

L'ARCHITECTURE DES DÉBATS : LES IMAGINAIRES MOBILISÉS

Jean-Louis Genard, Mathieu Berger & Linus Vanhellemont

► Original Research

FR

Le piétonnier a suscité de multiples prises de position et controverses. Celles-ci ont été l'occasion pour ceux qui y ont pris part d'argumenter non seulement sur le piétonnier mais, plus largement, sur les conceptions de la ville, de Bruxelles ou de l'espace public qu'ils défendaient. Elles engageaient des imaginaires urbains, des visions de ce que chacun entendait souhaiter pour Bruxelles, ses espaces publics, sa mobilité, ses inégalités, son économie... Cette contribution analyse ces imaginaires qui se découvrent au fil de la lecture des controverses : ville appropriée par ses citoyens, durable, ouverte, sécuritaire, cosmopolite, équitable, économique, attractive, participative, réflexive, bien gouvernée... L'article conclut par la mise en évidence des trois conceptions de l'espace public sous-jacentes aux imaginaires à l'œuvre, par ailleurs souvent enchevêtrées dans les argumentations : espace public économique, espace public politique et espace public culturel. Dans les agencements que le futur du piétonnier opérera entre eux, se situe sans doute l'enjeu central de son avenir.

NL

De Brusselse voetgangerszone heeft vele standpunten en controverses opgeleverd. Die gaven de gelegenheid aan de deelnemers niet alleen standpunten over de voetgangerszone te ventileren, maar ook over hun opvattingen over de stad, over Brussel of over de publieke ruimte. Het ging over de stedelijke verbeelding, over de visies van elkeen voor Brussel, de publieke ruimte, de mobiliteit, de ongelijkheid, de economie... Deze bijdrage analyseert die beelden vanuit de lezing van de controverses: een stad voor de burgers, duurzaam, open, veilig, cosmopolitisch, rechtvaardig, economisch, aantrekkelijk, participatief, reflexief, goed bestuurd... Het artikel besluit met drie onderliggende opvattingen over de publieke ruimte, dikwijls verborgen in de argumentaties: de economische publieke ruimte, de politieke publieke ruimte en de culturele publieke ruimte. In de onderlinge verhouding zal zich de toekomst van de voetgangerszone ongetwijfeld afspelen.

EN

The Brussels pedestrian zone gave rise to various opinions and controversies. These controversies enabled participants to not only foreground opinions on the pedestrian zone but also, to a larger extent, about how people perceive and defend their views of the city, of Brussels in particular, or of public space in general. Such controversies mobilise particular urban imaginaries, visions that express a desired future for Brussels, its public spaces, its mobility, its inequalities, its economy. This contribution analyses the imaginaries that emerge from these controversies: the city appropriated by its citizens, the city that is sustainable, open, safe, cosmopolitan, just, economic, appealing, participative, reflexive, well governed, ... The article concludes with making explicit three understandings of public space underlying these imaginaries: the economic public space, the political public space and the cultural public space. Without doubt, the main challenge for the Brussels pedestrian zone is how these different public spaces will interact with one another.

Introduction : pourquoi des « imaginaires » ?

L'« affaire » du piétonnier fut et est encore l'occasion de mettre la ville, Bruxelles, en controverses. Au-delà du cas singulier du piétonnier, ce furent des visions de la ville, des imaginaires urbains, qui durent être explicités et qui furent l'objet des échanges d'arguments.

‘Les imaginaires contribuent à construire la ville, à faire ce qu'elle est et ce qu'elle devient’

Il est habituel d'envisager l'approche des transformations des grandes villes sous l'angle de l'émergence de nouveaux référentiels ou de nouveaux imaginaires qui viennent concurrencer voire remplacer les anciens [Genard, 2014] ; la littérature anglophone les appelle communément des *narratives* (des récits). Ces imaginaires relèvent de ce qu'Emmanuel Kant aurait appelé un « idéal régulateur » ou une « idée de la raison ». Aujourd'hui, nous parlons d'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 ; elle est en même temps un moteur de l'action et des engagements, et un objet de controverses, voire de conflits.

Les imaginaires peuvent se présenter comme descriptifs. Ils cherchent alors à dire ce qu'est la ville, parfois en forçant le trait. Ce peut être dans un but de valorisation, en énumérant par exemple ses atouts, ou de dévalorisation, en énonçant ses faiblesses. Ils peuvent être normatifs lorsqu'ils entendent dire ce que la ville devrait être ou ne devrait pas être. Bruxelles est-elle une ville flamande, une ville francophone, une ville-région autonome, une ville cosmopolite ? Faut-il penser la ville pour les habitants, pour ceux donc qui y vivent ou, au contraire, pour ses différents visiteurs, parmi lesquels ceux qui, n'y résidant pas, la font pourtant vivre, tels les touristes, les navetteurs, les congressistes ? Faut-il penser Bruxelles à l'échelle des communes, à celle de la Région, à celle de la métropole ? Voilà, par exemple, différents enjeux nourrissant les imaginaires qui ne cessent d'occuper les controverses bruxelloises, tout en infléchissant les manières d'agir sur la ville. En s'inscrivant dans les controverses, en les accentuant ou en les pacifiant, ils sont en tout état de cause performatifs. Ils contribuent à produire la ville.

Ce qu'il faut bien saisir, c'est que si les imaginaires apparaissent comme des « visions » de la ville, ils sont loin de se cantonner au « monde des idées ». Ils se prolongent dans des décisions politiques, dans des

matérialisations très concrètes... Ils s'incarnent dans des événements, des dispositifs, des politiques publiques, des réglementations, des plans d'aménagement, des réalisations architecturales, etc. Envisager Bruxelles sous l'horizon de la voiture se traduit très matériellement par des percées, des boulevards, des rings, des salons de l'auto, des autoroutes de pénétration et des tunnels. L'envisager sous l'horizon du piéton se matérialise par des ralentisseurs, des zones 30, des élargissements de trottoirs et, bien sûr, des zones piétonnes et des journées sans voiture.

Les imaginaires contribuent donc à construire la ville, à la faire ce qu'elle est et ce qu'elle devient. Cette nuance temporelle est importante. Elle attire l'attention sur le fait que certains imaginaires sont stabilisés, sont inscrits dans la ville et le territoire. L'imaginaire de l'automobilité a ainsi lourdement contribué à façonner matériellement la ville. Même si dans le passé, ils ont dû donner de la voix pour s'imposer, désormais ils s'imposent plus par l'*inertie* de leurs matérialisations et des habitudes qu'ils ont générées. D'autres imaginaires sont, au contraire, émergents. Ils appellent au changement et peuvent parfois sembler tenir de l'utopie tant les imaginaires auxquels ils s'opposent ont investi territoire. Ils se structurent dans les controverses dans lesquelles ils s'immiscent. Pour ce faire, ils doivent avoir des porte-paroles, des soutiens, se faire entendre, donner de la voix, manifester leur présence, pouvoir s'appuyer sur des alliances... Ils cherchent alors à se faire une place à l'agenda politique. Faire du centre-ville un piétonnier tient davantage de cette deuxième configuration.

Les imaginaires s'imposent aussi dans des contextes qui dépassent le seul cadre bruxellois. La montée de l'imaginaire de l'attractivité ne peut par exemple se comprendre que dans le contexte de la globalisation qui déplace notamment la lutte entre les Etats vers une lutte entre les grandes villes, parmi lesquelles Bruxelles cherche à se positionner.

