussi certainement un rôle dans le phénomène des détritus. Cependant, en ce qui concerne les marginaux, on est parfois tenté d'imaginer que le dépôt, parfois très ostensible d'immondices à proximité des endroits qu'ils occupent, participe, au moins en partie, d'une forme de revendication de propriété de la zone et n'est pas simplement signe de nonchalance ou de négligence. Ou, tout du moins, de manifestation de leur existence à un moment où ils sentent probablement qu'un certain nombre de dynamiques convergent et participent à vouloir les déloger du piétonnier (voir notre traitement de la gouvernance, 5.6.)[62].

Parallèlement, la forte concentration de touristes et de personnes n'utilisant la zone qu'à des fins commerciales ou de transit pourrait également participer à une certaine forme de déficit de soin apporté à l'espace public et au cadre de vie que constitue le piétonnier pour d'autres usagers (résidents locaux, commerçants, etc.). C'est en tout cas, l'hypothèse que formule Nissa et qui, nous semble-t-il, mériterait d'être envisagée sérieusement :

> « Ce que je ressens, ce qui est dommage, comme ça attire des touristes et des personnes qui n'habitent pas là, y'a moins de soin de l'espace public de la part de ces personnes-là. Ils vont plus vite faire des nuisances sonores, jeter des choses par terre, y'a moins euh… casser le mobilier urbain ! Des choses comme ça. »

3.3. Scène et coulisses ; décor et accessoires

Bien d'autres objets pourraient être évoqués ici et participent, avec les caractéristiques morphologiques du piétonnier à former un cadre, à offrir des prises aux usages qui s'y déploient et aux discours qui s'y rapportent. Vibrant théâtre de la vie urbaine du centre-ville bruxellois, le boulevard piétonnisé comprend bel et bien scène (espaces où usages sont visibles, manifestes ou se déploient de façon très publique) et coulisses (espaces où les usages se font plus discrets ou se déploient de façon plus intime). Nous revenons sur la nature de certains de ces comportements et usages en explorant la thématique de l''Habiter' (voir chapitre 5) mais, ici, nous avons tout d'abord souhaité insister sur – pour prolonger notre analogie théâtrale – le décor et les accessoires de la mise en scène du piétonnier.

[60] Souvent qualifiées d''intelligentes', ces poubelles n'ont comme fonctionnalité inhabituelle que celle d'indiquer par une jauge leur degré de remplissage. Leur morphologie a cependant deux caractéristiques distinctes : elles peuvent être ouvertes du pied (par le pied d'une pédale situé à leur base) et s'ouvre sur un bac rotatif d'amplitude restreinte (visant certainement à éviter autant que faire se peut le dépôt d'ordures domestiques ou de grande taille).

[61] L'utilisation des termes 'marginal' ou 'personne marginalisée' sera discutée ci-dessous.

[62] Il est évident qu'un véritable travail ethnographique en compagnie de ces personnes serait nécessaire pour étayer cette hypothèse.

En effet, dans la perspective théorique évoquée en introduction de cette thématique, et pour tracer les associations d'actants, il est important de pouvoir appréhender – à travers leur distribution dans l'espace et dans le temps – la manière dont elles peuvent d'abord faire système : où sont les articulations possibles, qu'est-ce qui les rend effectives, quand sont-elles actualisées ? C'est ce que nous espérons avoir contribué à faire au sein de cette thématique avant d'aborder les multiples façons dont ces associations s'inscrivent au cœur de consensus ou de controverses (thématique des 'Imaginaires', voir chapitre 4) ou se déploient de manière optimale ou dysfonctionnelle (thématique de l''Habiter', voir chapitre 5).

4. Imaginaires en tension

Nous avons déjà eu l'occasion de l'évoquer, la piétonnisation du boulevard Anspach ne s'est pas faite sans vague. Des premières évocations d'un projet de ce type à sa concrétisation initiale lors de la fermeture à la circulation automobile en passant par le début de la période des travaux, le piétonnier engendra de nombreux débats et alimenta plusieurs controverses. Au sein de cette thématique, nous nous proposons d'évoquer les lignes de faîte des imaginaires qui sont mobilisés ou alimentent ces prises de position et les antagonismes qui en découlent. Nous verrons également en quoi ces derniers ont pu se déployer en partie à cause de l'indétermination qui caractérisait le projet (voir chapitre 2) et s'ancrèrent souvent sur des caractéristiques morphologiques et matérielles du piétonnier (voir chapitre 3). Cette thématique fournit également un cadre général qui nous permet, à terme, d'aborder les manières dont on s'approprie l'environnement du piétonnier et dont on y entre en interaction avec autrui (voir chapitre 5).

> « Mais la zone piétonne en 2015 à vraiment fait le cran. Il y avait quand même les Bruxellois qui s'en foutaient largement. Là, ils étaient confrontés avec une zone piétonne qui était sur un grand axe de boulevard, donc ils étaient 'ah merde, là c'est la zone piétonne, c'est pour les piétons ici !'. Donc ça a quand même été psychologiquement un grand boost, ensemble avec nos efforts sur le terrain et c'est vraiment, comment dire, cette zone piétonne a vraiment été un catalyseur de beaucoup de choses qui ont changé à ce moment-là et c'est pour ça que ce projet est hyper important. C'est pas juste mettre un panneau zone piétonne et voilà ça c'est la zone piétonne, mais voilà on a fait beaucoup de choses là-dedans. » [David Stevens ; inspecteur de police, chef de la brigade cycliste de la Ville de Bruxelles].

> « Souvent, les gens ont peur du changement, mais une fois que c'est réalisé, alors là tout le monde est convaincu que c'est mieux. Parfois les gens qui ne sont pas dedans, dans notre métier, ont du mal à imaginer ce qu'on envisage. » [Rob Ragoen ; développeur pour la société immobilière Immobel].

Ces deux extraits mettent en exergue le chamboulement majeur qu'a pu représenter le processus de piétonnisation et, plus précisément, la qualité transformative du projet et la possibilité de tensions générées à travers cette transformation. Le premier paragraphe est extrait d'un entretien avec David Stevens, chef de la brigade cycliste, présente depuis 2005 dans le centre de Bruxelles et acteur-clé du processus de piétonnisation. L'extrait met en exergue la manière dont le processus de piétonnisation s'est vu investi d'une vision de la ville « pour les piétons ». Le deuxième est tiré d'un entretien avec Rob Ragoen et Yannick Pannier, développeurs pour la société immobilière Immobel qui, à l'heure de l'entretien, avait fait l'acquisition de nombreux bâtiments sur la zone[63]. Quel que soit le projet de développement qu'Immobel envisage, le mot d'ordre est à la mixité (bureaux, commerces, HORECA, logements, kots étudiants, etc.). Implicitement, ces extrais témoignent du fait que ces visions n'ont pas été acceptées unanimement. En effet, elles se sont vues contestées et furent l'objet de nombreux débats et controverses dont les tenants et aboutissant se déployèrent à différentes échelles, du piétonnier en tant que cadre urbain (micro), aux pratiques quotidiennes à l'échelle de la ville (méso) et au sein d'imaginaires renvoyant à des dynamiques et de réalités d'ampleur plus globale (macro).

[63] Les deux projets majeurs d'Immobel sur la zone du piétonnier sont 1) ledit 'bloc Allianz', c'est-à-dire l'ensemble de l'ilot situé à l'ouest de la place De Brouckère et au sein duquel on retrouve aujourd'hui l'UGC et 2) la 'centre Monnaie', la tour qui surplombe les galeries Anspach, à l'est d'AN2.

Les deux visions évoquées en amorce de ce chapitre sont loin d'être les seules en action durant le processus de piétonnisation. Dans ce chapitre, nous allons procéder à une lecture des controverses concernant le piétonnier par le biais du concept des imaginaires. Nous souhaitons ainsi dresser une constellation des éléments – visions, enjeux, récits, représentations – qui jouèrent – et jouent encore – un rôle majeur dans les associations tissées entre l'environnement du piétonnier et les pratiques qu'il accueille ou repousse. L'ambition de ce chapitre n'est pas de dresser une liste exhaustive de tous les imaginaires dont on peut souligner l'existence[64]. Nous souhaitons plutôt, à travers une discussion sur deux imaginaires – celui de la ville pour les piétons et celui du centre-ville – et des tensions auxquels ils sont sujets pouvoir mettre en lumière la manière dont les aspirations et les modes de vies qui s'y rattachent s'inscrivent dans le processus de piétonnisation. Nous attirerons également l'attention sur la manière dont ces imaginaires permettent de tisser une continuité dynamique entre nos trois niveaux d'analyse – micro, méso et macro – devenant ainsi des conduits alimentant le fonctionnement systémique de ces différentes échelles. Finalement, nous voulons mettre en évidence la manière dont ils inscrivent le projet du piétonnier dans le registre intangible des idées, des visions, des discours politiques, etc., tout en agissant tangiblement sur la morphologie et la matérialité mêmes du piétonnier.

Avant d'entreprendre ces démarches, il est utile de définir ce que nous entendons ici par le terme 'imaginaire'. Comme le précisent Genard et collègues (2016 : 64), un imaginaire peut être conceptualisé comme une « visée abstraite possédant une puissance performative susceptible d'orienter et de motiver l'action, mais sans jamais pouvoir la définir clairement, la délimiter, la préciser ». Cette dernière peut être descriptive, c'est-à-dire cherchant à « dire la ville, parfois en forçant le trait », ou normative, c'est-à-dire disant ce que « la ville devrait être ou ne devrait pas être » (Genard *et al.* 2016 : 64). Comme l'exprime M. Stevens ci-dessus, le piétonnier est un symbole, le catalyseur de certains imaginaires et controverses. Cependant, le piétonnier, en tant qu'espace matériel vécu et perçu, est également la substance donnant corps et nourrissant ces mêmes imaginaires et controverses (Genard *et al.* 2016 : 65). Dans ce chapitre, on constate donc un certain va-et-vient fluide entre le piétonnier-symbole et le piétonnier-objet (véhicule du symbole), chacun participant à définir l'autre au sein de la constellation d'imaginaires et de controverses. Le piétonnier-objet est donc « essentially creative of meaning » (Kirmayer 1992 : 332) et les imaginaires qu'il nourrit contribuent à leur tour à « produire la ville » (Genard *et al.* 2016 : 64).

4.1. Le piétonnier, une ligne de front

Dès le départ de notre recherche, il nous apparut en effet clairement que le piétonnier était un prisme à travers lequel divers imaginaires pouvaient être perçus à l'œuvre, qu'ils concernent la ville, l'identité de Bruxelles, l'espace public, la mobilité, les droits et devoirs des citoyens, etc. (voir Genard *et al.* 2016 pour plus de détails). Espace qui polarise les débats, arène où se confrontent plus ou moins explicitement les imaginaires, le piétonnier et le processus de piétonnisation sont vécus par de nombreuses personnes comme une ligne de front entre différentes visions, souvent perçues comme antagonistes voire inconciliables, tantôt implicites, tantôt explicites ; plus ou moins plébiscitées ou vilipendées (voir déjà 2.1.4).

Avant d'entrer dans le vif du sujet et de tenter de décrypter quelque peu les deux grands imaginaires – et leur déclinaisons respectives – que nous allons aborder ici, il nous semble intéressant de mettre évidence la manière très dynamique dont ces imaginaires font écho les uns aux autres, entrent parfois en collision, en conflit. Ces tensions existent à la fois entre imaginaires différents et au sein même de représentations, d'aspirations personnelles et de la manière dont elles président, avec plus ou moins de cohérence, au choix posé par les personnes. Le champ sémantique du combat, du conflit que l'on retrouve dans bon nombre de

[64] Pour une approche détaillée de la problématique, voir Van Hellemont 2016 et Genard *et al.* 2016.

nos entretiens est très évocateur de cette tension sous-jacente, du fait que le piétonnier soit vécu et perçu comme une ligne de front.

À titre d'exemple, un commerçant nous parla donc de son « combat » face au processus de piétonnisation, contre les travaux, l'atmosphère pesante des attentats, ainsi que, d'après lui, le manque de communication, de reconnaissance et de support de la ville à l'encontre les commerçants.

> Arthur [A] : « Ça fait quatre ans d'activité, ben quatre ans, c'est quatre ans, entre guillemets, de combat, de … »
>
> Gabrielle : « De combat ? Vous voulez dire ? »
>
> A : « Mais de combat à tous niveaux, j'ai passé les... Je crois que si j'ai survécu à tous les évènements passés, je suis prêt à survivre à tout, ben oui, soyons sincère : attentats Paris, attentats Bruxelles, piétonnier, travaux, trois mois d'échafaudage sur la façade du bâtiment... Qu'est-ce qu'on peut avoir de pire que ça ? 'fin commercialement, pour un commerce ? […] Moi, je le dis. Je sais d'où vient en tout cas le fait que j'ai tenu le coup aux travaux et à la réalisation du piétonnier, c'est le fait que je suis gérant et que je travaille moi-même, en fait, et je suis tout seul. »

Le même champ sémantique revient régulièrement dans l'entretien avec M. Stevens lorsqu'il évoque le combat qu'il mène stratégiquement d'abord contre les comportements problématiques (et illégaux) de certains automobilistes, tant en termes de stationnement que de circulation :

> « […] j'ai commencé la bagarre rue par rue, mais pas tout le monde en même temps, sinon tu as un public contre vous qui est énorme et ça c'est pas bon non plus »

Cette « bagarre » est très tangible, se manifestant par le biais de nombreuses interventions physiques, telle l'utilisation de bacs à arbres (voir 3.1.7.) pour empêcher les automobilistes d'accéder à la zone. En effet, d'après M. Stevens, la moindre « ouverture » permettant un accès va encourager « les opposants » à s'engouffrer sur la zone avec un véhicule :

> « Dès que les opposants – ou les saboteurs j'appelle ça – dès qu'ils ont trouvé une ouverture, ils se sont dits 'Ah ! ils sont faibles aussi peut-être là-bas'. […] Votre projet doit être vraiment soudé, ça doit être bétonné ».

Cette référence aux « opposants » illustre également que M. Stevens ne voit pas ce combat comme une simple question de mettre fin à de mauvaises habitudes, mais également comme une forte opposition entre des visions différentes pour la ville, l'une donnant la primauté à l'automobile, l'autre tentant d'en diminuer la prégnance sur l'espace urbain. Le piétonnier devient ainsi un champ de bataille où il doit fourbir ses armes pour faire gagner du terrain à la vision qu'il supporte et en laquelle il croit. À ce titre, Genard et collègues (2016 : 64) parlent d'imaginaires « émergents » qui doivent activement s'imposer pour investir le territoire, alors que d'autres – tel que celui de l'automobilité – sont déjà stabilisés mais doivent néanmoins protéger leur position. Il est intéressant, à ce sujet, que M. Stevens nous parle de zones qui ne sont plus piétonnes comme de zones « perdues ». Il évoque ici un épisode l'ayant fortement marqué quand, suite à un débat avec les autorités publiques, il a choisi de ne pas matérialiser concrètement le statut piéton d'un tronçon de la rue du Midi[65] qui, dans les usages qui en sont faits aujourd'hui est pour ainsi dire redevenue non-piétonne :

[65] Par 'matérialisation concrètement', on entend ici fermer la zone avec des blocs de béton ou, comme on le fait dorénavant, avec des bacs à arbres que M. Stevens appelle ici « bacs de fleurs ».

« […] j'ai dit 'merde on a perdu une zone piétonne' » et évoque par conséquent des stratégies pour pouvoir « prendre » facilement de nouvelles zones :

> « Maintenant par exemple on a même eu des bacs de fleurs en réserve. S'il y a une autre rue qu'on doit faire, on peut directement le [la] prendre : c'est nous-mêmes qui roulons avec des bacs de fleurs, des transpalettes, pour remettre les bacs de fleurs ».

C'est ainsi que, pour en revenir à l'extrait du début de ce chapitre, ce combat est vécu comme porteur « d'un grand boost psychologique » en faveur d'une certaine vision de Bruxelles – ici apaisée et dégagée, au moins en partie, de la pression de l'automobile – un catalyseur de changement et d'évolution des modes de vies. Ces extraits montrent bien que le piétonnier est vécu comme une ligne de front et le processus de piétonnisation comme un combat, parfois inégal car certains acteurs ont plus de facilité et d'outils pour appuyer et concrétiser les visions qu'ils ont pour la ville. Ce combat et les prises de position tranchées qui y sont souvent associées sont également parfois perçus comme étant épuisants, comme le souligne Louise :

> « Ce qui m'a surtout gonflé c'était surtout tous les débats, en fait, qui allaient avec. Ça me fatiguait un peu que, ou qu'on aille pratiquement, à un moment, il fallait parler du piétonnier. Et il fallait donner son avis, il fallait avoir lu je ne sais pas tout quoi, et en fait on pouvait pas juste dire : 'ah tiens moi je trouve que ça a l'air sympa de mettre moins de voitures dans le centre'. Non, ça c'était signer pour une discussion de 3h30, et donc, voilà ... »

Comme nous l'avons évoqué en traitant de l'indétermination conceptuelle et morphologique du projet (voir chapitre 2), il est évidemment qu'elle a grandement favorisé le déploiement de polémiques et de controverses. Ces dernières auraient probablement pris place quelles qu'aient été la précision et la caractère explicite des meneurs de projet, cependant, en l'absence totale de clarté, elles ont pris une ampleur particulièrement prononcée, comme l'ont souligné Genard et collègues (2016). Ces auteurs présentent en effet une lecture synthétique des imaginaires en tension dans les débats autour du piétonnier, imaginaires qui se retrouvent dans de nombreuses autres controverses et projets politique à Bruxelles :

> « L'imaginaire écologique en contribuant à la lutte contre l'imaginaire du 'tout à l'automobile'. Celui de l'attractivité en offrant une réalisation concrète qui allait dans ce sens mais qui, dans le même temps, risquait de rejeter des nuisances vers d'autres espaces, mettant à mal l'imaginaire de la primauté de l'habitant traditionnellement défendu par nombre d'associations. Celui du développement économique en promettant un nouvel espace de consumérisme mais en menaçant certains commerces existants. Celui de la ville participative qui pouvait sembler menacé par des prises de décision paraissant inhabituellement autoritaires. Celui de la ville créative et culturelle qui pouvait craindre que, derrière l'ambition d'animation, se dissimule un projet consumériste. » (Genard *et al.* 2016 : 65).

À cette liste, s'ajoutent, d'après les auteurs, d'autres imaginaires et enjeux, tel que l'enjeux de l'appropriation de la ville par les citoyens, l'imaginaire de l'espace public, l'enjeux d'une ville ouverte à la spontanéité, de la légitimité démocratique, de la grandeur et de la réussite et bien d'autres. Comme nous l'avons déjà vu dans les paragraphes précédents, ces imaginaires « s'investissent dans les décisions politiques, dans des matérialisations très concrètes » (Genard *et al.* 2016 : 65). De plus, ces auteurs insistent également sur la flexibilité avec laquelle les acteurs vont piocher au sein de différents imaginaires, réimaginant ainsi des passerelles, ou la manière dont certaines 'alliances' vont se former entre des groupes porteurs d'imaginaires paraissant idéologiquement éloignés. Ils donnent ainsi l'exemple, « des défenseurs de la ville dédiée aux

habitants » qui, lors de la phase transitoire, « trouveront des alliés parfois encombrants dans les groupes défenseurs de l'automobile » (Genard *et al.* 2016 : 65). Il s'agit donc d'appréhender ces imaginaires comme formant des constellations « de références et de répertoires discursifs » où l'on puise pour nourrir arguments, visions et sens ; il est également important de se rappeler que ces imaginaires connaitront différents niveaux de présence sur l'espace physique et médiatique du piétonnier car « ils connaissent des degrés d'élaboration inégaux et sont défendus avec plus ou moins d'authenticité, d'énergie et d'émotion » (Genard *et al.* 2016 : 65).

L'analyse de Genard et collègues (2016) forme un cadre général permettant de contextualiser la manière dont nous allons traiter ici, de manière plus détaillée, deux imaginaires différents et les ramifications qu'on peut leur trouver en rapport avec le projet de la piétonnisation du boulevard Anspach : la ville pour les piétons (voir 4.2.) et le devenir du centre-ville (voir 4.3.).

4.2. Une ville pour les piétons, une ville apaisée

Avant d'aborder cet imaginaire à travers les données principalement issues de nos entretiens, il est nécessaire de le contextualiser quelque peu en évoquant la vision stratégique que la RBC a développée depuis plusieurs années en ce qui concerne la mobilité (voir Mezoued *et al.* à paraitre). L'année 2011 est celle où Bruxelles a réellement entamé sa transition vers la marche. Cette année-là, le plan IRIS 2 remplace sa mouture précédente pour proposer une vision de la mobilité à Bruxelles. En effet, depuis sa création en 1989, la RBC a acquis la capacité de décider elle-même de son développement, notamment en termes de mobilité. Après une première version qui commence à dater, un nouveau plan de mobilité est mis sur pied et entend lutter contre l'omniprésence de l'automobile au profit des modes actifs (marche et vélo) et des transports en commun. Afin d'atteindre les objectifs qu'il s'est fixé, il est accompagné d'un Plan piéton destiné à opérationnaliser les dispositions qui sont esquissées à l'égard des piétons. Différents leviers y sont identifiés pour promouvoir la marche en RBC, parmi lesquels l'organisation annuelle d'un colloque piéton et la création d'une carte d'itinéraires piétons.

Succédant à son tour au plan IRIS 2, le nouveau Plan Régional de Mobilité (PRM), plus connu sous le nom de GoodMove, accroit encore la place des modes actifs dans la mobilité à l'échelle de la région et introduit une série de nouvelles dispositions dans ce sens. Bien que soumis à une enquête publique à l'écriture de ces lignes, on peut néanmoins soulever quelques mesures importantes contenues dans le projet. Nous pouvons y lire que l'organisation de la Région y est repensée sur base d'une multitude de centres pour faire de Bruxelles une ville marchable où chacun trouve les services dont il a besoin au quotidien à 5-10 minutes de chez lui. De cette façon, le nombre de déplacements et la distance de ceux-ci seront réduits, rendant la marche et le vélo plus efficaces. La mobilité est pensée sur le même principe général de 'mailles'. Il s'agit d'une série de zones d'un diamètre allant de 1 à 2,5 km autour des centralités des quartiers desquelles la circulation automobile est découragée pour faire place aux modes actifs et aux transports en commun. L'objectif affiché est la création de 250 km de zones apaisées d'ici 2030, et 400 km d'ici 2040, sous la forme de piétonniers, de zones résidentielles et de zones de rencontre (voir tableau 1). À l'exception de certains grands axes, la vitesse maximale au sein de la RBC passera à 30 km/h afin de permettre une cohabitation plus harmonieuse entre les différents moyens de déplacement. La hiérarchisation des modes se fera selon le principe STOP qui donne la priorité aux piétons (*Strappers*), puis aux cyclistes (*Trappers*), ensuite aux usagers des transports publics (*Openbaar vervoer*) et enfin aux utilisateurs d'un véhicule automobile particulier (*Personenwagen*).

Il convient cependant de préciser que bien que ces plans stratégiques soient publics et donc accessibles, il ne faut pas pour autant en conclure que tous les citoyens en ont parfaitement connaissance. Cela étant, il leur est malgré tout difficile d'ignore purement et simplement certaines des mesures que la Région plébiscite ou

met déjà en œuvre et qui sont, bien souvent, relayées largement par les médias. Au contraire, comme nous l'avons mentionné tant dans l'introduction de ce travail (voir 1.3.) qu'en abordant la thématique de l'indétermination (voir 2.1.4.), la Ville de Bruxelles est très peu loquace en ce qui concerne sa vision réelle pour le piétonnier. Cette posture est très manifeste quand on réalise que le bourgmestre, M. Philippe Close n'utilise pour ainsi dire jamais le mot 'piétonnier' ou que le site dédié au centre-ville préfère parler des 'boulevards du centre'[66]. On a presque l'impression que le piéton est retiré de l'équation. Et, dans le chef de certaines personnalités politiques, c'est presque comme si la polarisation piéton VS voiture que cela induirait apparait comme un sujet bien trop sensible que pour être abordé frontalement. Ce que nous a confirmé Coralie, habitante de Molenbeek et cheville-ouvrière de l'initiative café-filtré qui s'y organise[67], en évoquant son entrevue avec Mme Moureau, la bourgmestre de la commune. Durant cette dernière, Mme Moureau lui a en effet expliqué qu'elle n'allait pas « révolutionner la mobilité » ni « piétonniser Molenbeek », en soulignant que dans la commune, les habitants dépendent fortement de leur voiture alors que les cyclistes sont, d'après elle, relativement minoritaires[68]. On retrouve, nous semble-t-il, dans cette posture, le spectre de l'opposition mobilités douces ou actives VS mobilité automobile et, évidemment, le fait que piétonniser apparait comme une démarche par trop partisane, encourant le risque de s'aliéner une partie de l'électorat.

C'est dans ce cadre général qu'il faut comprendre celui de l'imaginaire d'une ville apaisée par des coups décisifs ayant été porté au 'tout à l'automobile', une ville faisant la part belle aux mobilités actives, une ville qu'on imagine parfois, plus simplement voire caricaturalement, comme une ville pour les piétons. Cette vision de Bruxelles pour les piétons, comme exprimée par M. Stevens dans l'extrait introduisant ce chapitre, est bel et bien un des imaginaires les plus manifestes concernant le piétonnier. Cet imaginaire est aussi fortement lié à celui de la ville moins polluée et plus écologique. D'ailleurs, M. Stevens nous raconta que c'est précisément l'impact de la pollution automobile sur la qualité de l'air à Bruxelles qui le motiva à œuvrer pour la piétonnisation du centre-ville. Cet impact, il le ressent physiologiquement – ses crises d'asthme à Bruxelles où il travaille sont bien plus aigües qu'à Gand, où il vit – et le projette sur le bien-être et la santé d'autres personnes à Bruxelles, et en particulier les enfants :

> « J'ai roulé six mois à vélo dans Bruxelles et j'ai eu mon premier asthme. Voilà, j'ai eu des problèmes de santé à cause des automobiles. Et maintenant dans la zone piétonne quand je respire, je respire autrement qu'avant. Au début j'étais aussi dans le camp des *non-believers* : 'la pollution ça c'est un peu oui oui, les voitures c'est ça et ça ' et après ça a été confronté à la réalité dure du docteur qui a dit 'écoute je donne comme conseil, tu dois aller travailler à Ostende ou à Dinant'. Et j'ai compris que voilà c'était peut-être pas très bien pour ma santé et je vois l'évolution, je dois toujours prendre des médicaments plus lourds. On voit des enfants qui sont nés à Bruxelles avec de l'asthme à la base et ça en tant que ville il faut faire quelque chose ».

Cet imaginaire, qui se confond souvent avec, mais n'est pas complètement similaire à celui de l'écologie et de la durabilité tel que décrit par Genard *et al.* (2016) se retrouve dans de nombreux entretiens, à travers les

[66] On peut toutefois noter que la politique du bourgmestre tient peut-être plutôt d'une forme de cultivation volontaire de l'indétermination. Par exemple, M. Close se refuse à parler ouvertement de la fin du piétonnier car il se rend bien compte qu'avec les travaux qui auront encore lieu à proximité du périmètre (immeubles en réfection, nouveau pôle administratif du parking 58, etc.), cela risquerait d'ouvrir la porte à davantage de critiques. Qui plus, le fait qu'il ait déclaré en réunion qu'il craignait « pour la rue Neuve » souligne de façon très éloquente qu'il conscientise parfaitement les dynamiques en cours sur le piétonnier et qu'il n'a pas l'intention explicite de les entraver.

[67] Café filtré (http://www.filter-cafe.org/) est une initiative citoyenne visant à réclamer une meilleure qualité d'air à proximité des écoles, notamment en sensibilisant les conducteurs et les usagers de l'espace public à l'impact délétère de la mobilité carbonée.

[68] Aucune évocation de la mobilité sur le site de l'élue, ni même de la problématique de la qualité de l'air dans sa commune, en ce compris dans l'onglet 'Santé' (http://www.catherinemoureaux.be/).

discours politiques et sur les réseaux sociaux. Parfois il est endossé et parfois il est contesté. Il se définit souvent en opposition – comme nous l'avons évoqué – à l'imaginaire du 'tout à l'automobile', prenant ainsi une signification bien au-delà du piétonnier : « comme le fut l'inconditionnalité de sa valorisation dans les années 1950-1960, le rejet de la voiture est un des éléments les 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. Bien qu'une opposition entre ces deux imaginaires soit conceptualisée depuis longtemps, pour de nombreuses personnes, le piétonnier représente le symbole d'un changement de rapport de force en défaveur des partisans de la voiture, comme l'explique Morgane, habitante du centre-ville :

> « L'importance symbolique de la place Sainte-Catherine, on ne peut pas la nier, l'importance symbolique du centre de Bruxelles, on ne peut pas le nier. Le centre de Bruxelles, ce n'est pas n'importe quel centre commercial. Donc il y a quelque chose de symbolique, de beau, un des rares trucs beaux de Bruxelles qui leur est nié et ça pince. C'est une des premières occurrences vraiment importantes de terrain qui leur est refusé alors que le propre de la voiture c'est 'ma voiture, ma liberté' c'est de pouvoir aller partout. Et là, en fait on les fait vraiment chier pour eux c'est vraiment un choc. Ils ont peur que le rapport de force soit inversé et en fait y'a un élément concret qui indique que le rapport de force est inversé pour ça. Donc, ils ne peuvent plus faire semblant que ça n'existe pas. »

Dans le contexte plus général de l'essor de postures critiques eu égard à la présence de voitures en milieu urbain et à la suite de préoccupations environnementales gagnant du terrain à de multiples échelons de la société, il n'est pas étonnant que l'industrie automobile tente de se défendre tant bien que mal comme l'illustre l'apparition en Belgique, en septembre 2019, de *Freesponsible* qui se présente comme « la voix de 6 millions d'automobiliste » (fig.35)[69].

Fig.35 : Page d'accueil du site Freesponsible.

[69] Voir : https://freesponsible.be.

Cette ASBL affirme que « notre mobilité – et par extension notre mode de vie – dépend de la voiture et est facilitée grâce à elle » et que « [p]our une écrasante majorité de personnes, sans voiture, la vie professionnelle et sociale s'arrête ». Pourtant, claironnent-ils :

> « […] le conducteur est de plus en plus souvent repoussé dans un coin de la route. La voiture doit quitter la ville, la voiture doit disparaître du domaine public, la conduite d'une voiture doit coûter plus à son utilisateur, la possession d'une voiture doit être rendue plus onéreuse…De plus, les automobilistes comme vous et nous sont culpabilisés, même lorsqu'ils font tout leur possible pour gérer efficacement leurs déplacements, pour choisir une voiture économique et propre ou pour respecter la réglementation routière ainsi que les autres usagers et autres moyens de transport […] » et de conclure que :
>
> « Freesponsible est convaincue que la stigmatisation des voitures et des automobilistes n'aide personne, et certainement pas notre mobilité, qui est et restera fondamentalement dépendante de la mobilité individuelle et donc de la voiture. C'est pourquoi Freesponsible veut agir pour ceux qui utilisent leur voiture librement et de manière responsable »[70].

Dans un articlé daté 26 septembre 2019, Inter-Environnement Wallonie (IEW) explique que cette initiative est en réalité un lobby notamment lié au Royal Automobile Club de Belgique (RACB), à la FEBIAC qui représente les constructeurs et importateurs de moyens de transports sur route, ainsi qu'à BMW Belux et qui mène à bien une stratégie de victimisation des automobilistes afin d'assurer leurs intérêts (Courbe 2019). Ce qui nous intéresse tout particulièrement ici c'est que l'existence de cette ASBL a été portée à notre attention lors de la veille attentive maintenue à l'égard d'un groupe Facebook intitulé 'Contre CE piétonnier'[71]. Cela illustre bien qu'un des imaginaires concernant le projet met clairement en tension la ville pour les piétons et les représentations liés à l'automobilité.

Une fois le cadre général posé, notre approche se décline en quatre thèmes qui viennent apporter un éclairage particulier sur l'imaginaire qui retient ici notre attention, découlent simplement de lui ou participent à en renforcer l'emprise sur les usages et les idées : la voiture et le piétonnier, le parking en centre-ville, la ségrégation modale, et, très brièvement, la marche comme mode de déplacement urbain.

4.2.1. Voiture et piétonnier

Dans les prochains paragraphes, nous allons tenter d'illustrer les manières dont l'imaginaire de la ville pour les piétons participe, en parallèle de sa concrétisation perçu dans la morphologie du piétonnier (voir chapitre 3) et de l'indétermination qui le caractérise encore (voir chapitre 2), à (re)définir les relations que différents types d'usagers – voire de non usagers de la zone – ont à la mobilité automobile. Ce faisant, nous illustrerons que, dans certains cas, cette redéfinition a engendré des changements en termes de mode de vie. Ces quelques remarques ne sont évidemment pas à considérer comme étant représentatives de la population de la RBC et des tendances modales qu'on pourrait y relever. Elles visent uniquement à donner un aperçu de certaines réalités et des tensions et négociations qui s'opèrent quant au choix modal de certains informants

[70] Pour les objectifs de l'ASBL, voir https://freesponsible.be/fr/freesponsible/.

[71] Ce nom initial du groupe Facebook a par la suite évolué en 'Bruxelles immobilité', puis, plus récemment en 'Bruxelles immobilité programmée'. Cette transformation est intéressante dans la mesure où elle associe clairement 'piétonnisation' à 'immobilisation'. Dans le chef des gestionnaires du groupe, l'ambition était également d'étendre le débat à d'autres dynamiques bruxelloises.

et qui méritent d'être mises en parallèle avec les résultats plus quantitatifs de l'enquête MOBI évoquée en introduction de ce rapport (voir 1.4.).

Toute catégories confondues, plus de la moitié de nos informants ont, comme nous l'avons déjà souligné, des souvenirs plutôt négatifs du boulevard Anspach avant sa piétonnisation (vacarme, saleté, pollution, omniprésence des voitures, etc.) et se présentent, par conséquent, comme favorables – ou du moins pas opposés – à la diminution de la voiture dans le centre-ville. On constate cependant qu'au-delà de ce constat assez unanime, une distinction évidente peut être faite entre les habitants du centre-ville et ceux de la périphérie.

Parmi ces derniers, de nombreuses personnes se prononcent contre ce projet de piétonnisation en particulier. Certains estiment que trop de problèmes écologiques sont injustement remis sur le dos de la voiture. D'autres décrient le manque de réflexion vis-à-vis des PMR. De plus, quelques habitants de la périphérie nous ont indiqué qu'ils trouvent que la vie en ville c'est également le bruit, les klaxons, le mouvement et que ce type d'animation est plus souhaitable qu'un grand espace sans vie et minéral, tel que, selon eux, la place De Brouckère réaménagée. De nombreux informants décrient ou commentent également la présence des voitures dans les rues avoisinantes. Certains automobilistes relèvent, comme nous l'avons déjà mentionné, que le transit entre le nord et le sud était plus facile avant (voir 3.1.4.). En effet, pour ces personnes, une ville doit pouvoir être traversée en voiture au même titre qu'un espace public doit être accessible en voiture. C'est à ce titre que la piétonnisation est vécue par ces mêmes personnes comme une fermeture pure et simple du boulevard, plutôt que comme un apaisement par rapport à la pression automobile et une ouverture aux autres modes de déplacements (fig.36).

Fig.36 : Post issu du groupe Facebook 'Contre CE piétonnier' décriant la débauche de moyens mis en œuvre pour les modes actifs (la photo est prise dans la station de métro Bourse).

Les sentiments que laissent chez certaines de ces personnes ce qu'ils perçoivent comme une volonté délibérée d'éliminer la circulation automobile – plutôt que d'en diminuer l'impact, est parfois considérée comme tout à fait paradoxale par rapport à l'accélération globale de la vie comme le souligne Anaïs qui a vécu plus de

vingt ans au sein de la RBC qu'elle a quittée car elle voulait offrir un cadre de vie plus sûr à ses deux filles adolescentes mais où elle continue à travailler :

> « La vie va beaucoup plus vite. Et par rapport à ce piétonnier, cette façon d'accéder à Bruxelles, il y a un lien aussi, je pense, on vit dans un monde qui va de plus en plus vite. On nous demande d'aller de plus en plus vite. Tout va par internet, par machin, tout ça, on s'adapte… Et en même temps on nous demande de ralentir. C'est quand même un gros paradoxe. Donc on dit 'on ne peut plus aller là mais on peut y aller en métro' ha mais oui mais moi je vais mettre 30 min, voire plus, alors qu'en voiture j'y étais en un quart d'heure. On nous demande de faire des choses plus au ralenti alors que tout va de plus en plus vite autour de nous. Je pense que ça amène beaucoup de frustrations ou un certain paradoxe dans l'esprit. »

La même Anaïs vit également la piétonnisation des boulevards comme un coup fatal porté au Bruxelles qu'elle aimait et dans lequel elle a grandi :

> « Je ne peux pas imaginer y aller. En fait en tant que Bruxelloise (je l'ai déjà bien dit), je ne peux pas imaginer qu'ils aient cassé mon Bruxelles. Parce que pour moi, je ne dis pas qu'il ne faut pas réduire la circulation mais l'annihiler comme ça… et les grands boulevards détruits comme ça, ça me brise le cœur ! ».

Quand il n'est pas considéré comme ayant dénaturé le centre-ville, le processus de piétonnisation est assimilé et amalgamé à toutes les autres politiques qui visent à réduire la prégnance de la métrique automobile à l'échelle de le Région et qui sont globalement considérées comme liberticide :

> « Eh bien, j'ai une voiture mais je suis obligée de prendre les transports en commun, parce qu'il n'y a pas moyen, on ne roule plus dans Bruxelles. Donc voilà, j'ai une voiture, je vais être honnête je pense que c'est la dernière. J'en ai marre, on ne sait pas se garer, on se tape des PV tout le temps, on ne sait plus rouler au-delà de 30km/h quasi… Enfin c'est invivable ! C'est vraiment invivable ! » [Nadine]

Quand la prise de position n'est pas si tranchée, certaines personnes considèrent malgré tout que c'est la manière dont on s'y prend pour diminuer la présence des automobiles qui n'est simplement pas idéale :

> « Même si je suis d'accord que, voilà, y a des transports en commun pour accéder à Bruxelles, etc., mais je crois que quand même, il faut s'organiser pour qu'il y ait moins d'embouteillages. Parce que finalement, ça a très peu de sens d'organiser des embouteillages. J'ai parfois l'impression, alors que ça c'est une impression évidemment, qu'il y a des embouteillages organisés, qu'on fait en sorte qu'on bloque tout le monde pour qu'ils soient dégoûtés, pour que finalement ils utilisent les transports en commun. Moi, j'y crois pas à cette théorie […] Voilà, à un moment donné je suis d'accord qu'il faut organiser des espaces verts, je suis d'accord qu'il faut organiser le tout pour que finalement les voitures soient menées dans des parkings. Les gens déposent leurs voitures pour qu'ils puissent par la suite profiter, justement, des piétonnier, des endroits verts, etc. Parce que là j'ai l'impression parfois que voilà, on bouche le tout, ce qui n'est pas bon pour la pollution parce que finalement, voilà, une voiture à l'arrêt pollue toute autant. Donc ça, il faudrait faire en sorte que ce soit plus fluide, quoi. » [Olivier est un grand amateur de voiture et se décrit comme un « bagnolard », il travaille comme agent immobilier dans le centre-ville]

Nous reviendrons ci-dessous sur la question de parking mais on peut lire ici que les attaques frontales contre la voiture sont parfois ce qu'on dénonce, sans doute parce qu'elles sont perçues comme des atteintes à tout ce que l'automobilité représente et, notamment, la liberté.

Bien que plusieurs habitants du centre-ville expriment également des réserves quant à certains aspects du processus de piétonnisation, ils les considèrent généralement comme un mal nécessaire et évoquent souvent la voiture en soulignant le bienfait que représente la diminution de sa présence. De manière générale, ils sont très peu nombreux à utiliser voire à posséder une voiture. Il est relativement notable que quatre résidents sur les treize que nous avons interrogés nous ont expliqué avoir revendu ou définitivement abandonné au parking leur voiture suite à la piétonnisation. 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. Certains disent utiliser le vélo plus souvent, plus rarement, la trottinette électrique.

Le reste des informants présente des profils très mixtes, habitant dans une commune proche du centre, en périphérie ou au-delà de la périphérie, travaillant dans le centre en tant qu'employé ou en tant que commerçant ou n'y travaillant pas. Il est donc difficile de synthétiser leur utilisation de la voiture et leur rapport au centre-ville. D'après la moitié des commerçants, de nombreux clients râlent de ne plus pouvoir accéder au centre en voiture et de nombreux clients viennent moins souvent qu'avant. Les commerçants soulignent cependant que, selon eux, cette tendance n'est pas seulement liée à l'accessibilité en voiture mais que d'autres causes, telles que les attentats, la fermeture des tunnels, la diminution du pouvoir d'achat et le commerce par internet jouent également un rôle prépondérant. Deux commerçants racontent que nombre de leurs clients venant auparavant en voiture viennent maintenant plus souvent en train. Une commerçante, particulièrement enthousiaste vis-à-vis de la piétonnisation, nous raconta également qu'elle explique souvent à ses clients comment faire pour accéder au centre en transports en commun et qu'elle peut également, au besoin, leur indiquer où trouver des places de parking.

Parmi les personnes travaillant sur la zone mais n'y habitant pas (commerçants ou employés), la plupart ne font plus leurs trajets en voiture vers le centre-ville. Ces mêmes personnes vont cependant souvent utiliser la voiture pour les trajets hors centre-ville dans la RBC, hors de la Région ou vont continuer à l'utiliser si leurs horaires leur permettent d'arriver au travail en dehors des heures de pointe. Ainsi, un commerçant explique utiliser les transports en communs pour se rendre au travail depuis la piétonnisation, mais pas le dimanche lorsqu'il y a moins de monde sur les routes. De plus, de nombreux commerçants disent 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. La flexibilité qu'offre alors la voiture compense largement les éventuelles contraintes que représente son utilisation.

Finalement, certains informants disent ne pas pouvoir faire autrement qu'utiliser la voiture car ils n'habitent pas près de transports en commun. C'est ce que nous explique une employée de la zone travaillant pour une grande entreprise d'assurance : une vaste majorité de ses collègues viennent de l'extérieur de Bruxelles et une partie non négligeable d'entre eux continuent à venir en voiture, qu'ils garent dans le vaste parking que l'entreprise met à disposition de ses employés, même si, d'après eux, l'accessibilité s'est empirée suite à la piétonnisation. Toujours d'après notre informante, certains de ses collègues prennent désormais le train mais conservent leur voiture de société même s'ils ne l'utilisent plus pour aller au boulot ; le véhicule restant utile pour week-end, les loisirs, etc. (sur les voitures de société en Belgique, voir Vandenbroucke *et al.* 2019).

Les résultats liés aux journaux d'activités spatialisés confirment généralement ces tendances. En effet, les gens résidant dans le centre-ville marchent beaucoup mais généralement dans un périmètre relativement restreint

à l'exception de quelques rares itinéraires. Pour sortir du Pentagone, ils utilisent généralement les transports en commun. Quand ils doivent quitter la RBC, ils emploient généralement une combinaison entre transports en commun et voiture (covoiturage). Les habitants de la périphérie quant à eux, semblent se reposer plus fortement sur la voiture bien que leur utilisation des transports en commun ne soit pas nulle. Parmi les employés de la zone vivant dans la RBC, les déplacements liés au lieu de travail se font généralement en transport en commun ou en vélo. Toutes catégories confondues, une distinction nette semble s'opérer en termes de mobilité en ce qui concerne les trajets quotidiens vers le lieu de travail et le reste des déplacements.