‘Parce qu'ils nourrissent les réflexions, c'est dans le débat des imaginaires que devrait se réfléchir l'avenir des villes’

Enfin, dernière précision, les imaginaires ne sont pas des dispositifs ou des savoirs techniques, même s'ils peuvent en générer. S'appuyer sur des indicateurs, souhaiter un monitoring... tout cela peut certes être utile, mais présente le risque de court-circuiter le débat public bien plus que de l'enrichir. Derrière cette volonté d'accumuler du chiffre et de gouverner par indicateurs, se profile un imaginaire spécifique de la gestion urbaine, celui de la gestion managériale. A l'inverse, les imaginaires sont ce qui nourrit la

réflexion sur la ville, qui en anime l'espace public. Au-delà de la guerre des chiffres, c'est dans le débat des imaginaires que devrait se réfléchir l'avenir des villes. Un imaginaire urbain suppose une vision englobante de la ville, présentant une certaine cohérence, pouvant se présenter aussi comme un projet de ville, associé à des propositions concrètes. Un imaginaire de l'attractivité urbaine suggérera de développer les infrastructures touristiques et de rédiger un *Plan de Développement International* (PDI), là où un imaginaire écologique imposera des normes drastiques au secteur de la construction, développera des stratégies incitatives, par exemple en défiscalisant des travaux et équipements liés aux économies d'énergie, des stratégies pédagogiques en primant des bâtiments exemplaires.

L'enflamment des controverses, comme ce fut le cas avec le piétonnier, est une occasion propice non seulement à l'explicitation des imaginaires mais aussi à la *sortie du bois*, au-delà des acteurs habituels qui alimentent sans cesse les débats sur la ville, d'acteurs généralement moins présents mais qui, vu l'ampleur et la teneur des discussions, entendent eux aussi donner de la voix. C'est ainsi que, parfois sollicités par les médias, parfois d'initiative, des intervenants du monde académique se firent plus présents que d'habitude¹.

Se dégagent donc de ces controverses différentes visions de ville que le texte qui suit va chercher à identifier. Le cas du piétonnier bruxellois a ceci d'intéressant que les imaginaires traditionnels aux controverses et aux projets politiques bruxellois trouvaient ici à s'incarner, à se traduire concrètement. Le piétonnier interpellait 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.

Comme cela a été évoqué, les développements qui suivent s'appuient sur une analyse des controverses. Ils vont tenter de dégager les visions de la ville qui ont sous-tendu les arguments des uns et des autres.

Parfois pour soutenir le projet, parfois pour le critiquer. Certains arguments réserveront peut-être des surprises, comme lorsque les défenseurs traditionnels de la ville participative, séduits par le projet, feront valoir l'imaginaire de la ville ambitieuse pour minimiser les critiques qui pouvaient être portées à l'encontre d'une décision jugée trop peu concertée. Ou comme lorsque les défenseurs de la ville dédiée aux habitants trouveront des alliés parfois encombrants dans les groupes défenseurs de l'automobile.

Ainsi, les imaginaires dont il sera question ici ne sont pas nécessairement autant de positions exclusives les unes des autres et effectivement tenues dans le débat public au sujet du piétonnier. Ils constituent plutôt un ensemble de mondes de références et de répertoires discursifs. Motivant à des degrés divers les interlocuteurs qui y puisent du sens et des arguments, ils connaissent des degrés d'élaboration inégaux et sont défendus avec plus ou moins d'authenticité, d'énergie et d'émotion. Si ces différents imaginaires peuvent apparaître isolément, dans leur version la plus radicale et la plus militante, ils se présentent le plus souvent de manière combinée, composite ; des compositions plus ou moins solides, insolites ou incongrues, selon les caractéristiques et degrés de compatibilité ou de convergence des imaginaires en question [Boltanski et Thévenot, 1991].

Avant d'entrer dans le vif du sujet, peut-être n'est-il pas inutile d'attirer l'attention sur ce qu'a fait aussi le piétonnier au regard porté sur la ville. Les controverses urbaines peuvent être d'ordre général mais elles se concentrent le plus souvent sur des lieux qui les symbolisent. Depuis plusieurs années, la zone du Canal avait joué ce rôle. L'affaire du piétonnier a déplacé la focale à la fois géographiquement, en la rapprochant du centre-ville plutôt que de ses frontières, mais aussi socialement puisque si l'enjeu de la dualisation sociale y était présent, il se trouvait ici à tout le moins mêlé, voire largement dépassé par d'autres enjeux. Un des intérêts du piétonnier se situe aussi à ce niveau : dans la capacité qu'il a eue d'exiger une grande pluralisation des imaginaires mobilisés.

Mais quels ont été, quels sont ces imaginaires ? Et surtout autour de quels enjeux se sont-ils organisés ?

¹ CORIJN, E., 2015. Piétonnier : La mue de Bruxelles... et des bruxellois. In *Le Soir*, 29 juin 2015 ; BERGER, M., 2015. Bruxelles : Sortir d'une impolitique de la ville. In *La Libre*, 17 août 2015 ; LEGGE, J., 2015. Bruxelles en voie de barcelonisation (interviews de Mathieu Berger et Pierre Vanderstraeten). In *La Libre*, 30 juillet 2015.

1. La ville réappropriée par les citoyens, la ville transgressive

Comme cela est évoqué dans d'autres contributions [Vanhellemont avec Vermeulen ; De Visscher *et al*, dans ce Portfolio], la question de la piétonnisation du centre-ville est ancienne. Un des éléments qui l'ont réactivée au sein des débats publics et ont contribué à en faire une *affaire publique* est lié aux manifestations PicNic the Streets d'occupation de l'espace public jouxtant la Bourse. Ce qui se jouait là, au-delà d'ailleurs du cas du piétonnier, c'était un imaginaire de l'appropriation, de la réappropriation transgressive de la ville par les citoyens et les mouvements sociaux, étayée d'ailleurs rétrospectivement sur les mouvements qui avaient abouti, 40 ans plus tôt, à la piétonnisation de la Grand-Place, et prospectivement sur une communication largement centrée sur les réseaux sociaux dont Facebook. Une communication qui, outre cet usage des technologies contemporaines de l'information, reprenait les techniques des *rendez-vous urbains* utilisées pour d'autres pratiques culturelles appréciées des jeunes (des soirées improvisées dans des interstices urbains par exemple des projets « Gazon » ou « Boups »), des pratiques dans lesquelles les participants pouvaient développer le sentiment de partager un secret et de contribuer à quelque chose s'apparentant à un « complot », à tout le moins une « ruse » contre les

pouvoirs en place.

Quel était l'objectif ? Il s'agissait de reprendre la ville aux voitures, de refaire de l'espace public. Et de le faire dans un lieu symbolique, face à la Bourse bien sûr, mais aussi sur le trajet des grandes manifestations populaires, politiques. De le faire aussi, non pas sur le modèle de la marche en affirmant un *droit de passage*, mais sur le modèle du pique-nique, donc plutôt en revendiquant un *droit d'occupation*.

Le propos s'inscrivait très explicitement sous l'horizon de la ville durable au sens transversal du terme : il s'agissait d'en finir avec une ville dédiée aux voitures, mais aussi de redécouvrir un espace public dont la disponibilité et la qualité deviendraient inévitablement de plus en plus indispensables dans un monde très bientôt voué à devoir assumer les errements de la croissance à tout prix, notamment en rétrécissant les dimensions des espaces privés.

A côté des défenseurs de la ville durable, ce furent aussi les défenseurs traditionnels de la ville participative qui portèrent très largement cette initiative. Il s'agissait en fait par là d'étendre le registre de la participation bien au-delà des espaces traditionnels de la discussion et de la délibération. En quelque sorte de donner un sens politique à des activités quotidiennes. De renouer peut-être avec le situationnisme [Debord, 1967].

Par ailleurs, « un brin de désobéissance civile » comme l'écrivait Philippe van Parijs dans sa carte



Figure 1. Appel PicNic the Streets place de la Bourse, juin 2012

Source : © PicNic the Streets

blanche inaugurale², la perspective aussi de peut-être faire un petit séjour en prison, n'étaient pas sans titiller tous ceux que pouvaient tenter des expériences d'opposition politique alternative se situant dans l'esprit des nouveaux mouvements sociaux mêlant dénonciation politique, occupation de l'espace public et participation citoyenne, à l'image des Indignés ou, plus récemment, de Nuit Debout.

2. L'imaginaire de l'espace public

Il est évident que cette ré-appropriation de la ville par les citoyens s'articulait sur une conception forte et renouvelée de l'espace public [De Visscher *et al.*, dans ce Portfolio]. Cette ré-appropriation du centre-ville est une dimension récurrente de l'imaginaire bruxellois de la contestation culturelle et politique. Elle se trouve explicitement au cœur de la Zinneke Parade qui, le temps de la parade offre aux différentes zynodes venant des quartiers de la ville l'occasion d'occuper, de se manifester au centre-ville. Elle se rejoue chaque fois que s'organisent des manifestations politiques. Ce qui est intéressant et particulier dans le cas des revendications de PicNic The Streets, c'est que l'occupation de l'espace public se construisait autant sur le registre de l'exceptionnalité que sur celui de la quotidienneté. Il s'agissait certes d'occuper, de manifester, mais aussi de manger ensemble, de fraterniser, de s'amuser ensemble. Bref, l'imaginaire urbain était là plutôt celui d'une convivialité portée à la dignité politique. Peut-être dans la foulée de fêtes comme les fêtes de quartier, les fêtes des voisins, mais portées à une échelle urbaine et pratiquées au cœur même de la ville. La contestation était certes politique, mais elle se jouait sur le registre culturel-ludique³. Cette conception de l'espace public convivial propose un trait d'union entre des valeurs de *civilité* et de *civisme*, des valeurs sous-tendant d'autres imaginaires de l'espace public qui trouvèrent également à s'exprimer et à être défendues au cours de l'affaire du piétonnier. Ainsi, certains soulignèrent le potentiel d'urbanité du grand piétonnier ; la capacité d'un vaste espace comme celui-ci à aménager des rapports de coprésence et de co-visibilité entre inconnus et

² VAN PARIJS, P., 2012. Picnic the Street !. In *Le Soir*, 24 mai 2012.

³ Notons que cet imaginaire marqua ensuite fortement l'espace créé lors de la fermeture des boulevards, à en considérer les aménagements temporaires proposés par la Ville : multiplication du mobilier urbain, tables de ping pong, jeux d'échec géants, pistes de pétanque... au point que certains y virent une parodie du type d'espaces et de relations mis en avant par les activistes de PicNic The Streets (BAYGERT, N., 2015. Le Mayeur des monde. In *La Revue Nouvelle*, 4 juillet 2015). La possibilité de la parodie rappelle ici les formes et intensité d'engagement très variables vis-à-vis des imaginaires mobilisés : un imaginaire peut être « pris pour modèle » par un acteur sans nécessairement être « pris au sérieux » ; ou en tout cas pas avec le sérieux que le bien visé mériterait.

anonymes. Plutôt qu'à une « indifférence civile » [Goffman, 1963], à travers les nouvelles perspectives ouvertes sur la foule et la production d'un nouveau paysage humain, c'est une mise en lumière et mise en scène du lien civil que pouvait promouvoir un tel espace public : une esthétique des rassemblements. Non pas seulement manger, jouer, flâner ensemble comme acteur, mais, en tant que spectateur, apprécier voir d'autres manger, jouer, flâner ensemble.

L'espace public convivial, s'il trouve l'une de ses conditions de possibilité dans un arrière-plan de civilité ordinaire, peut être lui-même un substrat favorable au développement d'un « civisme ordinaire » [Pharo, 1985], d'une vie civique ancrée dans des pratiques pré-existantes et dans des lieux qualitatifs et accessibles, devient alors cet espace de fraternisation où se reconstitue le collectif et où se taisent les controverses, comme ce fut le cas avec les manifestations et marques de solidarité post-attentats en mars et avril 2016.

En effet, si cela ne transparissait pas dans les premières annonces de PicNic the Streets, sans doute s'agissait-il aussi de créer, en plein centre-ville, un espace à haute valeur symbolique. Un espace de vie et de rassemblement publics où se construisent et se reconstruisent une identité et une solidarité bruxelloise. Cette dimension symbolique trouvera des appuis rétrospectifs dans la nostalgie de la place De Brouckère (Jacques Brel sera convoqué dans l'appel au premier PicNic the Streets), mais se confortera avec les manifestations de solidarité suite aux attentats. Ce qu'explicitera l'article paru dans le *Soir*, avec pour titre « La place de la Bourse, ce lieu dont les Bruxellois avaient besoin »⁴.

Toutefois, un tel espace public de convivialité porte bien sûr lui aussi ses exigences où transparissent par exemple des enjeux d'hospitalité mais aussi de sécurité. Pour honorer pleinement ses exigences de publicité, un tel espace ne se doit-il pas de se montrer hospitalier à ceux que la société rejette par ailleurs, les sans-abri ou les mendiants ? Et ne doit-il pas offrir à tous, également, des garanties de sécurité, y compris par exemple aux femmes, de jour comme de nuit ? C'est donc aussi au nom de l'espace public que la piétonnisation connaîtra quelques contestations.

3. L'imaginaire de la durabilité : ville lente, mobilité douce et rejet de l'automobile

D'emblée, dans la foulée de PicNic the Streets, l'imaginaire de la ville durable a occupé une place centrale dans les controverses. Bien entendu, toutes les dimensions de la durabilité ne furent pas mises en avant, à tout le moins avec la même intensité [Genard et Neuwels, 2016]. Celle qui occupa le devant de la

⁴ VANTROYEN, J.-C., 2016. La place de la Bourse, ce lieu dont les Bruxellois avaient besoin. In *Le Soir*, 23 mars 2016.

scène fut sans conteste la dimension environnementale, en particulier liée aux enjeux de mobilité et au rejet de la voiture. On peut d'ailleurs se rappeler que ce sont sans doute les plans de mobilité commandés par Henri Simons (ECOLO) au Groupe Planning [Vanhellemont avec Vermeulen, dans ce Portfolio] qui furent à l'origine de la mise à l'agenda du monde politique du projet de piétonnisation.

‘Les controverses autour du piétonnier furent l’occasion de remettre au jour les ambivalences du rapport, bruxellois à l’automobilité’

refoulement via d'autres stratégies de dissuasion comme les parkings payants ou les cartes de riverains... Les controverses autour de la piétonnisation furent l'occasion de remettre au jour les ambivalences de ce rapport bruxellois à l'automobilité. D'un côté des avancées avec le piétonnier bien sûr mais aussi le refus de la construction d'un parking sous la place du Jeu de Balle mais, dans le même temps, la poursuite de la logique toujours largement dominante de refoulement avec les projets de construction de nouveaux parkings en centre-ville.