Parallèlement à la manière dont la piétonnisation est perçue et vécue en relation avec l'utilisation de l'automobile, un des thèmes qui est revenu de façon prépondérante dans bon nombre d'entretiens est celui des parkings.

4.2.2. Parkings en centre-ville

De nombreuses histoires et opinions partagées par nos informants et concernant les places de parking mettent en effet 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). Une politique volontariste eu égard aux parkings a d'ailleurs été identifiée comme capitale dans une démarche d'apaisement de la ville par plusieurs publications du BSI-BCO (voir notamment Hubert *et al.* 2017 ; Vermeulen *et al.* 2018 ; voir également chapitre 7).

Le récit de Dominique, une habitante du piétonnier, concernant la visite d'une amie, montre à quel point bon nombre de personnes visent à tout prix à trouver une place de parking gratuite :

> « Sinon, il y en a encore beaucoup [d'amis qui lui rendent visite dans le centre] qui viennent en voiture parce que quand j'invite c'est généralement le soir et on sait jamais trop quand ça va se terminer. Mais bon il y a une flopée de parkings. Alors ce que j'ai aussi souvent comme remarque, c'est que les gens veulent se garer gratuitement dans la rue. Je m'épuise à leur expliquer qu'avant le piétonnier ils n'auraient pas non plus trouvé. Peut-être qu'il y avait une fraction de places… mais ils n'auraient pas non plus trouvé dans la rue. Mais alors les gens font les héros : 'Si, moi je finissais toujours par trouver'. Alors un jour j'ai une amie qui est venue de très très loin en Wallonie, elle est venue loger chez moi parce qu'elle voulait écouter une personnalité qui venait parler. Elle était venue dormir chez moi pour économiser un hôtel donc on était content, on ne l'avait plus vue depuis longtemps. Elle est arrivée très en retard la veille au soir parce qu'elle a cherché une place et puis 'j'ai trouvé une place. Je trouve toujours une place quand je cherche !' Ça lui a pris 1h, nous on l'a attendu. Le lendemain matin elle nous a rappelé en disant : 'Ma voiture n'est plus là'. Je lui avais dit : 'Tu es sûre que tu n'es pas garée dans le piétonnier parce que comme c'est encore en chantier, on ne voit pas toujours et il fait noir'. En fait, elle s'était même garée sur une place handicapée...[rires]. Donc on a pu aller la chercher à la décharge [sic], ça lui a coûté une fortune. Je crois qu'elle a râlé. Elle nous l'a pas dit à nous mais il n'est pas improbable qu'elle se dise 'c'est la dernière fois que je mets les pieds à Bruxelles'. Mais les gens doivent apprendre, il y a plein de parkings publics. Il y a souvent des promotions le soir et puis ça fait partie du coût de faire une soirée. Et il y en a plein. Il parait même que les parkings sont sous occupés, c'est vraiment dommage. »

Dans un registre similaire, Odile, une habitante de la périphérie associe d'ailleurs la facilité de trouver une place de parking à une époque révolue à Bruxelles :

> « Ah ben non, avant je me rappelle que j'ai déjà eu des trucs incroyables et ça c'était dans les années 2000, parce que mon fils était encore petit, j'avais été faire une course en centre-ville près de la police et je m'étais garée sur trois ou quatre roues, sur le trottoir et puis je reviens de ma course et je vois le gars qui me mets un PV et j'ai dit : 'Eh mais ça va pas'. Et par hasard mon fils se met à pleurer, le gars s'excuse et m'enlève le PV et je vois qu'il y en a un deuxième il m'a dit 'venez', on est allé chercher son collègue et il m'a enlevé le deuxième. C'était incroyable et c'était encore dans les années 2000, maintenant j'ai des PV, plus cette année-ci mais donc je veux dire avant on était un peu les rois dans la ville et maintenant… »

Odile précise alors que, pour elle, le changement est dû au fait qu'il y a maintenant plus de règles, que le côté 'relax' de l'identité de Bruxelles est ainsi en train disparaitre. On perçoit donc à quel point voiture et Bruxelles se sont tissées un destin croisé que le piétonnier contribue, au moins dans certains imaginaires, à venir détricoter.

Même pour certaines personnes particulièrement favorables au projet de piétonnier, il devrait naturellement être associé à une réflexion aboutie sur la présence de parkings permettant d'y accéder en voiture, comme le l'évoque Huguette, une pensionnée qui habite au sud de la RBC tout en soulignant à nouveau le problème que peut représenter selon elle le caractère payant du stationnement :

> « Non, mais bon, c'est comme ça à l'étranger aussi quand on voit des endroits où ils privilégient, comme dans les pays nordiques, les grandes places piétonnières où on peut arriver en vélo, tu vois, avec les enfants derrière ou devant là. Mais, je trouve ça normal et aux Pays-Bas aussi, tout est mis en place pour que les voitures soient un peu plus loin. 'fin c'est peut-être pas ça l'objectif de ton étude, hein, mais... Le principe c'est qu'il faut toujours avoir un parking pour parquer sa voiture s'il y a un centre piétonnier évidemment. Oui, avoir conçu le... 'fin avoir réfléchi au problème avant, évidemment, mais... Je pense qu'au niveau des commerces pour moi, ça change rien si les parkings sont prévus. Par contre les parkings sont payants et ça je pense que qu'on a pas l'habitude... Nous, on a l'habitude maintenant, mais ceux qui viennent de l'extérieur, qui n'ont pas l'habitude de payer, ça se rajoute aux coûts de l'achat des produits, évidemment. »

Ces derniers paragraphes semblent esquisser l'existence de deux imaginaires contradictoires et pourtant entremêlés, où le piétonnier, matérialisation de l'imaginaire de la ville rendue aux piétons rendrait possible une forme de déstabilisation de l'imaginaire du 'tout à l'automobile'. Ce constat et les nombreux ressentis qu'il occasionne souvent chez nos informants mérite néanmoins d'être nuancé. 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 (voir 3.1.4.), il convient d'admettre que l'automobile n'est pas réellement abandonnée, mais plutôt rendue invisible (Brenac *et al.* 2013 : 276 ; voir également Genard et Neuwels 2016). À ce titre, certains chercheurs soulignent que le projet de piétonnisation ne remet pas 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 collègues (2013), la piétonnisation et la place que l'on continue à accorder à la voiture sont loin d'être antagonistes mais sont simplement deux faces de la même pièce, celle de l'attractivité de la ville sur laquelle nous reviendrons ci-dessous (voir 4.3.). Ainsi, ce projet de piétonnisation suit le même modèle que de nombreux autres piétonniers 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). C'est alors, comme le souligne Salat (2011 : 66), le branchement de ces deux échelles qui pose problème et que l'on retrouve dans bon nombre des problématiques que ce rapport met en évidence.

Nous verrons également que notre cas d'étude, comme le soulignent Brenac et collègues pour les politiques de piétonnisation européennes en général, est aussi lié à un processus classique « de stratégies de marketing urbain de villes engagées dans des processus de compétition interterritoriale – qui conduisent à accroître la valeur et l'attractivité de lieux stratégiques de la ville et tendent à déplacer les problèmes (et les populations défavorisées) vers les autres parties du territoire urbain » (Brenac *et al.* 2013 : 271 ; voir ci-dessous, 4.3.3. mais également la thématique 'Habiter', chapitre 5). À ce titre, le projet de piétonnisation tel qu'il semble peu à peu se déterminer de façon implicite ne participerait pas réellement au développement durable car, comme le souligne Genard et Neuwels (2016), les enjeux écologiques y étant plus ou moins clairement liés n'entrainent pas de facto une redéfinition culturelle de la société moderne, mais enclenchent plus une simple régulation des nuisances qui se réalise à travers des technologies et des logiques capitalistes (voir 4.3. ; voir également chapitre 6).

4.2.3. Ségrégation modale

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 idéal de la ségrégation modale en Belgique. Nous n'allons pas développer ce thème en profondeur ici mais il n'en demeure pas moins qu'au sein des entretiens au même titre qu'en ce qui concerne certains des aménagements au sein du piétonnier (comme les potelets délimitant les voiries ouvertes à la circulation automobile, voir 3.1.3.), la séparation des modes de transport apparait pour une grande majorité de personnes comme le meilleur garant de la sécurité de tous. 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 (voir 5.1.).

Or, le principe d'une zone piétonne implique la coexistence, au sein d'un même espace, de modes de transport différents sans que des dispositifs physiques ne viennent réellement en sanctionner la ségrégation. En effet, bien que, comme nous l'avons vu, la morphologie longitudinale et l'organisation de la largeur des tronçons principaux du piétonnier 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 ; voir 3.1.1.), la densité d'usagers s'y retrouvant fréquemment rend cette organisation spontanée compliquée et force le mélange des modes au sein d'un même périmètre.

Les heurts et frictions qui en résultent alors viennent souvent alimenter les débats relatifs à l'imaginaire de la ville pour les piétons en se nourrissant de l'archétype de la ségrégation modale tout en renforçant sa résilience par l'évocation de contre-exemples et des situations dommageables qu'ils occasionnent aux yeux de certains. Nous y revenons en abordant la coexistence des modes de transports au sein du piétonnier ci-dessous (voir 5.1.2.).

4.2.4. Le marcheur en ville

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. Un report modal en faveur de la

marche est en effet souvent décrit comme pouvant contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air souvent décriée, à juste titre, en milieu urbain. Qui plus est, en tant qu'activité physique accessible à tous, la marche est également plébiscitée dans les politiques de santé publique, mais également mise à l'honneur à travers de nombreuses applications permettant à leurs utilisateurs de micro-manager leur forme physique. 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). Au contraire de ce que nous explique Gauthier – qui se déplace essentiellement en marchant – en ces termes :

> « C'est tellement plus agréable de marcher sur ce grand axe en plein milieu, sans aucune voiture, sans aucune pollution sonore […] on ressent le plaisir de s'approprier la voirie pour le piéton, d'être en plein milieu ».

Aussi importantes qu'elles soient, ces questions ne font pas ici l'objet d'un traitement détaillé, surtout par manque de données concernant explicitement la thématique dans les entretiens. Cependant, en guise de conclusion sur l'imaginaire de la ville pour les piétons, nous avons sélectionné une citation de Morgane qui, comme nous l'avons vu, fait partie d'un groupe d'amis qui vivent à proximité de la zone piétonne. D'après nous, elle illustre bien ce thème de la marche et la manière dont ce moyen de se déplacer et les relations proximales qu'il implique sont perçus comme rendant possible une appropriation très satisfaisante du territoire urbain :

> Habiter dans le centre donne un confort inouï car il suffit d'aller à pied quelque part pour se rejoindre. Ça fait qu'on s'approprie plus facilement son quartier. Il y a certains parcours que je fais et j'y trouve des amis proches à chaque coin de rue. Ça augmente la sympathie globale qu'on a pour un endroit. On met des visages sur les lieux. Chaque fois qu'il y en a un qui a un bon plan local, il le partage avec les autres. Par exemple, il y a une amie qui a commencé à faire de la boxe à la rue du Boulet, c'est hyper chouette, très varié et multiculturel. Du coup, elle a embrigadé un autre ami, et puis un autre, etc. et maintenant ils sont cinq à y aller toutes les semaines. Pareil pour le yoga. J'ai découvert que pas très loin de chez moi, il y avait un potager partagé. J'ai commencé à y aller et j'ai trouvé le projet génial. Du coup j'en ai parlé à d'autres amis aussi. Donc à chaque fois tout est renforcé, on a plus facilement accès à une implication dans le quartier car on se pousse les uns les autres à s'impliquer. Pour l'instant on est un peu au stade où on se pousse un peu les uns les autres à s'impliquer au stade politique aussi. On n'y est pas encore mais bon on est dans la phase d'émulation. Tout ça ce sont des choses qui augmentent les liens que l'on a avec les lieux. » [Morgane]

On retrouve donc dans cette citation, l'idéal de la ville à distance pantoufle qui implique ici différentes dimensions du mode de vie de Morgane et de ses amis : proximité fonctionnelle des aménités et des services, forte connectivité du réseau social et ressenti d'un cadre de vie que l'on s'approprie et dans lequel on se sent bien. Notons toutefois, qu'eu égard au piétonnier en tant que tel, Morgane, comme ses amies Nissa et Loes, sont unanimes : elles ne font qu'y transiter. On renvoie ici à nos remarques sur l'ampleur perçue du périmètre

et à sa fréquentation qui paraissent, à certains, antithétiques à ce qu'ils attendent d'un espace public (voir 3.1.1.).

4.3. Le devenir du centre-ville

Là où notre premier imaginaire s'articulait essentiellement sur le registre de la mobilité, la deuxième grande sphère d'imaginaires que nous souhaitons développer se rapporte davantage à la manière dont on se projette dans le devenir du centre-ville bruxellois – des attentes et/ou des craintes que l'on a à ce sujet – à travers le prisme du piétonnier et des dynamiques y prenant place. Nous avons assez insisté sur le manque de clarté des autorités de la Ville de Bruxelles en ce qui concerne la vision qu'elles ont réellement pour la zone. Cependant, comme dans le cadre de notre première sphère d'imaginaires, il nous parait intéressant de brièvement contextualiser la problématique retenant ici notre attention en évoquant la stratégie de développement territorial de la Région qui est, elle, relativement claire et publique. Exprimée dans le Plan Régional de Développement Durable (PRDD) approuvé par le gouvernement bruxellois en juillet 2018, la vision de la ville comporte quatre grands axes qui mobilisent le territoire pour développer de nouveaux quartiers, un cadre de vie agréable, durable et attractif, l'économie urbaine et favoriser le déplacement multimodal[72]. Nous n'aurons guère le loisir de développer cette stratégie régionale ici mais il convient malgré tout de préciser qu'elle se base sur la volonté de renforcer l'armature polycentrique de Bruxelles, en développant les spécificités de l'hypercentre (centre-ville étendu au-delà des limites du Pentagone pour intégrer les grandes gares ferroviaires de la capitale et dépasser la césure du canal), des centres régionaux, communaux ou supra-locaux et locaux ou de quartier (voir Vanderstraeten et Corijn 2018). Ces auteurs questionnent les modalités de la soutenabilité d'une telle armature et reviennent sur bon nombre de questions qui font écho aux thématiques que l'on développera ici.

Cet imaginaire du devenir du centre-ville est en quelque sorte lié à la perception sur ou en relation au piétonnier, de dynamiques et de processus qui dépassent son cadre strict et renvoient aux échelles supérieures de la Région, voire de la métropole. C'est inscription du projet du piétonnier avait déjà été identifiée comme un défi par Hubert et collègues (2017 : 19-23 ; voir 'Introduction', 1.3.). Cette « crise des échelles » est très justement décrite par Salat (2011). Ce dernier souligne que, traditionnellement, on s'accorde effectivement à reconnaitre, au sein de la ville, deux échelles dont les rapports sont potentiellement conflictuels. L'échelle métropolitaine et l'échelle du quartier. La première est associée aux grandes infrastructures et à un zonage sommaire, la seconde au voisinage proche auquel on reconnait de nombreuses vertus sans pour autant qu'on soit en mesure de le définir clairement (Salat 2011 : 66). 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). On retrouve une logique assez similaire chez Tjallingii (2015) où les exigences des deux échelles et des flux qui leur sont propres (*fast* et *slow*) sont organisées selon deux réseaux coexistant au sein d'un développement urbain intégré. À juste titre, Serge Salat s'interroge sur la pertinence d'une telle démarche : « […] peut-on se contenter de ce branchement, de cette articulation des deux échelles ? L'échelle locale des hommes et la très grande échelle des aménagements territoriaux peuvent-elles être simplement juxtaposées sans éléments intermédiaires ? La ville peut-elle se réduire à ses deux échelles extrêmes : le global mondialisé et le local humanisé ? » (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 allons explorer au sein de cet imaginaire du devenir du

[72] Pour une brève description du PRDD et l'accès vers l'intégralité du document et des plans y correspondant, voir https://perspective.brussels/fr/plans-reglements-et-guides/plans-strategiques/plan-regional-de-developpement-prd/prdd.

centre-ville[73]. Comme l'évoquaient déjà Hubert et collègues (2017 : 26) : « l'analyse des débats met en évidence la place qu'occupe l'opposition 'habitants' versus 'visiteurs' dans les controverses [Vanhellemont, 2016 ; Tessuto, 2016 ; Genard *et al.* 2016] » sous-entendant que l'objectif de créer une ville façonnée pour ses habitants et où il fait bon vivre serait difficilement conciliable avec celui de « redynamiser l'attractivité économique du centre en ciblant en grande partie les visiteurs (travailleurs, touristes, consommateurs, amateurs d'activités culturelles, etc.) » (Hubert *et al.* 2017 : 25-26). Dans le même ordre d'idée, Corijn et collègues (2016 : 81) s'interrogent également sur « l'imaginaire suburbain » sur lequel repose ce projet, 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). 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. Pour Genard et collègues (2016 : 69) le piétonnier vient donc « remettr[e] à l'agenda la question de l'échelle à laquelle imaginer Bruxelles ».

Nous entamons notre exploration de cet imaginaire avec la vision des promoteurs travaillant chez Immobel que nous avons interrogés et qui expliquent la manière dont l'ensemble de l'ilot à l'ouest de la place De Brouckère sera conçu :

> « Ici on va faire un hôtel, bâtiment-bureau et à l'arrière, parce que ça c'est toujours l'idée des global-local. Global parce que c'est à la place De Brouckère, Times Square Brussels, le nom à l'époque qui était cet endroit. Global aussi parce qu'on a différents types d'architectures d'un grand bâtiment ici, alors on veut faire la connexion dans les fonctions ; ce sera plutôt public ou accessible pour euh… Public c'est l'hôtel et bureau et à l'arrière on fait du résidentiel et encore des kots étudiants car c'est devenu une zone, un quartier pour les étudiants. Le centre devient de plus en plus populaire, les jeunes veulent habiter ici, même si leur campus d'université est quelque part d'autre dans la ville. On a déjà trouvé un hôtelier, on a contacté des commerçants, différents types de commerçants. […] Ici on veut faire plutôt local pour le quartier résidentiel qui est à l'arrière en mettant une petite boulangerie, un marché bio, une brasserie aux couleurs locales et pas les grandes marques qu'on voit dans plusieurs coins de la ville ».

Un projet 'glocal' en somme[74]. Aussi rodé et équilibré que puisse paraitre ce projet aux yeux de nos interlocuteurs de chez Immobel, durant nos entretiens, c'est surtout la montée en puissance d'un déséquilibre qui est ressenti par les habitants de la zone et de la périphérie, les commerçants, et les employés. Nous avons

[73] Rappelons toutefois, comme l'évoqua de manière convaincante Latour (1997 : 166-170), les catégories 'local' et 'global' sont, au même titre que les catégories 'culture' et 'nature' ou 'social' et 'technique', des constructions épistémologiques dont la polarisation dichotomique nous empêche souvent de suivre efficacement les associations et correspondent finalement assez peu à la manière dont nous sommes au monde. D'après l'auteur, ce sont les médiations, les manières dont s'articulent les liens entre ces différentes dimensions qui importent et devraient constituer l'objet des sciences humaines et sociales (Latour 1997 : 167-168, fig.13).

[74] La manière dont le nouveau Burger King, situé le long de la rue de l'Évêque, est aménagé tient de la même logique. Les matériaux utilisés pour le mobilier (bois non traité, matériaux apparemment recyclés, etc.) crient 'local' et 'durable' dans le cadre de cet espace de *fast-food* qui reste un parangon du monde globalisé.

déjà évoqué certaines de ses craintes dans la thématique de l'indétermination (chapitre 2), elles concernent de nombreux enjeux et mobilisent de nombreuses réalités qui se ramifient autour de cette question du devenir du centre-ville (voir Genard *et al.* 2016). Nous choisissons ici d'en explorer trois dont nous avons eu l'impression, durant nos entretiens et nos observations, qu'elles cristallisent bien le débat et ont des impacts sur les modes de vie. Ces réalités concernent d'abord la nature du commerce et le consumérisme, l'explosion du tourisme et, finalement, la (non)mixité que nous allons aborder tour à tour.

4.3.1. Une deuxième rue Neuve ?

Perçu comme une menace par bon nombre de personnes avec lesquelles nous nous sommes entretenus, cette question recouvre à la fois le déséquilibre entre la présence de grandes enseignes (uniformisation du monde globalisé) et celle de petits commerces (locaux, « de qualité », etc.) ainsi que le consumérisme auquel s'ajoute la question de la privatisation de l'espace public. Lors de nos observations, nous remarquâmes que la zone subissait 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 évoquèrent également les noms de commerces ayant fait faillite avec la venue du piétonnier, liant cela à la durée et à l'organisation des travaux ou à la diminution de l'accessibilité de la zone. Parallèlement, nous observâmes la venue de nouveaux commerces, comme un nouveau magasin de vélo électriques/réparateur qui au vu de ses prix cible une clientèle 'bobo' relativement aisée, la réouverture d'un bar emblématique à côté de la Bourse (le Metteko). On voit également des ouvriers s'activer sur de nombreuses façades et des échafaudages recouvrir bon nombre de rez commerciaux. Un Burger King a ouvert (fig.37). Le centre commercial Anspach sur le piétonnier et le centre Monnaie (très proche) accueillent quant à eux un éventail de grandes enseignes. La zone est donc en plein effervescence en ce qui concerne la détermination de son futur profil commercial.

Fig.37 : Le nouveau Burger King sur AN2.

Comme nous l'évoquons ci-dessous (voir 4.3.3.), le piétonnier se trouve dans une zone où la mixité est souvent recherchée et où les résidents se réjouissent de pouvoir trouver une grande variété de commerces. On nous parle d'un réel enthousiasme pour l'ambiance du centre-ville, qu'on retrouve de manière plus ou moins manifeste sur le piétonnier, pour cette ambiance 'conviviale, décontractée et chouette'. Cependant,

lorsque le commerce est évoqué, bon nombre de personnes indiquent davantage comme destination privilégiée des zones à proximité du piétonnier (quartiers Dansaert ou Sainte-Catherine) qu'au sein de son étendue. Comme le souligne l'évocation de Coralie, cela pourrait en partie être dû à l'indétermination actuelle de l'offre :

> « Bah en fait je trouve que y'a pas une vraie continuité peut-être dans les offres des magasins. C'est un peu entrecoupé, c'est-à-dire que y'a pas mal de magasins genre tout à un euro ou des magasins qui à priori vont pas … y'a par exemple des Carrefour City donc des magasins dans lesquels moi je vais pas. Donc y'a certains trucs qui m'intéressent comme le Caroline Music ou, euh, une librairie par exemple, mais entre eux y'a pas vraiment des magasins qui m'intéressent donc du coup comme y'a pas de continuité, je vais y aller de manière ponctuelle mais je vais pas m'y promener parce que y'a pas vraiment de magasins directs. »

Dans un même ordre d'idée, 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. Il est parfois décrit comme trop commercial. Une grande partie des personnes que nous avons interviewées préfèreraient une offre plus familiale, avec des valeurs plus écolo, du commerce équitable et local. Marina dont nous avons déjà parlé évoque la possibilité d'utiliser la Zinne, la monnaie locale bruxelloise, dans son commerce[75]. À l'inverse, le fait que le piétonnier puisse devenir une seconde rue Neuve – la quintessence de la rue piétonne n'accueillant que des grandes enseignes et quasi intégralement dédiée au commerce – est l'objet d'appréhensions et de craintes pour de nombreux résidents ou employés de la zone, commerçants, ou personnes vivant en périphérie. Ces quelques phrases de Bernard, un commerçant, résument bien cette peur :

> « Je pense moi que Bruxelles deviendra... Enfin le piétonnier, la rue ici, deviendra une seconde rue Neuve. La rue Neuve est quelque chose de 'vétuste' entre guillemets. Le soir elle n'a pas de vie, pas de commerce, elle n'a pas de cafés... C'est un peu glauque, on y va plus trop et je pense qu'ici on va faire une zone piétonne, ça va être des grosses enseignes qui vont venir, parce qu'il faudra …, Burger King arrive en premier, prend l'emplacement, il va y avoir des Starbucks, il va y avoir tous les commerces qu'on voit partout dans toutes les grandes villes alors que le discours, entre guillemets, 'hypocrite' du politique c'était 'nous on veut rendre Bruxelles aux Bruxellois'. » (Fig.38)

L'expérience des commerçants que nous avons interviewés témoigne particulièrement de cette appréhension et du déséquilibre qu'elle évoque entre le local et le global. Parmi nos informants, la plupart des commerçants 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 piétonnisation. Ils mentionnent notamment leurs besoins logistiques, la nécessité d'un soutien financier durant la période des travaux ou de la possibilité de pouvoir bénéficier d'un plan d'apurement étalé. En effet, de nombreux commerçants nous parlent des difficultés financières que les travaux liés à la piétonnisation leur ont causé, une commerçante nous raconta ainsi qu'elle ne vit plus que sur les sofas de ses amis depuis quelques mois. Plusieurs affirment également 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 (pour plusieurs exemples, voir 2.1.3.). Certains commerçants mentionnent également le fait qu'ils perçoivent

[75] Voir https://www.zinne.brussels/.

une disparité de traitement de la part des pouvoirs publics. En effet, certains poids lourds de la zone (Hôtel Métropole, Ancienne Belgique) parviennent à obtenir des dérogations au plan d'aménagement et à son statut légal alors qu'eux sont à peine entendus et considérés[76].

Fig. 38 : Vue de la rue Neuve (août 2019).

Or, pour de nombreux commerçants, cette attitude des pouvoirs publics témoigne surtout d'une non-reconnaissance du rôle qu'ils jouaient au préalable et qu'ils jouent actuellement dans la fabrique du tissu de quartier, du tissu local :

> « Maintenant, après, moi je crois que ce qui fait l'ambiance d'un quartier, c'est effectivement les commerces et que c'est pas parce qu'on met une belle peinture et qu'on en met plein la vue que voilà le quartier va changer ». [Bernard]

En effet, ils estiment jouer un rôle très important à l'échelle locale du quartier et ne se sentent pas reconnu dans la valeur qu'ils ajoutent à la zone. Cette impression est renforcée par le fait que des grandes enseignes internationales apparaissent clairement dans la zone et ce, bien que, d'après eux, elles ne puissent pas les remplacer dans ce rôle essentiel au niveau local comme l'évoque à nouveau Bernard :

> « Un piétonnier ça se fait avec les commerçants qui y sont déjà, ça ne peut pas se faire seulement avec les grandes chaines internationales ».

Un avis que partage également un très grand nombre de nos informants parmi les résidents de la zone ou de la périphérie ou parmi les employés travaillant dans le périmètre. Pour de nombreux informants, un enjeu

[76] Suite à un recours, l'Hôtel Métropole a en effet obtenu qu'on crée une espace de circulation automobile le long du côté est de la place De Brouckère afin que des taxis et livreurs puissent accéder à l'établissement directement. L'Ancienne Belgique, une célèbre salle de concert, suite à d'importants travaux bloquant l'accès aux loges, est parvenue à obtenir que des caravanes soient installées sur l'espace public (bande médiane de la « promenade verte ») pour remplacer ces dernières. À l'inverse, la disparition de la petite caravane 'Jef et Fils' vendant notamment des caricoles (des bigorneaux dans un bouillon de légumes, plat typique de Bruxelles) de la place de la Bourse est parfois mentionnée comme illustrant le manque de considération ou de soutien pour les petites PME.

principal est donc de protéger la mixité et la qualité des commerces du centre-ville plutôt que d'y attirer à tout prix des grandes enseignes :

> « Il y a une mercerie sur le boulevard, c'est un truc de dingue. Effectivement, on peut dire que c'est moche, mais ça c'est Bruxelles. On va y acheter une fermeture éclair, parce qu'on a abîmé son blouson ; on peut acheter cela en plein centre-ville de Bruxelles. Moi j'arrive du Jura, des régions qui sont un peu plus campagne, des merceries, il n'y en a plus ! Je trouve qu'il y a quand même un côté assez magique, cette mixité elle existe réellement ! » [Marina ; commerçante]

Ce manque de prise en compte des commerçants dans le processus de piétonnisation est en partie mis sur le dos de la période trouble qui a suivi la démission de M. Mayeur. En effet, une commerçante nous explique qu'en 2014 il y avait des réunions zone par zone avec les commerçants pour préparer le chantier avec le bourgmestre de l'époque, M. Mayeur. D'après nos informants, le problème de communication est surtout survenu lors de la longue période d'indétermination qui a suivi tant au niveau politique qu'au niveau du début des travaux. Plusieurs commerçants affirment cependant pouvoir relativement facilement communiquer avec le nouveau bourgmestre, M. Close mais que l'ampleur du dossier ainsi que des soucis de coordination avec Beliris rendent la participation des commerçants au processus particulièrement compliquée. Ces entraves à la mobilisation de leur expérience entrainent, comme l'ont souligné certains experts du BSI-BCO (Hubert *et al.* 2017 : 23-25), un véritable déficit de savoirs profanes.

Parallèlement à ces menaces ressenties, certains des commerçants mettent aussi en évidence les aspects très positifs de la piétonnisation en ce qui concerne leurs activités. En effet, pour plusieurs commerçants, cela s'est traduit par une réelle hausse de la clientèle. Pour un commerçant en particulier, la perspective d'une nouvelle rue Neuve le long du piétonnier est loin d'être un danger, et il voit les grandes enseignes d'un bon œil, comme amenant du dynamisme dans le centre-ville :

> « Moi je suis très content car on aura un Burger King là [*pointe AN2*], je suis grand fan de 'BK' [rires]. On aura un Burger King et un magasin Lego apparemment. Si j'ai bien entendu…. Pour moi… au niveau des commerces, il y a effectivement un turnover. J'ai l'impression qu'ici [*pointe AS*], ça reste magasin de Gsm un sur deux et Paki un sur deux. Ce tronçon ne m'a jamais vraiment excité, je ne sais pas si ça va changer. Quoi que j'aie vu la pizzeria [*Rugantino*]. Donc, à mon avis, y'aura un petit boost, après, effectivement, déjà avec l'arrivée de tout l'espace ici, moi j'aime bien, ça me rapproche de commerce qui me faisait aller sur la rue Neuve qui sont à présent plus près et je suppose que ça va s'étendre ici. Y'a des trucs sympas comme 'Avocado Time' *['Avocado Show', un restaurant dont la cuisine est centrée sur le fruit éponyme sur AN1*] qui vient d'ouvrir ». [Gauthier ; gestionnaire d'un dancing]

Ce dynamisme et ces changements font évidemment écho à une certaine ambition pour un centre-ville global. Ce que nous disent néanmoins essentiellement les commerçants, c'est que pour réussir à encourager un équilibre 'désirable' entre le local et le global en centre-ville, il est important de les prendre en considération.

Cette tension entre le désir d'une vie locale et la nécessité d'attirer un public plus large, non local, est très clairement exprimé par Dominique qui est très active dans le comité de quartier Saint-Jacques et est une véritablement amoureuse du centre-ville dont elle souligne qu'il faut augmenter l'attractivité car il a trop souvent mauvaise presse :

> « Alors comme enfin on a investi dans ce centre-ville qu'on avait délaissé, je crois que maintenant il est temps de faire revenir les gens de Meis, d'Overijse, de Tervuren, de Wavre, d'Uccle, les faire revenir au centre-ville. On est bien entre nous, ce n'est pas la question mais il y a certains commerces qui ont besoin d'une autre population que des habitants. Et ils doivent comprendre aussi qu'il y a des commerces de destination qu'on ne trouve nulle part ailleurs. Nous on est dans le quartier Saint-Jacques, on a un luthier, un chapelier, des fromagers, une coutelière. Ce sont tous des commerces qui existent depuis des générations. On a le Palais de la Babouche qui est un magasin hyper vieillot avec des pantoufles. Ma belle-mère un jour avait sorti un horrible machin, elle voulait la laine. On trouve tout. Enfin il y a des magasins de destinations. Il y a des très beaux projets aussi qui se font donc moi j'ai bon espoir mais le tout c'est de faire passer ça aux gens. »

Nous avons également vu qu'en ce qui concerne l'offre des établissements HORECA et l'emprise qu'ils ont sur l'espace public avec leurs terrasses (voir 2.2.4.), se pose également la question du consumérisme et de la privatisation de l'espace public. Nous n'allons pas redévelopper ce thème ici mais on peut néanmoins souligner que bon nombre de personnes évoquent le fait qu'ils appréhendent que la zone ne soit finalement dédiée qu'au commerce et que cela finisse par teinter l'ambiance, porter un coup décisif à la mixité sur laquelle nous reviendrons ci-dessous (voir 4.3.3.).

Comme Genard et collègues (2016 : 72) le développaient en abordant l'« imaginaire économique », dont fait partie cette crainte de la 'rue-neuvisation', cette tension local-global au point de vue commercial implique des processus complexes sur lesquels nous ne pouvons pas nous appesantir ici (attraction d'investissements privés – néanmoins évoquée en amorce de ce point – , nouvelles formes de consommation, etc.) par fautes de données. Elle s'inscrit évidemment aussi dans un climat de gentrification et d'attractivité touristique sur lequel nous allons quelque peu nous attarder.

4.3.2. Disneylandisation

Le terme 'disneylandisation' peut être attribué à Brunel (2006). Ce terme désigne « une facette de la mondialisation touristique, laquelle transformerait le monde en un gigantesque parc d'attraction pour les touristes. La disneylandisation est la transformation des sociétés et des cultures locales, par la présence de touristes, et pour répondre à leurs attentes. Elle peut être aussi une muséification en ce qu'elle fige paysages et pratiques afin de correspondre aux représentations (ou aux clichés) attribués à un espace ou à une population »[77]. Dans notre traitement de la tension local-global dans la définition du centre-ville, cette facette oppose généralement cadre de vie local et tourisme. Il s'inscrit aussi dans le champ des débats relatifs à la gentrification et au cosmopolitisme (voir Genard *et al.* 2016 : 69-71) sur lesquels nous revenons très brièvement dans le point suivant (voir 4.3.3.).

Comme dans le cas de la nature du commerce, la présence de touristes sur le piétonnier et, en général, dans le centre-ville fait l'objet de prises de position pour le moins ambigües. 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, le Comité Saint-Jacques 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[78]. Parallèlement,

[77] Pour la définition, voir http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/disneylandisation. Page consultée le 19 novembre 2019.

[78] Ce document est particulièrement intéressant et est repris en annexe de ce rapport. On peut notamment y lire que « le logement touristique non autorisé est un fléau et doit être maitrisé dans les plus brefs délais. Il en va de la survie du quartier. Sa prolifération non contrôlée contribue directement à l'exode urbain et à la dégradation de l'offre commerciale. Il se développe au détriment des

des commerçants en faisant partie, au même titre que certains résidents, estiment que la place Fontainas est totalement délaissée et que, de ce fait, elle tend à accueillir un public peu désirable (mendicité, trafic de drogue, incivisme, etc.) chassé par les travaux se déployant ailleurs. Ils plébiscitent de ce fait la création d'une identité forte pour le « jardin urbain » qu'on leur promet. L'idée d'une statue fut, par exemple, évoquée lors d'une réunion (fusée de Tintin) afin que quelque chose attire également les touristes qui tendent à graviter dans la partie nord du piétonnier (entre Bourse et De Brouckère). Sur fond d'une volonté de rentabilité, d'un retour sur investissement, mais également d'une méfiance à l'égard de certains usagers, la question de la présence du tourisme est clairement pétrie d'ambivalence.

Une chose est sûre, il existe clairement des projets, en relation étroite avec le piétonnier, qui soulignent l'importance que les pouvoirs publics semblent vouloir accorder au tourisme dans le fonctionnement de la zone. Ce type de détermination non-explicite mais évidente est particulièrement visible dans le projet prévu pour la Bourse ainsi que dans l'organisation, durant l'été 2019, du Tour de France. Originellement estampillé de 'Beer Temple' (Vermeulen *et al.* 2018 : 11-12), le projet pour la reconversion du bâtiment de la Bourse a fait couler beaucoup d'encre et certaines personnes le mentionnent très explicitement en rapport à la disneylandisation, comme Christiane dont nous avons vu qu'elle avait quitté le centre-ville, dégoutée par les processus qu'elles voyaient s'y déployer :

> « C'est une des raisons, mais c'est quand même une des raisons principales, parce que comme j'aimais beaucoup ce quartier, j'avais pas du tout envie de le voir devenir un parc à thème avec un *Beer Temple* au milieu comme cerise sur le gâteau ».

C'est lors d'une visite menée par la coordinatrice du projet à la Ville de Bruxelles et l'architecte responsable que nous avons eu la chance d'être mis au courant des détails du programme actuel pour le bâtiment (qui accueillait jusqu'en 2013 une société de trading). Nous n'avons pas le loisir de le développer ici en intégralité et tentons par conséquent de le résumer en quelques lignes. La 'Belgian Beer Experience' se déclinera en une exposition sur l'histoire de la bière en Belgique au premier étage du bâtiment et en dégustations qui seront intégrées au ticket et prendront place sur le toit du bâtiment où sera implanté un établissement HORECA qui sera également accessible indépendamment de la visite de l'exposition permanente[79]. Le rez-de-chaussée de l'édifice sera lui public (fig.39). Moyennant des transformations assez prononcées d'une petite partie du bâti et de son aménagement interne (modifications liées à la fois à l'accessibilité PMR mais également au fait de devoir s'adapter à l'afflux de nombreuses personnes), la Bourse sera donc 'traversante'. On pourra en effet désormais passer de la rue du Midi au boulevard Anspach par l'intérieur du bâtiment. Cet espace accueillera aussi des expositions temporaires et se veut public (il accueillera d'ailleurs des toilettes qui font, à l'heure actuelle, cruellement défaut sur le piétonnier). Il n'en demeure pas moins qu'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. À titre indicatif, l'Atomium, haut lieu touristique de la capitale, accueillait, selon l'IBSA, 551.918 visiteurs en 2017[80]. Il est donc évident que les pouvoirs publics envisagent clairement la Bourse et sa 'Belgian Beer Experience' comme une attraction touristique majeure. Nous reviendrons également, en abordant la thématique suivante sur l'impact potentiel qu'aura l'ouverture de la Bourse dans ce contexte sur celles et ceux qui en habitent aujourd'hui les marches presque quotidiennement (voir 5.5.).

commerces de proximité et de la vie de quartier. À Bruxelles, il est encore temps de réagir avant qu'il ne soit trop tard ». La sémantique utilisée est particulièrement éloquente !

[79] La rénovation de la Bourse et son réaménagement sont intrinsèquement liés à ce projet de 'Belgian Beer Experience' dans la mesure où c'est un consortium de plusieurs brasseurs qui financent en partie le projet qui coûtera environ 24 millions d'€.

[80] http://ibsa.brussels/chiffres/le-saviez-vous/combien-de-visiteurs-se-sont-rendus-a-l-atomium-en-2017#.XdPsYdVCdEY

Fig.39 : Coupe du projet pour la Bourse (encore intitulé 'Belgian Beer World' ; source : page Facebook BeursBourse).

Bien que l'ampleur en ait été moins grande et la présence moins pérenne, l'organisation du Tour de France témoignait aussi d'une conception bien particulière de la zone. Avant le Tour, la zone s'est bariolée de banderoles et de tags sur le sol aux couleurs de l'évènement (fig.40). Mêmes les colonnes de la Bourse ont été habillées de tissu dont les teintes et motifs évoquaient les maillots emblématiques des vainqueurs. Un bâtiment, à l'angle de la place De Brouckère et de la rue des Augustins, était également dédié à la promotion de l'évènement.

Fig.40 : Le piétonnier aux couleurs du Tour de France.

Nous n'étions malheureusement pas présents lors du départ dudit Tour mais il est cependant clair que, dans la manière dont il fut organisé, c'est le potentiel évènementiel du piétonnier qui était mis en exergue. Accueillir le célèbre Tour à Bruxelles et sur le boulevard piétonnisé, était, à n'en pas douter, une stratégie de marketing urbain réfléchie.

À ce titre, d'autres évènements ont pu être repérés sur le piétonnier lors de nos observations de terrain (concours de danse hip-hop organisé dans le cadre du festival Detours, voir fig.41 ; concours de bulles de savon, chanteurs acceptés officiellement sur l'espace public, etc.). Ils viennent généralement renforcer cette impression d'une volonté d'associer le piétonnier à une certaine forme d'*urban entertainment*. Cela étant, il convient de préciser que le piétonnier est aussi le cadre d'appropriations tout à fait informelles qui peuvent également avoir une portée ludique et évènementielle, nous y reviendrons par la suite. Cette dualité formel-informel en ce qui concerne les évènements ponctuant le quotidien du piétonnier participe également à la

dynamique plus générale à laquelle nous nous intéressons au sein de cet imaginaire (voir notamment Genard et al. 2016 : 66-67 sur la ville 'réappropriée par les citoyens', la ville 'transgressive').

Fig.41 : Affiche dédiée au concours de danse hip-hop sur le piétonnier durant l'été 2019 et photo de l'évènement en cours.[81]

Au-delà de ces projets et évènements particuliers, tant nos entretiens que nos observations de terrain nous ont clairement permis de mesurer l'importance de la fréquentation touristique de la zone. En effet, hiver comme été, le périmètre du piétonnier, situé à un jet de pierre de la Grand-Place et du quartier Sainte-Catherine, accueille une proportion non négligeable de touristes (voir notamment 3.1.2.). Ces touristes, comme d'autres types d'usagers participent encore clairement, à l'heure actuelle, à la forte mixité de la zone sur laquelle nous terminerons cette évocation des imaginaires.

4.3.3. Mixité dans la cité

De manière générale, dans nos entretiens, la mixité, comprise ici de façon très générale comme la coexistence d'usages et de publics très différents au sein de la zone est perçue de façon très variée. Tantôt, comme l'évoque Pierre-Alexis, la mixité est considérée comme extrêmement positive :

> « Oui c'est ça que j'apprécie justement, tout le monde se retrouve. Comme je le disais tout à l'heure, on est moins isolés, chaque communauté est moins isolée, ça donne envie au mélange et je crois sincèrement que ça améliore la sécurité. […] C'est un ressenti difficile à décrire, il y a une masse de gens dans cette grande avenue, autour de la Bourse, des monuments historiques que tout le monde connait… Bah voilà, tout le monde se retrouve ici et puis finalement j'ai vraiment l'impression que ça apaise les gens. J'ai vieilli, je suis peut-être moins à l'affût qu'avant mais c'est l'impression que j'ai. »

Quand la mixité est évoquée de façon disons générale et désincarnée, de nombreuses personnes se rangent à cet avis. C'est un peu comme si le bon sens s'alignait 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. Parallèlement, ce raisonnement s'applique souvent aussi, dans les entretiens, aux ambiances et aux aménités et au fait que leur mixité au sein de la zone est considérée comme un vecteur clé, l'incubateur de dynamiques positives.

[81] On notera que la photo de l'affiche n'est pas prise sur le piétonnier !

Ces considérations se rapprochent étroitement de l'un des grands défis identifiés par Hubert et collègues (2017 : 16-19, voir également 1.3.2. et chapitre 7).