Comme le fut l'inconditionnalité de sa valorisation dans les années 1950-1960, le rejet de la voiture est un des plus importants éléments structurants de l'imaginaire urbain bruxellois actuel. La voiture est l'adversaire du monde académique, à l'image de la critique de la société capsulaire de Lieven De Caeter [2011], des sympathisants de l'imaginaire écologiste,



Figure 2. Appel PicNic the Streets « Oui mais Non », juin 2015

Source : © PicNic the Streets

Si l'imaginaire de la ville des années 1950 – avec ses autoroutes de pénétration, sa skyline pensée à partir de la circulation automobile, sa petite ceinture, ses larges boulevards – était centré sur l'automobilité, les controverses autour du piétonnier ont mis en évidence la montée en puissance du refus de l'automobile au profit de la marche, mais aussi du vélo et des modes de transports ludiques (même s'ils peuvent prendre des formes fonctionnelles) comme le skate, la trottinette... Il s'agit bien là d'un retournement, au point qu'à suivre les argumentaires de certains défenseurs du piétonnier, on peut avoir le sentiment que la question est moins celle de rendre la ville aux piétons que celle d'en refouler la voiture. Contre la ville héritée des années 1950 qui ne se pensait que sous son horizon, le rejet de la voiture obéit de fait à des stratégies qu'identifie bien le mot « refoulement ». Refoulement en périphérie avec la construction et l'élargissement du ring, refoulement aussi dans des parkings en sous-sol, refoulement dans des parkings de dissuasion éloignés de la ville,

des associations de défense de l'environnement et des habitants... Contre le rapport abstrait à la ville que suppose la conduite automobile, ce qui est salué dans les mobilités autorisées par le piétonnier c'est à chaque fois leur rapport au corps. La ville est une ville qui s'expérimente corporellement. Et, sans développer ces arguments, c'est d'ailleurs aussi cette focalisation sur le rapport corporel à la ville qui justifiera par exemple l'introduction d'arguments sur les nuisances sonores ou sur la qualité de l'air. A cela va s'ajouter un argument urbanistique. Là où le boulevard dédié à l'automobile coupe la ville, le piétonnier contribue à recoudre la ville, à assurer sa continuité, son isomorphisme [Corijn *et al.*, De Visscher *et al.*, dans ce Portfolio].

Cela dit, le rejet de la voiture et la restitution de la ville aux mobilités douces ne furent pas les seuls arguments liés à l'imaginaire de la ville durable. Comme cela a été évoqué, la question de l'espace public touchait directement aussi à la dimension sociale de la durabilité en créant des conditions

d'inter-reconnaissance et de convivialité. Bien que cela ait occupé bien moins d'espace au sein des controverses, l'horizon de la décroissance ne fut pas absent au travers de l'argument de la nécessité de bénéficier d'espaces publics généreux et avenants face à un avenir qui ne pourrait que conduire à une diminution des surfaces de l'habitat privatif, comme d'ailleurs à une indispensable re-densification des centres-villes. Enfin, les projets d'aménagement urbain s'inscrivaient eux aussi dans le cadre d'un imaginaire écologique en proposant une verdurisation de l'espace public et des plantations d'arbres.

4. Une ville ouverte ou ville « garantie »

Contre ceux qui vont déplorer l'impréparation du projet piétonnier, qui vont stigmatiser un espace peu voire pas instrumenté, d'autres affirmeront qu'un des attraits du piétonnier se situe précisément dans son faible niveau organisationnel qui laisse la porte ouverte à de multiples appropriations. Contre des espaces publics apprêtés qui en orientent les destinations, l'argument est celui d'un espace public favorisant l'imprévu comme l'improvisé. Contre ceux qui entendaient stigmatiser l'impréparation du projet, d'autres y voyaient plutôt une véritable opportunité laissant au citoyen des possibilités d'initiatives qu'une ville exagérément apprêtée leur interdit.

Comme avec PicNic the Streets, l'idée est de voir aussi l'espace public comme un espace où la ville s'expérimente sans se formater de manière stabilisée. Que certains installent des espaces de jeux, que s'improvisent des apéritifs urbains, des rassemblements festifs... bref, que vive l'espace public dans sa capacité à créer de la convivialité, voilà qui atteste de la réussite du projet. Ces *expérimentations urbaines* qui furent acceptées voire même parfois encouragées lors de la phase test, beaucoup craignent qu'elles ne trouvent plus leur place dans la phase définitive faisant place des usages déterminés, balisés, fonctionnalisés... [Corijn *et al.*, dans ce Portfolio].

Là se profile une vision de la ville animée, de la ville culturelle au sens d'une culture qui s'appuie sur des ressources de créativité populaires, informelles. Et cette ouverture de l'espace public aux expérimentations s'impose aussi contre le risque d'un espace public qui se vouerait lentement au seul consumérisme, ou à un tourisme de masse qui pourrait, pour certains, entraîner une désertion progressive des habitants, et, pour d'autres, contribuer à y fixer les populations résidentes ou y attirer de nouveaux habitants. Ville ouverte, contre « ville garantie » donc [Breviglieri, 2013]. Encore que les relations entre les deux ne soient pas toujours à ce point antagonistes, la ville garantie pouvant aussi voir d'un bon œil les occupations temporaires, les expérimentations, les bricolages artistes de la « ville

ouverte » comme moyens provisoires d'animer ses friches, recoins et interstices, en l'attente de projets immobiliers, ou encore de les envisager comme des moments éphémères de bouillonnement d'idées indicatrices pour de futurs plans d'aménagement ou de futurs projets immobiliers. Une ville apprêtée qui porterait alors le risque de penser ses espaces publics avant tout par rapport aux visiteurs, touristes, hommes d'affaires, congressistes, fonctionnaires, lobbyistes...

La hantise qui se profile là est celle d'une ville formatée, y compris dans ses espaces publics ; d'une « ville garantie » pour reprendre l'expression de Marc Breviglieri, balisée par ses parcours fléchés à l'attention des touristes, par ses points de vue et ses visites obligées, par ses prescriptions et dispositifs sécuritaires... On se souviendra ainsi que lorsque la Ville, en l'occurrence le bourgmestre Freddy Thielemans, en vint à décider de fermer à dates fixes l'espace à la circulation automobile, cela provoqua des réactions virulentes que l'on peut interpréter à la fois comme une action en vue d'aller plus loin, mais aussi, dans le même temps, comme un rejet de ce qui pouvait apparaître comme une récupération politique des initiatives citoyennes.

5. Ville des habitants, ville des citoyens, ville cosmopolite

Un des enjeux traditionnels relatifs aux imaginaires urbains porte sur ce qu'on pourrait appeler les destinataires (*eindgebruikers* en néerlandais) du projet urbain. Veut-on une ville pour ses habitants et dans ce cas lesquels ? Ou, veut-on une ville pour ses visiteurs et occupants temporaires et, à nouveau, dans ce cas lesquels ?

En analysant l'histoire des luttes urbaines bruxelloises, depuis celles des Marolles (1968) et du quartier Nord (1960s), on se rappelle à quel point la figure de l'habitant et l'échelle du quartier y ont occupé une place de choix. Si on observe les controverses autour du piétonnier, on constate rapidement que l'échelle spatiale ou territoriale de l'imaginaire urbain s'est agrandie, suivant en cela un déplacement d'échelle plus général qui se manifeste, par exemple au niveau des dispositifs d'action publique avec le passage des contrats de quartier vers des zones de développement prioritaire...

Avec les défenseurs du piétonnier, l'horizon est moins celui des habitants, si du moins ceux-ci sont envisagés à l'échelle du quartier, que des citoyens envisagés à l'échelle de la Région, voire, avec les enjeux soulevés plus haut, des visiteurs. L'affaire du piétonnier remettra donc à l'agenda la question de l'échelle à laquelle imaginer Bruxelles.

‘A travers la question des destinataires du projet, c’est la question de l’échelle à laquelle penser la communauté urbaine qui se pose’

La justification initiale du piétonnier, notamment avec PicNic the Streets n’était donc pas celle du quartier, mais plutôt celle d’une Région sans doute pensée au-delà de ses limites institutionnelles, même si la forme de l’occupation et la convivialité attendue des rassemblements faisaient fortement penser aux formes de sociabilité propres au quartier. Toutefois, comme cela a été évoqué, la crainte de voir l’espace public dédié aux seuls visiteurs n’était pas absente des controverses.

Il est néanmoins intéressant de voir comment l’opposition habitant *versus* citoyen et visiteur s’est immiscée dans les controverses, la figure de l’habitant ressurgissant sous son habit traditionnel dans les controverses. Et cela de diverses manières.

Tout d’abord, la revendication de susciter, via l’espace public que constituait le piétonnier, une convivialité à l’échelle régionale, s’est vue opposer l’argument selon lequel l’échelle du piétonnier aurait pour conséquence de casser la convivialité, la cohésion sociale existant dans les quartiers touchés par la piétonnisation. D’une certaine façon, une échelle de cohésion jouait contre une autre. Au-delà de ces arguments, souvent de manière peu réfléchie d’ailleurs, se profilaient là les imaginaires de la communauté avec en toile de fond ceux de l’étranger. Dans ces controverses, il put arriver que des mots en viennent à révéler des intuitions que les arguments réfuteraient, comme lorsque sur les réseaux sociaux des représentants politiques de gauche, censément anti-racistes, en vinrent à évoquer des « hordes de japs » (*sic.*) qui menaçaient le centre-ville.

Au travers, également, de la crainte de la gentrification. Se rejouait là l’argumentation classique manifestant l’opposition en quelque sorte ritualisée à des projets de rénovation urbaine qui, améliorant l’image du quartier, en augmentent l’attractivité, donc aussi la valeur de l’immobilier avec pour conséquence l’expulsion progressive des populations locataires les moins argentées au profit de classes plus élevées, en l’occurrence des classes moyennes à haut capital culturel.

Au travers ensuite du déplacement de nuisances vers des quartiers plus populaires. L’argument s’est construit autour de ce qui fut qualifié de « miniring », la piétonnisation du centre-ville conduisant à refouler la circulation automobile vers des quartiers qui devaient alors endosser des nuisances dont ils étaient auparavant épargnés. On rappellera ici qu’un des PicNic the Streets s’est organisé non pas pour revendiquer la piétonnisation, mais celle-ci acquise,

pour dénoncer ce « mini-ring » et ce rejet des nuisances sur d’autres espaces. Cette question du déplacement des nuisances est intéressante à évoquer parce qu’elle a pu conduire des défenseurs naturels de la piétonnisation – par exemple des élus écologistes - à s’opposer au projet non pas bien sûr sur le principe mais pour cette question.

Le piétonnier pour les nuls

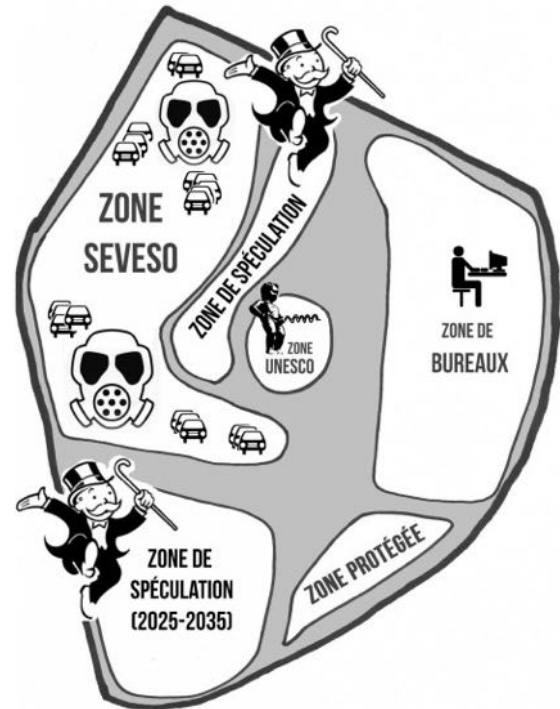


Figure 3. Affiche dénonçant le report de diverses nuisances

Source : © Platform Pentagone

Enfin, il est intéressant d’observer que la référence aux habitants peut se présenter soit comme une revendication d’ordre général intégrée dans un imaginaire urbain pensé à partir de cette figure, soit être endossée par les habitants eux-mêmes défendant leur quartier et refusant des risques de nuisances. C’est ainsi que la controverse fit apparaître un ensemble d’arguments portés par des acteurs qui se positionnaient comme victimes potentielles du projet, craignant un accroissement de la circulation automobile, une intensification du bruit lié aux terrasses, bars, restaurants, ou encore une diminution des opportunités de parking pouvant porter préjudice à leur commerce... Ces arguments avaient ceci de particulier qu’ils devaient être maniés avec précaution parce qu’ils s’exposaient au risque d’être stigmatisés comme des prises de position *Nimby* et taxés d’égoïsme [Trom, 1999]. Là se rejouait la question de l’échelle à laquelle imaginer la ville et surtout, la question des articulations d’échelles. Par ailleurs, le risque lié à la défense du quartier apparaissait d’autant plus élevé que, somme toute, il

s'agissait de défendre des intérêts privés contre un projet d'espace public.

6. L'imaginaire de la justice : une ville équitable

Comme on l'a, à plusieurs reprises, compris, la question de la justice, de l'égalité et de l'équité s'est positionnée en arrière-plan de nombreuses prises de position. De manière générale, la validité du projet dépendait de sa capacité à convaincre que chacun en serait bénéficiaire, et que donc personne n'en sortirait lésé.

D'une part, comme on l'a vu avec le « mini-ring », il ne pouvait être question que le projet crée des nuisances dans certains espaces, d'autant que ces espaces étaient liés à des populations déjà défavorisées. De la même façon, c'est au nom d'un imaginaire de la justice sociale qu'étaient avancés les arguments sur les risques de gentrification, sur les vraisemblables augmentations de la valeur de l'immobilier et des loyers, sur les atteintes aux commerces locaux, etc.

Au-delà du fait que le projet ne devait créer aucune victime, de manière plus positive cette fois, il fallait montrer que tous, ou du moins beaucoup, en bénéficieraient. La question de la dynamisation ou de la redynamisation du centre-ville fut par exemple largement évoquée. Mais il fallait aussi répondre aux – voire discréditer – les arguments de ceux qui d'avance se plaignaient. Il fallait par exemple montrer aux commerçants que leurs craintes étaient injustifiées ou, que si elles l'étaient, c'était simplement par crainte du changement. Il fallait chercher à prouver que les appréhensions liées aux hausses des prix de l'immobilier étaient infondées. Ou encore, il fallait s'engager à faire en sorte que, face aux craintes éventuellement justifiées, des moyens étaient mis en œuvre pour les éviter ou, à tout le moins, les minimiser.

A cet égard, bien sûr, le démarrage du projet en phase test a constitué une *épreuve de vérité* qui a pu donner raison à certaines craintes, comme, à certains égards, celles liées à l'insécurité.

Enfin, la question de l'équité a été également soulevée à propos du partage de l'espace public, la primauté, la quasi exclusivité donnée aux piétons allant à l'encontre d'un imaginaire du partage de l'espace entre les différentes mobilités douces tout d'abord et avec les transports publics ensuite, voire même avec l'automobile notamment en faveur des riverains, éventuellement dans des périodes limitées [Brandeleer *et al.*, dans ce Portfolio].