Le corollaire de cette valorisation presque consensuelle de la mixité et que, dans bien des cas, on redoute certaines formes d'homogénéisation. C'est ce type d'appréhensions, de craintes qui nous ont semblé particulièrement intéressantes car elles mettent en exergue l'activation de nombreux imaginaires. Qui plus est l'homogénéisation sous ses différentes avatars (réels ou imaginés) est clairement une des facettes des processus de détermination que nous avons déjà évoqués (voir 2.4.). Quand nos informants évoquent leur crainte par rapport à un certain type d'homogénéisation, c'est leur vision de ce que devrait ou ne devrait pas être la ville qu'ils mobilisent, souvent de manière bien plus tranchée et moins consensuelle que quand ils célèbrent la mixité urbaine. Loin de l'idée d'évoquer que personne ne croit réellement aux bienfaits de la mixité urbaine, ce qui serait absurde, nous souhaitons simplement apporter ici, à travers quelques exemples, un éclairage sur la manière dont on l'accepte et les facettes qu'on en valorise, souvent au détriment d'autres.

En termes d'appréhension concernant l'homogénéisation, ce texte, intitulé « Le rêve de Pascal Smet » et posté sur la plateforme Facebook 'Contre CE piétonnier' est très évocateur[82] :

> « Sa vision de la ville est celle d'un fonctionnaire célibataire gay avec un petit chien, sans enfants, où tout le monde est sportif et a moins de 50 ans (il en a malheureusement 51) : une ville grise, aseptisée, avec de grands espaces lisses, sans un poil qui dépasse (pardon, sans végétation …), où l'on habite à 200m de ses bars préférés, sans enfants à déposer à l'école, ni voiture individuelle, mais avec un chauffeur disponible pour nous conduire au boulot à moins d'un km de notre domicile.
>
> Le paradoxe est que cette obsession artificielle de la place nette, de la propreté – chez un homme qui compare Bruxelles à 'une pute' – engendre exactement le contraire : un no man's land envahi par les clochards, les canettes, la crasse et l'insécurité. En psychanalyse, on sait que le refoulé resurgit avec d'autant plus de force qu'il est repoussé. Que cette vision hygiéniste entraîne la ruine des petits commerçants le laisse indifférent car, enfermé dans son monde d'ado ludique, il reconnaît difficilement l'existence de l'autre. Il ne ressent jamais de culpabilité.
>
> 'Il y a trop de voitures' est son credo, sa seule pensée pourrait-on dire. Jamais il ne pense aux humains qui se trouvent dans ces voitures et à leurs besoins. Ils n'ont qu'à se transformer en bobos urbains narcissiques, solitaires et éternellement jeunes, comme lui. Les faire souffrir est une mission salutaire. Ses obsessions profondes rappellent le film 'La Loi du désir', de Pedro Almodóvar avec ce personnage hypocondriaque et hygiéniste, ou encore 'Reflets dans un œil d'or', film de John Huston, et ce militaire homosexuel refoulé, vantant les mérites d'un monde aseptisé ».

Ce seul extrait mériterait à lui seul une analyse poussée. On y retrouve en effet un amalgame ou plutôt un enchâssement entre de nombreuses appréhensions à l'égard de dynamiques que l'auteur perçoit comme étant à l'œuvre au centre-ville et, probablement, sur le piétonnier : gentrification ('boboïsation' ici), crainte de l'hygiénisation en parallèle d'une dénonciation de manquements sécuritaires et de la présence d'un public indésirable, posture anti-voiture (dont nous avons déjà largement parlé ci-dessus, voir 4.2.1.). À lui seul, cet extrait résume assez bien la plupart des craintes de l'homogénéisation que l'on a retrouvées dans nos

[82] Pascal Smet est Secrétaire d'Etat à la Région de Bruxelles-Capitale et est notamment en charge de l'Urbanisme et du Patrimoine.

entretiens. Nous les évoquons ici très brièvement, sans présumer de leur bienfondé et sans les développer *in extenso* dans le cadre d'une perspective critique, une démarche qui dépasse de loin les limites que s'est fixée notre recherche. Notre but, plus modeste, est, comme nous l'avons déjà évoqué, de donner un aperçu des ressentis à l'égard de l'homogénéisation/détermination qui nous amèneront, au sein de la dernière thématique, à traiter de différentes facettes de l'appropriation concrète du piétonnier par différents publics (voir chapitre 5).

Chez de nombreuses personnes, c'est une forme de crainte de la **gentrification** qu'on devine. 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 à ce type de crainte qu'on peut associer certaines remarques nous ayant été faites sur le 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. C'est le spectre du validisme qu'on voit poindre ici, comme dans la remarque que nous a faite Christiane :

> « Parce que je pense pas qu'un espace public il gagne si on ressert les tranches d'âge au point que finalement il y ait plus que des trentenaires, en pleine santé, valide et compagnie. »

Dans les entretiens, cette crainte de la gentrification se décline de nombreuses autres manières et est souvent liée à des considérations renvoyant à la fois à la prégnance du tourisme (voir 4.3.2.) mais également l'évolution du profil commercial de la zone et au consumérisme (voir 4.3.1.).

Une autre grande catégorie d'homogénéisation qui est évoquée est celle de l'**hygiénisation**. Bien qu'elle aille souvent de pair avec la gentrification dans le chef de certains de nos informants, certaines remarques lui étant spécifiquement liées méritent d'être mentionnées ici de manière séparée. Pour certaines personnes se positionnant plus franchement en faveur d'un relatif maintien de la mobilité automobile en ville, la ville aux piétons est aussi un moyen d'hygiéniser (et de contrôler) la réelle nature du monde urbain qui est – et doit rester – intense, bruyante, effrénée :

> « Non, parce que justement pour moi la ville c'est aussi la voiture, voilà, c'est les transports en commun, c'est... Je ne dis pas que je ne suis jamais allée en ville en métro mais c'est le mouvement, c'est le bruit, c'est les klaxons, c'est les gens qui passent, c'est la vie et là quand il y a des grands espaces – j'ai vu des images, je suis sur une page Facebook où il y a des images qui se produisent régulièrement – ces grands terre-pleins sans vie, je trouve ça abominable. »

Pour d'autres personnes, dont Laura Chaumont et Virginie Tumelaire qui travaillent toutes deux sur la thématique du genre et de l'espace public, l'hygiénisation peut prendre bien des formes. Ces deux spécialistes nous évoquèrent d'ailleurs à quel point il faut être vigilant quand les pouvoirs publics commencent à s'approprier le *gender-mainstreaming* dans une approche urbanistique, comme l'évoque Laura Chaumont en abordant la violence dans l'espace public :

> « C'est une des violences les plus faciles à gérer, parce que ça reste celle qui est la plus visible, c'est celle dont on parle le plus […] C'est des violences fréquentes pour les femmes mais qui ne sont pas les plus graves. Le public qui est plus à risque de rencontrer de la violence physique dans l'espace public, ce sont les garçons de 15 à 25 ans. C'est important de le rappeler. Et que les violences de femmes les plus graves, ça reste les violences conjugales avant les accidents de la route. La première cause de mortalité chez

> les femmes, c'est la violence conjugale. Ça, c'est important pour nous de le rappeler, de ramener juste un curseur. Maintenant, les violences physiques dans l'espace public, ce sont les plus fréquentes. C'est celles qui créent des inégalités visibles, parce qu'on sait que les femmes ne font pas certaines choses ou ne font plus à certaines heures, qu'elles arrangent soit leur tenue, soit leur comportement, soit leur compagnie pour sortir et que ça a des conséquences sur l'accès à la citoyenneté, la culture, 'fin plein de choses. Donc ça se voit. Et les politiciens et politiciennes, c'est quelque chose qu'ils aiment bien parce qu'ils ont l'impression d'avoir du pouvoir là-dessus sans devoir entrer sur... en tout cas parce que la violence conjugale c'est beaucoup plus compliqué, c'est un autre terrain. »

C'est d'ailleurs en termes d'instrumentalisation des politiques de *gender-mainstreaming* que Virginie Tumelaire prolonge l'argument :

> « C'est vrai que parfois il peut y avoir une façon par les pouvoirs publics d'instrumentaliser les besoins des femmes, en excluant une autre population. Et ça, c'est problématique évidemment parce que ce n'est pas le but des associations de femmes en tout cas de se servir des droits des femmes, de problématiques d'égalité de genres pour exclure une autre partie de la population. C'est pas du tout le but. D'autant plus que la population de SDF se féminise, donc voilà, c'est aussi une préoccupation de notre part, et qu'il y a même des femmes et des enfants dans la rue et tout. Ce qu'il y a c'est que si on rénove comme ça, on revitalise un quartier sans prendre en considération les plus fragiles, évidemment il continuera à avoir des fractures sociales. »

L'hygiénisation se rapproche ici de la « régulation des nuisances […] à travers des technologies et des logiques capitalistes » identifiée par Genard et Neuwels (2016) comme l'analyse très clairement Laura Chaumont en faisant ici une passerelle entre hygiénisation et gentrification dans la manière dont elle exprime comment l'ABSL Garance se positionne par rapport au développement de la ville en général :

> « Maintenant, on se rend compte qu'il faut vraiment aborder le problème...'fin le problème, la gentrification n'a pas été abordée assez dans les projets précédents et que dans les propositions des villes, en général, c'est très fort lié à la consommation. Donc on pose beaucoup de questions de voir comment on transforme une ville, qu'on la rende bien pour tout le monde, sans en chasser les personnes qui sont là pour toujours et en créant uniquement un espace de consommation… Et donc voilà, comment on désamorce la création de la ville qui reste dans un système capitaliste […]. Donc pour nous, c'est intrinsèquement lié capitalisme – sexisme – racisme. »

Parallèlement à cette crainte de l'homogénéisation, quelles que soient les formes qu'elle prenne, certaines personnes estiment aussi que l'effervescence du piétonnier, la diversité de son public, les flux de piétons qu'il accueille ne correspond tout simplement pas à l'idée qu'elles se font d'un cadre urbain apaisant, comme le suggère ici Judith :

> « Agressif, je n'ai pas perdu cette sensation, c'est comme si la sensation continuait malgré le fait que c'est devenu un piétonnier. Le climat de cette avenue fait que … je trouve quand même qu'il y a quand même beaucoup de perdu, des gens un peu qui zonent, des gens qui ne vont pas bien et ça se voit. Et ça a toujours été comme ça. Bruyant, pollué et stressant. Je dirais que là, le bruyant est parti. [...] Il faut avancer quoi, ce n'est pas une rue où tu t'arrêtes. Ce n'était pas un boulevard où tu t'arrêtes. Il y avait quelques bancs, mais c'était vraiment très sale. Tu ne t'y arrêtes pas, c'est une rue où tu ne t'arrêtes

> pas. Mais je ne suis pas sûre qu'ils aient réussi à faire que les gens s'arrêtent aujourd'hui. Je n'ai jamais vu des gens s'y arrêter pour lire un bouquin, je n'ai jamais vu. Les gens qui s'arrêtent, ce n'est pas dans une idée de flâner, de bien-être. » [Judith]

Ou encore Maxim qui déclare, quand il ramène ses enfants en *bakfiets* de l'école et que le piétonnier est par conséquent dans l'une de ses heures de pointe, qu'il prend les petites rues ouvertes à la circulation automobile en périphérie car « il préfère affronter les voitures que les gens ». De façon plus radicale, certaines personnes souhaiteraient au contraire qu'une certaine forme d'homogénéisation sélective ait malgré tout lieu sur le piétonnier, comme l'évoque cette remarque de Nadine au sujet de l'offre commerciale :

> « Et bien c'est à dire que c'est devenu très multiculturel... En fait j'ai l'impression que finalement ça va devenir la rue de Brabant ici, hein ? Donc rue de Brabant... qui y va ? Je ne pense pas que... Il y a un certain public pour ça, attention... C'est quand même un peu bizarre les commerces... Vous voulez manger un bout et il n'y a plus rien. Il n'y a plus de restaurants... Oui vous pouvez aller manger des kebabs ou je ne sais pas très bien quoi... mais vous ne pouvez pas manger un truc co... je ne vais pas dire 'correct' mais un truc... Quelque chose de plus européen, plus belge. Non il n'y a plus rien, donc résultat il faut aller du côté du quartier Saint-Boniface si l'on veut manger un peu... »

Elle continue ensuite, dans le même ordre d'idée eu égard à l'homogénéisation sélective, en évoquant les personnes précarisées et marginalisées qu'on rencontre fréquemment dans la zone :

> « Eux ne me dérangent pas, si... À la limite ils sont là, ils ne me dérangent pas. Le problème c'est que comme image de marque pour des amis. J'ai des amis qui viennent parfois en vacances du Canada, et bien l'image de marque... Ça pue hein ? La station Bourse qui a été refaite là, soi-disant il n'y aurait plus personne qui logerait dedans. Ça n'a pas duré une semaine à mon avis... Ils font leurs besoins... Ça pue, c'est quand même pas une belle image de marque... Capitale de l'Europe mais... comme capitale de l'Europe... Déjà Bruxelles est très sale donc alors tous ces gens qui sont là à traîner... Et vous ne vous sentez pas en sécurité avec tous ces gens. »

Nous pourrions multiplier les exemples et les évocations, cependant, cette question de la mixité sous tous ses aspects (ambiances, usagers, activités, aménités, etc.) et les perceptions qui en découlent nous invitent plutôt à reformuler la question en termes d'appropriations plus ou moins conflictuelles du piétonnier et des différentes formes de gouvernance qui s'attèlent à les orchestrer, dynamiques auxquelles nous consacrons la dernière thématique de ce rapport.

5. Habiter : sécurité, tranquillité, convivialité

À travers les trois premiers chapitres, nous avons eu l'occasion de contextualiser le processus de piétonnisation et d'attirer l'attention sur différents éléments à travers lesquels le piétonnier prend forme et s'inscrit dans les modes de vies à la fois matériellement et idéologiquement. Dans ce chapitre, nous allons nous pencher sur le piétonnier habité et les manières dont différents modes de vies se l'approprient. Nous adoptons pour ce faire une définition large du verbe 'habiter', où l'idée « d'un 'savoir-faire avec', qui excède largement toute simplification en termes d'appropriation privative » prime et « renvoie aux rapports où se constitue un usage familier du monde et où s'entretient une impression d'habiter […] » (Breviglieri et Trom 2003 : 401).

Ce chapitre nous renverra donc aux logiques d'engagement sensible et social des modes de vies au croisement avec le piétonnier[83]. La première partie de ce chapitre sera dédiée à illustrer trois thématiques à travers lesquelles nous pouvons observer et caractériser l'aisance ontologique et le vivre-ensemble sur le piétonnier et à travers lesquelles se dessinent donc l'expérience du piétonnier 'habité'. Nous basons le choix de ces thématiques sur les « axes de différenciation » relevés par Kaufmann et Pattaroni (2019 : 44-45) dans le contexte des modes de vies en relation avec les choix résidentiels, tout en les adaptant au contexte du piétonnier[84]. En premier lieu, nous traiterons la thématique de la sécurité où il sera question du sentiment de sécurité et d'aisance, tant pour soi-même que pour ses proches, en ce compris la sécurité routière et la réputation du quartier. En deuxième lieu, nous aborderons la tranquillité où il sera question des nuisances et de la propreté, et plus généralement du sentiment de paisibilité. Finalement, en troisième lieu, nous évoquerons la convivialité en nous penchant sur le sentiment d'immersion dans un tissu familier, chaleureux et/ou accueillant.

Nous traiterons ces thématiques séparément mais tenons néanmoins à souligner la manière dont elles sont souvent imbriquées, dans les entretiens, au sein des discours relatifs à l'aisance ontologique et au vivre-ensemble. Ainsi, des questions de propreté renvoient souvent, plus ou moins explicitement, à des questions de sécurité et/ou de convivialité. De plus, il s'agit également ici de montrer comment l'expérience de ces qualités peut varier parmi nos informants. Ainsi, par exemple, un homme et une femme ne feront pas nécessairement le même bilan de la sécurité au sein du piétonnier. Finalement, les logiques d'engagement sociales et sensible étant plurielles comme les modes de vies, dans un contexte d'indétermination, où l'environnement construit est en transformation (voir chapitre 2) et où les imaginaires sont en tension (voir chapitre 4), nous serons particulièrement attentifs à la flexibilité et aux changements que pourraient présenter

[83] Nous faisons donc ici référence à deux des trois qualités de l'environnement construit, c'est-à-dire à la qualité sensible – « relative au sentiment d'aisance » - et à la qualité sociale – « relative à l'expérience des relations sociales ». Ces qualités ne sont pas à comprendre comme sédimentées dans le piétonnier, mais comme des logiques à travers lesquelles différents types d'usagers évaluent et s'emparent des prises offertes par son environnement (voir chapitre 3).

[84] Ces concepts sont à l'origine des « grands axes de différenciation » utilisés pour rendre compte de choix résidentiels effectués en Suisse (aux côtés de deux autres axes, ceux du familialisme et de l'urbanité). Il s'agit donc ici non pas de reprendre leurs définitions mot pour mot, mais d'adapter ces définitions à un contexte différent – celui d'un espace public plutôt que d'un choix résidentiel – et à une approche différente – c'est-à-dire à l'intersection entre les modes de vies et le piétonnier. Par sécurité nous entendons donc le sentiment de sécurité de manière générale, c'est-à-dire quelles que soit les réalités auquel il se rapporte mais qui renvoient souvent au concept de coprésence dans l'espace public (de différents types de modes de transport, catégories d'usagers, etc. ; en un mot, à la mixité, voir 4.3.3.). La tranquillité fera ici référence à l'absence de nuisances, au sentiment de calme et de bien-être ainsi qu'au sentiment de propreté du lieu. Finalement, la sociabilité, définie comme la proximité par rapport au cercle d'amis et à la famille dans le cas des choix résidentiels en Suisse, sera plutôt entendue ici sous la forme d'un sentiment de convivialité ou d'immersion dans une certaine familiarité.

ces logiques d'engagement. De plus, il nous parait important de garder à l'esprit que ces logiques ne sont séparées de la dernière logique d'engagement – fonctionnelle – qu'à des fins analytiques (Thomas et Pattaroni 2012 : 114). En effet, ces sphères d'expériences font toutes parties d'un même système de boucles de rétroaction dans le sens où les choix posés par les gens dépendent souvent d'un arbitrage simultané des différentes qualités de l'environnement, c'est-à-dire des prises qu'il offre à l'inscription des usages et à l'ancrage des représentations (Thomas et Pattaroni 2012 : 115).

Notre discussion de ces thématiques se basera sur les propos recueillis dans nos entretiens ainsi que sur un document préparé par le comité du quartier Saint-Jacques intitulé « Habiter au Centre-Ville » et ayant été envoyé, durant le mois d'octobre 2019, à la Ville de Bruxelles (voir annexes). Ce document est une initiative citoyenne et reprend « des propositions concrètes » pour faire face à « l'exode urbain » en signalant un certain nombre de 'problèmes' aux alentours du piétonnier. En plus de la question des logements touristiques sur laquelle nous nous sommes déjà brièvement attardés (voir 4.3.2.), les thèmes de la tranquillité publique, de la sécurité, de la propreté et de la verdurisation y sont également abordés. Nous souhaitons également nuancer notre discussion de ces trois thématiques par le biais de nos observations de terrain. En effet, dans le contexte de profonde transformation qu'est le processus de piétonnisation, la cohabitation entre différents modes de vie se donne à voir de mille et une manières différentes. Elle est par conséquent constamment sous-jacente à notre traitement de l'habiter. Nous l'aborderons cependant de manière plus directe dans les sous-sections suivantes de cette thématique.

Au terme de cette thématique, nous nous focaliserons aussi, tout particulièrement, sur une catégorie d'usagers qui habitent le piétonnier au sens le plus élémentaire du terme et que nous regroupons ici sous nom de 'marginaux'[85]. En effet, à travers l'ensemble des thématiques que nous avons traitées ici, les ressentis et les points de vue de plusieurs catégories d'acteurs et d'usagers ont été fréquemment évoqués (habitants, commerçants, employés, etc.). Or, lors de nos observations, nous avons pu constater que certaines personnes précarisées et/ou marginalisées semblaient réellement être à demeure sur le piétonnier. Bien que nous n'ayons pas mené à bien une ethnographie de ce groupe, nous nous proposons ici de souligner brièvement les manières dont ils s'approprient l'espace du piétonnier et dont ils y inscrivent leurs modes de vie. Il nous semble particulièrement important d'aborder cette question, même de manière relativement succincte car, comme nous l'avons déjà évoqué (voir, au sujet de la mixité, 4.3.3.), les processus de détermination à l'œuvre au sein du piétonnier peuvent grandement contribuer à diminuer son potentiel d'accueil à l'égard de ce groupe particulièrement fragilisé.

Cette brève évocation ouvrira la porte à une compréhension plus nuancée de certains conflits de cohabitation évoqués à travers l'ensemble de ce rapport et nous permettra d'embrayer sur notre dernier point, celui de la gouvernance à travers lequel nous fermons la boucle de cette itinérance thématique en revenant à la question de la détermination. Il ne s'agit pourtant par réellement d'une fermeture mais, plutôt, d'un ensemble de constats qui forment autant de potentielles pistes d'analyses futures et viennent également nourrir certaines des recommandations auxquels nous consacrerons l'épilogue de ce rapport (voir chapitre 7).

[85] Ce terme qui désigne un vaste ensemble de personnes en situation précaire (personnes sans domicile fixe, mendiants, individus en détresse, etc.) n'est peut-être pas des plus heureux et ne rend évidemment pas justice à cette hétérogénéité. Cela étant, il a le mérite de les définir par un point commun : ils habitent en marge des modes de fonctionnement traditionnels de la société tout en vivant en plein cœur de l'hypercentre. Hallée et collègues (2014) lui préfère le terme de « personnes en situation d'itinérance » pour évoquer à la fois les « sans-abris », les « mendiants », les « clochards », etc. ; ils précisent néanmoins que « le choix d'un terme, plutôt que d'un autre, indique une entrée dans la compréhension du phénomène, ce qui ne veut cependant pas dire que les autres réalités soient écartées et que les modes d'explications disparaissent ».

5.1. Sécurité et mobilité

La question de la sécurité, tant dans les discours que dans les usages, nous semble pouvoir être divisée en deux grandes catégories. Elle renvoie d'une part à des soucis liés à la coexistence de différents modes de transport au sein d'un même espace et des frictions et de la dangerosité (perçue ou réelle) qu'elle engendre. C'est sous cet aspect que nous traitons de la sécurité au sein de la présente section. D'autre part, le thème de la sécurité renvoie également à des questions et des problématiques que l'on peut mettre en relation avec certains types de publics et activités présumées prenant place sur le piétonnier, nous y reviendrons, ci-dessous, dans une seconde section intitulée 'sécurité et criminalité' (voir 5.2.).

5.1.1. Sécurité des piétons

Pour certains informants, la question de la sécurité, lorsque nous l'abordons dans les entretiens, est d'abord envisagée en termes de sécurité routière. Comme nous l'avons déjà évoqué en développant de l'imaginaire de la ségrégation modale (voir 4.2.3.) ou la confusion liée au changement de statut légal de la zone (voir 2.1.5.), le processus de piétonnisation a déstabilisé de nombreuses habitudes de déplacement dans la zone. Nous allons ici nous pencher sur le sentiment de sécurité que ce nouveau partage de l'espace public a engendré pour différents groupes d'usagers. Pour Gauthier, commerçant dans le centre-ville qui se déplace principalement à pied, son ressenti de la sécurité routière a dramatiquement changé avec la piétonnisation :

> Gauthier (G) : « J'ai vu des accidents sur ce boulevard assez horrible parce que les gens vont… »
>
> Quentin : « Très vite ? »
>
> G : « Roulaient très vite, et y'avait des passages pour piéton sans feu, du coup des gens qui se font choper j'ai un ou deux cas comme ça – assez traumatisant. Donc moi quand y'a eu tout le projet du piétonnier, et les polémiques au début, j'étais plutôt dans les pro-piétonnier et je le suis toujours… »

Pour Hubert, qui habite à proximité du piétonnier et qui se déplace principalement à pied, la sécurité routière ressort comme un aspect non négligeable pour décrire son appréciation de la zone, à la fois positivement – la diminution de voiture lui donne un sentiment de sécurité – et négativement – il y a toujours des « récidivistes » :

> Gabrielle : « Et ce matin quand vous êtes allez sur le piétonnier quel était votre sentiment, comment est-ce que vous décririez le piétonnier quand vous l'avez traversé ce matin ? »
>
> Hubert : « Moi, personnellement j'adore, je trouve que c'était la meilleure idée qu'il y ait pu avoir sur Bruxelles. Moi je m'y sens bien. Je vais pas mettre la barre jusqu'à une grande sécurité, parce qu'il y a toujours des récidivistes qui s'amusent à rouler sur un piétonnier, mais moi je m'y sens bien. C'est vrai que je m'y sens plus à l'aise, j'ai pas à faire attention où je marche, ou aux caisses, ou regarder à droite, à gauche, pour savoir s'il n'y a pas une voiture, c'est vraiment quelque chose qui est pour moi agréable, surtout dans un centre-ville. »

5.1.2. Coexistence de modes de transports

Cependant, pour de nombreuses autres personnes, le nouveau partage de l'espace est aussi source d'insécurité et se décline en deux grandes catégories de cohabitation : celle entre modes actifs et celle confrontant véhicules motorisés et piétons. Concentrons-nous d'abord sur la cohabitation entre les modes actifs (marche, vélos, trottinettes, etc.). Ainsi, le passage de vélos, particulièrement aux heures de pointes (voir 3.1.2.), donnent un sentiment d'insécurité à certains piétons, ajoutant au sentiment de 'chaos général' présent le matin avec la présence des camions de livraison et de véhicules de chantier (fig.42).

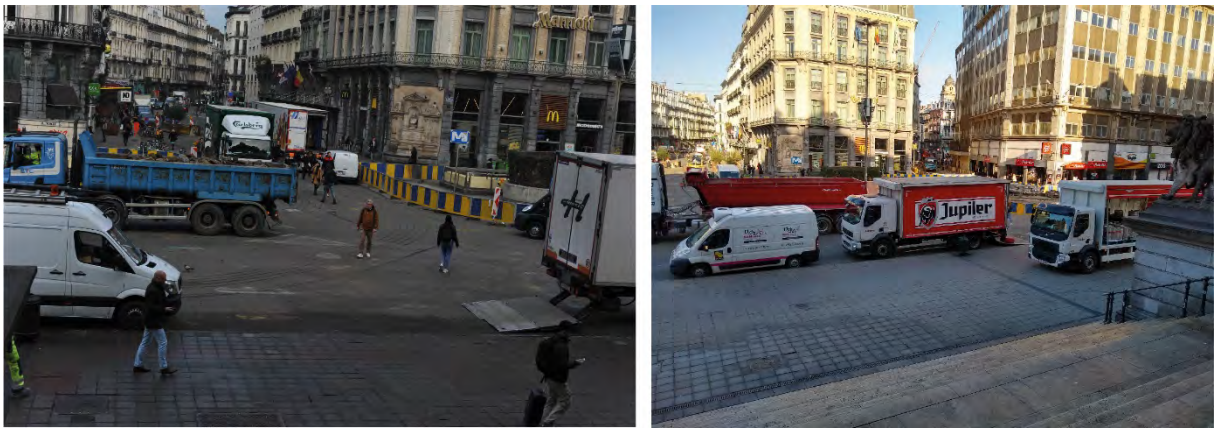


Fig.42 : Véhicules de livraison sur la place de la Bourse.

Au sein d'un périmètre très fréquenté, il arrive régulièrement que les cyclistes fassent fortement usage de leur sonnette pour signaler leur présence et/ou faire bouger les piétons. On observe ainsi de nombreuses frictions entre piétons et cyclistes. Par exemple, un mardi à l'heure de pointe, sur AN2, un des étudiants travaillant avec nous releva une scène évocatrice : une dame âgée s'y fait en effet presque heurter par un cycliste. S'ensuit alors une forte réaction, la dame s'énerve et crie après le cycliste, lui signifiant vigoureusement qu'il n'est pas sensé rouler là. Les livreurs à vélo, qui roulent souvent rapidement et connaissant bien leurs trajectoires sont également, pour bon nombre d'informants, une grande source d'insécurité. Un constat que partage David Stevens, le chef de la brigade cycliste, en soulignant que bien que son équipe verbalise essentiellement les infractions liées au trafic et au stationnement automobile, ils se retrouvent souvent contraints d'intervenir face à ces livreurs qui « roulent comme des kamikazes, […] des malades » (voir ci-dessous 5.6.).

Les trottinettes sont aussi très souvent mentionnées dans nos entretiens. Mohammed, qui habite sur le piétonnier, nous raconte par exemple son épisode d'une rencontre peu agréable avec une trottinette le matin de notre entretien :

> Mohammed (M) : « Les trottinettes-là, ça commence à emmerder, ça commence à emmerder tout le monde ça. Aujourd'hui j'ai failli être écrasé par un. Ceux de la pharmacie, plus loin, après le Delhaize, maintenant ils font les travaux alors ils tournent comme ça, les gens parce qu'ils viennent 'huuup' et ils tournent. Alors là, quand ils tournent, on voit pas. Encore un peu, il allait m'écraser, quoi. »
>
> Gabrielle : « Vous avez eu peur ? »
>
> M : « Peur, non, mais je oui, j'ai eu peur, si vous voulez. Voilà, c'est légitime quand même d'avoir peur ».

Ce genre d'histoire n'est pas rare dans nos entretiens, ou sur les réseaux sociaux, particulièrement ceux qui font clairement partie d'une mouvance que l'on pourrait qualifier d''anti-piétonnier'. À l'insécurité générée

par les trottinettes en mouvement, s'ajoute le sentiment de chaos que procure le stationnement des trottinettes et d'autre modes actifs partagés disponibles dans la RBC, tel que les vélos Uber (Jump). Ainsi, Pierre-Alexis, habitant de la périphérie, nous parle du sentiment de désorganisation qui émane de ce stationnement :

> « Ça clairement, ça doit être régulé parce que c'est vraiment le bordel. Personne ne ramasse les vélos Uber ou trottinettes couchés par terre – les sociétés qui s'en occupe le font le soir peut être – cela ne donne pas un bel aspect de la ville. Il faut organiser ça. Il faut des zones de délestage, peut-être rapprochées, mais en tout cas, il en faut. J'ai été à Liège, il n'y a pas longtemps. Il y'a beaucoup moins de moyens tels que ceux-là. Bruxelles est vraiment un exemple, mais si ça continue comme ça, ce ne sera plus du tout un exemple parce que tout le monde laisse ça n'importe où. C'est dingue qu'il n'y ait rien ».

Bien qu'il n'existe, à notre connaissance, aucune gestion publique de la problématique à l'heure actuelle, force est de constater qu'à intervalles réguliers, les trottinettes sont 'réorganisées' et redistribuées au sein du piétonnier. D'après nos observations, cela est à la fois le fait de particuliers (on peut effectivement gagner de l'argent en rechargeant lesdites trottinettes de manière privée) dans des démarches plus informelles mais également lié à des usagers bien plus organisés (camionnettes transportant un grand nombre d'engins), qu'ils soient employés par les sociétés de trottinettes ou non (nous revenons ci-dessous sur le concept de gestion privée de l'espace public, voir 5.6.). Même si cela est largement plus anecdotique, on peut également relever qu'au niveau de la Bourse, il arrive aussi que des calèches touristiques passent. Aux heures de forte affluence, elles doivent klaxonner pour se frayer un chemin, et il s'ensuit par conséquent de nombreuses frictions avec les piétons.

L'insécurité routière ressentie sur le piétonnier ne se limite pas seulement à la cohabitation entre différents modes de déplacements actifs. La présence, légale ou illégale, de voiture et d'autres véhicules motorisés aux alentours de la zone constitue également un important facteur d'insécurité. On retrouve ainsi, les « récidivistes » tels qu'Hubert les décrit, mais qui ont largement diminués d'après les chiffres de la brigade cycliste. Il y a également la présence, très fréquente sur la zone, de scooters et de motos de petite cylindrée, engins privatifs, en location partagée ou encore, appartenant à des livreurs, et ce, qu'ils soient en mouvement ou stationnés. Malgré leur nombre, nous n'avons observé qu'une fois un policier verbaliser un livreur qui utilisait son scooter sur le piétonnier.

Une grande insécurité – tant dans les faits observables que dans l'évocation de ressentis durant les entretiens – est également liée aux croisements entre le boulevard Anspach et les rues perpendiculaires ouvertes au trafic motorisé. Comme l'évoque l'épisode narré par Aglaé dans notre traitement de l'indétermination (voir 2.2.2.), ces intersections ont un certain potentiel de dangerosité (voir également 3.1.3.). Ainsi, bien qu'une grande majorité des voitures nous paraissent faire clairement attention (la présence massive de piétons les y invite/contrait clairement), certains automobilistes se montrent malgré tout parfois trop impatients et provoquent par conséquent de fortes réactions de la part de piétons ou de cyclistes surpris, effrayés ou simplement agacés[86]. Piétons et cyclistes font également montre d'un degré d'attention variable à ces croisements et, souvent, l'attention est inversement proportionnelle à la quantité d'usagers 'faibles' qui traverse. Nous observâmes ainsi, par exemple, un échange de paroles envenimées entre un groupe de jeunes roulant en BMX sur la place De Brouckère et ayant traversé la rue Fossé aux Loups sans guère y prêter attention et un conducteur mortifié de les avoir presque renversés.

[86] Comme nous l'avons évoqué, le changement de régime légal à ces intersections n'est pas toujours bien compris ce qui alimente inévitablement les frustrations et encourage parfois les frictions entre usagers (voir 2.1.5.).

Dans certains contextes et à certaines heures, des véhicules motorisés peuvent également circuler sur le piétonnier de manière légale. C'est le cas des véhicules de livraison qui peuvent pénétrer dans la zone de 4h à 11h du matin et des véhicules de chantier qui circulent sur toute la zone piétonne durant une bonne partie de la journée (les chantiers s'interrompant généralement vers 16h). Ces circulations motorisées contribuent souvent au sentiment de 'chaos' particulièrement autour de la Bourse. À ce titre, Léon, commerçant de la zone, nous décrit l'ambiance du piétonnier lorsqu'il marche vers son lieu de travail le matin :

> « Ce matin, il devait être 8 heures-8 heures et demi et c'était un peu le bordel parce qu'il y avait pleins de camions de livraison. Mais bon, ils ne savent pas faire autrement puisqu'ils sont obligés de partir à 11 heures je crois. Donc là, c'est un peu le bordel et en plus maintenant les vélos roulent sur toute la largeur mais les gens marchent aussi sur toute la largeur, donc c'est un peu du slalom entre les camions et les travaux ».

Comme indiqué dans le chapitre sur l'indétermination, certaines parties du piétonnier sont également ouverte à la circulation automobile disons 'classique' (voir 2.1.5.). Il s'agit de la bande de circulation – ou desserte – prévue pour les taxis de l'hôtel Métropole mais ouverte à tous (fig.43) ainsi que d'un tronçon au sud du boulevard, qui est généralement seulement ouvert aux bus et aux taxis mais qui, durant une partie de nos observations, a également été ouvert aux voitures suite à une déviation due à des travaux[87]. À ces endroits, la cohabitation entre les différents modes est loin d'être toujours fluide. Les bus n'hésitent pas à y klaxonner sur les piétons et les habitants qui vivent à proximité se plaignent du bruit, questionnant même l'appellation 'piétonnier' :

> « Là, je comprends pas ce qu'il se passe, sincèrement, je comprends pas. Je suis pas tellement content, non. S'ils ont fait un piétonnier, ils les ont dérangés pendant je sais pas combien de temps et après, maintenant, il y a plus de charge de voitures qui passent qu'avant et alors, on dort pas » [Mohamed ; habitant du centre-ville]

La déviation et l'altération temporaire de la circulation tend à être source de conflits entre les voitures, les piétons et les cyclistes qui ne comprennent pas nécessairement que la situation est temporaire (à terme, hormis de rares exceptions, aucune voiture n'est censée emprunté ce tronçon d'AS1 ; elles traverseront seulement le boulevard d'est en ouest via la rue des Riches-Claires et des Teinturiers). Sur la place De Brouckère, la desserte du Métropole est souvent le théâtre de réactions de surprise de la part de piétons décontenancés par l'apparition de véhicules motorisés au beau milieu de la place. Le sentiment d'insécurité que cela crée est particulièrement tangible lorsqu'il s'agit de parents accompagnés d'enfants, comme nous l'évoquons dans la section suivante.

[87] Ce tronçon est d'ailleurs désormais muni de potelets entre les bandes latérales de séjour et la bande médiane, comme dans le cas des abords de la place De Brouckère et de la desserte octroyée à l'hôtel Métropole.

Fig.43 : Desserte de l'Hôtel Métropole.

5.1.3. Insécurité des personnes plus vulnérables

Le sentiment d'insécurité lié au trafic est particulièrement tangible chez les personnes plus vulnérables et leurs accompagnateurs. Ainsi, il n'est pas rare de voir des parents crier après leurs enfants aux endroits mentionnés ci-dessus lorsqu'ils se rendent comptent que la zone est fréquentée par des voitures. Un matin, on a pu, par exemple, observer une femme et son enfant surpris par un taxi qui traversait la place De Brouckère au niveau de la desserte du Métropole. La femme s'est alors mise à courir pour rattraper son enfant et le sortir de la voie. De nombreux exemples similaires étaient observables au niveau d'Anspach Sud, où, même lorsqu'il n'y a pas de déviation du trafic, les bus qui passaient occasionnaient visiblement des craintes chez les parents accompagnés d'enfants. De même, au cours des entretiens, les personnes plus âgées ayant visité le piétonnier ne manquèrent pas de mentionner l'insécurité que représente les trottinettes, cyclistes ou autres modes de transport. Oscar, qui se déplace en chaise roulante, nous expliqua avoir eu peur de se faire renverser par les voitures sur le tronçon en déviation alors qu'il estimait être sur une zone piétonne.

Plusieurs informantes nous parlèrent de l'insécurité qu'elles ressentent par rapport à la circulation libre de leurs enfants sur le piétonnier. Ainsi, Odile, une habitante de la périphérie raconte une excursion à De Brouckère avec des enfants, lorsque la zone était en travaux :

> « Je crois qu'il y avait une bande de voiture qui pouvait rouler. On était avec une bande d'enfants qui couraient dans tous les sens. Avant, je suis pas sûre qu'il y ait toujours eu ça donc j'étais restée avec un ancien truc. Et j'aimais pas du tout l'idée en étant dans le piétonnier qu'il y ait quand même une voiture qui risque… Il n'y en avait pas énormément mais en plus il y avait une bête cordelette qui montrait qui est où... C'était tout à fait temporaire, donc ici ils creusaient, donc il fallait faire attention de pas se prendre le pied dans quelque chose ».

Pour cette informante, on constate donc que l'expérience de la zone en travaux couplée avec la présence inattendue de voitures rendait l'expérience assez insécurisante. De même, Coralie, une habitante du centre-ville circulant souvent avec ses jeunes enfants dans le centre nous parle de son ressenti par rapport au trafic sur la zone :

> « C'est dangereux parce que les vélos pensent qu'ils sont prioritaires alors que c'est une zone partagée mais donc les vélos sifflent les piétons qui se trouvent devant eux ou les cyclistes qui prennent votre place ou qui sont trop lents. Donc y'a vraiment des vélos agressifs. Euh bon plus ponctuellement y a des motocyclettes qui l'empruntent et qui sont pas autorisées donc là c'est vraiment dangereux pour les piétons quoi. Euh donc oui pour mes enfants quand ils sont piétons ou moi-même si je fais pas attention, y a eu vraiment déjà des collisions avec... parce que les gens ne font pas attention au fait que c'est partagé justement. Ils pensent que c'est priorité aux vélos ».

Plus tard dans l'entretien, Coralie explique ce qui est important pour elle dans un espace public :

> « Un espace qualitatif c'est du vert et vraiment un sentiment de liberté de pouvoir courir quoi, de pouvoir …pour que les enfants puissent courir ».

Ce sentiment d'insécurité sur le piétonnier ressenti par les accompagnateurs de personnes plus vulnérables est important à prendre en considération non seulement pour la sécurité de ces personnes plus vulnérables mais également pour ce que cela représente pour les accompagnateurs. En effet, Marie Gilow explique que pour ces accompagnatrices, car il s'agit souvent de femmes, ce sentiment d'insécurité va potentiellement restreindre leur utilisation du piétonnier (Gilow 2019). Ainsi, Gilow parle du travail de surveillance et de soins que doivent effectuer les accompagnatrices et qui peut être compliqué par différents facteurs comme la présence de voitures. Ce travail est généralement associé au fait de devoir porter les affaires nécessaires au soin des enfants, ou des courses domestiques, faisant de l'accompagnatrice une personne à mobilité réduite. Certains éléments du piétonnier compliquant le déplacement de ces personnes, comme la présence de zone en travaux ou le non-fonctionnement d'un escalator pour accéder au métro, peuvent, dès lors, également devenir source d'un ressenti d'insécurité (voir notre évocation du *gender-mainstreaming*, 3.1.7 et 4.3.3.). Gilow (2019) note également que, dans ce cas, on peut constater chez les accompagnatrices le fait que le sentiment d'insécurité qu'elles éprouvent souvent dans l'espace public en tant que femme (Chaumont et Zeilinger 2012 ; Gilow 2015 ; voir également 5.2.5. ci-dessous) se transfère alors, au moins partiellement, sur une crainte prononcée pour le bien-être de leurs enfants.

Fig.44 : Le piétonnier comme terrain de jeu.

La catégorie de personnes la plus visible sur le piétonnier est sans nulle doute la tranche d'âge de 20 à 50 ans. Cependant, lors de nos observations nous remarquâmes également nombre de personnes âgées – utilisant par exemple les bancs en attendant l'ouverture de magasins – ainsi que d'enfants. Ainsi, malgré le sentiment d'insécurité relevé par certaines accompagnatrices, il est important de noter que nous avons également observé de nombreux enfants, de tous âges jouer sur le piétonnier (fig.44). Sur De Brouckère, en été, de nombreux enfants jouent au niveau des fontaines, leurs parents pouvant s'asseoir sur les bancs à proximité (voir 3.1.7.), et en été comme en hiver on y observe également des groupes d'adolescents faisant des figures sur des BMX. Tant sur la « promenade verte » que dans la « succession de placettes », on peut également observer des enfants jouant au ballon sur la bande centrale (créant parfois des situations conflictuelles avec les vélos), ou encore courant un peu partout. De même, à partir de l'après-midi, il n'est pas rare de voir des femmes se reposant ou discutant avec des amies sur les bancs ou en terrasse, avec de très jeunes enfants circulant librement à proximité[88].

5.2. Sécurité et criminalité

Les mois de septembre et d'octobre 2019 ont soudainement vu proliférer les articles dans la presse belge relatifs à la sécurité sur le piétonnier. Le 15 septembre, l'agence médiatique VTM diffusa un reportage intitulé « Les criminels de rue constituent un véritable fléau dans la zone piétonne de Bruxelles », où il est question de fêtards qui sont dévalisés et caractérisant le piétonnier de « no-man's land »[89]. Ce reportage fut republié par de nombreuses autres médias et une discussion sur la sécurité du piétonnier fut entamée, agrémentée de chiffres montrant une criminalité en hausse : « Les infractions les plus constatées sur le piétonnier sont en hausse sur tout le territoire de la zone. Ainsi, en deux ans, le nombre de vols avec violence a augmenté de 4%, celui de vols à la tire de 12% »[90]. M. Close, le bourgmestre dans un entretien avec le quotidien Le Soir, s'exprima sur la situation en ces termes :

> « 'On ne peut pas parler d'explosion de la criminalité ', insiste Philipe Close. 'Mais il faut traiter le problème, on ne peut pas vouloir un grand espace public libéré mais constater que les gens n'osent pas y aller.' »[91]

Ces articles manquent parfois de données pour pouvoir réellement mesurer la hausse de criminalité sur le piétonnier et il est important de nuancer leurs propos. En effet, ces articles se basent soit sur les faits observés par leur journalistes (c'est le cas par exemple du reportage VTM) et/ou sur des statistiques qui portent sur le centre-ville en général (et pas seulement sur le piétonnier)[92]. D'après M. Stevens, chef de la brigade cycliste, les statistiques de criminalité dans la zone ne sont pas en hausse. Enfin, pour de nombreux habitants de la

[88] Il peut être intéressant de relever, qu'à première vue, les mères accompagnées d'enfants qui occupent le piétonnier de façon plus soutenue (jeux, discussions, rassemblements, etc.) semblent issues de l'immigration. Le fait qu'elles soient systématiquement à pied (et n'utilisent pas les transports en commun) et accompagnées d'enfants portant souvent des cartables (et donc sur le retour de l'école) semble également indiquer que la famille n'habite probablement pas très loin du piétonnier où, comme nous l'avons évoqué (voir point 1.3.1.), de nombreux quartiers sont caractérisés par une population plus défavorisée, ce que confirment clairement certains de nos informants. Il se pourrait donc que le piétonnier soit bel et bien utilisé fréquemment comme espace de jeu par des familles ne disposant pas nécessairement d'un cadre de vie domestique – en termes de superficie, d'accès à l'extérieur – permettant aux enfants de jouer très librement. À l'inverse, toutes les mamans que nous avons interrogées et qui affirment qu'elles ne songeraient jamais à laisser leurs enfants jouer sur le piétonnier sont issues d'un milieu socio-culturellement privilégié et ont toutes un jardin et un cadre de vie domestique relativement volumineux.

[89] VTM niews (2019, 15 septembre) "straatcriminelen zijn ware plaag in Brusselse voetgangerszone": https://www.hln.be/in-de-buurt/brussel/straatcriminelen-zijn-ware-plaag-in-brusselse-voetgangerszone~aff2e063/.

[90] Le Soir. Édition Bruxelles, n°241. 15 octobre 2019, p.2.

[91] Le Soir. Édition Bruxelles, n°241. 15 octobre 2019, p.2. Nous revenons ci-dessous, en abordant la gouvernance, sur les mesures envisagées par M. Close à ce sujet (voir 5.6.).

[92] Rien n'est mentionné dans ce reportage sur l'évolution du nombre d'effectifs que la Police déploie au centre-ville ni sur les effets potentiels que cette évolution a pu avoir sur l'enregistrement d'infractions.

zone, les problèmes de sécurité dans le centre-ville sont exagérés dans les médias et appartiennent à un imaginaire de la zone entretenu principalement par des personnes ne venant pas fréquemment dans le centre, comme nous le raconte Loes qui, elle, y réside :

> « Le plus souvent, c'est les gens qui n'y viennent pas qui ont des images un peu genre : c'est une zone sinistrée, il y a des travaux depuis 10 ans, je ne sais pas, dans leurs têtes, ça ne s'arrêtera jamais.... Ça date depuis Mathusalem, que par contre, une fois que les gens viennent ça va déjà mieux. Je sais que mes parents maintenant, bah oui, ils trouvent que c'est vrai que le piétonnier, ça à l'air chouette et que c'est vrai que ça à l'air d'être pratique. Mais les gens qui persistent à essayer de venir dans le centre de Bruxelles en voiture, par exemple, ben oui ils trouvent ça affreux le piétonnier […] Donc ça fait un décalage mais, les gens qui sont prêts à s'ouvrir un petit peu, ils viennent, ils essayent, ils voient, et bon bah ils admettent que, non, c'est pas Bagdad et que, non, il n'y pas des gangs partout. Ou je ne sais pas quoi. Mais bon ben, c'est comme pour tout je crois, ceux qui sont braqués, bah ils sont braqués, et ils restent de loin, à dire : 'oh non, ça à l'air dangereux, j'irai jamais !' »

Cependant, un sentiment d'insécurité lié à la petite criminalité – et pour certains, à la présence des marginaux (voir 5.5.2.) – existe bel et bien, comme en témoigne un bon nombre de nos informants – en ce compris des personnes qui passent beaucoup de temps dans le centre-ville. David Stevens ne nie pas la présence de ce sentiment, ni que celui-ci a un impact sur l'usage du piétonnier par certaines personnes :

> « En journée c'est toujours un public très mélangé, c'est vrai le soir qu'il y a parfois un sentiment d'insécurité. C'est plutôt un sentiment parce qu'avec les statistiques ça démontre que c'est pas plus *insecure* qu'avant, mais c'est un sentiment d'insécurité. De temps en temps y a d'autres publics qui se font autour de la Bourse c'est un bon exemple, y a de temps en temps des gens qui évitent cet endroit, surtout le soir à partir du moment où le soleil est parti ».

Et, pour certaines personnes, ce sentiment d'insécurité a augmenté au fil des dernières années :

> « Quand je suis arrivé à Bruxelles il y a 6 ans, je trouvais le centre-ville très paisible et là... moi je n'ai pas été victime d'agressions, mais beaucoup de mes amis le sont. Et donc, j'ai comme l'impression que c'est moins sûr Bruxelles et le centre-ville d'aujourd'hui qu'auparavant. Maintenant je ne sais pas si c'est une forme d'insécurité liée au boulevard ou au piétonnier ou, d'une manière générale, dans le centre-ville. C'est possible. Mais j'ai un peu l'impression qu'il y ait un laissez-allez, que la lutte contre la criminalité et les agressions et moins bonne » [Piotr ; habite près de la place Fontainas]

Nous allons donc tenter ici de mieux comprendre ce sentiment d'insécurité. Les exemples cités dans les journaux et dans nos entretiens sont nombreux. Il y est question de vols, de pickpockets, de *deals*, d'injures, de menaces, d'agressions, de bagarres ou encore de voitures cassées, d'où la terminologie de « no-man's land » mobilisée par la VTM. Cette insécurité est ressentie de manière plus soutenue à certains moments qu'à d'autres : pendant la nuit ou en soirée, à l'occasion de certains évènements ou, encore, durant la période transitoire, qui a été surnommée « Bagdad » par plusieurs informants. Cette insécurité peut être ressentie à certains endroits plus qu'à d'autres. Reviennent ainsi fréquemment dans les entretiens les zones suivantes : la place de la Bourse, au niveau du coin entre le boulevard et Borgval ou encore autour de la place Fontainas, qui est perçue par de nombreuses personnes comme étant à la frontière de la zone piétonne et des quartier considérés comme étant plus dangereux (voir Donnen 2019) : « Nous avec nos amis on a toujours appelé ça

le Mordor, car on n'a pas trop envie d'y aller » conclut à ce sujet Gauthier. Le sentiment d'insécurité que Marina y ressent, qu'elle lie, en partie, à l'odeur d'urine, la pousse à « marcher vite » :

> « C'est comme la place Fontainas à ce moment, ça c'est moche. On y passe un peu vite, parce que ça sent mauvais, ça sent l'urine. Nous on est dans un repère de trafic de drogue qui a été entre la place, la terrasse du Moeder. Après, c'est rare qu'on ait affaire à des violences. Moi par contre, j'ai déjà eu ma voiture cassée devant la porte là, en pleine nuit, ici en face du magasin ». [Marina ; commerçante]

5.2.1. Morphologie et absence de voitures

Le piétonnier joue un rôle ambivalent dans cette insécurité. Ainsi, pour certaines personnes, le piétonnier est responsable de l'insécurité de par sa morphologie et son aménagement (voir chapitre 3), ou encore, en attirant certains types de personnes et certaines activités. Pour certains, le fait que le piétonnier soit trop vaste permet un effet de masse qui est vu comme potentiellement dangereux, comme nous l'avons déjà évoqué précédemment (voir 3.1.1.). Ce n'était pas le cas avant d'après Bernard, un commerçant :

> « Parce qu'en fait, quand des gens font la fête et se trouvent sur une grande étendue, ils sont un peu les rois du monde, il y a ce côté-là je trouve. Tu vois on veut circuler, ça a bu […] Et [avant], il y avait moins de possibilités de se déplacer parce qu'ils n'allaient pas sur le boulevard, les bagnoles passaient, ils étaient juste sur les trottoirs, il n'y avait pas cet effet de masse qui se mettait et après dégénérait... »

Pour illustrer ses propos, Bernard raconte un épisode ou un rassemblement lié à un match de foot à dégénéré :

> « Ça s'est déclaré à Bourse et à un moment donné on est intervenus on a essayé de les calmer mais ça n'a pas été, ils étaient quand même assez nombreux, et puis ils avaient été éliminés, je pense que c'était le Maroc ou l'Algérie je ne sais plus. Et puis tout le monde est passé devant, on aurait pu avoir... Mon voisin d'en face a eu une vitrine pétée. »

Similairement, Anaïs, une habitante de la périphérie nous parle de son inquiétude face à l'effet de masse, qu'elle met également sur le dos de la présence du mobilier urbain :

> « […] donc quelque part il y a ce manque de liberté de circulation, et je me dis, s'il faut intervenir sur des grands terre-pleins, et on l'a vu c'était il y a 2-3 ans, ces émeutes place de la Monnaie, 2 ans hein, c'est bien ça ? Il y avait un grand terre-plein, allons-y hein ! Il y avait du mobilier à prendre et à jeter donc tout va bien quoi. Parce que c'est une grande avenue, allez-y ! »

À côté de la morphologie et des aménagements, l'absence de voiture insécurise certaines personnes. Nous le constations, par exemple, dans la citation de Bernard ci-dessus, pour qui le fait que les « bagnoles passent » empêche certains types d'appropriation de l'espace. Il en va de même pour Carole :

> « S'il y a des voitures, bah les gens marchent peut-être un peu moins facilement au milieu de la rue. Je ne dis pas qu'ils ne le feront pas au moment d'une émeute, on est bien d'accord... »

M. Stevens de la brigade cycliste nous parle de cette association entre voiture et contrôle social qui imprègne l'imaginaire du « tout à l'automobile » (voir également 4.2.) :

> « Il faut savoir aussi par exemple la rue Neuve, le bourgmestre, à l'époque, il a toujours laissé un petit morceau ouvert à la voiture à partir de 22h, parce qu'il a dit 'non il faut un contrôle social dans la rue Neuve'. C'est pas parce qu'il y a une bagnole dans la rue Neuve que ça veut dire qu'il y a un contrôle social. Mais il y avait dans la tête du bourgmestre de se dire s'il y a plus de voiture, y a plus de contrôle social ».

Il est évident que, comme nous l'avons montré dans la section sur la sécurité routière, l'association entre la présence de voiture et la sécurité n'est pas partagée unanimement. Cependant, il est important de soulever que pour de nombreuses personnes l'absence de voiture, en corrélation avec la taille du piétonnier, est source d'insécurité. De plus, pour certains informants, le piétonnier insécurise car il a réduit le potentiel d'action de la police, puisqu'il en limite l'accès en van, comme en témoigne Bernard : « La simple bagnole de police qui passait ça rassure, ça rassure aussi les habitants ».

Pourtant, lors de nos observations, la police est très présente. En effet, nous observons des brigades de police à vélo ainsi qu'un et parfois deux vans de police stationnés à côté de la Bourse ou circulant sur tout le piétonnier, comme nous en parlerons dans la dernière section de cette thématique (voir 5.6.). De plus, malgré le fait que Bernard attribue cela au piétonnier, en réalité, l'accès de la police est surtout limité par la présence des travaux. Ce que cela montre cependant c'est que, pour Bernard comme pour d'autres personnes, le piétonnier est imaginé comme une zone moins facilement gérable par les autorités qu'un boulevard pour les automobiles.

5.2.2. Publics associés à la criminalité

Le piétonnier est également perçu comme ayant attiré des personnes dont la présence est insécurisante. Cette insécurité semble particulièrement aigüe lors de la période transitoire et est racontée comme étant liée aux aménagements et au manque d'organisation et d'effectifs pour assurer l'entretien et la gestion du piétonnier.

> « Y'avait pas eu de nettoyage de la voirie, c'était zéro. Plus d'assistance police non plus, donc c'était le paradis des pickpockets en fait, donc les clients un peu bourrés qui partaient d'ici, je conseillais d'appeler un taxi, mais le taxi il ne savait pas accéder jusqu'ici, et donc en fait c'était les proies mais parfaites pour ces pickpockets, qui arrivaient bien frais, là en général c'est pas des bruxellois. Nous on connait le quartier, y'a pas de souci. Mais ça a été vraiment le coupe-gorge quoi ». [Alice ; commerçante]

Pour Bernard, avec l'arrivée du piétonnier, des personnes aux activités douteuses et criminelles se sont déplacés depuis d'autres quartiers qu'il associe à une criminalité :

> « À la mise en place du piétonnier on a eu un effet, mais là on ne s'en rendait pas compte, on a eu un effet 'no-man's land' je dirais. C'est-à-dire que dès que le piétonnier a été mis en activité, donc barré, c'est-à-dire plus de bagnoles qui passaient, il y a eu un effet 'vendeurs de drogues' qui étaient… Soit c'était le Matonge, parce que je sais que c'est un peu de là que ça part, hein, il n'y a pas que là mais voilà il y a un 'réseau Matonge', qui en général était au Matonge en soirée mais soit en journée, fin de journée, était plutôt côté Gare Centrale, à l'arrière de la Gare Centrale, c'était bien connu. Ça ce sont les policiers qui nous l'ont annoncé. Et de par le piétonnier, ils se sont déplacés et on a eu une présence, on l'a encore mais moins qu'avant, qui est arrivée tout de suite ici proche de l'Ancienne Belgique, puisque c'est une salle de concert, une salle de fête donc il y

> aura une activité en soirée, il y aura des gens qui sortiront à 23h30, il y a des bars... voilà ».

Dans une autre citation que nous relevons ci-dessous, Jacques, qui est également commerçant, appelle ça « l'effet vortex ». Cependant, pour de nombreux autres informants, le piétonnier n'a rien changé à une situation qui existait déjà avant en termes d'insécurité ressentie face à la présence de certaines catégories d'usagers tel que nous le raconte Loes, qui habite dans le centre-ville :

> « Donc voilà pour moi l'ambiance est conviviale, décontractée et chouette...Après y'a des cas où quand on rentre plus tard le soir y'a des bourrés mais y'en avait déjà avant, j'me souviens bien c'est le 'pub irlandais', c'est le lieu de rencontre... Bah ouais c'était déjà là avant, pour moi ça n'a rien avoir avec le piétonnier c'est juste que ça les a rendus visibles parce que c'est un endroit où on peut rester en plein centre alors qu'avant y'avait des voitures là mais ils étaient déjà là. En tout cas depuis dix ans que je suis là...Oui sincèrement ils étaient déjà là ».

Comme le raconte Bernard dans son extrait, mais également nombre de nos autres informants, ou encore dans le document préparé par le comité de quartier Saint-Jacques, pour de nombreuses personnes, l'insécurité liée à la présence de certains 'types' de personnes persiste aujourd'hui, même si à moindre échelle que durant la période transitoire. À travers nos entretiens, différents éléments sont utilisés par nos informants pour caractériser ce qui les insécurise vis-à-vis des populations attirées par ou associées à la criminalité du piétonnier. Ces éléments, qui varient d'un informant à l'autre, peuvent être liés à l'attitude de ces personnes ou groupes de personnes (tel que « sous état d'ivresse »), à leur apparence (tel que « jeune » ou « sale » ou « défavorisé ») ou encore à la manière dont une personne ou un groupe de personnes utilisent le piétonnier (« en traînant », « glandant » ou encore, « pour boire » ou pour « se droguer »). Nadine, habitante de la périphérie raconte la dernière fois qu'elle est venue dans le centre-ville, et le sentiment éminemment négatif que cela lui a laissé :

> « J'y ai été au moment du marché de Noël mais alors plus du côté de la Bourse... mais excusez-moi de l'expression mais c'est une 'faune' qui traîne là-dedans, 'plus jamais !' j'ai dit. Donc résultat je n'y vais presque plus à cause de ça. » [Nadine ; habitante de la périphérie]

> « Il y a aussi un effet que le piétonnier, il y a peut-être plus de monde mais c'était, d'un les mêmes qui 'glandaient', entre guillemets, et c'est pas ça qui fait l'attrait d'une ville d'avoir des gens qui sont un peu des vadrouilleurs » [Bernard ; commerçant]

Certains informants disent ne pas ressentir eux-mêmes cette insécurité face à ce public, mais comprennent néanmoins que d'autres personnes puissent trouver certains de ces éléments insécurisants, tel que nous le raconte Gauthier, patron d'un dancing :

> « J'avoue que moi personnellement, je ne ressens pas cette insécurité, j'en parle car ça s'évoque, peur de traverser le piétonnier à 12h, 1h, 2h, 3h, peu importe, j'ai l'impression que y'a toujours pas mal de monde et à part les extrémités, le Mordor où il faut être plus prudent, j'ai jamais eu de souci ou de remarques moi personnellement. Après, c'est sûr que quand on voit, en coin de rue ou près de la Bourse, un attroupement de jeunes et que ça sent le joint, je peux comprendre que certaine personne soient pas rassurées. Y'a aussi eu des histoires d'agressions, y'a souvent des d'agressions ».

Nous remarquons que l'insécurité liée au public que l'on retrouve sur le piétonnier ne se définit pas facilement par nos informants, et appartient plutôt à une constellation d'éléments différents, combinable de manières variées et associés dans les récits à des activités criminelles. Dans la plupart de nos témoignages, c'est un amalgame entre différents aspects (activités, aspects physique, attitude, etc.) qui est utilisé pour témoigner de l'insécurité du piétonnier, comme dans cet extrait de Jacques, commerçant dans une des rues avoisinantes ou différents éléments (précarité, mendicité, saleté, ivresse) sont associés à la criminalité :

> « Oui, alors ce qu'il se passe c'est que quand je suis arrivé au début des années 90, c'était une population... Donc la ville fonctionnait bien, mais y avait beaucoup de drogués et y avait quand même des populations dans des situations vraiment délicates. Ça s'est amélioré, notamment avec l'influence flamande au milieu des années 90, c'était vraiment très agréable. Et on a eu une petite pointe de pauvreté en 2006 puis c'est passé, et là, on revient dans la situation du début des années 90 en termes de population. C'est-à-dire que le piétonnier a fonctionné comme une agora qui a attiré toutes les personnes défavorisées, les mendiants, etc. En se disant 'ben, y aura plus de monde, on aura plus de chance d'avoir de l'argent, on sera ensemble', donc ça a vraiment... Un petit vortex, comme ça. Et donc, j'ai par exemple des journées où j'ai vraiment des gens sales, des gens bourrés qui essaient de me vendre des choses absolument pourries, ou des personnes qui passent et qui sont complétement à la masse et qui vont me menacer ou être désagréables, et que je dois sortir *manu militari* du magasin. Ça m'arrive quand même beaucoup plus qu'avant […] Le vol, par exemple, la semaine dernière j'ai eu deux personnes dont l'un était bourré et grâce à la caméra j'ai pu voir qu'il volait et donc je l'ai intercepté et il est sorti, quoi. Donc voilà, il faut vraiment tout le temps être sur le qui-vive, ce qui crée un climat de vente très stressant ».

5.2.3. Petite criminalité

Étroitement liées à un 'certain' public dans un des imaginaires du piétonnier, plusieurs activités que l'on retrouve sur le piétonnier sont particulièrement source d'insécurité pour nos informants. Le document du quartier Saint-Jacques met particulièrement en avant les *deals* de drogue au niveau des marches de la Bourse ou au coin de Borgval. Lors de nos observations, nous avons en effet constaté la présence de dealeurs à ces endroits. Ces derniers vinrent parfois nous proposer leur marchandise, ou interpellaient les passants. Ainsi, Bernard, commerçant, nous narre leur omniprésence sur le piétonnier :

> « Oui bien sûr, on le voit, on le voit, ils sont là, ils sont en troupeaux, ce n'est pas très discret, j'avoue que... Et alors, en été, c'est même en famille ! Enfin je veux dire, ce ne sont pas les jeunes qui vendent de la drogue mais ils viennent en famille, c'est à dire que les enfants, les petits frères jouent au football sur le piétonnier et puis eux ils sont là sur les côtés et ils observent, c'est leur taf quoi, ils font attention s'ils ont... Non non, on a eu... c'était franchement très très très inquiétant, dans le bas, dans le métro on avait des seringues, on a retrouvé des gens... »

D'après certains de nos informants, la police n'est pas suffisamment répressive face à ces incidents :

> « Ce quartier mérite d'avoir plus de surveillance policière car on voit des trucs qui ne devraient pas se voir en ville : trafic de drogue à ciel ouvert, des gens qui vivent dans leur voiture… » [Marina ; commerçante].

À côté de cela, d'autres incidents nous ont été rapportés, tel que des vols ou des voitures cassées. Le sentiment d'insécurité qui accompagne ce genre de récits se perpétue non seulement à travers les narrations relatant les faits, mais également à travers les agents de police de la brigade de prévention et d'intervention (à leur sujet, voir 5.5.2. et 5.6.). Il n'est en effet pas anodin que, lors d'une de nos observations, des agents se sont approchés de nous tout d'abord pour vérifier que nous n'étions pas en train de dessiner des plans pour de potentielles activités terroristes et pour nous rappeler que le piétonnier était une zone présentant de nombreux dangers, mettant en avant le risque élevé de vols à la tire, et nous conseillant de cacher nos bijoux. Leur évocation du piétonnier était bien loin d'être rassurante et ce, à plus d'un titre. Il y a, en effet, fort à parier que nous ne soyons pas les seuls ayant eu droit à un discours de cet acabit !

5.2.4. Consommation d'alcool

Suite à la profusion d'articles dans les médias sur l'insécurité liée au piétonnier, le bourgmestre, M. Philipe Close, interviewé par le Soir, annonça que des mesures seraient prises. D'après lui, trois problèmes majeurs sont responsables de l'insécurité et des agressions qui prennent place sur le piétonnier : la consommation excessive d'alcool, de drogue et les troubles de la santé mentale. Ainsi, d'après lui, les nuisances sont en grande partie la faute de « personnes en état d'ébriété permanente qui ne sont plus maîtres d'elles-mêmes »[93]. Il proposa donc d'interdire la consommation d'alcool entre minuit et six heures du matin sur un périmètre autour de la Bourse (vous revenons sur cette mesure en abordant la gouvernance ci-dessous, voir 5.6.). Ceci rejoint une des demandes du comité de quartier Saint-Jacques de condamner l'ivresse sur la voie publique et « d'embarquer les ivrognes (l'ivresse sur la voie publique est une infraction !) et les fauteurs de trouble ».

Lors de nos observations, nous remarquâmes en effet que de nombreuses personnes consommaient de l'alcool 'sur la voie publique', que ce soit le matin (tant des personnes en retour ou prolongation de soirée que des personnes précarisées), que l'après-midi ou encore le soir. Nous avons également observé de nombreuses personnes en état d'ivresse ou sous l'influence d'autres substances. Klara, une des étudiantes avec qui nous avons travaillé, nous évoqua d'ailleurs l'omniprésence de personnes buvant sur le piétonnier :

> « Qu'est ce qui m'a encore sauté aux yeux ? Le nombre de personnes alcooliques, 'fin les personnes saoules sur la place quand même, parce que j'en ai vu le matin, ok c'était sûrement dû à la veille, et le soir aussi. Des fois, dans l'après-midi y'en avait quelques-uns, ça, allez, je suis consciente du fait que, et j'ai toujours été consciente du fait qu'il y avait des personnes saoules qui se promenaient sur la place, mais pas autant. Quand même, y en avait beaucoup, beaucoup et parfois c'était même des groupes ». [Klara ; étudiante]

Dans nos entretiens, comme dans le document du comité, il devient apparent que c'est principalement deux types de consommation d'alcool qui génèrent un sentiment d'insécurité. L'un est lié aux fêtards en soirée ou la nuit (à qui l'on associe plutôt des soucis de nuisances et de tranquillité que d'insécurité) et l'autre aux « personnes en errance » (selon la terminologie du comité de quartier ; nos 'marginaux' en somme), qui boivent en pleine journée. Pat, dont les fenêtre du salon ouvrent directement sur la « succession de placette » (AN2), décrit ce deuxième type de consommation d'alcool et le lie à la présence des *night-shop* :

> « Moi je pense que, c'est pas le résultat d'une étude scientifique, mais je pense que, les gens qui ont une... Des gens, ne sont pas intéressés comme moi à acheter un bac de bières ou six bières. Ou de s'approvisionner et vivre avec l'approvisionnement toute la

[93] Le Soir. Édition Bruxelles, n°241. 15 octobre 2019, p.2.

> semaine. Ce sont des gens qui vivent... Leur approvisionnement est à la maison, sans doute, au cas où. Et ils veulent avoir une bière, pas traîner avec six bières, donc on va pas dans les grands magasins, on veut acheter, maintenant, une bière pour boire maintenant. Et dans une heure, peut-être, une deuxième bière et boire à ce moment-là. Et donc, l'achat de night shop, où on peut facilement acheter la pièce, acheter un sac de chips, ou une bière, c'est idéal. Et c'est donc, ce genre de magasin, est idéal, pour ce genre de personne. Avec le résultat, naturellement, que ça traîne autour d'ici, que ça traîne ici. »

Pat décrit donc un type de consommateur pour lesquels les *night-shops* répondent parfaitement à la demande. Il n'est pas le seul à décrier la présence de *night-shops*, le comité le fait également régulièrement à travers ses *newsletters*, ainsi que certains commerçants durant leurs entretiens.

La consommation d'alcool et l'état d'ivresse de nombreuses personnes sur le piétonnier ne peut cependant pas être uniquement mis sur le dos des *night-shops*, ou lié à la présence de personnes précarisées ou marginalisées. En effet, le piétonnier est entouré pas un grand nombre de bars et d'établissements HORECA qui vendent de l'alcool jusqu'aux petites heures (fig.45). Le *Big Game*, par exemple, est ouvert jusqu'à 5h du matin en pleine semaine, et l'on y retrouve un grand nombre de personnes en état d'ivresse. Les mesures de Close n'interdiront pas la consommation d'alcool dans ces bars ou aux terrasses. Il propose, à la place, de demander aux bars de mettre eux-mêmes en place un système de gardiennage privé (voir 5.6.3.). Ainsi, alors que certaines formes de consommation d'alcool sont considérées comme insécurisantes, d'autres formes de consommation d'alcool sont acceptées, voire facilitées par les autorités publiques. En effet, il est assez interpellant que dans le périmètre même où la Ville souhaite limiter une certaine manière de consommer de l'alcool, elle projette d'ouvrir une *Belgian Beer Experience* de grande ampleur.

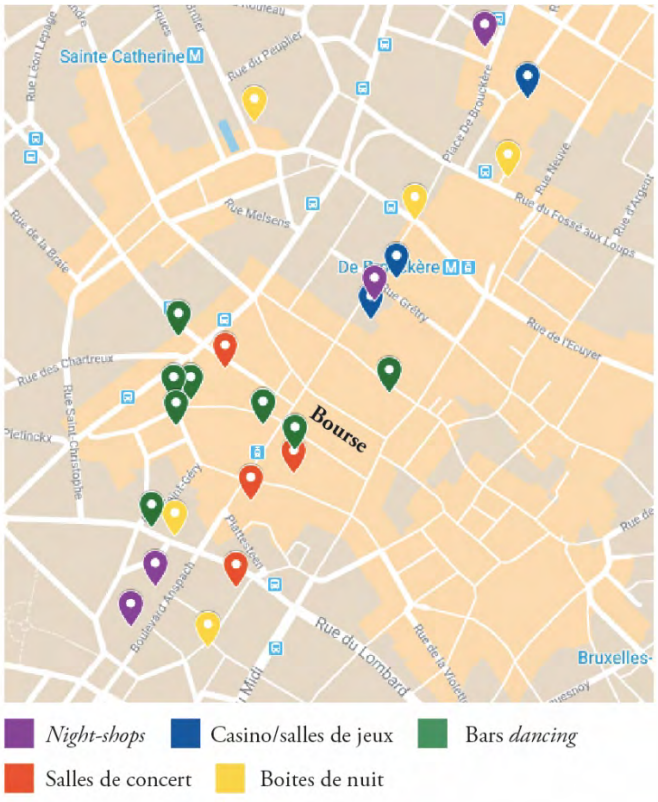


Fig.45 : Hauts-lieux de la vie nocturne à proximité du piétonnier.

De plus, comme le souligne Pat, cette consommation d'alcool ou d'autres substances jugée insécurisante sur le piétonnier, doit être contextualisée :

> « Et donc, le fait que dans notre société, aujourd'hui, beaucoup de gens. Je dis, les riches deviennent beaucoup plus riches et les pauvres deviennent beaucoup plus pauvres. Si on ne fait pas quelque chose pour ces gens-là, forcément que, le truc que… les 'phénomènes' qu'on voit ici sont attirés par le piétonnier. Parce que […] ça devient plus ou moins beau, c'est agréable, etc. Il y a des restaurants, on peut s'asseoir. Donc, tout le monde, aussi la partie de la société à problèmes est attirée par. Et donc, c'est pour ça que je dis, qu'il faut une gestion sociale du piétonnier. »

Il est donc important d'aborder ce problème également à travers « une gestion sociale du piétonnier », comme l'explique Pat. Les deux autres mesures envisagées par M. Close (ouvrir, à proximité du piétonnier, une salle pour la consommation de drogues ainsi qu'un centre de santé mentale) vont peut-être dans ce sens mais, à ce jour, une gestion intégrée et transversale fait encore clairement défaut. Finalement, dans le cadre de notre discussion de l'insécurité sur le piétonnier, il semble important de poser la question de la corrélation entre ivresse sur la voie publique et activités criminelles évoquées par nos informants (les vols à la tire, bris de fenêtres de voiture, trafic de drogues, bagarres, etc.). En effet, cette corrélation n'est absolument pas abordée dans l'entretien avec M. Close ; or, mettre en place une interdiction de consommation d'alcool nécessitera un budget et une organisation non-négligeable sans qu'on ait nécessairement la certitude qu'elle contribuera réellement à avoir un effet positif sur la petite criminalité.

5.2.5. Insécurité et genre

Finalement, il est important de prendre en considération le facteur du genre dans notre compréhension du sentiment d'insécurité sur le piétonnier (voir déjà, 5.1.3.). En effet, à travers nos entretiens, nous observons que nombre d'informantes vont mettre en place différents mécanismes pour éviter de se faire interpeller dans la rue. Morgane, habitante du centre-ville, nous parle de son expérience d'une des rues avoisinant le boulevard :

> « D'autre part, j'ai un mauvais rapport avec cette rue car il y a un tronçon où il n'y a pas de commerces. Et en fait, systématiquement, de nuit, je me fais harceler car c'est un tronçon sans commerce, sans âmes qui y vivent. Et du coup, si on est une femme et qu'on y va le soir, il y a systématiquement des voitures qui s'arrêtent, qui vous font des propositions, etc. Il y a eu des moments où c'était tous les soirs, c'est bête mais ce sont des choses qui conditionnent le rapport au lieu. Au bout d'un moment, on évite même si on a du courage. La première fois, on engueule le type ; la deuxième fois, on l'humilie ; la troisième fois, etc., et au bout d'un moment on est juste fatiguée et on se dit 'je veux juste rentrer chez moi et qu'on me foute la paix' »

Klara, une des étudiantes nous ayant aidé lors des observations, nous explique éviter de circuler sur le piétonnier toute seule le soir :

> « J'ai déjà vécu des expériences assez étranges avec les hommes qui passent… souvent. Par exemple en été, 'fin on aime bien mettre des petites robes, et je me suis déjà faite crachée dessus en plein centre-ville parce que je portais une robe, courte pour la personne, […] Voilà, j'en ai fait l'expérience et puis par rapport à ce que j'entends, des fois les jeunes filles qui se font agresser par des hommes trop bourrés, ça fait quand même

> peur, donc...quand je dois m'y rendre, surtout tard, je préfère être avec plusieurs personnes ».

Ainsi, lors de nos observations, il n'est pas rare de voir des hommes insistants et des femmes qui tentent de continuer leur chemin sans prêter attention à ces hommes. Cette petite anecdote observée un samedi en août sur AS2 et tirée de nos notes de terrain est représentative du genre d'évènements dont nous avons souvent été témoins et à travers lesquels sécurité et tranquillité sont remis en question pour les femmes :

> *Deux hommes de 20 ans ; l'un repère une fille de 20 ans, l'un d'eux lui coupe la route, lui demande du feu, elle lui donne, il demande son prénom, fait mine de ne pas lui rendre son briquet si elle ne répond pas. Elle repart sans son briquet, il la rattrape pour lui rendre son briquet et s'excuse. Son ami qui regarde la scène au loin est hilare*.

Ou encore, le même jour, au même endroit :

> *Deux hommes de 25 ans, ivres, viennent danser et chanter devant deux femmes de 30 ans, assises sur un banc, l'un d'eux fait tomber volontairement un vélo attaché en partant*.

Laura Chaumont, qui travaille dans l'ASBL Garance (dédiée à la lutte contre les violences faites aux femmes), remet ce type d'incidents en contexte en nous rappelant, lors de son entretien, que, dans l'espace public, ce sont avant tout les hommes âgés entre 15 et 25 ans qui sont le plus à risque d'agressions physiques. Nous observâmes d'ailleurs, durant nos observations, quelques débuts de bagarres entre jeunes hommes, s'atténuant parfois avant de prendre des proportions inquiétantes dans certains cas. De plus, le danger d'agression physique est statistiquement plus important pour les femmes dans leur domestique que dans l'espace public (voir 4.3.3.). Cependant, Laura Chaumont rappelle que le sentiment d'insécurité généré par les incidents que nous avons observés ou dont témoignent nos informantes va clairement restreindre leur accès au piétonnier. Les résultats d'une étude publiée dans Le Soir montre que, dans la RBC, il y a une forte disparité dans le sentiment d'insécurité entre les hommes et les femmes : « les hommes identifient principalement la crainte d'être victime d'un délit patrimonial (vol, vandalisme) ou d'un accident de la route, tandis que les peurs mentionnées par les femmes concernent avant tout leur intégrité physique et morale, ou celle de leurs proches »[94].

Parallèlement à la question de l'insécurité des femmes, il est aussi important de réfléchir au ressenti de sécurité des personnes faisant partie de la communauté LGBTQI. Le quartier gay de Bruxelles jouxtant le piétonnier, cette question est particulièrement pertinente et revient dans nos entretiens avec des personnes homosexuelles (voir également Donnen 2019). Piotr par exemple raconte :

> « Il y a une vie gay qui est assez florissante à Bruxelles, mais aussi cette crainte d'avoir des agressions homophobes qui sont, à mon avis… qui sont en train de monter ».

Finalement, Virginie Tumelaire, collaboratrice au centre de documentation de l'ASBL Amazone, nous rappela lors de son entretien qu'il est important de faire attention à ce que les sentiments d'insécurité de certaines populations ne soient pas instrumentalisés de sorte à exclure d'autres populations ou de créer de nouvelles fractures sociales (voir déjà 4.3.3.).

5.2.6. Insécurité : nuances et mesures

Les derniers paragraphes mettent en exergue le sentiment d'insécurité sur le piétonnier – insécurité routière et insécurité liée aux activité criminelles ou à la présence d'un certain public – tel que décrit dans

[94] Le Soir. Samedi 26 et dimanche 27 octobre 2019, p.19. « Pour qui y met les pieds, Bruxelles est loin d'être une 'no-go zone' ».

les médias ces derniers mois et tel qu'évoqué par nos informants. Lors d'entretiens, il est toujours plus facile de mettre le doigt sur les éléments avec lesquels les informants ne sont pas d'accord ou souhaiteraient changer, que sur ce qui va bien, se déroule normalement et, par conséquent, est parfois passé plus facilement sous silence ou mentionné de façon moins explicite. Il est donc important de nuancer notre illustration du ressenti d'insécurité sur le piétonnier. Premièrement, de nombreux informants parlent très positivement d'un sentiment de sécurité sur le piétonnier, que ce soit lié à l'absence de voitures (voir 4.2.) ou que ce soit lié au fait qu'on y retrouve toujours du monde, comme le raconte Morgane, habitante du quartier :

> « Peut-être que j'ai un rapport différent au concept de sécurité mais pour moi, l'insécurité c'est vraiment être dans un endroit où y'a pas de contrôle social, où si vous criez, y'a personne pour vous entendre. Alors qu'un endroit où il y a de l'effusion, du bordel, du joyeux, etc. ce n'est pas de l'insécurité car il y aura forcément toujours quelqu'un, soit quelqu'un qui sincèrement pourra vous aider, soit des gens qui par leur simple présence donnent l'impression à un potentiel agresseur qu'il pourrait avoir des problèmes ».

De nombreux habitants du centre-ville ne se sentent donc pas vraiment concernés par ce sentiment d'insécurité, même s'ils sont au courant des récits qui s'y rapportent souvent et arrivent parfois à leurs oreilles.

> « J'entends des commerçants dire que sur les boulevards 'ça craint'. Maintenant pourquoi ? Est-ce que c'est parce que c'est en chantier et que donc c'est glauque, abandonné tandis qu'avant il y avait du passage en voiture mais les passages de voitures ça ne rassure quand même pas les piétons. Je ne sais pas, mais c'est ce que j'entends. Et j'entends que les petites rues ici seraient des coupe-gorges. J'entends des commerçants qui disent 'le matin je nettoie mes bacs de fleurs, j'enlève des seringues'. On me dit qu'on trouve des tâches de sang parfois sur le sol. Donc il doit y avoir vraiment des choses, mais moi je n'ai rien vu de mes propres yeux. » [Dominique ; membre active du comité de quartier Saint-Jacques]

De plus, comme le fait remarquer l'article dans Le Soir cité ci-dessus et se basant sur une étude inédite de l'Observatoire bruxellois de la prévention et de la sécurité, il y a, sur tout le territoire de Bruxelles, une marge importante entre les craintes individuelles et les faits dont les personnes sont victimes : « En effet, alors que les craintes en matière de sécurité des répondants visent principalement les agressions et les délits patrimoniaux tels que les vols et cambriolages, ce sont les faits les moins redoutés qui ont, selon les répondants, faits le plus de victimes »[95]. Ces faits les moins redoutés sont, à l'échelle de la RBC : la discrimination, les remarques et insultes dans l'espace public et le harcèlement moral.

Le sentiment d'insécurité que nous avons décrit dans cette section est parfois lié à un sentiment de manque de présence policière sur le piétonnier, ou encore, à l'impression que la police ne peut pas agir efficacement sur un piétonnier. Cependant, durant nos observations, nous avons remarqué une présence policière très marquée au sein du périmètre, qu'elle soit stationnaire (parfois pendant plusieurs heures) ou en mouvement. D'une part, il y a la brigade cycliste, les policiers à l'uniforme orange fluo, dont le rôle est principalement lié à la gestion du trafic et du stationnement mais qui, de par leur présence et leur proximité au terrain, ainsi que leur proactivité pour régler les problèmes sont devenus en quelques sortes des agents de quartier qui traitent un vaste éventail de problèmes. Lors de nos observations, nous les vîmes circuler sur le piétonnier toute la journée, verbaliser certains véhicules en infraction, donner des directives aux véhicules, calmer des tensions entre marginaux, ou encore, discuter avec des passants qu'ils connaissaient (fig.29). Grâce à leur

[95] Le Soir. Samedi 26 et dimanche 27 octobre 2019, p.19. « Pour qui y met les pieds, Bruxelles est loin d'être une 'no-go zone' ».

travail soutenu, depuis 2005, le centre-ville a vu – d'après M. Stevens qui dirige la brigade – une grande amélioration en termes de respect du code de la route, permettant ainsi d'œuvrer à renforcer le sentiment de sécurité vis-à-vis du trafic pour les piétons et autre modes actifs. Cependant, ils ont également la réputation, parmi certains commerçants et automobilistes que nous avons interviewés, de ne se soucier que de mettre des PV aux voitures en infraction, plutôt que, par exemple, de se soucier des problèmes de trafic de drogue qui est source d'insécurité. Précisons ici que cela est normal car ça ne fait pas partie de leurs attributions mais de celles de leurs collègues que nous allons brièvement aborder.

D'autre part, il y a les agents de la brigade prévention intervention (vêtus d'un uniforme bleu), parfois rejoints par les forces de la brigade canine. Ces policiers patrouillent parfois à pied mais sont particulièrement visibles lorsqu'ils viennent pour faire une intervention en combi. Lors de nos observations, il devint apparent, par exemple, que lorsque des 'tensions' montaient sur la place de la Bourse, où qu'un 'climat électrique' s'y installait, les établissement HORECA aux alentours appelaient ces agents. Leurs interventions parurent parfois assez musclées par rapport à la dimension des tensions. Nous reviendrons sur le rôle de la police dans le sous-chapitre sur la gouvernance (voir 5.6.), mais nous tenions à signaler, dès à présent, leur présence continue sur le piétonnier (fig.46).

Fig.46 : Forces de police présentes sur le piétonnier.

Finalement, à travers ces paragraphes il apparait très clairement que ce qui est ressenti comme sécurisant par certaines personnes (telle la présence de voitures) ne sera pas ressenti comme sécurisant par d'autres. Ainsi, certains informants ne ressentent cependant pas la présence de la police comme rassurante :

> « Ce que je vois, par rapport à y'a 20 ans et aujourd'hui, à l'époque on avait une bonne relation avec la police, parce que le police c'était une vraie police de proximité : la police elle était là pour le citoyen, elle était là pour aider les citoyens, pour en faire sorte que tout se passe bien, pour la sécurité, pour... à l'écoute, tout simplement. Aujourd'hui, on est face à des policiers qui sont plutôt... c'est vulgaire, mais c'est plutôt *business*. Donc la police, elle est là, aujourd'hui, c'est malheureux à dire, mais je le dis haut et fort sans aucun... Ils sont là pour faire du pognon vulgairement, vraiment, ils sont là pour faire de l'argent » [Arthur ; commerçant].

Bien qu'Arthur exprime ici son désarroi par rapport au fait qu'il a l'impression que la seule activité de la police consiste à accumuler des contraventions, « pour faire du pognon », il apparait clairement qu'il n'associe pas présence policière à climat rassurant. Cette section montre que de nombreux amalgames sont présents dans les récits liés à l'insécurité sur le piétonnier. Ces amalgames peuvent être source de discrimination et donc d'insécurité pour certains usagers du piétonnier. Pour lutter contre cette insécurité, il semble donc important de déconstruire ces amalgames et d'étudier l'insécurité de manière transversale et critique pour proposer des mesures pertinentes. Nous remarquons cependant que certaines mesures risquent fortement de restreindre l'accès au piétonnier à certains 'boucs-émissaires' et semblent d'avantage s'aligner sur une politique visant à l'attractivité touristique et commerciale du piétonnier que sur l'amélioration réelle de la sécurité pour tous (voir Brenac *et al.* 2013). Nous y reviendrons ci-dessous.

5.3. Tranquillité

Pour Kaufmann et Pattaroni (2019 : 44), la tranquillité est, comme la sécurité, un des « cinq grands axes de différenciation » permettant de rendre compte des préférences résidentielles des ménages et se construisant « autour des critères qui mesurent la qualité sensible de l'environnement construit ». Dans le cadre des choix résidentiel suisse, ces critères sont principalement le calme et la verdure. Dans le document du comité de quartier Saint-Jacques, tranquillité et sécurité sont discutés simultanément en relation à la protection de l'habitat, et les problématiques qui y sont reprises comprennent les nuisances sonores, les personnes sous influence, la mendicité et la sécurité. Le thème de la propreté est ensuite traité à part. Ayant déjà évoqué le thème de la sécurité, nous allons, ici, sous l'intitulé 'tranquillité', aborder le thème des nuisances et de la propreté.