7. L'imaginaire économique

Les commerçants et leurs associations jouèrent un rôle important dans les controverses. Leurs argumentations s'appuyaient sur différents éléments. La question de l'accessibilité tout d'abord, notamment de l'accessibilité automobile. Argument

pour lequel ils trouvaient évidemment dans les associations liées à la voiture des alliés de poids. Ce fut le cas de petits commerçants, comme d'importants acteurs économiques locaux, à l'image de l'hôtel Métropole. Mais ils manifestaient aussi leurs craintes directement liées au passage en piétonnier, en particulier à sa mise en chantier, moment particulièrement susceptible de nuire à la rentabilité de leurs commerces.

En réalité, au-delà de ces arguments fonctionnels, la portée de ces prises de positions était bien plus significative. Sans que cela ne soit bien entendu théorisé de cette façon, les associations de commerçants défendaient une conception de l'espace public directement liée au marché, et donc aux activités de consommation qui est à la fois très actuelle mais aussi radicalement en porte-à-faux par rapport à la conception historique de l'espace public, où celui-ci s'oppose à la sphère privée dans laquelle se cantonne les activités économiques [Habermas, 1988]. Une conception de l'espace public toutefois extrêmement prégnante dans les logiques urbanistiques, génératrice de typologies spécifiques comme les *shoppings malls* par exemple, mais aussi de nombre de piétonniers des centres-villes [Genard, Burniat, 2002]. Dans cette optique, les aménagements, les animations, les apprêtements... trouvaient leur légitimité à condition de les faciliter, de les servir, de les encourager. Sans que cela n'ait été thématiquement en ces termes, se jouait donc là un enjeu majeur quant à la nature de l'espace public, quant aux interférences aussi entre marché et politique.

Cela dit, ils ne furent pas les seuls acteurs économiques à intervenir dans les controverses. Celles-ci firent en effet quelquefois apparaître des césures entre les commerçants locaux et des acteurs économiques extérieurs susceptibles de bénéficier du piétonnier, des constructeurs de parkings, des investisseurs commerciaux ou encore des investisseurs immobiliers. A nouveau, transparissait la question de l'échelle à laquelle imaginer la ville.

Toutefois, quels que soient les intervenants, sous cet horizon économique, et contrairement aux imaginaires portés par PicNic the Streets, l'espace public ne constitue pas une fin en soi, un élément structurant d'un projet de ville convivial. Il apparaît avant tout comme un instrument de développement économique, lié aux activités de consommation, dans une ville dans laquelle l'économie de services – en particulier le secteur Horeca – prend une place croissante, et surtout une ville dans laquelle le chômage est important, en particulier dans les populations jeunes et peu formées.

La question des effets économiques du projet prit une place importante dans les controverses. Au-delà de difficultés ou de nuisances momentanées, le piétonnier pouvait apparaître comme un moyen de redynamisation économique du centre-ville. Les pouvoirs publics ne manquaient d'ailleurs pas de faire valoir de tels arguments : réinvestissement des

9. Les imaginaires de la légitimité démocratique

Les controverses sur le piétonnier furent aussi l'occasion de confronter différentes accentuations de ce que démocratie veut dire : *démocratie autocratique*, *démocratie représentative*, *démocratie participative*.



Figure 4. Appel à la mobilisation citoyenne contre le projet de parking sous la place du Jeu de Balle

Source : © Plateforme Marolles

Au sein des controverses, le bourgmestre Yvan Mayeur a largement incarné une figure autocratique, à certains égards encombrante pour les défenseurs du piétonnier qui, comme cela a été rappelé, étaient traditionnellement des défenseurs et des acteurs de la participation. De ce fait, ce qui fut considéré comme un déficit de participation fut un argument fort dans les discussions parce qu'il était susceptible de mettre en contradiction ces défenseurs du piétonnier que leurs convictions politiques portaient à acquiescer à ce type d'argument.

A l'inverse, le bourgmestre bénéficiait quant à lui d'une légitimité démocratique acquise au travers du processus électoral et de la constitution d'une majorité, encore qu'a été évoquée la question de sa légitimité comme bourgmestre considéré par certains « non élu ». De ce fait, l'exigence de participation pouvait toujours apparaître comme une concession faite aux associations et aux citoyens. Par ailleurs, cette légitimité s'accompagnait d'une autorité qui en faisait l'interlocuteur obligé des intervenants dans la

controverse et des parties prenantes au projet. S'opérait ainsi un partage entre ceux qui investissaient sur les dispositifs participatifs et qui y voyaient le seul espace ouvert à leur capacité d'influence, et ceux qui voyaient plutôt la participation au mieux comme un passage obligé et qui négociaient directement avec les « véritables » décideurs. Des décideurs, par ailleurs, seuls capables de rassembler les moyens nécessaires à la réalisation du projet. De mobiliser Beliris, de faire en sorte que Proximus, Telenet ou Sibelga contribuent à son succès. Pour ceux-là, la volonté politique du bourgmestre pouvait apparaître comme un atout, comme une condition de réussite face aux attermolements qu'ils déplorent souvent chez les responsables politiques, ou face à la trop grande écoute qu'ils accordent aux dispositifs participatifs, une écoute qui finit toujours par édulcorer les projets ou en retarder la réalisation.

10. L'imaginaire de la gouvernance urbaine

Plusieurs des imaginaires évoqués précédemment furent et sont portés par des associations. Il est temps maintenant de faire écho à l'imaginaire de la *gestion urbaine* portée par les décideurs politiques. Il ne fait pas de doute que, du côté des décideurs, au-delà des enjeux de mobilité, d'attractivité, de développement du commerce, d'animation du centre-ville... se profile un imaginaire de la gestion urbaine et des manières de gouverner la ville.

Cet imaginaire s'appuie sur trois types de dispositifs. En premier lieu, la *planification stratégique* confiée soit à des agences bruxelloises disposant d'une autonomie relative par rapport aux autorités politiques, soit à des bureaux privés ; bref, appuyée sur des compétences expertes. Les décisions politiques bénéficient ainsi d'une caution de compétences et échappent à un certain nombre de critiques bien connues (incompétence, populisme, partisanerie...). Ensuite, la *logique du pilotage* qui, d'une certaine façon, intègre le caractère critiquable des décisions en promettant des réajustements possibles, mais aussi, dans le même temps, en s'immunisant au moins partiellement contre la dureté des critiques. Les projets mis en œuvre sont présentés comme partiellement réversibles, en y intégrant par exemple des périodes tests, des clauses ou des dispositifs évaluatifs. Enfin, la *participation* qui cautionne démocratiquement les décisions et qui présente l'avantage d'assurer une intégration de la critique, en permettant aux opposants de donner de la voix [Genard, 2015].

Si l'horizon des deux premières dimensions est plutôt la ville fonctionnelle, celui de la troisième est bien sûr davantage la ville démocratique. Elle ne manque toutefois pas de poser la question de la légitimité des dispositifs participatifs balisés et organisés par la Ville, fût-ce en faisant appel à un acteur indépendant

et spécialisé en la matière (Artgineering). Une participation qui pouvait se trouver invalidée ou discréditée parce qu'organisée d'en haut, alors que sa vocation est précisément de troquer des pratiques politiques *top-down* par des pratiques *bottom-up*. Discréditée également par l'important balisage des objets de la participation, le périmètre du piétonnier ou encore le plan de circulation par exemple n'ayant pas été intégrés au processus [Vanhellemont avec Vermeulen, dans ce Portfolio].