5.3.1. Propreté

Le thème de la propreté du piétonnier est un élément récurrent dans les entretiens. De nombreuses personnes, issues de nos différentes catégories d'habitants, trouvent que le piétonnier est sale. Dans un document compilé par le comité du quartier Saint-Jacques, une série d'éléments considérés comme portant atteinte à l'image du centre-ville sont répertoriés. Il s'agit des poubelles sorties en dehors des heures autorisées ou encombrant les trottoirs, de l'urine, des tags présents sur le nouveau mobilier du piétonnier et sur les façades, de dégradations du mobilier urbain, des cannettes, des taches persistantes au sol, des mégots. Il ressort également de nos entretiens que certains lieux sont perçus comme particulièrement sales, sentant l'urine, comme les alentours du bâtiment de la Bourse ou de la place Fontainas. Certains mentionnent également la saleté déjà présente avant la piétonnisation, le terme « saleté incrustée » est particulièrement éloquent en ce sens.

Sur le groupe Facebook 'Bruxelles immobilité programmée', ex 'Contre CE Piétonnier', la saleté est souvent débattue comme étant une caractéristique du piétonnier (fig.47). De même, dans nos entretiens, certains aspects intrinsèquement liés au projet de piétonnisation sont identifiés comme étant les causes de la saleté. Il peut être question de sa taille (trop grande et considérée comme ingérable), d'un manque d'effectifs pour le protéger contre le vandalisme, d'un manque d'organisation et d'effectifs pour assurer sa propreté ou encore des matériaux choisis pour son aménagement :

> « Je trouve que la matière qu'ils ont choisie pour mettre sur le sol est peu appropriée à ce flux de gens et j'ai l'impression que c'est vite sale. C'est ça qui me dégoûte. Je n'ai pas cette sensation, là où il y a les bacs d'eau au métro Sainte-Catherine, parce ce sont des pavés et je trouve que c'est plus propre. Ça ne l'est pas, mais c'est une impression » [Judith ; habitante de la périphérie qui se rend souvent dans le centre-ville à titre professionnel et personnel]

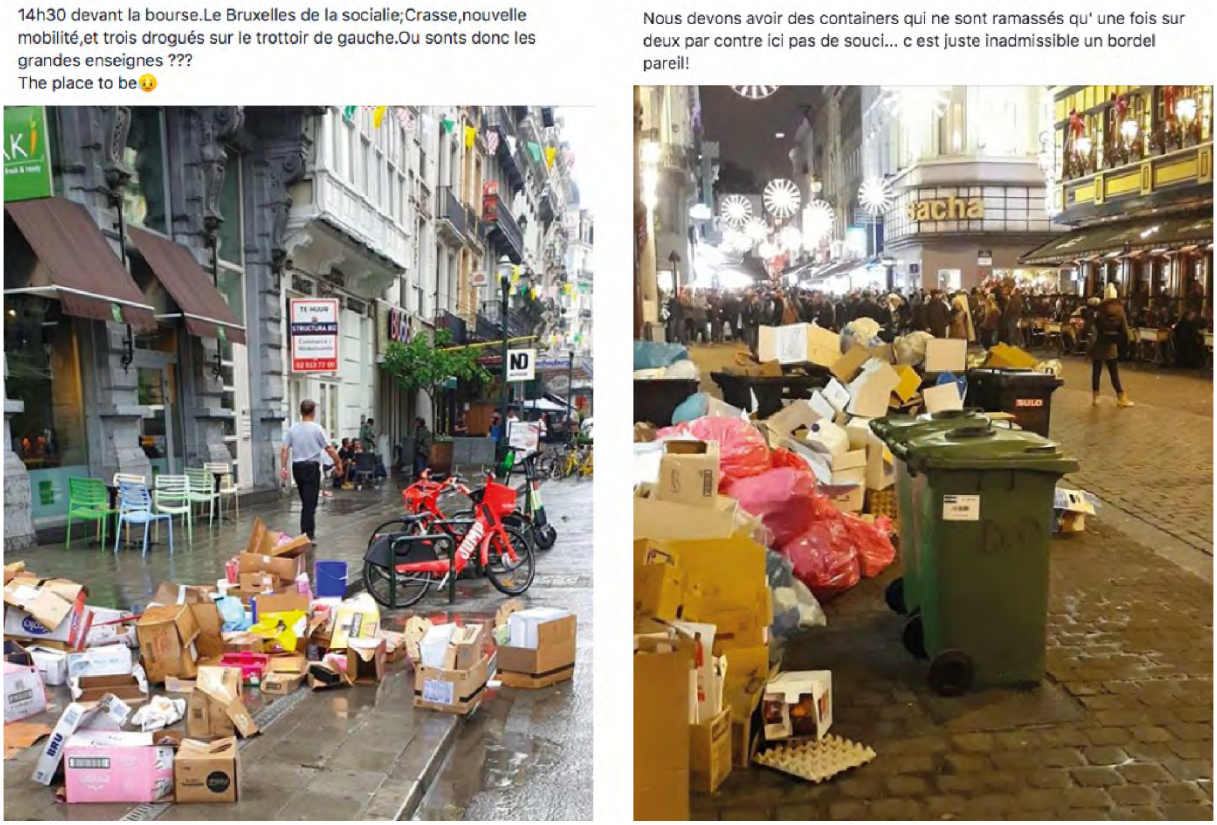


Fig.47 : Évocation de la saleté du piétonnier sur le groupe Facebook 'Bruxelles immobilité programmée'.

Comme nous l'avons évoqué au sein de la thématique 'Mise en scène' (voir chapitre 3), la saleté du piétonnier est aussi souvent imputée à ses usagers, que cela soit connecté à un manque d'éducation de leur part, aux touristes se permettant des choses qu'ils ne se permettraient pas « chez eux », à de personnes précarisées habitant sur le piétonnier ou encore à des fêtards laissant des cannettes vides et autres traces de leur soirée. Cette saleté est parfois également perçue comme étant endémique à Bruxelles ce que nous expliqua Kurt avant de conclure, au sujet du piétonnier :

> « Je me suis dit tout de suite 'ah ouais super, ils ont remis des beaux pavés', 'fin j'aimais bien les pavés en longueur qu'ils ont fait, mais tout de suite je voyais de nouveau des *chewing-gums* partout… Je me dis, voilà, ça vient à peine d'être fait que c'est déjà à nouveau sale. Je me suis dit 'bon, si on investit plein d'argent là-dedans, ben alors il faut

> aussi investir dans des poubelles, dans du personnel d'entretien qui passe pour nettoyer les trottoirs comme il faut, etc.' Et pas de nouveau que ça se dégrade rapidement. Ça, c'est vraiment l'impression que j'ai eue tout de suite. »

Et pourtant, en termes d'observation, il est assez incroyable de remarquer à quel point le piétonnier est constamment quadrillé par des équipes de nettoyage (balayeurs à charrette, gloutons, karcher, etc.) mais n'en conserve pas moins – en particulier dans certaines zones et à certains moments – une impression de saleté omniprésente. Nous avons déjà évoqué le fait que les dépôts d'ordure par les commerces et restaurants de la zone et les usages les moins civiques de l'espace public (jet de détritus dans les jardinets, accumulés autour des bancs, etc.) ont souvent lieu alors que les équipes de nettoyage ne sont pas encore à pied d'œuvre et que ces moments (tôt le matin ou après les heures de bureau) correspondent assez étroitement avec ceux durant lesquels de nombreuses personnes transitent par le piétonnier (enregistrant de ce fait l'idée que la zone est constamment sale). Cela étant, cette saleté est malgré tout parfois présente en journée, par période et selon les endroits.

5.3.2. Déchets

Malgré les équipes de nettoyage, nous avons observé la présence de grand nombre de déchets. Ces déchets sont particulièrement remarquables le matin avant que les équipes de nettoyage n'aient commencé leur travail. Le week-end, il s'agit de beaucoup de cannettes de bières, ainsi que, parfois, des déchets sortant de poubelles éventrées[96]. Comme nous l'avons également remarqué lors de nos observations, de nombreux déchets sont jetés dans les zones en travaux. Pour Régis, balayeur, ceci rend le boulevard plus sale qu'il ne l'était avant la piétonnisation. Pour des raisons d'assurance et de sécurité, les balayeurs n'ont pas accès aux parties du piétonnier en travaux. Le nettoyage de ces périmètres est donc laissé à l'initiative des ouvriers et leur état, souvent peu engageant, ajoute un sentiment de saleté sur le piétonnier.

> « Le problème qu'il y a, comme là, nous on peut pas ouvrir la barrière et aller prendre. Parce que si on se blesse, on est pas couvert par l'assurance. C'est fermé, c'est une raison, c'est les travaux, on peut pas aller dans les travaux. Et c'est pour ça que tu vas voir des endroits où c'est vraiment dégueulasse, dégueulasse ». [Régis ; balayeur employé par la Ville de Bruxelles]

Le rôle des fêtards est souvent évoqué vis-à-vis des déchets. Pour Léon, patron d'un bar à proximité du piétonnier, ceci n'est pas la responsabilité des bars, mais plutôt des *night-shops* vendant des cannettes :

> « On voit le week-end que ce n'est pas propre le matin mais c'est vite nettoyé. Mais ce n'est pas la faute des bars. C'est surtout les night-shop qui fournissent ces canettes de bières qui se retrouvent par terre ».

Dans le document du comité, il est d'ailleurs proposé d'instaurer une consigne sur les cannettes dans les *night-shops* pour pallier ce problème.

5.3.3. Poubelles

Les poubelles publiques sont vidées par l'équipe de nettoyage de la ville. Avec la venue du piétonnier, les anciennes poubelles sont remplacées par des poubelles 'intelligentes' (fig.48), dont l'avantage, d'après Régis est que les usagers du piétonnier ne peuvent pas y enfoncer de sac remplis d'ordure facilement, ce qui était le cas des autres poubelles. De plus, il faut attendre la fin des travaux pour que toutes les poubelles

[96] Pour un traitement complémentaire des déchets et des poubelles, voir 'Culture matérielle' (3.2.4.) et 'Mise en scène' (3.2.4.).

intelligentes soient installées, ce qui est peut-être une des causes du nombre de déchets visibles dans l'espace public.

Les sacs poubelles des commerçants et des résidents de la zone sont, par contre, ramassés par des équipes de la Région (Bruxelles Propreté). Ces derniers sont souvent déposés sans grande organisation mais, le plus clair du temps, à un emplacement éloigné du périmètre qu'occupent généralement les terrasses. Autrement dit, ces tas d'immondices se retrouvent souvent au beau milieu de l'espace public, à proximité des bancs publics, voire des petits espaces verts. Malgré l'efficacité des services de nettoyage qui sont à pied d'œuvre en continu sur le piétonnier, il n'est pas rare que ces tas d'ordure soient présents entre la fermeture des établissements HORECA et la matinée. Ils peuvent donc être perçus par les personnes passant par la zone en fin de soirée et l'utilisant pour se rendre au travail en matinée. Cet élément contribue à n'en pas douter à alimenter les perceptions et les ressentis de saleté qu'évoquent d'assez nombreux informants connaissant un peu moins la zone, et que l'on retrouve également sur les groupes Facebook 'anti-piétonnier' (voir 5.3.1.).

Fig.48 : Les poubelles du piétonnier (a : ancienne poubelle – photo Alexis Creten ; b : poubelle 'intelligente').

5.3.4. Urine

Lors de nos observations, il nous arriva aussi régulièrement de voir, en plein jour, des hommes uriner et, moins régulièrement, déféquer sur le piétonnier. Le comité Saint-Jacques relève également ce phénomène comme une nuisance importante (fig.49) et, dans les entretiens, l'odeur d'urine revient régulièrement dans les récits pour témoigner du ressenti d'insécurité à certains endroits. Nous discuterons d'avantage cette thématique en lien avec la thématique des 'marginaux' et des toilettes publiques ci-dessous (voir 5.5.).

Fig.49 : Extrait de la newsletter du 18 octobre 2019 comité du quartier Saint-Jacques.

5.3.5. Équipes de nettoyage

Comme nous l'avons déjà évoqué, des équipes de nettoyage de la Ville de Bruxelles parcourent le piétonnier constamment entre 6h30 et 20h00, et ce, tous les jours. Leur rôle est de maintenir le piétonnier propre en vidant les poubelles publiques, en balayant, en ramassant les déchets et en passant au karcher certaines zones (tâches incrustées, vomi, urine, etc.). Les balayeurs utilisent de nombreux outils et machines pour faire leur travail, comme des gloutons, des machines balayeuses et des charrettes (fig.50). Avec la piétonnisation, les machines qu'ils utilisaient auparavant ont dû être en partie changées. Régis, que nous avons interviewé et qui travaille depuis plus de dix ans comme balayeur à Bruxelles, nous dit que son travail est rendu plus facile avec la piétonnisation. Avant, la quantité de personnes sur les trottoirs compliquait en effet l'accès et la circulation des balayeurs.

Fig.50 : Les équipes de nettoyage quadrillant le piétonnier.

Lors de nos observations, la Bourse, tôt le matin et surtout le week-end, semble particulièrement sale, baignant dans des odeurs de bière et d'urine, et jonchée de déchets. L'équipe de nettoyage passe scrupuleusement sur cette zone et les marches de la Bourse sont débarrassées de tas d'immondices avant d'être passées au karcher. Un commerçant de la zone nous raconta le travail de transformation de la zone opérée par l'équipe de nettoyage :

> « Tous les matins j'arrive, j'arrive à 9 heures, la ville pue ! Pue la vie de la nuit en fait. Tu vois ? La Bourse c'est l'endroit... tu passes à la Bourse à 8h30 du matin, ça pue. Pue l'urine, ça pue en période d'été... Voilà il y a beaucoup de passage et à 11h c'est propre. Je ne dis pas que ça sent la rose, mais c'est nettoyé par des gens qui font un travail

> incroyable. Mais je trouve que ce n'est pas non plus parce qu'il y a des gens qui nettoient qu'il faut accepter cet état des choses. Je pense qu'à un moment donné... Je vois des poubelles éventrées, je vois... » [Bernard ; commerçant]

D'après Régis, la saleté du piétonnier est principalement – en plus de la présence des travaux – la « faute » des personnes précarisées vivant sur le piétonnier. Cependant, pour lui, la zone de la Bourse a toujours été sale et ce n'est pas la piétonnisation qui y a changé quelque chose.

5.3.6. Nuisances sonores

La piétonnisation a transformé le paysage sonore du boulevard. En effet, dans de nombreux entretiens, nos participants remarquent le plaisir qu'ils ont à être dans la zone sans le bruit du trafic qu'on y retrouvait au préalable :

> « Oui, beaucoup de bruit. Et c'était invivable, du point de vue air. Maintenant, j'ouvre ça, je travaille sur la table, sur la terrasse, il n'y a pas de problèmes. Donc l'air, pour moi, moi, moi, ici, elle est meilleure, maintenant. Avant c'était impossible. Et aussi, le bruit c'est vivable, le bruit, a changé de couleur. Façon de parler » [Pat ; habitant de la zone].

Cependant, un certain nombre de nuisances sonores viennent tout de même ponctuer l'ambiance sonore du piétonnier. La présence des travaux, de 8h à environ 15h30-16h en semaine, a un impact important sur le paysage sonore. En effet, ce n'est souvent qu'à partir du moment où les travaux s'arrêtent que l'on peut entendre le bruit des personnes parlant, riant ou encore des oiseaux chanter. Ces bruits rappellent la présence du piétonnier-en-chantier, et, combinés avec d'autres désagréments des travaux, comme les passages bloqués, contribuent à donner une impression de chaos à certaines personnes et à empêcher tout sentiment de tranquillité. Il n'est cependant pas rare de voir des personnes buvant un café en terrasse à la lisière de machines de travaux effectuant des bruits assourdissant (marteau-piqueur, ponceuse, etc.).

Un autre bruit que l'on remarque dans nos observations, est le bruit du trafic, des rues ouvertes à la circulation motorisée traversant le piétonnier, ou encore des klaxons des véhicules présents sur le piétonnier. Ainsi, pour les habitants dont la chambre donne sur le piétonnier, le bruit des bus circulant est particulièrement désagréable. Les piétons évoquent également le bruit des sonnettes de vélo, qu'ils ressentent comme stressant, voire oppressant sur la zone.

Finalement, il y a le bruit des fêtards, mentionné par le comité de quartier Saint-Jacques et particulièrement, les bruits qui accompagnent les sorties des bars, ou encore les bruits des personnes en état d'ivresse sur la chaussée. Pat, habitant de la zone, nous parle de son ressenti et de celui de ses voisins par rapport à ce bruit, qu'il ressent comme plus dérangeant que le bruit du trafic, parce qu'il est ponctuel et réveille les habitants au milieu de la nuit :

> « Maintenant, il n'y a pas de bruit, à part, vous entendez, les travaux qui sont là. Mais le dimanche et le samedi, il n'y a pas de bruit, c'est vraiment silencieux... On entend les gens parler, mais la nuit, on entend les gens crier. Ou s'engueuler. Et, ce genre de bruit, c'est des bruits momentanément. Ce n'est pas le ronronnement permanent de la voiture qui te permet de t'endormir. Mais quand les gens, quand tout d'un coup, quand c'est silencieux, et tout d'un coup, il y a une bagarre, ou il y a un type qui gueule, qu'il y a un fou qui doit prêcher au monde entier qu'il est fou et qui gueule. Là, ça c'est, ça fait réveiller les gens. Pour moi, personnellement, c'est pas un problème parce que j'habite à l'arrière, je dors à l'arrière. Mais pour les gens qui ont une habitation, une chambre à coucher devant, c'est gênant. »

5.4. Convivialité

Pour terminer notre description de l'aisance ontologique et du rapport à l'autre sur le boulevard, nous allons brièvement tenter de caractériser la convivialité du piétonnier. Ce thème a déjà été évoqué dans le chapitre des imaginaires, lorsque nous avons abordé l'imaginaire du centre-ville à échelle locale et la question de la mixité (voir 4.3.3.) et peut également être mis en parallèle avec la caractérisation des ambiances au sein des différentes zones dans la thématique sur la mise en scène du piétonnier (voir 3.1.2.).

Les ambiances sur le piétonnier sont très variables, en fonction de l'heure de la journée, du jour de la semaine, du mois de l'année, de la présence ou pas d'évènements, de la météo ou de la zone sur laquelle on se trouve. Dans les observations des étudiants avec lesquels nous avons travaillé, les mots utilisés pour décrire les ambiances varient de 'familial' à 'glauque' ou 'animé' mais encore 'fin de soirée' ou 'décompressé' pour n'en citer que quelques-uns. Très souvent, cependant, une certaine convivialité est évoquée et se retrouve très manifestement sur le piétonnier, comme le décrit Klara, une étudiante avec qui nous avons entrepris les observations et qui fréquente le piétonnier en soirée avec ses amis. Klara compare ici le piétonnier à sa commune de résidence (Jette) :

> « Dans ma commune on est quand même assez individualiste, donc on rencontre très peu de cohésion, et une fois que j'arrive au centre-ville, ben, y'a tout le monde qui parle, y'a du bruit. Ça fait un peu du bien de sortir de ce quartier hyper calme pour se rendre vers le centre-ville qui est un peu plus ambiancé et voilà ».

Il parait assez évident que la convivialité sera définie de façon variable par différentes personnes, de la même manière que la sécurité et la tranquillité sont l'objet d'un large éventail de perceptions et de ressentis. Par exemple, ce qui est vécu comme convivial sur le piétonnier par Klara et ses amies qui vivent en périphérie de Bruxelles est peut-être perçu comme participant aux nuisances sonores par une personne habitant le centre-ville. Morgane qui habite le centre explique, par exemple, que la forte fréquentation du piétonnier l'encourage à l'éviter à certaines heures :

> « Ce que je veux dire c'est que partager l'espace avec trop de monde, ça augmente l'agressivité des gens. En heure de pointe, le Delhaize c'est insupportable. Je travaille normalement, à temps plein et lorsque je m'y rends, c'est d'office durant les heures de pointe et c'est assez pénible. Du coup, je me rabats sur des magasins près de chez moi comme Farm. C'est plus cher mais voilà je dois pas m'engueuler avec les gens à l'aller et au retour. Je n'ai pas ce problème d'espace ».

Cette notion de convivialité est évidemment partie intégrante du « potentiel d'accueil » du lieu qu'est le piétonnier (Pattaroni 2013). Les « prises » qui sont actualisées (c'est-à-dire perçue positivement et mobilisées) par les usagers eu égard à la convivialité dépendent, comme nous l'avons évoqué, indubitablement de vaste ensemble de critères personnels (parcours de vie, aspirations, imaginaires, etc.). Il s'agit cependant plutôt, ici, à travers le thème de la convivialité, de caractériser le vivre-ensemble sur le piétonnier, car, comme le dit Klara, il y a dans le thème de la convivialité une idée de cohésion entre les personnes, une cohésion qu'elle définit par ailleurs comme le contraire de l'individualisme dans sa commune. Et, comme le propose Klara, l'évaluation de la convivialité, peut se faire, en partie, à travers une approche du paysage sonore, dont la présence ou non de « monde qui parle » indique un certain vivre-ensemble en action. Klara n'est pas la seule à définir la convivialité à travers la présence de conversations dans le paysage sonore. Monique, habitante de la périphérie, accentue cet aspect, et voit, dans la conversation, une certaine forme d'inclusion sociale :

> « Le convivial ça veut dire qu'on accepte tout le monde et qu'on peut parler avec tout le monde, que ce n'est pas, comment dire... Moi je parle avec tout le monde, moi personnellement j'aime bien parler et donc oui c'est ça, une place ou on se pose, on boit un verre, et on peut discuter et on peut voir des gens. Ici à Uccle ça manque ! »

D'autres éléments vont également venir qualifier le vivre-ensemble, en ce compris, le rassemblement de personnes – que ce soit de grands rassemblements évènementiels ou des petits regroupements informels – que nous aborderons aussi dans cette section (5.4.2.). Nous évoquerons également la présence de différents rythmes, car les rythmes plus flâneurs et les immobilités peuvent également être indicateurs et facteurs d'un certain vivre-ensemble sur le piétonnier (à leur sujet, voir également 3.1.2.).

5.4.1. Conversations : les voix du piétonnier

Lors de nos observations, certains moments de la journée sont particulièrement décrits comme caractérisés par des « brouhaha de conversations »[97]. Le matin est plutôt calme d'un point de vue des conversations. En effet, en semaine, la plupart des personnes marchent seules et d'un pas pressé, souvent avec des écouteurs et d'avantage en communication à travers leur téléphone. Quelques personnes sont installées en terrasses ou sur des bancs, mais ces personnes ont tendance à être seules et à ne pas discuter. À midi, en semaine, le piétonnier devient plus animé et est baigné dans un brouhaha de conversations et de rires. Dans certaines zones, tel qu'AN2, on peut réellement parler d'effervescence. De nombreuses personnes s'installent sur les bancs pour manger leurs sandwiches, certains également pour discuter. Ceux qui marchent tendent à marcher lentement, souvent en petits groupes. Ces personnes sont des employés des bureaux de la zone, mais également des personnes faisant des emplettes sur le piétonnier ou encore des touristes, comme peut en témoigner la diversité de langues parlées. On observe également d'avantage de personnes en terrasses et celles bordant la place De Brouckère sont par exemple bondées en été.

L'après-midi, en été, certaines zones deviennent fort calmes et principalement des lieux de transit, alors que d'autres, telles que De Brouckère, sont occupées par différents types de personnes y compris des familles, les enfants jouant dans les fontaines. Les cris d'enfants ne sont pas rares dans le paysage sonore. Durant l'heure de pointe du soir, on observe une cohabitation entre des rythmes différents – flâneurs, immobiles, pressés – ainsi que des tailles de groupes variables et une grande sollicitation des bancs. L'ambiance générale est détendue et on retrouve sur certaines zones, le brouhaha de conversations précédemment évoqué. Finalement, certains soirs, les terrasses sont bondées et il en émane de nombreuses conversations ; les bancs, eux, sont généralement moins utilisés ou, de manière plus silencieuse.

Le week-end, en matinée, le piétonnier est très calme et on y retrouve des personnes en fin de soirée, parfois des groupes de jeunes jouant de la musique ou rompant le silence à travers leurs conversations. À midi, l'ambiance change. Sur AN2, par exemple, sur le temps de midi, on est souvent confronté à une impression d'intensité : on voit bien plus de personnes, beaucoup d'enfants, on s'attable en terrasse, on s'assied sur les bancs. Le brouhaha des conversations couvre le bruit des véhicules motorisés passant sur la rue de l'Évêque. À mesure que l'après-midi avance, le samedi, la quantité de monde augmente, on flâne, on fait ses courses (de nombreuses personnes portent des achats et des provisions). Cette tendance perdure dans les heures qui suivent. Vers 18h30, la circulation automobile s'intensifie à nouveau, couvrant davantage les conversations. La présence de nombreux enfants est assez caractéristique à travers toute l'après-midi, leurs

[97] Cette évocation fait écho à celle qui se penche plus précisément sur les flux à différents moments de la journée et de la semaine au sein du piétonnier (voir 3.1.2.). Comme dans le cas de cette dernière, l'examen des synthèses des observations de terrain, en annexe offrira bien plus de détails.

cris et leurs discussions participant à l'ambiance générale. En soirée, l'intensité de la partie méridionale de la zone perdure en termes d'usagers mais l'ambiance y est globalement plus calme.

Il nous apparait intéressant d'évoquer brièvement ici le lien qui, nous semble-t-il, peut être établi entre la convivialité et le commerce. En effet, bien que nous ayons essentiellement évoqué certaines craintes relatives au consumérisme et à la modification du profil commercial de la zone (voir 4.3.1.), il n'en demeure pas moins, comme le souligne le paragraphe précédent, qu'une corrélation peut être établie entre période animée et vivante et heures de forte affluence des commerces. D'une part, comme nous l'ont évoqué certains commerçants, leur travail participe à l'animation du piétonnier mais, d'autre part, le profil commercial de la zone parait indubitablement convenir à une très vaste quantité de personnes. Plus fondamentalement, il faut également noter – contrairement à ce que nous avons évoqué précédemment (voir 3.1.1.) – que ces personnes ne se contentent pas toujours de traverser la zone une fois leurs achats accomplis mais s'y arrêtent souvent (pour y converser, se reposer, fréquenter un établissement HORECA, etc.).

5.4.2. Rassemblements et évènements

Le piétonnier est le théâtre de rassemblement de tous types. Certains rassemblements sont tout à fait informels, comme des groupes d'amis ou de touristes s'installant sur des bancs ou des jeunes se réunissant sur le piétonnier pour faire des figures de BMX. D'autres rassemblements sont liés à des évènements. Certains de ces évènements, tel que le départ du Tour de France ou le marché de Noël sont de grande envergure et demandent une gestion formelle ainsi qu'une infrastructure importante. Certains sont aussi beaucoup plus petits et moins formels, tels les concerts organisés par des artistes de rue. En plus de participer à générer une certaine convivialité en rassemblant un public et en animant le paysage sonore et visuel du piétonnier, certains de ces plus petits évènements – animations pour enfants à base de bulles de savon (fig.51), *battles* de hip hop (fig.41), etc. – impliquent une forte interaction avec le public, participant ainsi à promouvoir un vivre-ensemble dans l'action. Finalement, comme nous le verrons dans la section traitant de la convivialité sur la Place de Bourse (5.4.3.), certains grands rassemblements prennent place sur le piétonnier sans être organisés au préalable.

Fig.51 : Animation pour enfants.

Lors de nos entretiens, certains informants évoquent la période transitoire comme ayant été particulièrement propice aux rassemblement conviviaux et inclusifs. Ainsi, Hubert, résident dans le centre, nous raconte :

> « L'année où le piétonnier s'est installé, chaque année il y a toujours un groupe de cyclistes qui se ballade et qui passent dans tout Bruxelles nus, et c'était en juin je pense que ça avait ouvert, et ça devait être dans cette période-là, et ils étaient venus jusqu'à De Brouckère, et à ce moment-là, on s'amusait, il y avait une organisation qui s'amusait à nous proposer de dessiner à mettre un cœur ou que sais-je pour motiver le piétonnier, pour l'installation du piétonnier et on s'amusait à dessiner par terre. Et, à un moment, je n'avais pas vu ces personnes qui étaient là, et ils se sont tous mis allongés par terre tous nus. Et du coup, on s'est amusés à dessiner leurs corps par terre, et c'était assez spécial je dois avouer ; je pense que c'était le premier truc assez *brusseleir*, bruxellois, typique, par rapport au piétonnier. […] C'était vraiment le début en fait, c'est le début ou tout le monde était, enfin comme moi en tout cas, des personnes comme moi qui étaient ravis que ça y soit, et il y avait plein d'actions, qu'il y avait tout le long du boulevard, et ces cyclistes qui arrivent et qui s'installent nus sur le sol et tout le monde qui commence à dessiner leurs silhouettes et c'est là que je me suis dit : 'vivement que le piétonnier soit réellement installé, parce que si c'est toujours comme ça ça devrait être pas mal'. Mais ce n'est pas toujours comme ça, mais c'est vrai que je commence à entendre, surtout des personnes qui sont à l'extérieur de Bruxelles qui commencent à envier le piétonnier, parce que justement il y a toujours quelque chose qui s'y passe. Toujours, que ce soit bien ou pas, c'est comme ça, mais oui, ils commencent à envier le piétonnier ».

Marina, commerçante dans le centre, raconte, elle aussi, une après-midi passée sur le piétonnier avant le début des travaux :

> « On a passé un moment extraordinaire avec ses filles qui étaient des jeunes ados et dans ce truc, au soleil, à lire des blagues belges, parce qu'il y avait un recueil de blagues. L'idée de ce piétonnier et l'amour peut-être que je lui porte, parce que j'y crois vraiment fortement et je suis attachée à cet endroit, c'est sans doute ça ».

Chez Marina, comme chez Hubert, on sent poindre un questionnement par rapport à l'évolution du caractère convivial du piétonnier et une certaine crainte qu'après les travaux cette 'magie' ne puisse pas perdurer.

5.4.3. Place de la Bourse

Parmi toutes les zones du piétonnier, la Bourse est souvent évoquée comme le lieu le plus convivial. Klara nous explique son ressenti en ces termes :

> « Cette place, elle procure quand même un petit quelque chose que les autres places ne procurent pas. C'est vraiment un lieu de rassemblement. C'est vrai qu'aujourd'hui, on a un peu plus peur, parce que voilà, on a peur des attentats, tout ça, mais c'est vraiment le lieu de rassemblement par excellence. Je ne sais pas expliquer pourquoi mais ... Selon moi, c'est vraiment le fait que ce soit un endroit assez chaleureux et que tout le monde s'y retrouve, c'est vraiment ça. C'est un endroit où on ne se dit pas 'beh tiens, je suis étranger, je vais me sentir jugé là, ben tiens je suis trop Belge, je vais peut-être me ...'. C'est vraiment un endroit où tout le monde est ».

Klara n'est pas la seule à penser cela. Le caractère propice aux rassemblements conviviaux et spontanés de la Bourse ressort également dans les récits que nos informants font des hommages aux victimes des attentats qui y eurent lieu (fig.52) :

> « Moi je m'y suis recueilli après les attentats de Bruxelles comme pleins de gens spontanément alors qu'il n'y avait rien d'organisé. Alors effectivement c'était devant la Bourse, c'est un endroit qui acquiert du coup une sorte de symbolique, de … presqu'à un endroit mystique où les gens serait poussés à se recueillir alors que personne ne leur a dit d'aller là. Ce côté-là je pense que les autorités de la Ville devraient y penser et l'aménager pour permettre que ça continue comme ça ; c'est assez rare qu'il y ait une sorte de tradition urbaine qui est née de nulle part et je pense qu'il faut préserver ça. » [Piotr ; habitant de la zone][98].

Fig.52 : Hommage à proximité des marches de la Bourse en 2016 (photo : Alexis Creten).

Lors de nos observations d'été, le matin, en semaine, l'ambiance de la place de la Bourse est d'abord de l'ordre du chaotique. On y retrouve un très grand nombre de véhicules de livraisons mais également des vélos, des trottinettes et de piétons (certainement des travailleurs) se déplaçant seuls et d'un pas décidé. On y entend les bruits omniprésents d'un générateur de chantier, d'un karcher pour nettoyer les marches, des moteurs des véhicules à l'arrêt, des sonneries de recul des véhicules de livraison. À midi et puis dans l'après-midi, l'ambiance générale change et est plutôt détendue, tout en étant animée par la présence d'une grande quantité de personnes. L'atmosphère est très cosmopolite, on entend parler de nombreuses langues étrangères, des rires, des éclats de voix. Lorsque le bruit des travaux disparaît, on perçoit alors un brouhaha vocal important ponctué de sonnettes de vélo et du passage de trottinettes. Des combis de police sont souvent postés au milieu de la place. Cette ambiance générale se poursuit jusqu'en début de soirée, elle est détendue, familiale, touristique. Des artistes de rue se produisent souvent sur le parvis et leurs prestations leur valent

[98] Contrairement à ce qui dit Piotr, ce potentiel d'accueil de la Bourse et le fait de s'y rassembler n'est probablement pas « né de nulle part ». Il est certain que la morphologie même de l'endroit se prête bien aux rassemblements, ce que n'a pas manqué de remarquer le bureau *SumProject* dans sa définition des ambiances du piétonnier (voir tableau 2).

parfois des salves d'applaudissements. En soirée, entre 20h et 21h, il y a souvent plus de personnes statiques sur la place de la Bourse. Il y règne généralement une bonne atmosphère, presque festive. Il se dégage de l'endroit une impression d'intensité urbaine et d'hétérogénéité (fig.53).

Fig.53 : place de la Bourse : intensité urbaine et hétérogénéité.

Les ambiances qu'on y retrouve le week-end sont semblables, à quelques exceptions près. Le matin, l'ambiance est celle d'une fin de soirée. On remarque de nombreuses personnes ivres déambulant dans la zone ainsi que quelques touristes qui semblent s'être levés tôt. En ces heures matinales, les marches sont généralement désertées. L'après-midi, on retrouve davantage de personnes flânant en conversant, en petits groupes et souriants. Le soir, on compte souvent plusieurs dizaines de personnes assises sur les marches dont bon nombre écoutent le(s) musicien(s), souvent présent(s). À ces heures, l'atmosphère sonore est partagée entre rires, éclats de voix, musique, applaudissements, sonnettes de vélos (souvent des livreurs), et échos de voix d'enfants. En hiver, la Bourse est également un lieu de rassemblement et de convivialité, certes avec moins d'immobilités une fois que les rayons du soleil désertent le périmètre.

Les marches de la Bourse sont aussi le lieu de prédilection du groupe des 'marginaux', dont nous allons parler dans les paragraphes suivants (voir 5.5.). Leur présence est souvent porteuse de convivialité (échanges avec les passants dans la bonne humeur, musique, danses, interactions avec les musiciens de rues) mais parfois, au contraire, il apparait clairement que certains usagers se distancient d'eux, particulièrement lorsque le climat des marches devient électrique (situations liées à l'ébriété, disputes diverses, altercations entre groupes différents, etc.).

5.5. Les 'marginaux'

Sous le terme 'marginal'[99], nous regroupons toutes les personnes qui, de par leurs attributs et/ou usages du piétonnier, semblent vivre en marge des modes de fonctionnement traditionnels de la société. Il peut donc s'agir d'une grande variété d'individus (familles de roms, personnes précarisées, personnes sans domicile fixe, personnes dormant sur le piétonnier, personnes souffrant de troubles de la santé mentale, personnes buvant sur la voie publique ou en état d'ébriété en pleine journée, etc.) qui, évidemment, ne constituent pas un groupe homogène (loin de là !), pas plus qu'ils ne se retrouvent uniquement sur les marches de la Bourse.

Nous sommes bien conscients des généralisations que nous opérons à travers l'usage de ce terme. Si nous devions dresser un éventail des caractéristiques générales qu'ils présentent de sorte à les définir, trois aspects ressortiraient de manière prépondérante : il s'agit de personnes qui, d'une part, présentent une certaine précarité, d'autre part, auxquels d'autres catégories d'usagers imputent de nombreux problèmes de sécurité, de tranquillité et de convivialité et, troisièmement, qui passent beaucoup de temps sur l'espace public du piétonnier en y étant, pour ainsi dire, à demeure, et le considérant *de facto* comme un lieu de destination plutôt que comme un espace de transit.

Notre ambition ici n'est cependant pas de les définir et, encore moins d'écrire une ethnographie à leur sujet, par manque de données, de connaissances mais, également, parce que cette précarité dans les marges fait l'objet du travail d'autres chercheurs du BSI-BCO (Malherbe et Rosa 2017). Nous souhaitons plutôt nuancer notre description du piétonnier habité à travers les usages de cette catégorie de personnes marginalisées et dont le point de vue est peu représenté dans nos entretiens. Ceci nous paraît essentiel parce qu'au sein du piétonnier, ironiquement, ces personnes sont loin d'être 'en marge'. Ils se distribuent sur l'ensemble de la zone – véritable cœur de l'hypercentre – et certains d'entre eux occupent fréquemment les marches de la Bourse dont nous avons évoqué l'importance (5.4.3.). D'autre part, parce que nous considérons que c'est précisément l'indétermination morphologique de la zone qui offre de nombreuses prises à leur appropriation du piétonnier (voir chapitre 2). Conséquemment déterminer le piétonnier, c'est peut-être contribuer à diminuer son potentiel d'accueil à l'égard de ce groupe particulièrement fragilisé. Finalement, leurs appropriations de la zone mettent en exergue les négociations entre différentes manières d'habiter le piétonnier, ce qui nous permet d'aborder la question de la cohabitation (5.5.2.) et nous conduit, finalement, à évoquer celle de la gouvernance (5.6.).

5.5.1. Habitants du piétonnier

Sur le terrain, nous observons la présence des marginaux à toutes les heures et ce dès potron-minet : certains dorment sur les bancs, d'autres sont endormis sur des matelas ou des morceaux de carton et/ou avec des sacs de couchage dans divers endroits protégeant de la pluie, comme l'entrée du métro De Brouckère ou à proximité de la banque BNP Paribas sur l'esplanade d'AN2. À leur réveil, certains utilisent les fontaines d'eau potable pour s'abreuver ou se débarbouiller ; alors que certains se regroupent et discutent. On observe que de nombre d'entre eux ont des sacs à dos, des caddies ou de grands sacs. Les roms sont souvent en famille et tendent à ranger leurs campements de fortune dès l'aube, invisibilisant ainsi leur présence jusqu'au soir, moment où ils se réattribuent les bancs et se regroupent quand ils sont en famille (généralement à l'endroit où ils paraissent avoir dormi la veille).

Pendant la journée, nous avons pu en observer certains mendier, soit assis à des endroits stratégiques (à côté de distributeurs de billets ou des entrées de supermarché), soit en marchant et en interpellant les passants ou

[99]Voir n.85 ci-dessus.

les personnes attablées dans les établissements HORECA. Certains emplacements sont ainsi systématiquement occupés par différentes personnes au fur et à mesure de la journée. Certaines personnes sont assises à plusieurs, alors que d'autres mendient seules. Certains ont une pancarte, un gobelet, un matelas en mousse ou un coussin pour s'adosser ou encore un petit tapis, qu'ils rangent/cachent dans la zone en travaux lorsqu'ils quittent la zone. De temps en temps, ils ont également un baffle pour émettre de la musique.

D'autres ne mendient pas et lisent des livres, discutent, rient, boivent de l'alcool, fument, d'autres encore dorment une bonne partie de la journée. Nous avons également constaté que certains se brossent les dents à la fontaine à eau, boivent un café sur les terrasses des Exki ou, encore, rechargent leur téléphone dans la borne prévue à cet effet dans le supermarché Carrefour. Certaines de ces activités sont des activités que d'autres usagers du piétonnier font également quotidiennement mais, généralement, à domicile. Pendant la journée, on observa également de nombreux marginaux se déplaçant sur le piétonnier, leur passage se mélangeant aux flux généraux des piétons. Bon nombre d'entre eux boivent également des bières, seuls ou en groupes, retournant régulièrement aux *night-shops* ; certains d'entre eux sont clairement en état d'ébriété tout au long de la journée.

On nota également qu'au contraire des autres usagers, les marginaux tendent, en journée, à rester de manière plus permanente sur les bancs. Certains bancs sont particulièrement prisés, comme ceux à proximité de la Bourse, qui semblent être une alternative à l'occupation des marches lorsqu'ils s'en font chasser par les policiers ou les agents de la Bruciteam. Le soir, par contre, les usagers 'non-marginaux' vont également passer de plus longues périodes sur les bancs. C'est également le soir et au petit matin que des usagers 'non-marginaux', que l'on évoque souvent ici sous le terme 'fêtards', consomment de l'alcool de la même manière que les marginaux – en groupe, sur les bancs ou assis par terre – se retrouvant parfois dans le même état d'ébriété avancée. Le matin, il est parfois difficile de faire la distinction entre des personnes ayant fait la fête toute la nuit et retournant vers la 'normalité' et d'autres vivant de manière plus permanente « en marge » ce qui souligne que cette distinction, comme notre catégorisation des marginaux, a évidemment ses limites.

La place de la Bourse accueille, à travers toute la journée, une concentration très prononcée de personnes marginalisées, et ce, de manière bien plus prononcée que les autres zones (fig.54). En particulier, les marches de la Bourse paraissent être le 'quartier général' de certains marginaux que nous avons, dans les rapports intermédiaires, qualifiés de « groupe des marginaux ». Ce groupe est formé d'individus que nous apprîmes à reconnaitre au travers des observations et avec lesquels il nous a parfois été donné d'interagir. Les personnes 'affiliées' à ce groupe se retrouvent parfois en grand groupe, parfois en groupes plus petits et parfois seuls ; les petits groupes fusionnant et se séparant à différents moments de la journée, occupant différents points de la zone et du piétonnier, en ce compris la marche du trottoir à côté du McDonald's, l'espace à côté de la fontaine Orts ou les appuis de fenêtre à proximité du Exki. La plupart des personnes dans ce groupe sont des hommes âgés entre 20 et 50 ans, mais nous y remarquâmes régulièrement la présence de quelques femmes. Certains d'entre eux vivent réellement sur le piétonnier, comme Joey qui habite sur un balcon du bâtiment de la Bourse, alors que d'autres disposent, d'après nos informations, d'un logement à part entière.

Fig.54 : Les 'marginaux' des marches de la Bourse.

Lorsqu'ils sont sur les marches de la Bourse, ils ont tendance à rester à droite sur les marches les plus hautes et l'on peut généralement observer que les autres usagers des marches maintiennent une certaine distance entre eux et les marginaux. Plusieurs d'entre eux consomment de l'alcool dès la première heure d'observation, certains devenant, de ce fait, très éméchés au fur et à mesure de la journée. Ils peuvent être calmes tout comme, quand la journée est avancée, se détacher fortement du reste des usagers en riant, chantant, dansant, jouant de la musique depuis un baffle ou avec un instrument de musique. On peut également observer qu'ils s'adressent volontiers à d'autres usagers de la zone, qui, souvent, les ignorent bien qu'il arrive également parfois que bon nombre d'interactions sympathiques soient liées à ses prises de contact particulières. Ils interagissent également souvent avec les musiciens de rue, et semblent souvent se reconnaitre mutuellement. Parfois, la journée avançant, ce groupe de marginaux connait des épisodes plus mouvementés débouchant parfois sur des altercations pouvant tourner à la bagarre. De manière générale, quand la police de la brigade d'intervention et de prévention est présente dans la zone, ils se focalisent beaucoup sur la place de la Bourse (tout en effectuant des patrouilles sur l'ensemble du périmètre). Quand l'ambiance des marches s'électrise et que les marginaux en viennent parfois aux mains ou s'invectivent avec virulence, les agents de police interviennent souvent de manière plutôt musclée. Parfois la situation entre les marginaux et les policiers en faction à proximité de leur combi est visiblement très tendue. Les deux groupes se toisent et il suffit alors d'une petite incartade (monter sur les statues, invectiver un de ses condisciples, faire de grands gestes incohérents, etc.) pour que la police s'approche et intervienne. Nous revenons sur cette question en traitant de la gouvernance ci-dessous (voir 5.6.).

5.5.2. Cohabitation et prises

Comme nous l'avons évoqué dans les paragraphes précédents et au sein de notre seconde thématique (voir chapitre 3), le piétonnier offre de nombreuses prises aux modes de vies marginaux. En particulier, et comme nous l'a expliqué Elisabetta Rosa, le chantier joue un rôle très important, remplissant de nombreuses fonctions pour les personnes sans-abri. En effet, c'est à la fois un lieu où l'on peut cacher ses affaires comme des matelas, et un lieu qui peut être utilisé comme toilette publique. C'est ainsi que nous avons, par exemple, vu des parents roms mettre leurs enfants derrière les barrières pour leur permettre d'y aller à la toilette. D'après Rosa, le chantier permet ainsi de fragmenter l'espace et de créer des interstices dans lesquels les marges de la ville peuvent exister. Nous avons par exemple observé que les espaces de stockage des travaux étaient parfois utilisés par les marginaux pour dormir à l'abri des regards. Ainsi, l'indétermination

conceptuelle et morphologique du piétonnier – son caractère provisoire – offre, actuellement, de nombreux espaces au sein desquels les modes de vies marginaux peuvent se déployer.

Cependant, le piétonnier est loin d'offrir toutes les prises nécessaires – le nombre de toilettes publiques disponibles est, par exemple, très problématique, particulièrement pour les femmes qui ne peuvent utiliser les urinoirs. De ce manque de prises résulte un certain nombre de conflits de cohabitations. Ces frictions, ces heurts sont particulièrement ressentis par les usagers 'non-marginaux' lorsque des traces d'appropriations renvoyant au registre du 'privé' ou du 'domicile' sont perceptibles sur le piétonnier. Nadine, habitante de la périphérie, trouve ces appropriations particulièrement dérangeantes dans le centre-ville qui représente pour elle l'image publique de la Belgique, comme l'évoque sa remarque, reprise au point 4.3.3. (p.108). Évoquant les marginaux, elle note notamment : « Enfin il y a des gens qui ont élu domicile là-dessus, c'est pas possible ! ».

Dans un même registre, cette anecdote de nettoyage de terrasse tirée d'un de nos carnets de terrain met en exergue la manière dont ces traces d'appropriation sont particulièrement dérangeantes pour certaines personnes :

> *Samedi 10 août 2019, vers 9h.*
>
> *L'épouse du manager (Emma ; au début je pensais que c'était une employée parce qu'elle est en tablier) du snack est occupée à nettoyer la terrasse au tuyau d'arrosage (depuis pas mal de temps déjà avant que je lui parle et encore pas mal de temps après, plus de 20 minutes au total, et la terrasse n'est pas très grande).*
>
> *Je lui pose des questions et elle me répète que c'est très très sale. Qu'il y a plein d'urine partout, que les taches qu'on voit c'est de l'urine. On voit sur son visage qu'elle est assez dégoutée. Elle dit que tous les jours c'est la même chose. Elle dit que c'est la faute des clochards, qu'ils viennent pisser ici. Un clochard passe (il a l'air assez mal en point, il a des sandales et ses pieds sont fort gonflés) et elle me dit que c'est lui qui vient tous les jours. Elle parle de lui à la troisième personne alors qu'il passe à un mètre de nous. Elle dit qu'il crache sur eux parfois, qu'il vomit, qu'il urine. Elle a l'air fâchée. Elle dit qu'il vole les plateaux des clients. Elle me dit qu'aujourd'hui il est plus propre, il a été chez le coiffeur (et en effet il est tout rasé) mais que d'habitude il a une grosse barbe.*
>
> *Elle me dit que c'est tellement sale qu'ils doivent laver deux fois tous les matins, et elle lave aussi au tuyau les chaises et les tables (tout le long qu'elle me parle elle continue d'arroser). Elle me dit qu'ils ont une autre brosse pour certaines tâches. Elle me dit que toute cette eau ça coûte cher. Je lui demande à qui revient la responsabilité de laver ? La leur ou celle de la ville ? Et elle me dit la leur. Je lui demande ce qu'ils font avec tous les bouts de papiers et les mégots que son jet d'eau pousse et elle me dit qu'ils les ramassent (mais en la regardant faire on dirait qu'une bonne partie se coincent dans la rigole et sous les grilles autour des arbres).*

Le débat autour de ces cohabitations est très fréquemment reformulé autour de questions de protection de l'aspect public de l'espace, autour de la distinction entre espace 'privé' et espace 'public'. Ainsi, le comité du quartier Saint-Jacques dénonce une « privatisation de l'espace public », lorsqu'il stigmatise les soucis que représentent la mendicité ou encore l'utilisation de seuils et entrées d'immeubles par des personnes précarisées. La question nous semblant prépondérante à travers ces conflits de cohabitation est, plus fondamentalement, de savoir de quel 'public' il est question. Lors de notre visite de la Bourse, par exemple,

le projet de rénovation nous est présenté comme visant à rendre le bâtiment « public ». La question d'où sera *de facto* déplacé le public qui y vit, pour l'instant, la nuit comme la journée ne semble pourtant pas prise en considération (voir 4.3.2.). Qui plus est, de nombreuses personnes marginalisées se font chasser d'entrée d'immeubles, parfois agressivement, par de habitants ou par des agents de la Bruciteam.

Malherbe et Rosa (2018 : 112), qui étudient la présence des marges dans le centre-ville, notent que le projet ne reconnait pas vraiment la présence des marges dans le piétonnier : « Le projet du piétonnier ne semble pas reconnaître les marges, les nie, voire vise à les effacer par la normalisation de l'espace public via un design correspondant aux modèles internationaux de la ville évènementielle ». Les conflits de cohabitations sont donc souvent résolus à travers un prisme où l'espace public n'est finalement destinés qu'à certains publics. De cette manière, le risque que la détermination du piétonnier renforce « les processus d'éviction des pratiques qui ne rencontrent pas ces objectifs [commerciaux et touristiques] » (Malherbe et Rosa 2018 : 111) est bel et bien présent sur le piétonnier au moment où l'on écrit ces lignes. Il n'est donc pas étonnant que certains usages et appropriations du piétonnier par les marginaux soient davantage source de conflits avec les autres usagers du piétonnier, la normalité se définissant peu à peu leur offrant moins de prises pour déployer leurs modes de vie. Or, au regard des processus de détermination abordés à maintes reprises dans le cours de ce rapport, il nous apparait clairement nécessaire de s'interroger sur la manière ou les manières dont « le projet urbain peut favoriser la rencontre et la reconnaissance, d'une part, et d'autre part, produire des effets de contexte et des capacités d'actions pour les plus démunis dans leur rapport au territoire, dans une perspective d'autonomie et de réalisation de soi » (Malherbe et Rosa 2018 : 115). Nous y reviendrons brièvement ci-dessous.

Ce désir de rencontre est tout de même présent sur le piétonnier, par exemple dans les échanges joyeux que nous avons déjà évoqués entre les marginaux et les 'non-marginaux' sur les marches de la Bourse (5.4.3.). Elisabetta Rosa nous mentionna également certaines de ses observations de terrain, précisant, par exemple, que certains commerçants laissaient les volets de leur établissement entrouverts pendant la nuit pour permettre à des personnes d'y loger à l'abri, leur laissant qui plus est le temps de débarrasser l'entrée paisiblement à l'heure de leur réveil. Ce degré de soin, de prise en considération des besoins des moins favorisés est également important pour certains de nos informants comme le rappelle Judith qui, à sa manière, fait le même constat que nous :

> « Ce ne sont pas des gens qui m'effraient. Que fait-on avec cette population qui est quand même là. Ça me dérange, mais pas pour qu'ils disparaissent. Je ne dis pas ça pour qu'il y ait plus de répression. Ces espaces-là mettent plus en avant les inégalités et même plus qu'avant. Les politiques urbaines devraient aussi s'intéresser à ça. N'oublions pas que ce sont les premiers à s'emparer de l'espace public qui est offert, mais je suis sûre qu'ils sont chassés. Pourtant les gens qui vivent ailleurs et se rendent sur le piétonnier pour x raisons, ont une expérience limitée du piétonnier. Or, ces gens-là ont une expérience réelle du piétonnier. Nous on est en surface ; nos témoignages peuvent être intéressants certes, mais en fait on ne le vit pas ce piétonnier, du moins très peu ».

5.6. Gouvernance

Comme nous l'avions évoqué en conclusion de la première thématique (voir chapitre 2), agir sur la détermination du piétonnier correspond peu ou prou à gérer des seuils de désirabilité et renvoie évidemment à des questions de gouvernance. Bien qu'elle soit fonction de l'échelon organisationnel où l'on se situe et de la latitude dont on dispose pour agir, la question centrale relative à cette problématique reste la même : que veut-on pour le piétonnier ? Le corolaire de cette interrogation implique des outils et une mise en œuvre

visant à l'actualisation de cette aspiration à la détermination ? La question initiale s'inscrit également dans un éventail d'imaginaires – d'ordre éthique – sur le statut du citoyen et le rôle de la sphère étatique (principalement en termes de droits et de devoirs), le vivre-ensemble, le respect de l'environnement, la nature de l'espace public, etc.

Plusieurs facteurs, que nous avons déjà traités ici, font que le piétonnier est un contexte au sein duquel cette question initiale se pose de façon pressante et soutenue. Le premier est évidemment l'indétermination dont nous avons déjà parlé en long et en large (chapitre 2). La mixité (d'usages, d'usagers, d'ambiances, etc.) très prononcée sur le périmètre en est un autre (chapitre 5) avec son cortège de questions connexes que nous venons d'évoquer (sécurité, propreté, cohabitation, etc.). Le passage d'un régime de division fonctionnelle des modes de transport à un régime de cohabitation où les modalités du partage ne sont pas toujours clairement définies (ou comprises ; voir 2.1.5 et 4.2.) pèse aussi dans la balance. Qui plus, en tant que ligne de front des imaginaires (chapitre 4) et miroir grossissant du devenir du centre-ville, le piétonnier est, pour beaucoup, un important territoire à investir, à marquer du sceau de la vision qu'on plébiscite implicitement ou explicitement.

Pour clôturer cette thématique, nous souhaitons donc livrer ici quelques réflexions sur les manières dont les litiges, les frictions, les empiètements, les ajustements sont gérés sur le piétonnier. Pour ce faire différents paramètres vont être mobilisés à des fins de classification. En effet, ce sujet mériterait, à lui seul, qu'on y consacre une recherche entière et ne pourra, ici, qu'être évoqué de façon synthétique tout en nous permettant d'établir un cadre au sein duquel certaines de nos recommandations s'inscriront (voir chapitre 7).

Le premier paramètre nous parait être une question de **secteur** et dépend de la nature publique ou privée de la gouvernance. Le second dépend de l'**échelle** de gestion : micro (concerne la vie quotidienne au sein du piétonnier, la mise en œuvre concrète des règles tacites ou explicites), méso (concerne l'arbitrage sélectif entre les prises et qualités de l'environnement que constitue le piétonnier, la sphère des modes de vie), et macro (concerne le cadre juridique et institutionnel mais également, dans une certaine mesure, l'ethos compris ici comme « 'une notion essentiellement politique de l'expérience constitutive des liens de cohésion d'une collectivité', laquelle permet la concrétisation des valeurs dans l'action » [Barash 2008 : 33 cité par Fortier et Emery 2011]). Le troisième dépend de l'**approche** qui peut être descendante (*top-down*) ou ascendante (*bottom-up*) et s'inscrit souvent dans un continuum entre contrainte et consensus. L'approche peut également se décliner dans un spectre allant de la coercition à l'incitation. Le quatrième pourrait être qualifié de **démarche** procédurale qui peut être formelle (intervention d'une tierce partie impartiale dans la gestion de litiges) ou informelle (résolution de litige par les parties concernées). Une distinction peut aussi être opérée en termes de **dispositifs** en guise de cinquième paramètre ; certains pouvant être tangibles et matériels alors que d'autres peuvent relever de processus et de mécanismes plus intangibles et conceptuels. Un sixième paramètre renvoie au facteur **temps** dans la mesure où la gouvernance peut être anticipative ou réactive selon qu'elle s'inscrit en amont ou en aval de la problématique qu'elle s'attèle à régler.

L'ensemble de ces paramètres peuvent évidemment se combiner de façons très variées et, comme nous l'avons dit, nous n'aurons pas ici le loisir de traiter la question de façon exhaustive. Cependant, les quelques exemples qui suivent permettent, nous semble-t-il, d'illustrer les manières dont la cohabitation et les litiges sont réglés, les ajustements que cela implique, les sources de gouvernance, les seuils de tolérance et d'acceptation (et par extension d'(in)désirabilité). Car, tacitement, dans le cas du piétonnier, à l'heure actuelle, ce sont peut-être ces seuils qui, en phase d'indétermination, sont l'objets de constantes négociations. Ces exemples sont classés en quatre catégories relativement rudimentaires qui ne rendent pas nécessairement compte de la complexité de la situation mais permettent malgré tout de sérier nos remarques.

5.6.1. Macro-gouvernance publique

Comme nous l'avons déjà évoqué (voir 5.2.), en septembre 2019, la chaine flamande VTM dépeignit le piétonnier comme un « lieu où rodent illégaux et criminel » ou comme une « no-go zone », ou « no man's land »[100], cette perception souvent véhiculée dans certains médias (qu'ils soient néerlandophones ou francophones) concerne aussi, de façon générale, le centre-ville bruxellois dans son ensemble. Si d'autres médias s'emploient clairement – statistiques à l'appui – à nuancer ces 'informations'[101], elles viennent évidemment nourrir des imaginaires qui s'en trouvent confirmés ou renforcés. Parallèlement, les pouvoirs publics s'emploient évidemment à prendre des mesures pour régler les problématiques qu'ils identifient comme pressantes, prioritaires. Ces dernières constituent des prises en charge réglementaires et mobilisent souvent l'appareil coercitif.

Un premier exemple, ayant récemment défrayé la chronique et que nous avons déjà évoqué (voir 5.2.4.), est celui d'une mesure légale qui rentrera en vigueur en janvier 2020, et concerne l'interdiction de la consommation d'alcool entre minuit et six heures du matin sur le piétonnier[102]. Cette mesure fait partie d'un plan global annoncé par le bourgmestre qui déclare à ce titre : « Mon boulot ? Que tout le monde ait envie de venir sur le piétonnier »[103]. Cette disposition légale vise assez clairement l'ébriété sur la voie publique qui, d'après notre entretien avec M. Stevens et nos propres observations, est une réalité tangible du piétonnier. En substance, il sera interdit de consommer de l'alcool sur la voie publique mais les *night-shops* et les établissement HORECA pourront continuer à en vendre. Autrement dit, peut-être plus que les fêtards occasionnels (qui existent bel et bien), c'est certainement le groupe – plutôt un ensemble relativement vague et hétérogène de personnes que rapproche leur statut précaire comme nous l'avons vu – desdits marginaux qui parait ici ciblé (voir 5.5.)[104]. Les établissements privés et les terrasses grignotant l'espace public (voir 2.2.4.) et les personnes ayant les moyens de les fréquenter n'ont, à ce sujet, aucun souci à se faire. On retrouve évidemment ici le spectre de l'hygiénisation de l'espace public que nous évoquions précédemment (voir 4.3.3.) mais également certains des éléments de la critique formulée par Brenac et collègues (2013) au sujet des processus de piétonnisation (voir 4.2.). Au sujet de son approche de la gestion du piétonnier, il est intéressant de constater que le bourgmestre « plaide la coproduction de la sécurité » c'est-à-dire qu'il encourage par exemple les établissements HORECA à se fédérer et à lui proposer un plan visant à gérer certains problèmes car « ce n'est pas à la police […] de demander aux gens de ne pas hurler, de ne pas reprendre de consommations s'ils sont saouls, un portier peut faire ça »[105]. Nous revenons ci-dessous sur cette question des vigiles et du gardiennage privé (voir 5.6.3.).

La gouvernance publique comprend également la définition du statut légal de la zone sur laquelle nous nous sommes déjà attardés (voir 2.1.5.) au même titre que certains aspects de la gestion policière de la zone. À ce titre, M. Stevens nous parla, par exemple, de son plan de verbalisation en ce qui concerne le centre de Bruxelles. Concrètement, au-delà de son déploiement en tache d'huile[106], deux éléments méritent ici d'être

[100] Voir : https://www.lesoir.be/247821/article/2019-09-15/bruxelles-vtm-epingle-le-pietonnier-comme-un-lieu-ou-rodent-illegaux-et ; pour la réaction du bourgmestre, M. Philippe Close, voir : https://www.lalibre.be/regions/bruxelles/le-pietonnier-de-bruxelles-une-no-go-zone-le-bourgmestre-philippe-close-reagit-5d7f9425f20d5a53cce683e8.

[101] Voir notamment : https://plus.lesoir.be/256313/article/2019-10-25/securite-pour-qui-daigne-y-mettre-les-pieds-bruxelles-est-loin-dune-no-go-zone.

[102] Voir : https://www.lesoir.be/253684/article/2019-10-15/bruxelles-la-consommation-dalcool-interdite-sur-le-pietonnier.

[103] Le Soir. Édition Bruxelles, n°241. 15 octobre 2019, p.2.

[104] On retrouve, dans le même article, l'évocation des problèmes de santé mentale dont l'importance nous fut également signalée par l'experte que nous avons contactée sur la question des marges et du sans-abrisme (Elisabetta Rosa que nous remercions vivement pour son aide) et que M. Close entend aborder en envisageant la création d'un centre de santé mentale pouvant accueillir les individus que les policiers ne sont pas armés pour gérer.

[105] Le Soir. Édition Bruxelles, n°241. 15 octobre 2019, p.2.

[106] Voir n.41.

brièvement évoqués. Premièrement, au sein des périmètres peu à peu couverts par la brigade cycliste, une politique de tolérance zéro est appliquée aux comportements illégaux des automobilistes (vitesse, stationnement, etc.). Cette dernière est renforcée par des « actions » plus ponctuelles, c'est-à-dire des sorties durant les périodes où le plus grand nombre d'infractions est constaté (entre 20h et 1h du matin) durant lesquelles deux membres de la brigade verbalisent systématiquement toutes les infractions (aussi menues soient-elles) dans un périmètre défini. Il est intéressant de savoir, à ce titre, que d'après M. Stevens, administrativement parlant, ses services peuvent gérer environnant 50.000 contraventions par an, ce chiffre lui donne en quelque sorte une limite haute et, d'après-lui, il pourrait très aisément la franchir si son équipe verbalisait systématiquement toutes les infractions de roulage ou de stationnement. Bien qu'on n'ait donc pas une politique de tolérance zéro, la posture prise par la brigade cycliste est très explicitement pro-piéton(nier) (voir 4.2.). Qui plus est, aux dire de M. Stevens, la verbalisation a parfois un rôle éducatif et, à titre individuel, tient souvent plus de la micro-gouvernance, voire de la médiation (quasi)informelle[107].

Un autre élément relevant de la macro-gouvernance publique et fréquemment mentionné par M. Stevens est la question des mesure anti-terroristes que nous avons évoquées en rapport aux bacs à arbres (voir 3.1.7.)[108]. Comme nous l'avons vu, ces mesures ont impliqué des négociations entre services publics et ont été finalement mises en œuvre, entre ces derniers, de manière consensuelle. Dans le chef de M. Stevens, ce rôle de macro-gestion, n'empêche pas un certain degré de soin à un niveau beaucoup plus micro. Ainsi, lorsqu'il a dû choisir l'essence d'arbre qu'il planterait dans les bacs à proximité de la Bourse, il a sélectionné des palmiers pour une raison qu'il nous expliqua en ces termes :

> « Comment dire ça dépasse très largement notre rôle de police, là nous sommes un peu jardiniers on va dire mais c'était très symbolique parce qu'à la Bourse par exemple quand on a mis des bacs de fleurs j'avais pris exprès des palmiers. Parce qu'avant, avec les *PicNic the Streets* qui ont mis des affiches, et une des premières affiches c'était la place de la Bourse avec des palmiers. Et comme j'ai envoyé ça au coordinateur que j'avais connu officiellement, je lui ai dit 'écoute voilà j'ai refait votre pancarte, maintenant c'est une réalité il faut juste venir voir les palmiers'. Il était super content. Tu vois ça c'est quelque chose quand tu sens la ville tu sais faire des choses comme ça… »

Nous reviendrons ci-dessous sur la manière dont la brigade cycliste s'emploie à œuvrer à la gestion du centre-ville dans une dynamique particulièrement intéressante en ce qu'elle implique un fort degré de participation et une vision fédératrice tout en ayant malgré tout recours à des modalités coercitives plus classiques (voir 5.6.2.).

Bon nombre d'autres instances définissent évidemment des cadres légaux ayant un impact sur la gestion du piétonnier (notamment au niveau régional avec Bruxelles Mobilité, Bruxelles Propreté, etc.) mais nous n'avons ni les données, ni la place pour les développer ici. Cependant, étant donné que nous avons principalement mentionné les services de police, il peut être intéressant de faire remarquer ici, qu'en ce qui concerne le traitement de la petite criminalité, la complexité de l'appareillage institutionnel belge fait que les policiers de la ville ne sont pas habilités à intervenir dans les stations de (pré)métro qui sont « du ressort de la police fédérale, qui n'a jamais eu aussi peu d'hommes et n'a donc plus les moyens d'agir »[109].

[107] Comme nous l'avons précédemment évoqué (voir 2.1.5.), la police fait parfois montre d'une tolérance relative par rapport à certaines infractions, notamment dans le cas de livraisons (rendues particulièrement compliquées lors des travaux).
[108] La présence de forces militaires, souvent associée aux mesures anti-terroristes, étaient, durant nos observations, relativement rare sur le piétonnier.
[109] Le Soir. Édition Bruxelles, n°241. 15 octobre 2019, p.2.

5.6.2. Micro-gouvernance publique

Dans cette catégorie générale, nous allons brièvement évoquer certaines observations et informations tirées des entretiens relatifs au travail d'agents des services publics à l'œuvre sur le piétonnier. L'accent qui y sera à nouveau mis sur le travail de la police ne vise pas à invisibiliser le travail indéniable d'autres acteurs-clé mais relève simplement du fait que nous disposons de plus de données de premier ordre les concernant.

Il est en effet clair que les services de propreté à l'œuvre sur le piétonnier font partie intégrante du paysage de la micro-gestion du périmètre. Nos observations de terrain soulignent très bien qu'ils sont constamment à l'œuvre (voir annexes). Certaines des dynamiques et des réalités de terrain auxquels ils sont confrontés ont déjà été développée dans ce rapport (voir 3.2.4. et 5.3.), mais c'est clairement leur ubiquité qui les distingue tout particulièrement. Les agents des services de propreté sont clairement, de manière générale, les employés des services publics les plus nombreux sur le périmètre du piétonnier, leur nombre dépassant souvent celui des agents de police (hors période d'intervention ou climat électrique) et étant sans comparaison avec celui des stewards urbains. On peut évidemment s'interroger sur les raisons qui fondent cette forte présence et il y a fort à parier que traiter cette question nous entrainerait certainement dans des réflexions liées à certaines des tendances que nous avons évoquées en conclusion de la thématique précédente (gentrification, hygiénisation, disneylandisation, etc. ; voir 4.3.3.).

Malgré nos efforts et nos demandes maintes fois réitérées, nous n'avons pas été en mesure d'interviewer ou de passer une journée avec l'équipe de la Bruciteam, les stewards urbains qui dépendent des services en charge de la tranquillité publique à la Ville de Bruxelles (voir déjà, à leur sujet, 2.1.3.). Nous avons malgré tout eu l'occasion de converser brièvement avec certains d'entre eux lors de nos observations de terrain. En théorie, leur rôle est la définition même de la micro-gouvernance publique et va de l'information (aux commerçants, aux passants, aux touristes, etc.) à la gestion quotidienne des petits tracas du piétonnier (incivilités, frictions épisodiques, etc.). À les entendre, ces agents doivent faire preuve d'une certaine finesse psychologique et d'adaptabilité. Ils sont en première ligne quand un ressenti négatif s'exprime ou qu'on tente d'attirer l'attention de l'autorité publique. Ils sont donc souvent sollicités et, parfois, invectivés. La plupart de leurs interventions notées lors des observations de terrain tiennent de leurs interactions avec le public le plus précarisé ou marginalisé du piétonnier (faire partir un mendiant, disperser un groupe de personnes en état d'ébriété, etc.). Cela étant, les deux agents que nous avons rencontrés nous ont également expliqué qu'ils étaient aussi souvent en contact avec les commerçants, les livreurs, etc., et que les services communaux faisaient souvent appel à eux pour délivrer des messages à différents acteurs de la zone. David Stevens est plus critique quant à leur utilité et considère qu'ils ne connaissent pas assez la problématique du piétonnier pour agir de façon éclairée et efficace.

Cela nous amène naturellement à la micro-gestion policière du périmètre du piétonnier. Deux grands groupes d'agents de police sont présents sur le piétonnier (voir déjà 5.2.6.) : la brigade cycliste et les agents de la brigade de proximité et d'intervention (dont les bureaux principaux se situent rue du Marché au Charbon, à deux pas du piétonnier). La brigade cycliste n'est habilitée qu'à gérer les problématiques liées à la circulation et au stationnement (tous modes confondus) alors que les agents de proximité et d'intervention s'occupent de toutes les autres infractions (ébriété sur la voie publique, petite criminalité, altercations physiques et verbales, etc.). C'est autour de la Bourse et en relation au public marginalisé (voir 5.5.) que leur manière d'agir au sein du piétonnier se distingue de la manière la plus tranchée. Comme le souligne M. Stevens, les agents d'intervention doivent très fréquemment intervenir dans bon nombre d'endroits de la Ville de Bruxelles et ce, à une cadence souvent assez effrénée, ils n'ont, par conséquent, pas un réel ancrage dans la zone. À la différence de la brigade cycliste qui focalise très clairement une partie de ses efforts sur le piétonnier. En plus de leurs attributions différentes, cet état de fait se traduit par des approches assez

contrastées. Là où les bikers ne sont généralement qu'à deux, les policiers d'intervention sont souvent en plus grands groupes (pouvant parfois compter jusqu'à 10 agents). Là où les bikers sont en mouvement constant, les policiers sont plus statiques et concentrent leur présence à certains endroits, dont notamment à proximité des marches de la Bourse. Là où les bikers semblent connaitre bon nombre des personnes avec qui ils rentrent en interaction (dont les personnes précarisées ou marginalisées dont ils connaissent parfois les prénoms), les policiers paraissent ne pas entretenir de familiarité avec les personnes avec qui ils interagissent. Là où les bikers recourent plus clairement à la médiation et à la négociation (sauf en ce qui concerne la gestion des infractions de roulage ou de stationnement dans le cadre de laquelle ils font preuve d'un zèle à toute épreuve), les policiers adoptent plus souvent un registre tenant de l'intervention physique, de la présence dissuasive (pour ne pas dire 'intimidation') et de la coercition (de très nombreux exemples de ces approches différentes peuvent être consultés en annexes, dans la synthèse de nos observations de terrain. Il est évident que ces distinctions sont par trop schématiques et réductrices mais elles n'en traduisent pas moins des tendances générales et des manières relativement différentes d'œuvrer à maintenir la tranquillité publique et d'assurer la qualité du vivre-ensemble.

À ce titre, il nous semble intéressant de revenir à nouveau sur le cas de la gestion de la brigade cycliste et de la personnalité de M. Stevens, notamment car cela nous fournira une piste de réflexion intéressante pour l'une des recommandations reprises dans l'épilogue de ce travail (voir chapitre 7). David Stevens est un grand amateur des réseaux sociaux (principalement Twitter et Facebook) qui constituent pour lui une plateforme intéressante et finissent par jouer un rôle essentiel dans son travail[110]. Il nous explique qu'il dispose désormais d'un réseau d'informants assez étendu et qui lui permet de garder un œil sur l'ensemble des problématiques qui dépendent plus ou moins de ses attributions. Il n'est en effet pas rare qu'il soit directement interpellé sur Twitter pour un problème de circulation, une zone connaissant trop d'excès de vitesse, une malfaçon dans le revêtement de la voirie (qui ne dépend pas réellement de ses attributions), etc. M. Stevens ne prend jamais ces demandes à la légère et envoie ses agents – ou va lui-même – sur place afin de s'enquérir de la situation. Cette approche hyper réactive renforce évidemment son réseau, notamment en favorisant une adhésion grandissante à la vision qu'il défend et met en œuvre :

> « Des gens qui étaient contre quelque chose, tu sais les prendre avec dans le panier des gens qui sont pour, donc ça c'est quand même bien de travailler tout le monde ensemble. Il faut vraiment réunir un *network* le plus possible de gens qui sont pour, et là tu reçois vraiment une équipe très forte, même des gens qui sont pas dans le *spotlight* comme nous, mais chacun à son rôle à jouer c'est vraiment les gens ensemble. Je dis vraiment sur Facebook et Twitter le *#tousensemble*, si tu veux faire un truc c'est avec les gens, il faut convaincre, c'est tout le monde ensemble qui fait la ville et pas juste une unité quelque part, un service quelque part. C'est vrai qu'un service pousse toujours plus qu'un autre service, ah est-ce que quelque chose qui va venir, ça ça me fruste de temps en temps. Mais voilà, nous ne sommes pas dans le camp d'être dans un fauteuil avec un bureau *clean* ; voilà, nous avons choisi de vraiment changer la ville […] ».

C'est précisément dans des dynamiques de ce type que l'on voit qu'en termes de gouvernance, il n'est pas rare qu'ascendant et descendant, formel et informel, consensuel et coercitif, anticipation et réaction, public et privé et même micro et macro finissent par ne plus être des balises claires et s'hybrident dans des associations qui mériteraient évidemment qu'on en suive la trace très attentivement. Il n'est cependant pas inintéressant de noter que la dynamique auquel fait référence M. Stevens – et la manière dont les réseaux

[110] Voir : https://www.laprovince.be/467385/article/2019-11-04/david-stevens-le-policier-cycliste-le-plus-aime-sur-twitter.

sociaux peuvent éventuellement y participer – contribue aussi certainement à reformuler – au même titre qu'elle s'en nourrit – un certain ethos collectif.

5.6.3. Micro-gouvernance privée

Au-delà de la manière dont les gestionnaires d'établissement HORECA et les commerçants participent souvent à la gestion et à l'entretien de la portion d'espace public attenante à leurs activités (nettoyage, entretien, surveillance, etc.), nous souhaitons avant tout insister ici sur un des aspects-clés de la micro-gouvernance privée qui est celui de la présence des vigiles. On peut en effet voir ces agents de sécurité – employés de sociétés privées – à de nombreux endroits du piétonnier, en particulier à l'entrée du centre commercial Anspach, mais également des multiples salles de jeux ou casino (plus souvent à partir de la fin de l'après-midi), tout autant qu'en relation à certains commerces ou établissements HORECA. Nous avons déjà mentionné ci-dessus la position de M. Close en ce qui les concerne (voir 5.2.) et qu'une de nos informantes, Christiane stigmatisait fortement, bien avant la parution de l'article auquel nous faisons référence ci-dessus :

> « Moi, je pense qu'on évolue vers ce qu'on appelle les *Business Improvement Districts*, c'est-à-dire l'espace public, la gestion de l'espace public est déléguée à des sociétés privées de gardiennage qui dépendent des magasins qui vont venir s'installer ici. Close en a encore parlé assez récemment à une réunion dans le quartier de Saint-Géry en disant que l'axe festif et des cafés et des terrasses allait se déplacer. Allait pas se déplacer, allait s'amplifier vers le canal et que donc, comme il trouvait que c'était pas juste que ce soient les bruxellois qui financent la sécurité de l'espace public quand il y a plus de cafés, plus de fêtes, plus de ceci et cela, que ben on allait vers la privatisation, vers l'utilisation de sociétés privées de gardiennage, ce qui se fait déjà très régulièrement, de façon très ponctuelle […]. Donc voilà, ça me pose question à moi. Bon les flics, c'est pas spécialement mes copains, mais enfin je préfère quand même que l'espace public soit géré et surveillé par une institution publique et pas par des privées. »

Aborder en détails la problématique des *Business Improvement Districts* (BIDs) dépasse clairement l'ambition de ce travail, cependant, il est évident que les rapports qui sont entretenus entre la gestion publique et la gestion privée de l'espace public pose question. Cela étant, plus qu'en faire de facto le procès à charge, il nous semblerait plus intéressant de réfléchir aux modalités selon lesquelles une telle cogestion pourrait se développer de façon harmonieuse tout en répondant éventuellement à d'autres nécessités propres au centre-ville de Bruxelles (mise à l'emploi de personnes peu qualifiées, intégration socioprofessionnelle, etc.). Étant entendu que Bruxelles n'est pas New York, il peut malgré tout être intéressant de relever que, dans certains contextes et conditions, comme le souligne Benelli (2017) qui a travaillé sur leur rôle dans la recomposition des activités de service public au sein de la Grosse Pomme, les BIDs peuvent contribuer à la réinsertion professionnelle. Plus spécifiquement, elle explique comment, à New York, des personnes sans domicile fixe sont engagées – et rémunérées[111] – pour l'entretien de l'espace urbain (Benelli 2017)[112].

Indépendamment de la constellation de questions qui peuvent concerner un tel processus – sa désirabilité dans le chef des intéressés n'en étant pas la moindre – et dont le traitement nous emmènerait bien trop en dehors des limites de ce rapport, il nous semble intéressant de souligner que bien plus que de l'intégration

[111] À la différence de personnes condamnées à des travaux d'utilité publique dont la participation à la gestion de l'espace public ne coûte pas un denier à la municipalité new-yorkaise (Benelli 2017).

[112] À ce titre, il est intéressant de noter que certains agents de la Bruciteam sont en réalité mis à l'emploi grâce à des structures de réinsertion professionnelle.

socio-professionnelle des personnes précarisées ou marginalisées (à ce sujet, voir Hallée *et al.* 2014), c'est d'abord leurs 'savoirs profanes' qui pourraient peut-être être valorisés et éventuellement sollicités (et ce, quelle que soit la forme que cela prenne, contractuelle ou non, rémunérée ou non, temporaire ou permanente, etc.). Nous n'avons pas la prétention ici de définir un cadre qui permettrait à une telle entreprise d'aboutir mais posons simplement la question : qui mieux que ceux qui y habitent en permanence pourraient jouer un rôle-clé dans la gestion du piétonnier ?[113]

5.6.4. Auto-organisation

Par ce terme 'auto-organisation', nous souhaitons simplement faire référence à la manière dont des relations (inter)personnelles se règlent souvent de manière informelle – et dans une démarche essentiellement ascendante – sur le piétonnier. Cette auto-organisation varie également contextuellement et inter-individuellement, la manière dont les usagers se positionnent vis-à-vis de différents facteurs de frictions n'étant clairement pas une constante. L'extrême hétérogénéité de ce type de gouvernance empêche donc évidemment qu'on la traite ici dans le détail mais quelques grandes caractéristiques peuvent malgré tout être mises en exergue. Une des caractéristiques principes de cette auto-organisation est qu'elle est intrinsèquement liée à la sphère des imaginaires (voir chapitre 4) et semble également se décliner en deux dimensions : personnelle et interpersonnelle.

Il nous semble que l'auto-organisation personnelle correspond assez bien à la dimension méso que nous avons évoquée en introduction de ce point et, par conséquent, aux amendements, aux modifications qu'une personne entreprend en ce qui concerne son mode de vie. Qu'il s'agisse d'habitudes de mobilité, de choix résidentiel, de préférences relatives aux activités commerciales ou culturelles, etc., nous avons déjà, à plusieurs reprises au cours de ce rapport, illustré en quoi le piétonnier a contribué à certains changements en termes de mode de vie. Nous reviendrons, sous peu (voir chapitre 6), sur les principales tendances que nous avons pu dégager et nous contentons donc ici de souligner qu'à l'heure actuelle l'état latent du devenir du piétonnier – malgré la prégnance de nombreux processus de détermination à l'œuvre – rend difficile l'appréciation du réel potentiel d'accueil du projet.

Au-delà de la gouvernance publique et de la manière dont elle s'appuie parfois sur la gestion privée de l'espace public, c'est certainement aussi dans l'auto-organisation interpersonnelle que doivent se chercher – et se construire – les conditions d'un développement durable et inclusif du projet de piétonnisation. Cette remarque renvoie clairement à l'ethos collectif, à la manière dont le vivre-ensemble peut s'orchestrer. Sur le piétonnier, ces mécanismes, ces stratégies sont tantôt réactives, tantôt anticipatives. Tantôt pacifiques, tantôt conflictuelles. Elles relèvent parfois de l'adaptation et de la tolérance, parfois du rejet et de la dénonciation. Elles mériteraient à elles seules qu'on leur consacre une étude à part entière mais nous espérons d'ores et déjà en avoir donné un aperçu suffisamment riche dans le cadre de ce rapport.

[113] À ce titre, nous invitons nos lecteurs à prendre connaissance de l'excellente initiative d'une équipe d'archéologue de l'université de Bristol qui s'est attelée à l'étude et à la fouille d'une parcelle de la ville éponyme rendue célèbre par son utilisation très étalée dans le temps par des sans-abris (Crea *et al.* 2014). Ce qui distingue l'approche de Crea et collègues (2014) c'est qu'ils ont œuvré avec la collaboration des sans-abris, depuis la conceptualisation du projet jusqu'à sa mise œuvre (fouilles, interprétation des vestiges, etc.) et l'interprétation des résultats ; ce qui ne manqua pas d'engendrer de nombreuses dynamiques positives (prise de conscience publique d'une réalité complexe, réappropriation du lieu, échanges fructueux et expérience humaine, mise à l'emploi, etc.).

6. Piétonnisation, centre-ville, modes et cadre de vie

Au terme de notre évocation des quatre thématiques, nous nous proposons de revenir, dans ce chapitre, de manière plus explicite sur deux des questions initiales ayant balisé le développement de ce projet de recherche : la reconfiguration des programmes d'activités des personnes liée à l'aménagement du piétonnier et son rôle éventuel dans la transition vers des modes de vies désirés et durables (fig.55). L'idée étant essentiellement ici de tirer des enseignements du cas bruxellois – quelle que soit leur éventuelle applicabilité dans d'autres contextes, nous y reviendrons ci-dessous (voir épilogue) – tout en dépassant le seul cadre du boulevard Anspach piétonnisé pour aborder succinctement certaines problématiques connexes à son existence, particulièrement sous l'angle des enjeux aspirationnels et climatiques.

Cette synthèse présente par conséquent un certain nombre de constats classés en deux grandes catégories faisant écho aux deux questions initiales que nous venons d'évoquer. D'une part, nous aborderons la manière dont la piétonnisation a participé à modifier certains modes de vie, que ce processus ait été d'ordre positif ou, qu'au contraire, l'altération ait engendré une dégradation de la qualité de vie ou une désorganisation de son déroulement[114]. Nous mettons ici l'accent sur des modifications s'étant opérées à quatre niveaux : la mobilité, le choix résidentiel, le déroulement de la vie sociale et, finalement, les préférences en termes de destination commerciale et culturelle (voir 6.1.). Afin de contextualiser certains des changements que nous allons mettre en exergue, nous mobilisons ici les données issues des journaux d'activités spatialisés combinées aux entretiens des personnes ayant accepté de se livrer à l'exercice.

Fig.55 : Désirabilité et changement (photo prise sur un banc de la place Fontainas).

D'autre part, nous abordons la manière dont le piétonnier et, par extension, une certaine vision du centre-ville bruxellois, peuvent être abordés sous l'angle de leur potentiel d'accueil et en termes de développement urbain durable. C'est par conséquent, dans ce second point, du cadre de vie dont il est question (voir 6.2.). Comme nous l'avons vu, la piétonnisation a indubitablement un effet sur les prises qu'offre ce territoire aux appropriations au même titre qu'elle s'aligne plus ou moins étroitement avec certaines aspirations, s'éloignant inévitablement d'autres. Si le potentiel d'accueil d'un lieu peut être compris comme sa propension à accueillir simultanément une grande diversité de modes de vie (Pattaroni *et al.* 2009 : 62-67),

[114] Nous choisissons volontairement ici, par souci de concision, de ne pas nécessairement relever les modifications de modes de vie n'ayant apparemment pas eu un impact significatif. En effet, il arrive que certains changements soient intégrés sans heurt, très naturellement, au cours de la vie quotidienne. Cette propension à la facilité d'acceptation dépend de plusieurs facteurs allant de la nature du changement à la faculté d'adaptation de l'individu concerné par la modification.

celui du piétonnier mérite clairement qu'on s'en soucie (voir 4.3.). Parallèlement, nous proposons aussi une brève réflexion sur l'orientation générale du processus en termes de durabilité (voir 6.2.2.).

Bien que ce chapitre ait vocation à ouvrir le débat vers davantage de généralisation, il nous semble important de garder à l'esprit que le cas bruxellois est particulier à plus d'un titre (organisation des niveaux de pouvoir, histoire urbanistique, caractéristiques du centre-ville, déroulement du projet, etc.)[115]. En effet, ces particularités contextuelles doivent inviter à la plus grande prudence dans toute tentative d'extrapolation à partir du cas spécifique de la piétonnisation du boulevard Anspach. Cela étant dit, en proposant quelques recommandations au sein de l'épilogue (voir chapitre 7), nous tâcherons également d'aborder certaines problématiques plus générales.

Pour rappel, ce chapitre mérite également d'être envisagé en parallèle des résultats de l'enquête de satisfaction menée à bien par le groupe de recherche MOBI et évoqués dans l'introduction de ce rapport (voir 1.4.).

6.1. Modes de vie

Que change la piétonnisation en termes de mode de vie ? Le principal changement concernant la zone tient, au sein du périmètre, à une nette diminution de la prégnance de la métrique automobile (voir notamment 4.2. et 5.1.). Pratiquement, l'espace alors occupé par une double bande de circulation dans chaque sens – même si avant la fermeture du boulevard, un marquage au sol tentait déjà de réduire la largeur carrossable – par des bandes de voirie ouvertes à la circulation motorisée – laissa la place à un large périmètre où les voitures furent en grande partie supprimées de l'équation urbaine.

On peut donc naturellement se demander ce que cette suppression a engendré. Nous pouvons d'ores et déjà souligner ici que la fermeture du boulevard Anspach aux voitures a eu un impact indéniable sur les modes de vie et de rapport au lieu d'une grande variété de personnes (habitants de la zone et de la périphérie, commerçants, employés de la zone, personnes marginalisées, touristes, ouvriers liés à la logistique, etc.). Nous aborderons plus loin (voir 6.2.1.), les changements en termes d'activités et d'usages en général, en abordant le cadre de vie.