Un des paradoxes des controverses autour du piétonnier fut que le caractère autocratique prêté aux attitudes du bourgmestre eut pour effet que certaines études et expertises, commandées par la Ville, notamment le plan de mobilité de 2009-2011, furent utilisées comme des alliés par des associations pour contester le scénario finalement choisi.

Enfin, contre les logiques expertes, mais aussi contre les déficits de participation, certaines associations, notamment IEB, ont tablé sur des dispositifs d'enquête auprès des riverains touchés par le projet. Se jouait là, la tension entre savoirs experts et savoirs expérimentiels. L'expérience des acteurs de terrains apparaissant, aux yeux d'IEB, comme une expertise qui valait bien les connaissances éloignées et abstraites des experts officiels. Là se profilait d'ailleurs une tension fortement structurante des débats autour de la participation et plus largement de la gouvernance entre expertise technique et expertise expérimentielle, ancrée [Berger, 2008, 2014].

11. L'imaginaire de la grandeur et de la réussite

Depuis plusieurs années se développe, ailleurs également mais peut-être à Bruxelles en particulier, une image de la « ville paralysée », dans laquelle rien ne se décide, rien ne s'imagine. Après une période où les associations ont avant tout déployé des discours oppositionnels et critiques à l'égard des autorités publiques (ARAU, IEB par exemple), le, ou mieux vaudrait-il peut-être dire, les secteurs associatifs se sont plutôt orientés vers des discours propositionnels, à l'image par exemple des Etats Généraux, d'Aula Magna, du plan culturel du réseau des Arts et du Kunstenoverleg mais tout en stigmatisant le manque d'ambition, le manque d'initiative ou la frilosité des décideurs, en même temps qu'une complexité institutionnelle et un éparpillement des lieux de décision (19 communes, Régions, Communautés...).

C'est donc, d'une certaine façon, en continuité avec ces attitudes déplorant le manque d'initiative et d'ambition des autorités politiques, que le projet de piétonnisation fut salué par nombre de personnes qui s'étaient investies dans les différents dispositifs réflexifs qui viennent d'être évoqués. Le piétonnier pouvait d'une certaine façon apparaître comme une concrétisation des espoirs qui s'y étaient explicités. C'est donc l'imaginaire d'une ville audacieuse, d'une

ville qui ose, qui fut célébré. Et cela paradoxalement alors que, dans le même temps, d'autres voix s'élevaient contre une décision mal préparée, insuffisamment concertée, fruit d'une gouvernance autocratique.

Au travers de cette célébration – parfois en demi-teinte en raison des déficits participatifs – se profilait cet imaginaire de la ville qui a des projets, de la ville ambitieuse et audacieuse qui ose s'affirmer, que différentes initiatives citoyennes appelaient de leurs vœux. Dans le projet du piétonnier, quelque chose comme un imaginaire de la grandeur et de la fierté prenait corps. Cela transparissait explicitement dans l'affirmation que ce piétonnier serait « le plus vaste d'Europe ». Une politique de la grandeur et de la réussite qui s'était déjà manifestée auparavant dans la présence de Bruxelles parmi les villes les plus « vertes » d'Europe, mais qui suscitait des réticences en tant que telle puisque l'argument de la grandeur du piétonnier fut lui-même l'objet de critiques, cette grandeur semblant devoir aller à l'encontre de l'esprit de convivialité qu'on voulait lui associer. Cet argument trouvait d'ailleurs appui sur des projets proposés par l'équipe de Bernardo Secchi et Paola Vigano dans le cadre des réflexions stratégiques menées dans le contexte de Bruxelles Métropole 2040.

12. L'imaginaire de la ville réflexive

Enfin, on peut considérer que le présent texte, ainsi que l'initiative générale d'un « Observatoire » universitaire de l'aménagement du piétonnier et des mutations du centre-ville de Bruxelles, participent à ce qu'on pourrait appeler un imaginaire de la ville réflexive [Genard, 2007].

La production de connaissances, l'initiation de recherches spécifiques et la publication de textes académiques observant en temps réel les avancées des aménagements et des controverses qu'ils suscitent ne constituent pas autant d'évidences, et peuvent être elles aussi interprétées à l'horizon d'un imaginaire urbain et d'un projet de ville spécifique. Comme c'est le cas pour les autres imaginaires, les initiatives motivées par l'augmentation de la réflexivité de l'action publique doivent être appréhendées dans leurs effets performatifs. Concrètement, un texte comme celui-ci au sujet des imaginaires urbains consiste en réalité à réduire la complexité des communications diverses et variées entretenues par la foule d'acteurs et d'interlocuteurs concernés, pour ensuite les faire exister publiquement – une fois classés et catégorisés – en tant qu'imaginaires urbains; ceux-ci pouvant éventuellement être ressaisis comme tels dans le débat public, par telle ou telle partie prenante de la controverse.

Apprécier les effets performatifs de ces pratiques réflexives suppose donc également de s'intéresser à la façon dont elles trouvent écho ou rencontrent une demande auprès des citoyens, du secteur associatif,

acteurs économiques et des pouvoirs publics. Dans le cas qui nous occupe, la Ville de Bruxelles s'est trouvée très rapidement en demande d'un soutien réflexif de la part des universités, dès l'été 2015 après la sortie dans la presse nationale de billets rédigés par l'un ou l'autre académique au sujet du piétonnier.

C'est alors aussi dans leurs interactions, interférences et recompositions possibles avec les autres imaginaires présentés précédemment que les initiatives universitaires menées au nom de la connaissance des phénomènes urbains doivent être évaluées. Par exemple, en explorant le public hétérogène lié à la controverse du piétonnier, en établissant la pluralité des imaginaires, de concernés et intérêts légitimes, l'entreprise de l'Observatoire apparaît engagée *en valeurs* vis-à-vis d'idéaux de gouvernance élargie et d'une conception exigeante de la légitimité démocratique.

Ou encore, en mettant posément au jour la complexité d'un problème public comme celui-ci, dans ses différents tenants et aboutissants, ces entreprises réflexives secrètent inmanquablement une critique vis-à-vis d'imaginaires particuliers, de leur auto-référentialité, leurs limites cognitives ou normatives ; y compris vis-à-vis des imaginaires les plus consensuellement valorisés dans le discours public, comme celui de la durabilité ou de la réappropriation citoyenne. Enfin, le fait que l'initiative de l'Observatoire ait rencontré une réelle demande du Cabinet du bourgmestre doit lui-même être réfléchi dans un contexte où Yvan Mayeur était pris sous les feux d'une critique à la fois citoyenne (trop faible participation) et technico-gestionnaire (trop d'improvisation dans la mise en œuvre). Un partenariat avec les universités (principalement avec les sciences humaines et sociales) autour du *sens* de l'action publique et de ses évolutions d'actions déjà engagées permettait d'opposer à cette critique mixte un compromis autocratique-réflexif... qui, parmi les compositions d'imaginaires envisagées jusqu'ici, n'est pas la moins intéressante à relever.

Conclusion

Comme on l'a vu, les controverses sur le piétonnier furent l'occasion de faire ressortir de nombreux imaginaires de la ville. Tous sont liés à des intérêts mais tous, d'une façon ou de l'autre, cherchent aussi à s'articuler à des visées du bien commun. Certains sont plus « coûteux » à défendre parce qu'ils bousculent davantage les imaginaires dominants. D'autres épousent le *mainstream* comme par exemple celui de l'attractivité. Surtout, l'analyse attentive des controverses a mis en évidence la complexité des positionnements.