Dans la présente section, nous soulignerons les changements les plus marqués, c'est-à-dire ceux qui sont ressortis de la manière la plus tranchée durant nos entretiens. Pour contextualiser ces changements, nous présentons également ici des profils types issus des quelques journaux d'activités spatialisés dont nous disposons (fig.56). Les changements opérés et les habitudes illustrées se focaliseront sur quatre facettes des modes de vie qui combinent les régimes d'engagement fonctionnel, social et sensible : la mobilité, le choix résidentiel, la vie sociale et les préférences en matière de destination commerciale et culturelle.

[115] Indépendamment d'une certaine forme d'originalité, nous avons aussi souligné, à plusieurs reprises, que la piétonnisation du boulevard Anspach s'inscrivait malgré tout dans une tendance assez dominante de reconversion des centres-villes européens dans une perspective faisant la part belle au tourisme international et au déploiement d'activités commerciales (voir 4.3. ; également Brenac *et al.* 2013).

Fig.56 : Légende des profils MOTUS simplifiés.

6.1.1. Mobilité

Deux changements majeurs peuvent être soulignés en termes de mobilité : l'un est lié au transit au sein du périmètre l'autre au report modal, les deux facteurs étant inévitablement liés.

Il ressort de bon nombre de nos observations, de nos entretiens mais également des journaux d'activités spatialisés que la zone a conservé le rôle d'axe de transit qu'elle avait quand le boulevard était la principale jonction routière entre le nord et le sud de Bruxelles. Le changement tient ici au fait que la marche est devenue le mode de déplacement privilégié, couplé à l'utilisation des transports en communs. En ce qui concerne ce type de déplacements, le transit s'est également amélioré dans l'axe est-ouest, la piétonnisation venant estomper la rupture créée par l'axe routier. Évidemment, là où la perméabilité et la connectivité du réseau piéton s'est améliorée, le système viaire lié à l'automobile s'est vu amputé d'un de ses liens forts.

Cet énoncé général a des implications très concrètes dans les modes de vie de certaines personnes.

On peut résumer de la sorte celles qui concernent les personnes se déplaçant fortement à pied et/ou en transports en commun : 1) on marche plus sur le boulevard (que l'on évitait auparavant) (fig.57) ; 2) on traverse plus aisément le boulevard. Cela ne signifie pas pour autant que le piétonnier devient davantage une destination, nous reviendrons sur cette question ci-dessous (voir 6.1.2 à 6.1.4).

Pour les personnes affichant une nette préférence pour l'utilisation de l'automobile, la piétonnisation a trois effets principaux : 1) on évite purement et simplement le centre-ville (cette décision est liée à un faisceau de raisons dont la piétonnisation fait partie et qu'elle cristallise) ; 2) on s'adapte au changement et on adopte un mode de transport différent lorsqu'on se rend au centre-ville (souvent les transports en commun, et parfois le vélo ou la trottinette ; fig.58)[116]. Cela étant, certaines personnes ne modifient pas du tout leurs habitudes de mobilité et continuent à faire usage de leur voiture lorsqu'il se déplacent vers ou à proximité du centre-ville (ils sont simplement forcés d'éviter le piétonnier mais connaissent souvent suffisamment bien la zone que pour trouver des itinéraires alternatifs ; fig.59).

[116] Nous constatons notamment que cette tendance est particulièrement forte au sein de nos catégories 'employés de la zone' et 'commerçants'.

Avant la piétonnisation, Piotr préférait emprunter le métro pour aller de Fontainas à De Brouckère. Aujourd'hui, il emprunte le piétonnier tous les jours non seulement parce qu'il y transite mais également car il s'y promène, y fait ses courses, y regarde les magasins et y rencontre des amis, souvent dans des établissements HORECA.

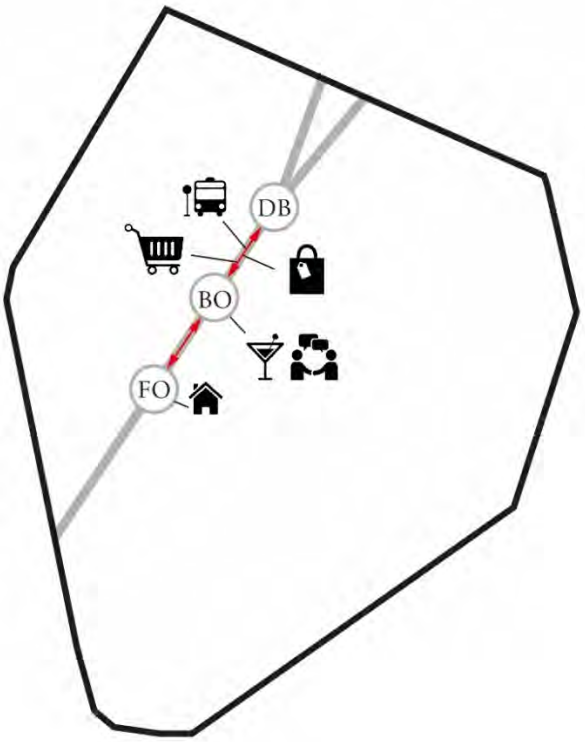


Fig.57 : Profil Motus simplifié de Piotr.

Lors de son interview, Hélène nous précisa qu'elle utilisait les transports en commun 80% du temps et le vélo le reste du temps. Or, de manière générale, son journal d'activité spatialisé (rempli pendant 11 jours), illustre qu'elle utilise en réalité la voiture pour ses activités de loisir, culturelles, pour des tâches administratives et les courses domestiques mais également pour certaines activités liées au travail. Elle l'utilise également pour sortir de Bruxelles et pour aller à la Gare du Midi pour prendre l'Eurostar. Cependant, quand elle se rend au travail, elle utilise systématiquement les transports en commun. Il lui arrive aussi, après le travail, d'y faire appel lorsqu'elle est de sortie.

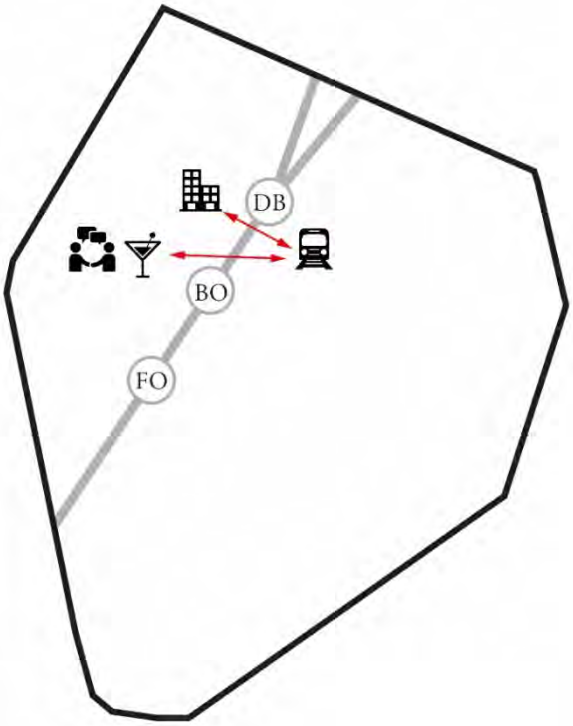


Fig.58 : Profil Motus simplifié d'Hélène.

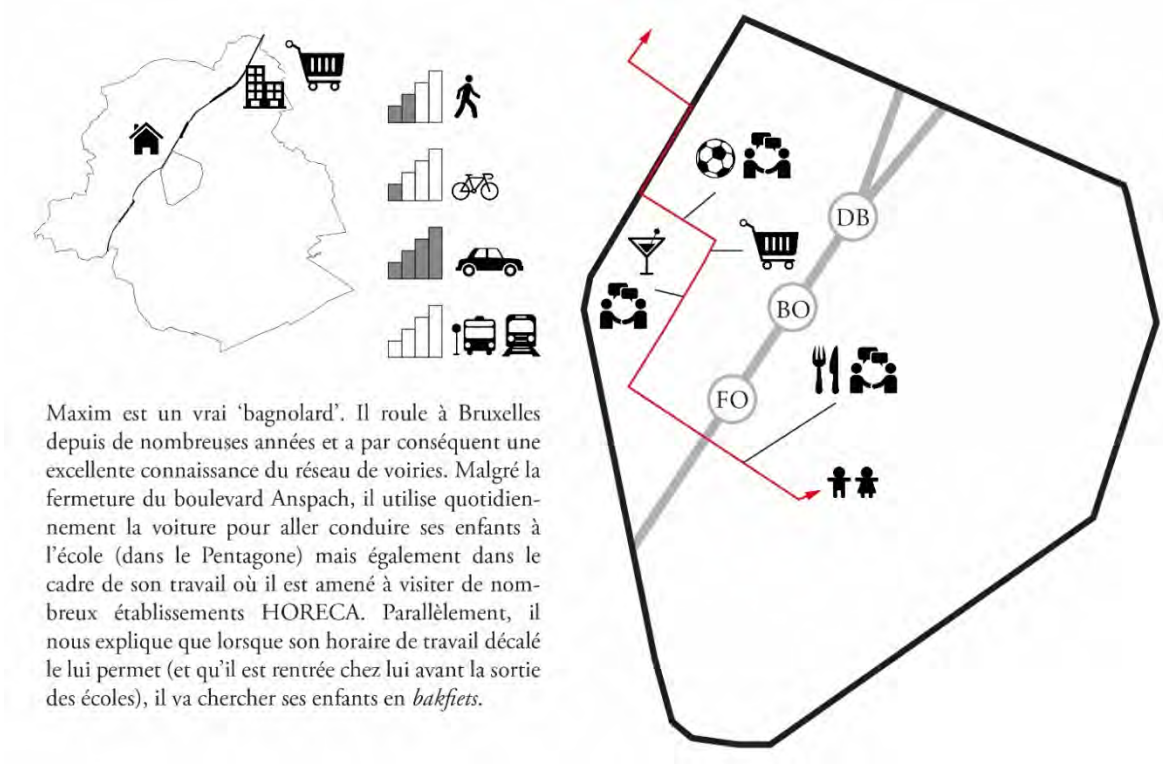


Fig.59 : Profil Motus simplifié de Maxim.

On est cependant en droit de s'interroger sur la réelle portée du piétonnier en termes de report modal. Premièrement, étant donné qu'il parait être, pour bon nombre de nos informants, un lieu de transit plus qu'un lieu de destination, on pourrait imaginer que ce n'est pas nécessairement son attractivité intrinsèque en tant qu'espace public qui a enclenché le report modal (ce dernier pouvant être dû à d'autres facteurs, comme une prise de conscience grandissante des enjeux climatiques)[117]. Cela étant, au vu de la centralité intermédiaire du boulevard Anspach dans le réseau viaire bruxellois, le report modal pourrait bel et bien être lié au potentiel qu'a la zone à accueillir des déplacements de transit : elle reste le chemin le plus court entre de nombreuses paires d'origines-destinations dans le centre-ville[118]. Il convient ici de noter, que la centralité intermédiaire de la zone a malgré tout drastiquement diminué si l'on considère uniquement les déplacements motorisés (en d'autres termes, avant sa fermeture, le boulevard était le chemin le plus court pour un bien plus grand nombre d'itinéraires motorisés). Indépendamment de l'attrait sensible et social de la zone, cela a clairement dû avoir un impact fonctionnel sur le fait que certains automobilistes disent déserter le centre-ville.

Bien que nous ne disposions pas réellement de données pour étayer cette remarque, nous estimons qu'il pourrait être intéressant, en vue d'évaluer la réalité du report modal et de ses déclinaisons, de se pencher sur la question du mode de transport privilégié avant et après la piétonnisation par les personnes qui semblent considérer le piétonnier comme un lieu de destination (voir 6.1.3. et 6.1.4. ci-dessous ; mais également, 5.4.). En effet, la donne serait tout à fait différente si bon nombre des personnes s'appropriant réellement la zone vivaient à proximité immédiate et s'étaient par conséquent toujours essentiellement déplacé à pied

[117] Au sujet d'un biais potentiel d'échantillonnage au sein de la recherche, voir n.50.
[118] En théorie des réseaux, la centralité intermédiaire (*betweenness centrality*) dépend du potentiel qu'a un point du graphe à être sur le chemin le plus court entre deux autres points. Il s'agit par conséquent d'un point qui a potentiellement une grande influence sur les transferts au sein du réseau (c'est-à-dire les déplacements dans le cas d'un réseau viaire) (Freeman 1997).

plutôt que si elles provenaient de plus loin et devaient par conséquent faire appel à d'autres modes de transport.

Parallèlement, on est également en droit de s'interroger sur les déplacements liés au tourisme. En effet, si l'attractivité de la zone et la facilité de la traverser ont certainement augmenté, il est par contre largement moins sûr que cela ait donné lieu à des changements en termes de mode de transport pour s'y rendre.

En termes d'attractivité, il convient toutefois de préciser que si celle du piétonnier parait varier énormément selon les profils d'individus, de manière générale, les zones avoisinant le boulevard Anspach (Ilot sacré, Saint-Géry, Sainte-Catherine, Dansaert, etc.) semblent conserver pour une grande majorité de personnes un attrait très prononcé (voir 3.1.4.). Cela signifie également que le rapport modal susmentionné pourrait davantage être lié à ces zones qu'au piétonnier en tant que tel.

6.1.2. Choix résidentiel, choix d'implantation

En termes de choix résidentiel et/ou d'implantation, trois tendances peuvent être soulignées :

6.1.2.1. Choisir la zone

D'une part, certaines personnes nous ont très clairement exprimé le fait qu'elles avaient choisi d'habiter dans le centre-ville à cause de la piétonnisation et/ou des dynamiques qu'elles y associaient ou espéraient y voir liées. Cette tendance se retrouve d'une part chez des habitants, comme Dominique ou Piotr, qui ont acheté un bien immobilier (en quittant le Brabant flamand pour la première, en venant de l'étranger pour le second) en grande partie car ils savaient que la zone allait devenir piétonne. Dans les deux cas c'est l'attrait d'un centre-ville (en termes de proximité aux aménités, d'ambiance, etc.) avec les bienfaits de l'apaisement lié à la disparition des voitures qui est favorisé. Dominique et Piotr évoquent tous deux la vie de quartier, l'impression de connaître tout le monde dans un petit périmètre comme de réelles plus-values. Dominique oppose aussi clairement la situation à celle qu'elle a connue dans le Brabant flamand et dit s'être fait plus d'amis en 3, 4 ans dans le centre qu'en 10 ans dans son ancienne commune de résidence.

Ce choix de la zone a également été fait par certains commerçants, comme Marina qui a choisi l'emplacement de son établissement (une épicerie associée à un salon de dégustation) précisément parce que la piétonnisation était annoncée. Elle y voyait à la fois l'avantage d'un cadre de vie en accord avec ses principes mais, également, la portée positive qu'un tel aménagement pouvait avoir en termes de fréquentation de son commerce. Il convient aussi de préciser qu'elle a également été attirée par une opportunité immobilière car les locaux qu'elle loue appartiennent au Centre Public d'Action Sociale (CPAS) de la Ville et ne lui coûtent par conséquent pas trop cher[119].

Les opportunités et tendances immobilières au sein de la zone méritent également d'être brièvement mentionnées ici. En effet, comme nous l'ont expliqué Rob Ragoen et Yannick Pannier, les développeurs d'Immobel que nous avons interviewés, leur société (comme d'autres, telle Whitewood) a très massivement investi dans la zone du piétonnier. Le trait commun de tous leurs projets est la multifonctionnalité (commerces, HORECA, bureaux, logements). En termes de logements, il est intéressant de noter que ces deux développeurs ont été unanimes sur un aspect : aujourd'hui, on bâtit des logements plus petits car, ce qui attire avant tout les jeunes aujourd'hui, c'est la qualité de leur cadre de vie et l'espace public plutôt que la taille de leur habitation. Quelle que soit la véracité de cette affirmation (le prix grandissant du m² à Bruxelles joue certainement un rôle dans le processus), une chose est sûre : une quantité importante de logements de

[119] Un CPAS est une instance communale assurant la prestation d'un grand nombre de services sociaux pour les personnes les plus démunies (https://www.belgium.be/fr/famille/aide_sociale/cpas).

petite superficie – dont une part non négligeable de logements étudiants – vont être construits à proximité immédiate du piétonnier. Reste à voir si la demande suivra l'offre, la Ville de Bruxelles gardant le souvenir de l'échec cuisant de la commercialisation des appartements sur les boulevards lorsque ceux-ci furent percés au 19ème siècle.

6.1.2.2. Quitter la zone

Nous avons également été en contact avec des personnes ayant choisi de quitter la zone ou, plus généralement, le centre-ville ou la RBC. Nos trois exemples sont relativement différents les uns des autres et méritent une brève évocation. Anaïs, nous a expliqué qu'elle avait quitté la RBC qu'elle affectionnait beaucoup et où elle avait toujours vécu – et où elle continue à travailler – car elle voulait que ses deux filles puissent grandir en sécurité. Elle associe la piétonnisation à un processus liberticide et paradoxal (voir 4.2.) et considère que le centre-ville bruxellois s'est dramatiquement dégradé en termes de qualité de vie depuis une dizaine d'années. Les raisons auxquelles elle impute ce processus sont multiples mais l'impression d'avoir été trahie par les autorités publiques est un leitmotiv dans son discours.

Pour Christiane, fervente partisane de la piétonnisation à ses débuts ou, tout du moins, de l'idée d'apaiser la ville en y diminuant la présence automobile, c'est la tournure que prend actuellement le projet où elle voit essentiellement à l'œuvre des logiques capitalistes consumériste, touristique et homogénéisante qui fut le déclencheur de son changement de résidence. Elle quitta donc le centre-ville pour s'installer à Schaerbeek. Bien que d'autres facteurs aient pu peser dans la balance, Christiane ne les mentionna pas et stigmatisa clairement certaines dérives sur lesquelles nous nous sommes concentrés en évoquant les imaginaires (voir 4.3.).

Finalement, Nissa constitue un exemple particulier. Elle fait partie d'un groupe d'amis très soudés sur lequel nous reviendrons brièvement ci-dessous (voir 6.1.3.). Elle est, globalement, favorable au projet même si elle ne se reconnait pas nécessairement dans l'offre commerciale et est consciente de l'existence de certaines nuisances (report du trafic dans les voiries avoisinantes, impact du tourisme, etc.). Cependant, pour des raisons qu'elle ne développa pas réellement lors de l'interview, elle va quitter le centre-ville pour retourner vivre à Saint-Gilles. Cette perspective la contente notamment parce qu'elle espère y retrouver une vie de quartier, « une vie pour les habitants » et pas uniquement pour les touristes. Cette décision a ceci de particulier que Nissa dispose dans le centre-ville d'un réseau social très étroit et très satisfaisant. Il apparaitrait donc que la prégnance du tourisme occulterait, au moins en partie, cet aspect positif. Il est aussi intéressant de noter que Nissa vit à l'ouest du boulevard, dans le quartier Anneessens. Est-il possible que cela ait un impact sur sa perception de l'absence d'une vie de quartier alors que pour Dominique, qui vit à l'est, dans le quartier Saint-Jacques, c'est précisément la vie de quartier qui est soulignée comme un attrait majeur[120]?

Indépendamment du choix résidentiel pur et simple, c'est parfois en termes d'implantation que la zone a été considérée comme non-idéale. C'est notamment le cas pour Pierre-Alexis qui habite dans le Brabant flamand mais dirige plusieurs sociétés dont les bureaux ont désormais quitté le centre-ville pour s'installer en périphérie. Ce choix est à la fois dû à la nécessité du transport motorisé lié à ces sociétés mais concerne aussi ses quelques employés qui utilisent principalement la voiture. Pour Pierre-Alexis, la piétonnisation peut certainement permettre de rassembler les gens, de diminuer la criminalité, de favoriser la mixité des idées, d'améliorer la qualité de l'air et l'atmosphère du centre-ville mais est totalement incompatible avec le

[120]Dominique et Nissa n'ont pas du tout le même profil (en termes d'âge, de profession, de profil socio-économique, etc.) mais proviennent malgré tout de milieux relativement favorisés. Le quartier Anneessens est, quant à lui, caractérisé par la présence de populations pauvres, souvent immigrées ou d'origine immigrée. Ce facteur a-t-il joué un rôle dans le sentiment qu'a pu avoir Nissa de ne pas y trouver une vie de quartier lui convenant ?

« business ». Il s'en accommode cependant sans grande peine car il aime se retrouver dans le centre-ville pour y rencontrer des amis et en apprécie le changement.

6.1.2.3. Espérer pour la zone

Indépendamment de ces choix impliquant un changement, certaines personnes continuent à vivre à proximité du piétonnier, que cela soit par choix, par absence d'alternative ou qu'ils y soient contraints. En ce qui les concernent, ils s'inscrivent souvent dans une posture mitigée eu égard à la piétonnisation. Ils en soulignent certains bienfaits (dont la disparition des voitures et l'apaisement général) mais en redoutent aussi certaines dérives potentielles (notamment en termes de sécurité et de tranquillité ; voir 6.2. ci-dessous).

En ce qui concerne les marginaux (voir 5.5.), bien qu'on constate une augmentation globale du sans-abrisme en RBC depuis plusieurs années (Quittelier et Bertrand 2018)[121], il est très difficile d'estimer l'évolution de leur nombre en relation au piétonnier[122]. Pour plusieurs de nos informants, leur nombre n'a pas augmenté, au contraire de leur visibilité (un phénomène souvent imputé à la disparition des voitures). Il est évidemment très délicat de parler du sans-abrisme en termes de choix résidentiel. Cela étant, comme nous l'avons vu, bon nombre de ces marginaux sont à demeure sur le piétonnier (5.5.1.) et, comme nous l'avons souligné, leur présence au sein du piétonnier et leurs appropriations du lieu sont menacées par certains dynamiques en cours (5.5.2. ; voir également Malherbe et Rosa 2018). Il nous parait donc raisonnable d'au moins faire l'hypothèse qu'ils nourrissent peut-être certains espoirs ou craintes en ce qui concerne le devenir de la zone.

6.1.3. Vie sociale

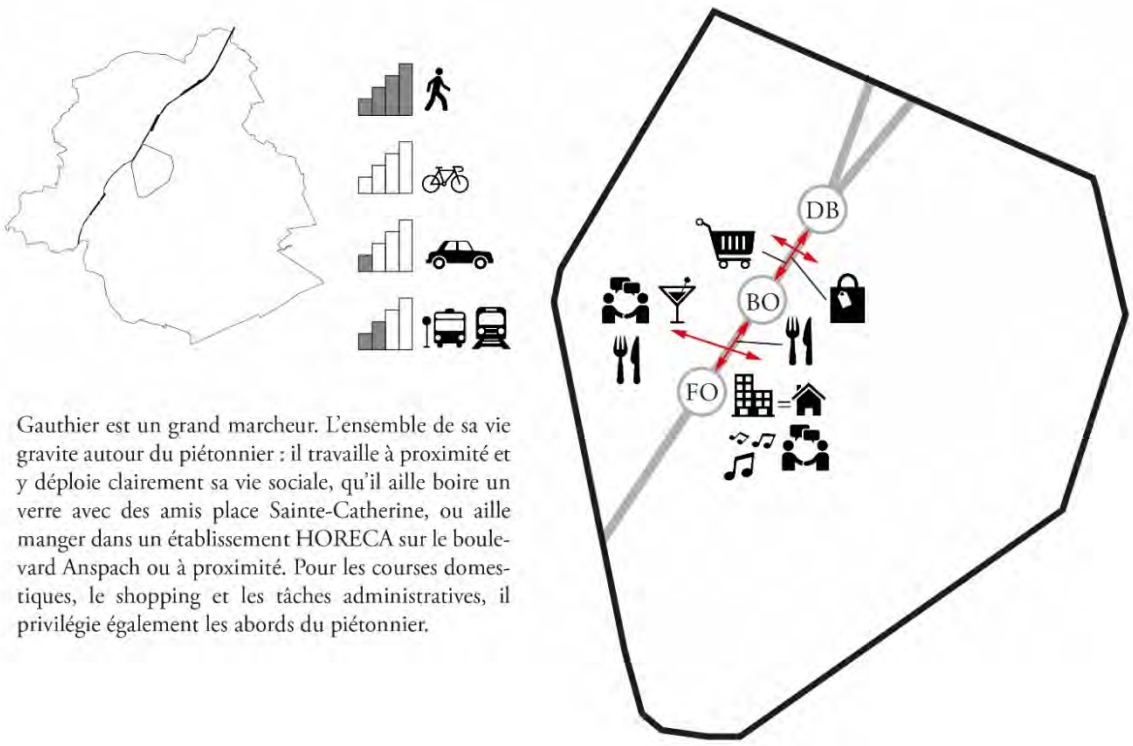
Une chose est sûre, ils y trouvent un cadre privilégié pour déployer leur vie sociale (voir 5.5.1.). Ils ne sont évidemment pas les seuls. Étant donné que nous traiterons plus loin de la mixité sociale en rapport au cadre de vie (voir 6.2.), nous n'allons qu'évoquer brièvement ici la question du changement de mode de vie en termes de sociabilité en rapport à la piétonnisation.

D'après ce qui ressort de nos entretiens, ces changements sont assez mineurs. En substance, si nos informants tendaient à utiliser le centre-ville à des fins de sociabilité, ils continuent globalement à le faire (fig.60). S'ils l'évitaient, la piétonnisation n'a globalement rien changé à la donne[123]. On note toutefois que quelques personnes nous expliquent que certaines de leurs connaissances habitant hors de Bruxelles rechignent parfois à leur rendre visite car elles considèrent que la situation est devenue impraticable en voiture (manque de parkings, complexité des itinéraires, etc.). Parmi les entretiens, cet état de fait se solde à part égale par un changement de mentalité opéré suite à (plusieurs) discussions ou après une visite dans la zone, ou encore par le fait que ce sont dorénavant les Bruxellois qui rendent visite à leurs connaissances hors de Bruxelles et non plus l'inverse. Une perte de contact pure et simple est moins fréquemment évoquée.

[121] Pour une perspective plus large, voir https://www.lastrada.brussels/portail/fr/.

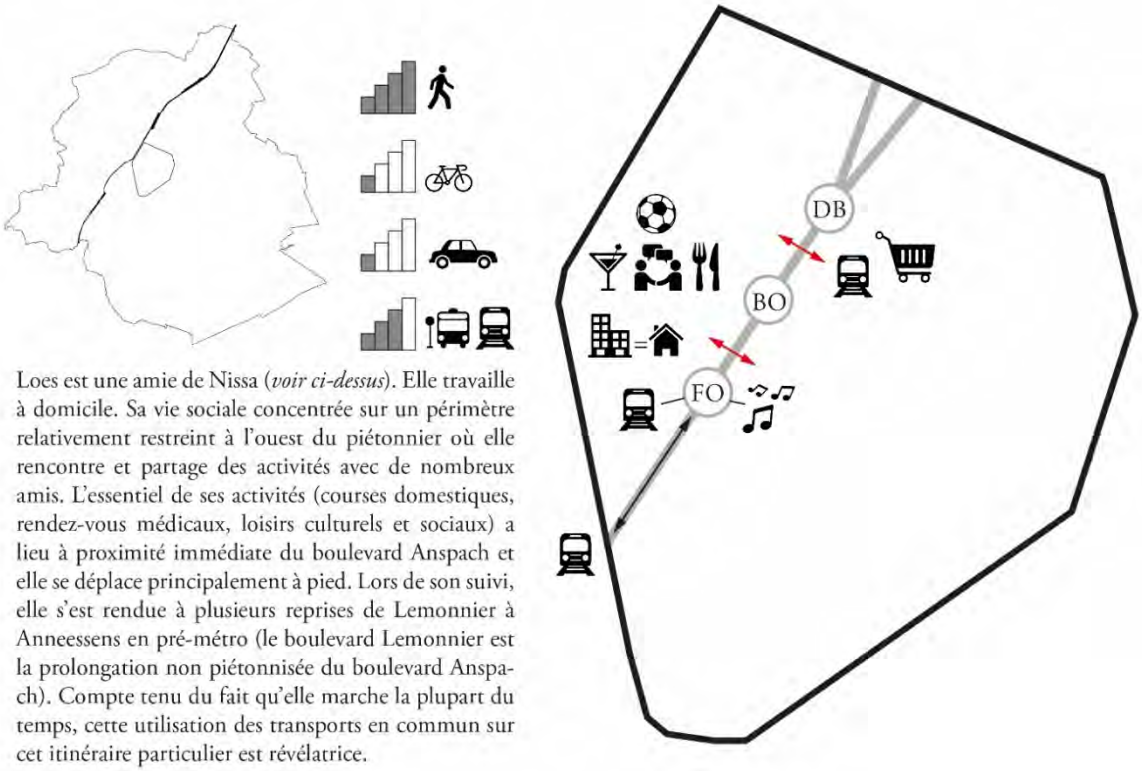
[122] On peut toutefois noter qu'en 2018, environ 30% des sans-abris en RBC étaient dénombrés dans le Pentagone, leur présence y diminuant légèrement en faveur du reste de la Région (une tendance continue depuis 2014 ; voir Quittelier et Bertrand 2018 : 26, tableau 6).

[123] On note une nouvelle fois qu'il est finalement assez rare que le piétonnier en tant que tel soit présenté comme l'endroit précis où se déploie cette vie sociale. Elle s'implante plus généralement en périphérie du boulevard.



Gauthier est un grand marcheur. L'ensemble de sa vie gravite autour du piétonnier : il travaille à proximité et y déploie clairement sa vie sociale, qu'il aille boire un verre avec des amis place Sainte-Catherine, ou aille manger dans un établissement HORECA sur le boulevard Anspach ou à proximité. Pour les courses domestiques, le shopping et les tâches administratives, il privilégie également les abords du piétonnier.

Fig.60 : Profil Motus simplifié de Gauthier.



Loes est une amie de Nissa (*voir ci-dessus*). Elle travaille à domicile. Sa vie sociale concentrée sur un périmètre relativement restreint à l'ouest du piétonnier où elle rencontre et partage des activités avec de nombreux amis. L'essentiel de ses activités (courses domestiques, rendez-vous médicaux, loisirs culturels et sociaux) a lieu à proximité immédiate du boulevard Anspach et elle se déplace principalement à pied. Lors de son suivi, elle s'est rendue à plusieurs reprises de Lemonnier à Anneessens en pré-métro (le boulevard Lemonnier est la prolongation non piétonnisée du boulevard Anspach). Compte tenu du fait qu'elle marche la plupart du temps, cette utilisation des transports en commun sur cet itinéraire particulier est révélatrice.

Fig.61 : Profil Motus simplifie de Loes[124].

[124] Le boulevard Lemonnier connait, à l'heure actuelle, une situation assez similaire à celle que présentait le boulevard Anspach au moment où il accueillait quatre bandes de circulation. Cette zone est souvent décrite comme « glauque » et peu engageante par plusieurs de nos informants.

6.1.4. Habitudes commerciales et culturelles

En termes d'habitudes commerciales et culturelles, un élément clé mérite d'être mentionné : de façon assez unanime, nos informants nous expliquent clairement qu'avant la piétonnisation, ils ne se rendaient dans la zone du boulevard que s'ils devaient absolument y aller (notamment pour accéder à un commerce particulier ou dans le cadre d'activités culturelles – musée, cinéma, concert). Aujourd'hui, si le commerce ou l'établissement culturel est sur ou à proximité du piétonnier, s'y rendre est globalement considéré comme plus agréable (fig.61).

Cela étant, pour certaines personnes n'habitant pas dans le centre-ville – utilisant la voiture de manière préférentielle – et ne s'y rendant qu'épisodiquement à des fins commerciales et culturelles, un mélange de baisse d'accessibilité et manque de sécurité/propreté est évoqué comme les invitant désormais à déserter la zone (voir chapitre 5 ; fig.62). Cependant, au vu de la forte fréquentation des commerces avoisinant le piétonnier, il serait intéressant d'avoir une meilleure compréhension d'éventuels changements en termes de mode de vie opéré par le public qui trouve son compte dans l'offre commerciale. Nos données ne nous permettent malheureusement pas de nous prononcer sur cette question particulière.

Si l'on considère, comme l'expliquent certains des commerçants que nous avons interviewés, que le boulevard Anspach est désormais plus fréquenté à des fins commerciales, il serait en effet pertinent de questionner d'éventuels changements liés aux modes de vie des publics concernés par cet attrait commercial, tant en termes de mobilité que de destination préférentielle.

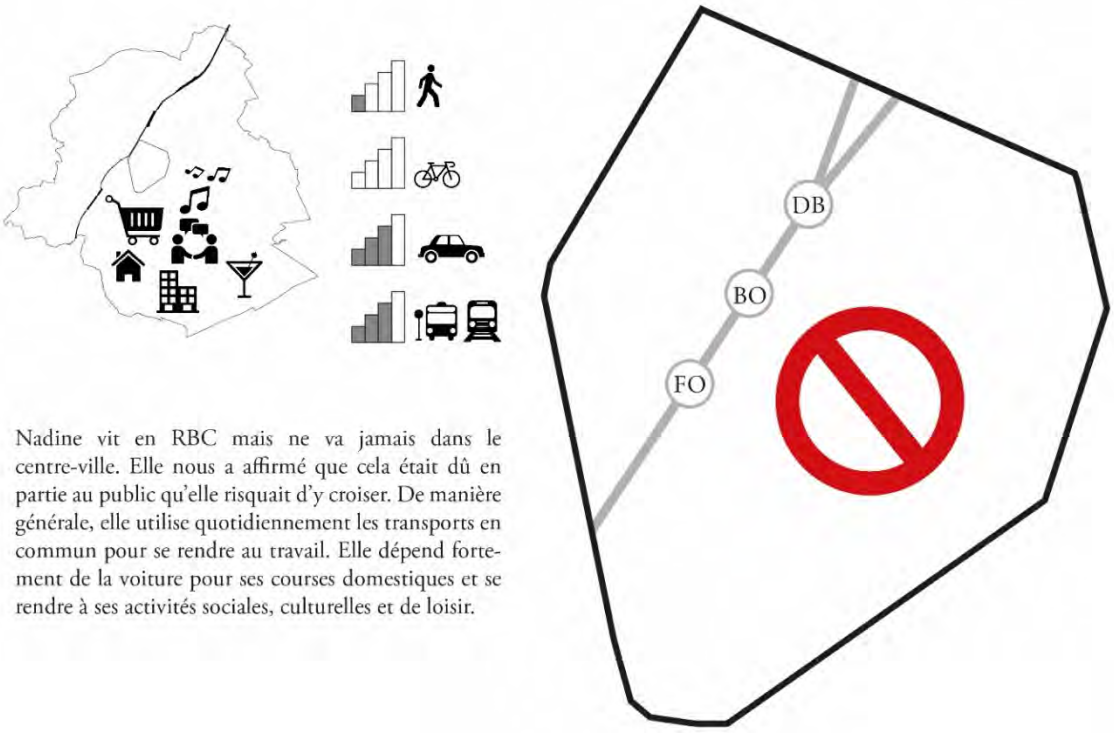


Fig.62 : Profil Motus simplifié de Nadine.

6.2. Cadre de vie

Indépendamment des changements opérés en termes de mode de vie, il nous apparait important de considérer le potentiel d'accueil du piétonnier d'une part et d'évoquer, même succinctement, son impact en termes de durabilité.

Nous l'avons assez évoqué, notre recherche s'est déroulée en plein cœur d'une période d'indétermination, de latence durant laquelle une certaine flexibilité d'usages et une forte mixité d'usagers existent toujours sur le piétonnier (voir notamment les chapitres 2 et 5). Nous avons également, à plusieurs reprises, détaillé les processus en cours qui nous semblaient avoir un impact progressif potentiel sur l'évolution de cette flexibilité/mixité et n'y revenons donc pas ici en détails (voir notamment 2.4. et 4.3.3.). Nous souhaitons plutôt mettre l'accent ici sur les appropriations et les éléments positifs du piétonnier tout en les contrastant avec les limites du projet, en termes d'aménagement, de mise en place, d'écarts entres les attentes et visées et la réalité. Ce qui nous invite naturellement, pour conclure, à traiter de la question de la durabilité (voir 6.2.2).

6.2.1. Prises et potentiel d'accueil

Nous prenons ici comme prédicat de base que la qualité d'un espace public est étroitement liée à son potentiel d'accueil. Ce dernier est lui-même fonction de prises fonctionnelles, sociales et sensibles faisant système et constituant, pour les usagers, un panel de critères les orientant vers un horizon de choix (et finalement vers une éventuelle modification ou maintien de leur mode de vie). Nous considérons également comme Pattaroni et collègues (2009) mais beaucoup d'autres également (Hubert *et al.* 2017 ; Gehl 2011 ; Jacobs 1961), que ces prises gagnent à être multiples et variées afin de garantir une mixité d'usages et d'usagers au sein de l'espace public. En somme, diminuer le nombre de prises d'un environnement urbain, c'est diminuer son potentiel d'accueil et, ce faisant, affecter la mixité d'appropriations qui le caractérisent dans l'espace et dans le temps. C'est à l'aune de ces conceptions que les appropriations et les limites du projet de piétonnisation sont brièvement présentées ici en leur état actuel.

En termes d'amélioration nette du cadre de vie, tant nos entretiens que nos observations illustrent que le boulevard apaisé constitue un endroit bien plus accueillant qu'auparavant. Le fait qu'il vienne retisser du lien entre l'est et l'ouest de la ville ou constituer un environnement qualitatif en tant que tel pour un grand nombre de personnes aux profils variés semble assez clair. À l'heure actuelle, on y voit effectivement de très nombreuses personnes différentes : certaines y passent, d'autres y séjournent. À ce titre, la présence de famille et d'enfants occupant le piétonnier pendant de longues périodes dans le cadre d'activités ludiques ou sociales nous a semblé particulièrement notable durant les mois les plus cléments en termes de météo. Mais, de manière générale, on vient y faire ses courses domestiques, on s'y adonne au shopping, on y fréquente des établissements HORECA, on s'y divertit, on le visite, on s'y insurge, on s'y rassemble, on y travaille, on y dort et tente d'y survivre, etc. Cette diversité est encore, au moment où l'on écrit ces lignes, bien réelle et, comme nous l'avons souligné, elle est souvent au cœur de ressentis et de perceptions plus ou moins positives (voir chapitre 4).

C'est en partie en ce sens que les limites du projet se donnent à voir. Par manque de gestion transversale et intégrée, de processus informatifs clairs, etc., la piétonnisation n'a pas été assez accompagnée par les pouvoirs publics et, de ce fait, elle n'est pas parvenue à fédérer et à capitaliser sur l'attrait réel que le processus représentait et représente toujours – certes à différents titres – pour une très grande variété de publics. Aujourd'hui, tout le monde ne trouve pas son compte de la même manière dans la piétonnisation – certains n'y trouvent d'ailleurs pas leur compte du tout – mais, dans l'absolu, cela n'est peut-être pas réellement un problème si le projet parvient à entretenir, au cœur de la RBC, un creuset de diversité, un *melting pot* comme on dit parfois.

Malheureusement, le déficit d'action publique et de vision explicite menace clairement le devenir du piétonnier (voir chapitre 2). D'abord, il renforce les phénomènes de non-adhérence – voire de rejet – au projet. Ce mécanisme opère d'une part parce que la diversité et la mixité ne sont pas accompagnées,

expliquées et valorisées et que, par conséquent, elles viennent nourrir des imaginaires délétères en ce qu'ils compromettent l'ouverture à l'autre, ou simplement son acceptation. D'autre part, cette non-adhérence est probablement liée au fait que les pouvoirs publics ont préféré – ou se sont contentés de – contraindre plutôt que convaincre (nous y revenons dans les recommandations, voir 7.1.1.). Ensuite, ce déficit permet – voire favorise – l'essor et la prise d'ampleur de processus qui, à terme, contribueront inévitablement à saper les fondations de la mixité et de la diversité en faisant disparaitre certaines des prises de l'environnement. Comme l'ont exposé Brenac et collègues (2013), ces processus, plus si larvés que ça sur le piétonnier, tiennent souvent de logiques liées au marketing urbain et s'appuient sur des logiques multiples (commerciales, touristiques, immobilières, etc. ; voir 4.3.).

Rien n'est (totalement) joué mais tout est en jeu !

6.2.2. Un projet durable ?

Nous nous proposons de clôturer ce chapitre par quelques remarques générales qui gagneront à être envisagées conjointement aux recommandations présentées au sein de l'épilogue.

Dans l'édito de son second portfolio, le BSI-BCO a récemment (re)présenté les conditions dans lesquelles le piétonnier pourrait être un « projet-pilote pour un centre-ville bruxellois durable et convivial » (Vermeulen *et al.* 2018). Nous avons évoqué ci-dessus ce que ce projet de recherche a pu fournir comme information sur la tendance qu'avait la piétonnier à être et à demeurer un espace public convivial (voir 5.4.). Qu'en est-il donc de son impact en termes de développement urbain durable ?

Notre recherche ne peut pas réellement contribuer à fournir des renseignements plus élaborés sur cette thématique que les données plus quantitatives générées dans l'enquête MOBI évoquées en introduction (voir 1.4.). Elle confirme cependant que les attentes d'une très grande majorité des personnes interviewées s'alignent avec des aspirations au sein desquelles des préoccupations environnementales occupent une place relativement significative. Au-delà d'enjeux de type réchauffement climatique, dégradation des écosystèmes, etc. qu'ont finalement assez peu évoqués nos informants, ce sont davantage des problématiques liées à la qualité de l'air et à l'accès à la nature (à travers la présence d'espaces verts) qui semblent avant tout retenir explicitement l'attention lorsque la situation du centre-ville bruxellois est évoquée.

En général, parmi nos informants, même les personnes défendant bec et ongle la mobilité automobile admettent généralement que son emprise est sans doute trop importante sur les territoires (voir 4.2.). Ce constat, assez unanime, est à la fois relié aux déplacements carbonés (pollution, qualité de l'air) mais également à un souhait assez diffus et hétérogène de retrouver du lien aux lieux et une tendance à voir, dans une forme de ralentissement et de rapprochement, un moyen d'y arriver. On peut donc faire l'hypothèse que le piétonnier qui participe, à sa manière, à ces deux phénomènes a le potentiel de réellement enclencher des dynamiques évoluant vers plus de durabilité (voir 7.2.2.). Cela étant, une nouvelle fois, pour être partagée et rendue effective, cette orientation potentielle doit très certainement être renforcée, explicitée et accompagnée.

7. Épilogue

Au terme de notre exploration thématique du processus de piétonnisation du boulevard Anspach (chapitres 2 à 5) et de notre évocation des problématiques clés y étant liées en termes de changement des modes et du cadre de vie (chapitre 6), nous nous proposons, en guise d'épilogue, de présenter ici quelques réflexions concernant les enseignements que l'on pourrait éventuellement tirer du cas bruxellois.

Comme nous avons eu l'occasion de l'évoquer en introduisant ce rapport (voir 1.3.), le BSI-BCO a d'ores et déjà proposé une liste de recommandations assez exhaustives concernant la piétonnisation et le centre-ville bruxellois (voir notamment Hubert *et al.* 2017 ; Vermeulen *et al.* 2018). Nous nous proposons de repartir de ces dernières étant donné que, pour la grande majorité, elles sont encore totalement d'actualité. Le tableau suivant les évoque de façon synthétique et souligne qu'elles s'articulent en quatre grands défis déclinés en actions à implémenter.

Défis	Actions à implémenter	État actuel
1| Rassembler autour du projet	Mettre en place une coordination opérationnelle, interne et externe, clairement identifiée (engager un intendant)	X
	Organiser la coproduction	O
	Développer une politique de communication à la hauteur du projet	X
2| Agir sur l'immatériel	Garantir la diversité des ambiances et des usages de l'espace public par le soutien et la coproduction d'activités nombreuses (socioculturels, symboliques, productives, loisirs, etc.)	O
	Mettre en place une chambre de qualité	X
	Faire du temps du chantier un moment fort de la coproduction de l'espace public	X
3| Renforcer les liens avec d'autres dynamiques (régionales, métropolitaines)	Sortir du périmètre (recherche par projet et question des centralités)	O
	Connecter le plan d'aménagement de l'espace public aux plans de développement patrimonial, économique et commercial (et foncière) du centre-ville et au plan de mobilité (en lien avec la RBC et la métropole)	X
4| Confirmer le changement de paradigme	Expliciter le projet urbain	X
	Agir sur et par le logement	X
	Éviter et prévenir les reports de nuisance	X
	Intégrer les parkings existants à la réflexion sur l'avenir	X

Tableau 4 : Recommandations du BSI-BCO (d'après Vermeulen *et al.* 2018 : 19) ;

V [accompli] ; X [pas entrepris] ; O [au moins partiellement en cours][125].

Nous allons les détailler quelque peu ci-dessous mais, surtout, mettre certaines d'entre elles en perspective avec les tendances que nous avons évoquées au sein du chapitre précédent (chapitre 6) et l'évolution actuelle

[125] Il convient de préciser que, suite aux élections, un nouveau collège communal s'est constitué. Il est en place depuis janvier 2019. Il est possible qu'il faille aux différents échevinats et à leurs cabinets quelques mois afin de prendre parfaitement possession des dossiers. À travers différentes réunions et prises de contact, le BSI-BCO a pu s'assurer que certaines problématiques avaient été identifiées par les autorités communales. Indépendamment du fait qu'il faille laisser à la Ville le bénéfice du doute, à l'heure actuelle, le constat peu glorieux du tableau 4 demeure !

du projet. Parallèlement, elles sont également brièvement mises en relation avec les enseignements tirés d'autres processus de piétonnisation en France et en Suisse. Il convient aussi de préciser que bien que ces recommandations du BSI-BCO s'appliquent tout particulièrement au cadre bruxellois, leur logique générale garderait sa pertinence dans le cadre de la mise en œuvre d'autres projets de piétonnisation. Finalement, nous proposons l'une ou l'autre recommandation étant plus directement liée à l'expérience que nous avons faite de la piétonnisation du boulevard Anspach au cours de cette recherche.

7.1. Défis identifiés par le BSI-BCO

7.1.1. *Rassembler autour du projet*

Comme nous l'avons déjà évoqué, coordination opérationnelle et politique de communication laissent clairement à désirer dans le cadre du projet de piétonnisation. Nous avons vu que cela a contribué à ne pas assez fédérer autour du projet (chapitre 4). Qui plus est, nous avons également évoqué qu'un équilibre entre contraindre et convaincre n'avait pas été réellement atteint (6.2.1.). Or, c'est précisément cet équilibre qui s'est avéré très précieux dans de nombreux projets de piétonnisation ayant porté leurs fruits.

À ce titre, bien que le cas de Chambéry (France) se distingue à de nombreux égards de celui de Bruxelles, l'un des porteurs du projet souligne « [p]eu importe l'approche utilisée, il faut surtout garder à l'esprit que l'erreur n'est pas permise. Un aménagement mal conçu crée une insatisfaction au sein de la population et décrédibilise le projet et ses initiateurs. En effet, il faut de nombreuses années d'interventions stratégiques avant d'obtenir une compréhension des nouveaux modes de partage de l'espace public au sein de la population » (Dunoyer 2008 : 3).

Cette affirmation soulève deux éléments importants pour le piétonnier. Premièrement, les pouvoirs publics n'ont plus réellement droit à l'erreur. Comme nous l'avons vu, le projet n'a pas commencé sous les meilleurs auspices et s'est aliéné une partie de la population. Il est donc urgent que les autorités en charge du projet prennent sa pleine mesure et s'attèlent à l'encadrer et à l'accompagner au mieux. Les initiatives existantes sont encore trop timides et peu intégrées. En termes de coproduction, une initiative récente mérite d'être évoquée, non pas parce qu'elle a particulièrement porté ses fruits ou débouché sur des résultats spécifiques (nous n'y avons pas pris part personnellement et n'avons pas réellement suivi son développement) mais parce qu'elle illustre bien, à notre sens, ce que les autorités entendent par coproduction.

L'initiative *Brussels by Us. Collective ideas for a smart future* s'inscrit dans la mouvance actuelle vers les villes intelligentes, c'est-à-dire s'emparant des opportunités offertes par la révolution numérique[126]. Piloté par le Centre d'informatique pour la Région Bruxelloise (CIRB) et un groupe de recherche de la VUB (SMIT) en collaboration avec – c'est-à-dire financé par – le Cabinet de la Secrétaire d'Etat à la transition numérique, le projet entend permettre à divers usagers de la ville « de donner leur avis et de participer à l'amélioration de leur vie en résolvant de vrais problèmes ». Le piétonnier constitue l'un des cas d'étude retenu pour tester l'application développée dans le cadre du projet. D'après le site présentant brièvement l'initiative, les thèmes possibles concernant le piétonnier incluent « le tourisme, les commerces spécifiques, le logement, l'espace public » et les publics cibles sont « les petits détaillants, les touristes, les visiteurs et les résidents du

[126] Voir notamment https://cirb.brussels/fr/quoi-de-neuf/actualites/brussels-by-us.

quartier »[127]. Le projet entend organiser des « ateliers » dans des « cafés intelligents » qui permettront de « déterminer les enjeux et les questions-clés auxquelles les participants pourront répondre »[128].

Quelle que soit l'ambition réelle du projet, il est quand même édifiant qu'il ne tente apparemment même pas de mobiliser l'expertise ayant déjà été accumulée en ce qui concerne les enjeux pourtant clairement identifiés pour le piétonnier. Cela donne l'impression d'une initiative relativement peu informée, voire totalement creuse. Le moins qu'on puisse dire c'est qu'elle est en tout cas déconnectée de la réalité du débat et n'y participera certainement pas réellement de façon constructive.

Organiser la coproduction, *smart* ou pas, doit impliquer à n'en pas douter une connaissance de la situation et une volonté claire d'offrir au plus grand nombre les outils leur permettant d'en prendre connaissance également[129]. Dans l'exemple que nous donnons ici, ça n'est pas l'outil numérique en tant que tel qui pose problème mais plutôt le fait que l'initiative n'ait pas été intégrée de manière plus transversale dans la gestion du projet. Il n'est d'ailleurs pas impossible que, de son côté, la Ville finisse par réfléchir en parallèle de la Région à des manières de mobiliser le numérique pour organiser une certaine forme de participation/consultation.

7.1.2. *Agir sur l'immatériel*

On sait d'ores et déjà qu'une chambre d'écho n'a toujours pas été créée. Qui plus est, on sait également que le temps du chantier n'est clairement pas devenu « un moment fort de la coproduction de l'espace public », bien au contraire (voir 2.1.3.). Durant nos observations, nous avons par contre remarqué que certaines initiatives qui ont dû recevoir des autorisations des autorités publiques vont bel et bien dans le sens d'une diversité d'ambiances et d'une animation culturelle de l'espace public : concours de danse hip-hop, musiciens de rues[130]. La finalisation de la place de la Bourse (actuellement en cours, probablement à cause de l'imminence du marché de Noël) et le début des travaux sur la place Fontainas seraient deux occasions idéales pour envisager une certaine forme de coproduction qui pourrait se faire dans le cadre d'une réflexion sur les ambiances.

Une attention aux ambiances est centrale pour pouvoir agir sur l'immatériel. En effet, les ambiances sont au cœur de l'expérience de la zone par les usagers, offrant des prises aux modes de vies. Certaines ambiances, et les sentiments de sécurité, de tranquillité et de convivialité qui les accompagnent, vont offrir des prises permettant aux usagers d'habiter l'espace plutôt que de simplement y transiter, voire de l'éviter (voir chapitre 5). C'est à travers ces appropriations que les ambiances conviviales et sécurisantes prennent forment également. Or, comme Thomas (2004) le remarque, de nombreux espaces piétonnisés aujourd'hui sont d'avantage des espaces où les piétons « glissent », que des espaces où les piétons peuvent réellement s'ancrer. Dans le processus de piétonnisation, il est donc important de s'interroger au sujet des ambiances souhaitées pour l'espace et cette interrogation doit intégrer avant tout le fait que les ambiances sont le fruit de la co-

[127] https://cirb.brussels/fr/quoi-de-neuf/actualites/brussels-by-us.

[128] D'après le communiqué de presse fourni sur le site, le fonctionnement du système nécessitera l'installation d'une application smartphone et se basera sur la présence de balises qui permettront de transmettre des questions aux personnes ayant téléchargé l'application quand elles s'en approcheront.

[129] Il est à ce titre assez révélateur que sur le site Brussels Smart City (https://event.smartcity.brussels/), la page dédiée à la participation (https://smartcity.brussels/participer) contienne en réalité une suite de projets potentiels décrits en quelques lignes (par des citoyens ?) et simplement soumis au vote public. En ce qui concerne le piétonnier, les 'projets' répertoriés sont 'Balade en Tuk Tuk sur les piétonniers de Bruxelles' (https://smartcity.brussels/news-711-balade-en-tuk-tuk-sur-les-pietonniers-de-bruxelles), 'Etendre le piétonnier' (https://smartcity.brussels/news-687-etendre-le-pietonnier), ou encore 'Ville piétonne zéro pollution' (https://smartcity.brussels/news-654-ville-pietonne-zero-pollution). La participation a de beaux jours devant elle !

[130] https://www.bruxelles.be/audition-des-artistes-de-rue.

production entre les volontés planificatrices – et leurs matérialisations dans l'espace – et les usagers et leurs appropriations.

Comme Naef (2017) l'illustre à travers les cas des zones de rencontre à Versoix et à Friburg en Suisse, tout projet urbanistique visant à mettre les modes actifs au premier plan gagne à se baser sur la coproduction. Il décline cette coproduction à travers différents éléments-clés. Premièrement, à l'origine du projet, il est primordial que les connaissances locales du terrain par les usagers soient prises en compte (il s'agit des 'savoirs profanes' que nous avons évoqué à plusieurs reprises). Il faut donc réfléchir au projet à partir des espaces qui sont déjà utilisés par les piétons, des manières dont ces espaces sont utilisés et des caractéristiques du lieu rendant l'appropriation plus ou moins désirable, comme les zones d'ensoleillement ou les attributs de la voirie. Les décideurs et planificateurs doivent ensuite, lors de la mise en place du projet, garder une grande marge de flexibilité, construisant et amendant le projet sur base des retours d'expériences des usagers, sans pour autant perdre le cap de leur vision pour le projet (voir 7.1.4.). Finalement, des exemples montrent un réel avantage à permettre aux usagers qui le souhaitent de s'engager activement dans l'animation et le maintien de la zone, par exemple en organisant des évènements ou en prenant le rôle de jardiniers, phénomènes participant à créer des ambiances d'ancrage et de convivialité (voir 5.6.3). Au-delà de l'ingénierie technique, ce processus de coproduction demande une approche holistique du projet où l'infrastructure matérielle doit être implémentée en parallèle d'une infrastructure sociale. Ce processus demande également une campagne éducative pour expliquer les nouveaux codes d'utilisation de l'espace à l'ensemble des usagers (voir 7.1.4 ; voir également Martin 2012).

Les ingrédients de la réussite tiennent donc, dans les exemples mobilisés par Naef (2017), aux ambiances qui permettent aux piétons de s'ancrer, de se sentir prioritaires dans l'environnement, et aux autres modes de s'y sentir « *out of place* ». Les ambiances doivent donc également jouer sur les éléments matériels et immatériels qui permettent cette expérience de l'espace, comme le fait d'éviter les trajectoires rectilignes ou de promouvoir le jeu pour les enfants. Sur le piétonnier du centre-ville, bien que la majorité de l'espace soit fermés aux voitures, nous retrouvons tout de même des bus, des camions de livraisons, des vélos, des trottinettes et des scooters qui bénéficient du sentiment de sécurité que leur fournit la rectilinéarité de l'espace, teintant ainsi l'ambiance ressentie par les piétons, en particulier les piétons plus vulnérables (voir 5.1.).

7.1.3. *Renforcer les liens avec d'autres dynamiques*

C'est ici de transversalité et de 'transcalarité' dont il est surtout question. Transversalité car le projet de piétonnisation doit être connecté à d'autres initiatives (en termes de mobilité, de développement socioéconomique, d'attractivité touristique, de valorisation patrimoniale, etc.) et intégré à une vision globale et explicite du territoire dans lequel il s'inscrit. Transcalarité car le projet de piétonnisation doit s'ancrer au creux de processus et nourrir/se nourrir de dynamiques se déployant à l'échelle de la Ville, de la Région et de la métropole.

7.1.4. *Confirmer le changement de paradigme*

L'ensemble de cette recommandation gagne à être compris comme un processus s'inscrivant dans un temps plus long. Il s'agit en effet ici de baliser le développement du projet en appuyant les dynamiques positives qu'il engendre et en monitorant ses dérives potentielles. À défaut d'avoir accompagné l'amont du projet, il est désormais capital que la Ville de Bruxelles le guide vers l'aval.

Comme le font remarquer Hubert et collègues (2017) et comme nous l'avons détaillé (voir 2.1.), « aucune cellule *ad hoc* n'a été créée pour développer et réaliser une stratégie de communication globale pour ce grand

projet urbain ». Les communications étaient le fait de différents services ne partageant pas nécessairement la même vision pour cet espace et, à cette confusion, s'ajoutèrent les communications des médias et des associations. Or, un projet de cette envergure, comme nous l'avons vu, engendre une déstabilisation des imaginaires et des tensions mais aussi bon nombre de perturbations au niveau des usages à suivre et des codes à respecter pour user de l'espace. Il faut donc, comme le suggère Martin (2012 : 26) pour des projets de moindre ampleur (voir 7.2.1. ci-dessous), accompagner ces déstabilisations par des campagnes à l'échelle nationale permettant d'instaurer de nouveaux codes et repères sur lesquels les usagers pourront s'appuyer confortablement pour négocier l'espace. Il donne comme point de comparaison des campagnes nationales de sensibilisation ayant eu lieu sur des sujets comme l'alcool au volant, ou la présence du triangle de sécurité et du gilet jaune dans les voitures (Martin 2012 : 26).

7.2. Recommandations additionnelles

Au-delà des défis identifiés par le BSI-BCO dont nous venons de traiter brièvement, nous ajoutons ici deux recommandations supplémentaires. La première concerne des principes d'aménagement généraux (voir 7.2.1.), la seconde, renvoie à une réflexion plus générale que nous avons eue dans le cadre du projet de recherche mais également en relation à une brève recherche conduite en parallèle sur le thème de la marchabilité (voir 7.2.2.).

7.2.1. *Principes généraux d'aménagements*

À la lecture de documents relatifs à la piétonnisation ou à la mise en place de zone de rencontre dans différentes villes françaises (Martin 2012), nous avons isolé certaines remarques qui méritent d'être mentionnées ici dans la mesure où leur non-application au sein du projet de la piétonnisation du boulevard Anspach a occasionné de nombreux problèmes sur lesquels ce rapport a eu l'occasion de revenir à plusieurs reprises. Ces recommandations sont essentiellement liées à la conception de l'espace public. Étant entendu qu'un site n'est pas l'autre et qu'une zone de rencontre n'est pas une zone piétonne, il convient d'être prudent lorsqu'on envisage la transposabilité de mécaniques fonctionnelles d'un cas à l'autre[131]. Les quelques éléments que nous allons évoquer ici nous semblent cependant disposer d'une logique qui conserverait sa pertinence de manière assez homogène dans une grande variété de contextes.

En termes de conception, modifier ou apaiser une voirie classique – qu'on la transforme en zone de rencontre ou piétonne – implique souvent qu'il faille « inviter les piétons à prendre possession de tout l'espace » (Martin 2012 : 25). Cela implique un certain nombre d'éléments clés :

- Il faut veiller à ne pas contribuer, à travers l'aménagement, à un **excès de signalisation**. En effet, la forte présence de panneaux « introduit des éléments du registre routier alors que l'ambiance doit avant tout signifier le caractère piéton » (Martin 2012 : 24). Nous avons que, sur le piétonnier (voir 2.2.2.), le déluge de panneaux de signalisation était une source potentielle de confusion ;

- Comme l'évoque l'analyse du BSI-BCO (voir 7.1.), le **parking** au sein de la zone doit être identifié, limité et contrôlé (Martin 2012 : 24). L'importance de cette démarche est très clairement conscientisée par la brigade cycliste qui s'emploie à faire respecter la législation de manière stricte. Nous avons également observé, à de nombreuses occasions, qu'une voiture mal stationnée peut entraver de nombreux problèmes (en termes de flux piéton, de sécurité, mais également en ce qui

[131] Les villes françaises mentionnées dans le rapport en question (Dinan, Lorient et Rouillon) sont évidemment bien plus petites que Bruxelles.

concerne le ressenti à l'égard de la zone). Au niveau de la RBC, il existe également une volonté claire de diminuer l'emprise de parkings sur l'espace public ;

- Il apparait également que l'**accessibilité aux PMR** et la présence de **parkings vélo** sont également des facteurs assez déterminants dans l'appropriation que les gens font du nouvel espace aménagé (Martin 2012 : 24). Nous avons vu qu'effectivement, ces deux questions occupent une place importante dans les attentes des usagers et doivent répondre à de bonnes pratiques afin de favoriser à la fois l'accessibilité mai également la mixité des zones converties ;

- Un facteur absolument crucial renvoie également aux **intersections entre voies de nature différente**. À ce titre, il convient de s'interroger sur la nature que doit avec l'intersection. En d'autres termes, doit-elle épouser celle de la voie ouverte à la circulation motorisée ou celle de la zone de rencontre ou piétonne ? À ce titre, le rapport susmentionné conclut « Chaque site reste bien sûr un cas particulier, mais il nous semble préférable de privilégier, lorsqu'il existe une continuité des déplacements piétons, la zone de rencontre en l'étendant de manière lisible sur la voie principale de part et d'autre de l'intersection » (Martin 2012 : 25). Comme nous l'avons clairement exposé, dans le cas du piétonnier, c'est à la voirie ouverte à la circulation motorisée que l'on a majoritairement donné la plus grande importance. Cela crée un grand nombre de problèmes liés à la fois à la sécurité mais également à l'indétermination de la zone (voir 5.1. et 2.1.5 respectivement). Cet état de fait est particulièrement visible en ce qui concerne la rue de l'Évêque (AN2) et la rue du Fossé au Loups (entre AN2 et DB) où le revêtement de la voirie est celui d'une rue classique (de l'asphalte) et ou des potelets viennent sanctionner la séparation entre le piétonnier et la voirie classique[132] ;

- Cette question des potelets est également importante car, au sein d'une zone de rencontre ou piétonne, le but devrait réellement être de « **décloisonner l'espace** pour que les piétons puissent profiter pleinement de l'ensemble de l'espace public » (Martin 2012 : 25). Or, nous avons vu qu'au sein du piétonnier, au sein de la « promenade verte » et de la « succession de placettes », l'aménagement repose précisément sur un cloisonnement longitudinal de l'espace public (voir 3.1.1.). Il convient cependant de garder à l'esprit que décloisonner n'équivaut pas nécessairement à aménager des espaces vides (« les grands terre-pleins sans vie », ou les « déserts minéraux » qu'évoquent certains de nos informants). Un équilibre subtil doit évidemment être maintenu entre les aménagements publics (bancs, éclairages, espaces plantés, etc.) et l'emprise qu'ils ont sur l'espace en termes de morcellement ;

- Finalement, en ce qui concerne la conception, il nous semble capital de garder à l'esprit que du point de vue de la sécurité, au même titre que la zone de rencontre, la zone piétonne « a ceci de paradoxal qu'elle ne doit pas systématiquement chercher à éliminer les conflits, mais plutôt viser à en faciliter la résolution » (Martin 2012 : 25). C'est, à notre sens, cette **philosophie** qui doit guider l'aménagement. Elle participera alors à augmenter la sécurité (clarté du statut réglementaire, conditions de covisibilité entre usagers, etc.) mais également à fédérer autour du projet par le biais

[132] La traversée située en AS1 et AS2, la rue Riches-Claires et rue des Teinturiers, est, quant à elle, différente. Le revêtement s'y trouvant est celui du piétonnier (légèrement modulé cependant) et les potelets sont absents. Cette décision est certainement liée à la fréquentation présumée des différents axes et témoignent encore très clairement de l'importance de la ségrégation modale dans les esprits en Belgique (voir 4.2.3.).

d'une compréhension des usages requis, des bonnes pratiques au sein de la zone. À nouveau, un savant équilibre entre contraindre et convaincre !

7.2.2. *Prendre en considération le système sociotechnique de la marche*

La dernière recommandation est, pour ainsi dire, encore à un état relativement embryonnaire mais, au cours de différentes projets de recherche auxquels nous avons été plus ou moins étroitement liés durant les deux dernières années et portant, de manière générale, sur la marchabilité, nous sommes arrivés à la conclusion qu'aborder la marche à pied en milieu urbain devait sans doute impliquer également un changement épistémologique[133].

D'une part, réfléchir à la marchabilité urbaine revient aussi à adopter une posture qui prend en compte le fait que les injonctions à la marche – ou le désir de marchabilité – s'inscrivent dans un éventail complexe d'aspirations et d'enjeux. Autrement dit, la marche n'est pas qu'un mode de déplacement, qu'un moyen de circulation mais a le potentiel d'être une posture radicale – un mode de rapport à la vie et à la ville – qui, si elle est réfléchie et mise en œuvre de façon réflexive et critique peut mener à mettre en branle d'importants changements systémiques dont les répercussions pourraient redéfinir d'importants pans de nos modes de vie. De manière plus générale, il apparait également crucial d'aborder la marchabilité urbaine dans une logique de transition mobilitaire (Kaufmann et Mezoued 2019 : 303-304). C'est-à-dire en l'intégrant à une réflexion plus vaste sur un passage à des mobilités plus durables, ne dépendant plus du pétrole. On mesure désormais très bien qu'une telle transition ne se fera pas sans la prise en compte réflexive et critique du système sociotechnique qui a contribué à maintenir la domination de l'automobile (Markard *et al.* 2002 ; Urry 2013).

Si déconstruire les associations d'acteurs – compris au sens Latourien du terme (voir chapitre 3) – contribuant à pérenniser la mobilité automobile est certes nécessaire, penser la marche comme partie intégrante d'une alternative durable et souhaitable implique également – et peut-être même principalement – de se pencher sérieusement sur le cadre systémique qui pourra étayer, nourrir et offrir de la résilience à son déploiement. Cette attention, comme l'évoquent Kaufmann et Mezoued (2019 : 303) devra plus particulièrement porter « sur trois dimensions : (1) l'organisation spatiale des territoires en termes d'activités et d'échanges ; (2) l'innovation et la transition technologique en termes de transports en de communications ; (3) l'évolution et/ou la transformation des modes de vie ». De prime abord, cette posture peut évidemment se développer dans une visée diagnostique. Autrement dit, évaluer les processus en cours et les manières dont la métrique piétonne est actuellement mise en œuvre au sein des villes constitue un point de départ pertinent, pour peu que la dialectique entre l'espace et les modes de vie soit envisagée comme « nécessairement multiscalaire […] et multi-niveaux » (Kaufmann et Mezoued 2019 : 304), en ce qu'elle s'intègre à des dynamiques déployées du niveau le plus local au niveau le plus global tout en convoquant des réalités d'ordres variés (politique, économique, culturel, etc.). Ce fut clairement l'une des visées de notre projet de recherche.

Cela étant, il faut également réfléchir de manière peut-être plus proactive à ce qui constitue réellement le système sociotechnique de la marche car ce mode de déplacement ne peut pas être défini qu'en creux, qu'en opposition à celui de l'automobile. Il doit être pensé en plein, c'est-à-dire en fonction des paramètres sociotechniques qui le caractérisent, même s'ils ne sont pas nécessairement encore aujourd'hui aussi sédimentés et établis que ceux liées à l'industrie automobile.

[133] Les réflexions suivantes sont essentiellement tirées de Mezoued *et al.* à paraitre et découlent de longues discussions que l'un des auteurs de ce rapport a eues avec Aniss Mezoued – que nous remercions pour ces échanges stimulants – dans le cadre de plusieurs projets qu'ils co-pilotent ou de recherches pour lesquelles ils envisagent un développement futur.

8. Liste des illustrations

8.1. Figures

Fig.1 : Dates principales concernant les aménagements liés aux piétons, les processus de piétonnisation, des évènements-clés dans l'histoire du piétonnier et des travaux y prenant place.

Fig.2 : Tracé du 'mini-ring' (source : Platform Pentagone | Ville de Bruxelles – Soirée d'information du 26 mars 2014).

Fig.3 : Plan et coupes représentant la structuration de l'axe Fontainas-De Brouckère en six grandes zones (source : *SumProject* 2016, p.53 ; © *SumProject*).

Fig.4 : Les trois états du piétonnier (a : phase transitoire ; b : pendant les travaux ; c : après l'aménagement).

Fig.5 : Aménagements temporaires du piétonnier (Photo : Alexis Creten).

Fig.6 : Réfections en cours sur le piétonnier.

Fig.7 : Barrières 'temporaires' encadrant les espaces plantés.

Fig.8 : De nombreux panneaux de signalisation occupent le paysage visuel du piétonnier.

Fig.9 : Confrontations aux traversées du piétonnier par des voiries classiques.

Fig.10 : Dépôt d'ordures sur le piétonnier.

Fig.11 : Terrasses du piétonnier.

Fig.12 : Situation d'engorgement typique du piétonnier.

Fig.13. Section en cinq bandes de la « succession de placettes » ou Anspach Nord (les verbes en italique font référence au programme de *SumProject*).

Fig.14 : Les six zones d'observation au sein du piétonnier et les rues perpendiculaires au boulevard.

Fig.15 : Caractérisation générale des zones d'observations.

Fig.16 : Voiries traversant le piétonnier.

Fig.17 : Rue du Fossé aux Loups (depuis l'est).

Fig.18 : Rue de l'Évêque (depuis l'ouest).

Fig.19 : Rue des Teinturiers (depuis l'ouest).

Fig.20 : Rue du Marché aux Poulets (depuis l'ouest).

Fig.21 : Carte des zones piétonnes (source : Ville de Bruxelles, situation en mars 2019 ; retravaillée par les auteurs).

Fig.22 : Revêtement du piétonnier (dalles au relief prononcé à gauche ; dalles 'classiques' à droite).

Fig.23 : Travaux utilisés comme benne à ordures.

Fig.24 : Petit théâtre des travaux.

Fig.25 : Ouverture illicite des périmètres des travaux.

Fig.26 : Les bancs du piétonnier.

Fig.27 : Multifonctionnalité des bancs du piétonnier.

Fig.28 : Arceaux à vélo du piétonnier.

Fig.29 : Espaces plantés du piétonnier.

Fig.30 : Bacs à arbre du piétonnier.

Fig.31 : Jeux d'eau de la place De Brouckère.

Fig.32 : Fontaine à eau potable du piétonnier.

Fig.33 : Distribution des bouches de métro au sein du piétonnier.

Fig.34 : Différents types de vélo présents sur le piétonnier.

Fig.35 : Page d'accueil du site Freesponsible.

Fig.36 : Post issu du groupe Facebook 'Contre CE piétonnier' décriant la débauche de moyens mis en œuvre pour les modes actifs (la photo est prise dans la station de métro Bourse).

Fig.37 : Le nouveau Burger King sur AN2.

Fig. 38 : Vue de la rue Neuve (août 2019).

Fig.39 : Coupe du projet pour la Bourse (encore intitulé 'Belgian Beer World' ; source : page Facebook BeursBourse).

Fig.40 : Le piétonnier aux couleurs du Tour de France.

Fig.41 : Affiche dédiée au concours de danse hip-hop sur le piétonnier durant l'été 2019[134] et photo de l'évènement en cours.

Fig.42 : Véhicules de livraison sur la place de la Bourse.

Fig.43 : Desserte de l'Hôtel Métropole.

Fig.44 : Le piétonnier comme terrain de jeu.

Fig.45 : Hauts-lieux de la vie nocturne à proximité du piétonnier.

Fig.46 : Forces de police présentes sur le piétonnier.

Fig.47 : Évocation de la saleté du piétonnier sur le groupe Facebook 'Bruxelles immobilité programmée'.

Fig.48 : Les poubelles du piétonnier (a : ancienne poubelle – photo Alexis Creten ; b : poubelle 'intelligente').

Fig.49 : Extrait de la newsletter du 18 octobre 2019 comité du quartier Saint-Jacques.

Fig.50 : Les équipes de nettoyage quadrillant le piétonnier.

Fig.51 : Animation pour enfants.

[134] On notera que la photo n'est pas prise sur le piétonnier !

Fig.52 : Hommage sur les marches de la Bourse (Photo : Alexis Creten).

Fig.53 : place de la Bourse : intensité urbaine et hétérogénéité.

Fig.54 : Les 'marginaux' des marches de la Bourse.

Fig.55 : Désirabilité et changement (photo prise sur un banc de la place Fontainas).

Fig.56 : Légende des profils MOTUS simplifiés.

Fig.57 : Profil Motus simplifié de Piotr.

Fig.58 : Profil Motus simplifié d'Hélène.

Fig.59 : Profil Motus simplifié de Maxim.

Fig.60 : Profil Motus simplifié de Gauthier.

Fig.61 : Profil Motus simplifie de Loes.

Fig.62 : Profil Motus simplifié de Nadine.

8.2. Tableaux

Tableau 1 : Comparaison des zones piétonnes, résidentielle et de rencontre, selon le code de la route (source : Brandeleer *et al.* 2016 : 166 ; cité dans Hubert *et al.* 2017 : 5-6).

Tableau 2 : Identité, morphologie et fonctions des différents tronçons du projet de piétonnier tel que prévu par *SumProject* (source : Corijn *et al.* 2016 : 78-80). Les cases grisées représentent les portions du projet qui sont actuellement intégralement aménagées d'un point de vue morphologique (à l'exception du plafond lumineux dudit « Foyer »).

Tableau 3 : les tronçons (et sous-tronçons) distinctifs du piétonnier.

Tableau 4 : Recommandations du BSI-BCO (d'après Vermeulen *et al.* 2018 : 19).

9. Bibliographie

Amin, A. (2008). « Collective culture and urban public space », dans *City* 12(1) : 5-24.

Barash, J.A. (2008). « Les enchevêtrements de la mémoire », dans Fiasse, G. (éd.). *Paul Ricoeur. De l'homme faillible à l'homme capable*. Paris : Presses Universitaires de France : 19-36.

Benelli, N. (2017). « Le rôle des *Business Improvement Districts* dans la recomposition des activités de service public à New York », dans *Revue Française d'administration publique* 163(3) : 521-530.

Boussauw, K. (2016). « Lokale economische aspecten van voetgangersgebieden : een beknopt literatuuroverzicht », dans Corijn, E., Hubert, M., Neuwels, J., Vermeulen, S. et Hardy, M. (eds). *Portfolio#1 : Cadrages – Kader, Ouvertures – Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO : 79-86.

Brandeleer, C., Ermans, T. et Hubert, M. (2016). « Zone piétonne, résidentielle, de rencontre… : le cadre légal du piétonnier bruxellois en contexte », dans Corijn, E., Hubert, M., Neuwels, J., Vermeulen, S. et Hardy, M. (eds). *Portfolio#1 : Cadrages – Kader, Ouvertures – Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO : 149-158.

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.

Breviglier, M. et Trom D. (2003). « Troubles et tensions en milieu urbain. Les épreuves citadines et habitantes de la ville », dans Céfaï, D. et Pasquier, D. (Eds). *Les sens du public. Publics politiques et médiatiques*. Paris : Presses Universitaires de France : 399-416.

Brunel, S. (2006). *La planète disneylandisée. Chroniques d'un tour du monde*. Paris : Éditions Sciences humaines.

Burger, A. et Willems, A. (2013). *Stationnement vélo. Recommandations relatives aux différents équipements de stationnement vélo* (Vadémécum vélo en Région Bruxelles-Capitale, 7). Bruxelles : Bruxelles Mobilité.

Callon, M., Lascoumes, P. et Barthe, Y. (2001). *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*. Paris : Le Seuil.

Chaumont, L. et Zeilinger, I. (2012). *Espace public, genre et sentiment d'insécurité*. Bruxelles : Garance ASBL.

Cochoy, F., Hagberg, J. et Canu, R. (2014). « The forgotten role of pedestrian transport in urban life: Insights from a visual comparative archaeology (Gothenburg and Toulouse, 1875-2011) », dans *Urban Studies* 52(12): 2267-2286.

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.

Courbe, P. (2019). « Freesponsible ou la duplicité de la FEBIAC », dans *Analyses Mobilité | Inter-Environnement Wallonie*. Disponible en ligne à l'adresse : https://www.iew.be/freesponsible-ou-la-duplicite-de-la-febiac/.

Crea, G., Dafnis, A., Hallam, J., Kiddey, R. et Schofield, J. (2014). « Turbo Island: excavating a contemporary homeless place », dans *Post-Medieval Achaeology* 48(1) : 133-150.

Decroly, J.-M. et Wayens, B. (2016). « Le centre-ville : un espace multifonctionnel », dans Corijn, E., Hubert, M., Neuwels, J., Vermeulen, S. et Hardy, M. (eds). *Portfolio#1 : Cadrages – Kader, Ouvertures – Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO : 21-34.

Donnen, A. (2019). « La place Fontainas comme espace frontière. La production de la ville au regard de la sexualité, du genre, de l'ethnicité et de la classe sociale », dans *Brussels Studies*, n°139. Disponible en ligne à l'adresse : https://journals.openedition.org/brussels/3738.

Dessouroux, C., Bensliman, R., Bernard, N., De Laet, S., Demonty, F., Marissal, P. et Surkyn, J. (2016). « Le logement à Bruxelles : diagnostic et enjeux », dans *Brussels Studies*, Notes de synthèse, n°99. Disponible à l'adresse : https://journals.openedition.org/brussels/1346.

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.

De Visscher, J.-P., Mezoued, A. et Vanin, F. (2018). « L'hypercentre de Bruxelles : du piétonnier au projet urbain. Masterclass Zoom In – Zoom Out », dans *Portfolio#2 : Zoom in | Zoom out on the Brussels city centre*. Bruxelles : BSI-BCO : 79-92.

Dunoyer, F. (2008). « Chambéry : trente ans de sécurité routière et de zones à priorité piétonne », dans *Rue de l'Avenir* 4 : 3-4.

Fériel, C. (2013). « Le piéton, la voiture et la ville. De l'opposition à la cohabitation », dans *Métropolitiques*. Disponible à l'adresse : https://www.metropolitiques.eu/Le-pieton-la-voiture-et-la-ville.html.

Fériel, C. (2015). « L'invention du centre-ville européen : La politique des secteurs piétonniers en Europe occidentale, 1960-1980 », dans *Histoire urbaine* 42(1) : 99-122.

Fortier, I. et Emery, Y. (2011). « L'ethos public en tant que processus social dynamique », dans *Pyramides. Revue du Centre d'Études et de Recherches en Administration Publique* 22 : 83-114. Disponible à l'adresse : https://journals.openedition.org/pyramides/905#tocto1n5.

Freeman, L. (1997). « A set of measures of centrality based on betweenness », dans *Sociometry* 40: 35-41.

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

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.

Genard, J.-L., Berger, M., et Vanhellemont, 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.

Gilow, M. (2015). « Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles : perceptions et stratégies », dans *Brussels Studies*. Disponible à l'adresse : https://journals.openedition.org/brussels/1274.

Gilow, M. (2019). *Le travail domestique de mobilité. Un concept pour comprendre la mobilité la quotidienne de travailleuses avec enfants à Bruxelles*. Thèse de doctorat. Université Libre de Bruxelles.

Hallée, Y., Bettache, M. et Bergeron, P. (2014). « L'intégration socioprofessionnelle des personnes en situation d'itinérance : état de la question et proposition d'un modèle conceptualisé à partir de

l'institutionnalisme pragmatiste de John Rogers Commons », dans *Revue Interventions économiques* 50. Disponible à l'adresse : https://journals.openedition.org/interventionseconomiques/2028.

Hass-Klau, C. (2015). *The Pedestrian and the City*. New York and London: Routledge.

Horst, H. et Miller, D. (2006). *The Cell Phone. An Anthropology of Communication*. New York : Bloomsbury.

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.

Jauréguiberry, F. (2003). *Les branchés du portable. Sociologie des usages*. Paris : Presses universitaires de France.

Jourdain, V. et Loir, C. (2016). « Le régime de mobilité et les modalités d'usage de l'espace public sur les boulevards centraux à la fin du 19ème siècle », dans Corijn, E., Hubert, M., Neuwels, J., Vermeulen, S. et Hardy, M. (eds). *Portfolio#1 : Cadrages – Kader, Ouvertures – Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO : 123-134.

Julien, M.-P. et Rosselin, C. (2005). *La culture matérielle*. Paris : La Découverte.

Kaufmann, V. et Ravalet, E. (Eds). (2019). *L'urbanisme par les modes de vie*. Genève : MétisPresses.

Kaufmann, V. et Mezoued, A. (2019). « Vers une approche systémique de la transition mobilitaire », dans Vandenbroucke, A., Mezoued, A. et Vaesen, J. (Eds.). *Voitures de société et mobilité durable*. Bruxelles : Les éditions de l'Université de Bruxelles : 301-312.

Kirmayer, L. (1992). « The Body's Insistence on Meaning: Metaphor as Presentation and Representation in Illness Experience », dans *Medical Anthropology Quaterly* 6(4): 323-346.

Kesurü, I., Wuytens, N., de Geus, B., Macharis, C., Hubert, M., Ermans, T. et Brandeleer, C. (2016). « Monitoring the impact of the pedestrianization schemes on mobility and sustainability contexte », dans Corijn, E., Hubert, M., Neuwels, J., Vermeulen, S. et Hardy, M. (eds). *Portfolio#1 : Cadrages – Kader, Ouvertures – Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO : 87-95.

Keserü, I., Wiegmann, M., Vermeulen, S., te Boveldt, G., Heyndels E. et Macharis, C. (2018). « The impact of the extension of the pedestrian zone in the centre of Brussels on mobility, accessibility and public space », dans *Portfolio#2 : Zoom in | Zoom out on the Brussels city centre*. Bruxelles : BSI-BCO : 133-142.

Laki, G. (2018). *Habiter l'espace public : relations à la ville par les objets et les paysages*. Thèse de doctorat. Université Libre de Bruxelles.

Latour, B. (1992). *Aramis ou l'amour des techniques*. Paris : La Découverte.

Latour, B. (1997). *Nous n'avons jamais été modernes. Essai d'anthropologie symétrique*. Paris : La Découverte.

Latour, B. (2006). *Changer de société. Refaire de la sociologie*. Paris : La Découverte.

Lavadinho, S. (2011). « Réenchanter la marche, ludifier la ville. Bonnes pratiques et actions innovantes », dans *Les Cahiers nouveaux* 80 : 14-24.

Letesson, Q. (2015). « Fire and the Holes: an Investigation of Low-level Meanings in the Minoan Built Environment », dans *Journal of Archaeological Method and Theory* 22(3): 713-750.

Malherbe, A. et Rosa, E. (2018). « Sans abrisme et projet urbain : inconciliables ? », dans *Portfolio#2 : Zoom in | Zoom out on the Brussels city centre*. Bruxelles : BSI-BCO : 109-116.

Markard, J., Raven, R. et Truffer, B. (2002). « Sustainability transitions: An emerging field of research and its prospects », dans *Research Policy* I: 955-967.

Martin, S. (2012). (Coord.). *Zones de rencontre : premier retour d'expérience. Dinan, Lorient, Rouillon*. Paris : Éditions du Certu.

Mezoued, A., Letesson, Q., Fenton, G. et Creten, A. (à paraitre). « La marchabilité du centre-ville métropolitain comme levier de la transition mobilitaire bruxelloise », dans Vermeulen, S. *et al.* (Eds). *Towards the Metropolitan City Centre of Brussels*. Bruxelles : Éditions de l'université de Bruxelles.

Naef, P. (2017). « Using Mobility and Urban Planning to Implement Atmosphere: The Example of 'Encounter Zones' in Western Switzerland », dans *Mobile Culture Studies. The Journal* 3: 121-142.

Pattaroni, L. (2013). « Mode de vie », Forum Vies Mobiles – Préparer la transition mobilitaire. Disponible en ligne à l'adresse : http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mode-vie-1754.

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.

Quittelier, B. et Bertrand, F. (2018). *Dénombrement des personnes sans-abri et mal logées en Région Bruxelles-Capitale. Cinquième édition*. Bruxelles : La Strada.

Rosa, H. et Chaumont, T. (2012). *Aliénation et accélération : vers une théorie critique de la modernité tardive*. Paris : La Découverte.

Salat, S. (2011). *La ville et les formes. Sur l'urbanisme durable*. Paris : Hermann.

Sotiaux, A. et Strale, M. (2018). « Enjeux logistiques du piétonnier et des réaménagements connexes. Synthèse des résultats d'une enquête auprès des professionnels », dans *Portfolio#2 : Zoom in | Zoom out on the Brussels city centre*. Bruxelles : BSI-BCO : 143-152.

SumProject (2016). « Réaménagement des boulevards du centre. La transformation d'un axe », présentation du projet de réaménagement des boulevards centraux de Bruxelles, Séminaire de travail du BSI-BCO, 6 juillet 2016.

Tessuto, J. (2016). « Changer la ville pour changer la vie ? Le mouvement citoyen PicNic the Streets et l'invisibilisation des enjeux socio-économiques liés au réaménagement du centre-ville de Bruxelles », dans *Environnement Urbain / Urban Environment* 10. Disponible à l'adresse : http://eue.revues.org/1405.

Thomas, R. (2004). « Le piéton dans l'espace public : figures de l'accessibilité », dans Chelkoff, G., Amphoux, P. et Thibaud, J.-P. (Eds). *Ambiances en débats*. Tours : À la Croisée : 162-169.

Thomas, M.-P. et Pattaroni, L. (2012). « Choix résidentiels et différenciation des modes de vie des familles de classes moyennes en Suisse », dans *Espaces et sociétés* 148-149 : 111-127.

Tjallingii, S. (2015). «Planning with water and traffic networks. Carrying structures of the urban landscape », dans *Research in Urbanism Series* 3(1): 57-80.

Tilley, C., Keane, W., Kuechler, S., Rowlands, M. et Spyer, P. (Eds). (2006). *Handbook of Material Culture*. London: Sage.

Urry, J. (2003). *Societies Beyond Oil: Oil Dregs and Social Futures*. London: Zed Books.

Vandenbroucke, A., Mezoued, A., et Vaesen, J. (2019). *Voitures de société et mobilité durable. Diagnostic et enjeux*. Bruxelles : Éditions de l'Université de Bruxelles.

Vanderstraeten, P. et Corijn, E. (2018). « Le piétonnier, l'hypercentre et les multiples centralités de Bruxelles », dans *Portfolio#2 : Zoom in | Zoom out on the Brussels city centre*. Bruxelles : BSI-BCO : 51-60.

Vanhellemont, L. (2016). *The Power of the Imaginary in Urban Planning Processes*. Thèse de doctorat en sociologie urbaine. Milan. Milan-Bicocca University.

Vermeulen, S., et Hardy, M. (2016). « Communication et participation dans le cadre de grands projets urbains », dans Corijn, E., Hubert, M., Neuwels, J., Vermeulen, S. et Hardy, M. (eds). *Portfolio#1 : Cadrages – Kader, Ouvertures – Aanzet, Focus*. Bruxelles : BSI-BCO : 111-119.

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.