Les analyses qui précèdent ont cherché à suivre les argumentations au plus près des prises de position des multiples intervenants. Il est peut-être temps maintenant, pour clore ces développements, de prendre un peu de recul par rapport à ce premier

moment en se demandant si parmi les nombreux enjeux soulevés dans le texte, il est possible de déceler des enjeux transversaux ? C'est à une ébauche de réflexions sur cette question que sera consacrée cette brève conclusion.

‘A travers les controverses, ce sont trois conceptions de l'espace public qui apparaissent’

Par rapport à la ville, un piétonnier est sans doute d'abord un espace public. Il n'est pas étonnant alors qu'explicitement ou en arrière-plan des controverses se pose la question de savoir ce qu'est et ce que doit être un espace public urbain. En reprenant le fil des controverses, trois conceptions très différentes de l'espace public se font jour. Nous les nommerons *espace public marchand*, *espace public politique* et *espace public esthétique ou culturel*.

Pour les défenseurs de *l'espace public marchand*, la qualité du projet de piétonnier se mesure à son potentiel de dynamisation économique du centre-ville, voire de la Région. La question du commerce y occupe une place centrale, impliquant des aires de services assurant par exemple l'accessibilité. Les enjeux de valorisation immobilière, la capacité d'appels à des investisseurs constituent un élément essentiel servant de cadre aux réflexions et aux mises en forme de l'espace. C'est par rapport à cela que se jugera d'abord son attractivité. Et celle-ci sera notamment tributaire d'un ensemble de garanties qui pourront leur être données, comme par exemple la sécurisation du quartier. Dans cette version, c'est sans doute moins la déambulation dans sa dimension d'expérience corporelle que dans sa capacité de susciter la chalandise qui est déterminante dans la valorisation du piétonnier comme forme urbaine.

Pour les défenseurs de *l'espace public politique*, l'enjeu essentiel se situerait plutôt dans la capacité d'appropriation de l'espace public par la population. Cette appropriation porterait sur la sphère décisionnelle et sur les modes de gouvernance de l'espace public. Sa mesure principale se trouverait dans les dispositifs participatifs installés pour sa conception, dans les formes de co-gestion mises en place par la suite ou encore dans les dispositifs réflexifs l'accompagnant. Mais elle porterait également sur la capacité de l'espace à accueillir et à symboliser le politique, à se montrer hospitalier aux manifestations politiques, aux occupations, aux moments de célébration du commun. Picnic The Street ou les manifestations politiques, les commémorations... se déroulant devant la Bourse en seraient des illustrations. C'est de cela aussi, voire de cela d'abord, que l'espace public tirerait sa richesse et sa valeur.

Parler d'*espace public esthétique* peut prêter à confusion. Pour les défenseurs de cette version de l'espace public, celui-ci est avant tout pensé comme culture et comme expérience. L'espace public est d'abord un espace de rencontres, un espace animé. Il est l'occasion de faire, de vivre des expériences [Genard, 2016]. Sa qualité se mesure à sa densité d'activités, à ses ambiances, à son potentiel festif. Le terme *esthétique* doit être pris ici dans un sens plus large que les manifestations artistiques et culturelles. L'*aesthesis* c'est d'abord la sensibilité. La qualité de vie, la convivialité, le plaisir d'y être, une certaine joie de vivre en seront une mesure importante. Générer du commun à partir des expériences d'être ensemble, voilà, somme toute, une des destinations essentielles de l'espace public, mais pour cela il est nécessaire que ceux qui y viennent le fassent en étant disponibles,

ouverts à ces expériences ce qui, par exemple, n'est pas nécessairement le cas si la présence dans l'espace public est déterminée par des finalités de consommation ou de chalandise [Corijn et Vanderstraeten, dans ce Portfolio]. C'est sans doute dans cette version de l'espace public que la dimension sensible de la déambulation prend le plus de relief. Bien plus que la voiture, la marche procure en effet une expérience directement corporelle de la ville, en même temps que sa lenteur maximise les opportunités de rencontre. Pour que des expériences puissent s'y vivre, il faut bien sûr que la mise en forme du piétonnier ne soit pas exagérément cadenassée, que ses formes d'appropriation demeurent ouvertes [Corijn *et al.*, dans ce Portfolio]. C'est, à notre sens, là principalement, entre ces trois figures, que se joue l'enjeu du piétonnier.

Bibliographie indicative

- BERGER, M., 2008. Répondre en citoyen ordinaire. Pour une étude ethnopragmatique des engagements profanes. In: *Tracés*. 2008. Vol. 2, no 15, pp. 191-208. Available at: <http://www.cairn.info/revue-traces-2008-2-p-191.htm>
- BERGER, M., 2014. La participation sans le discours. Enquête sur un tournant sémiotique dans les pratiques de démocratie participative. In: *EspacesTemps*. 2014. Available at: <http://www.espacestemp.net/articles/la-participation-sans-le-discours/>
- BOLTANSKI, L. and THÉVENOT, L., 1991. De la justification. Les économies de la grandeur. Paris: Gallimard.
- BREVIGLIERI, M., 2013. Une brèche critique dans la « ville garantie » ? Espaces intercalaires et architectures d'usage. In: Cogato-Lanza, E., Pattaroni, L., Piraud, M. and Tirone, B. (ed.), *De la différence urbaine : le quartier des Grottes/Genève*. Genève: Métis Press, pp. 213-236.
- DEBORD, G., 1967. La société du spectacle. Paris: Bochet-Chastel.
- DE CAUTER, L., 2011. De Capsulaire Beschaving. Rotterdam: NAI Uitgevers.
- FLORIDA, R., 2002. The rise of the creative class. New-York: Basic Books.
- GENARD, J.L. and BURNIAT, P., 2002. Enclaves ou la ville privatisée. Bruxelles: Les Nouveaux Cahiers de la Cambre, La Lettre Volée.
- GENARD, J.L., 2007. Architecture et réflexivité. In: *Vivre ensemble au XXIe siècle, Actes du colloque international de l'Institut de sociologie*. Brussels. Université libre de Bruxelles. pp. 387-403.
- GENARD, J.L., 2014. Pour un imaginaire ambitieux. In: Corijn, E. (ed.), *Où va Bruxelles ? Visions pour la capitale belge et européenne*. Bruxelles: VUB. pp. 109-140.
- GENARD, J.L., 2015. Capacities, expertise, empowerment : rethinking the anthropology of participation. In: *World political science review*. 2015. Vol 11, no 2, pp. 227-244.
- GENARD, J.L. and NEUWELS, J., 2016. Le développement durable comme objet de transactions. In: *SociologieS*. 2016. Available at: <http://sociologies.revues.org/5378>
- GENARD, J.L., 2016. Postface au Dossier « Penser l'espace en sociologie ». In: *SociologieS*. 2016. Available at: <http://sociologies.revues.org/5592>
- GOFFMAN, E., 1963. Behavior in Public Places. Notes on the organization of social gatherings. New York: Free Press.
- HABERMAS, J., 1988. L'espace public. Paris: Payot.
- PHARO, P., 1985. Le civisme ordinaire. Paris: Méridiens.
- STAVO-DEBAUGE, J., 2012. Le concept de "hantises" de Derrida à Ricoeur (et retour). In: *Etudes ricoeuriennes*. 2012. Vol. 3, no. 2. Available at: <http://ricoeur.pitt.edu/ojs/index.php/ricoeur/article/viewFile/132/72>
- TROM, D., 1999. De la réfutation de l'effet NIMBY considérée comme une pratique militante. Notes pour une approche pragmatique de l'activité revendicative. In: *Revue française de science politique*. 1999. Vol. 49, no. 1, pp. 31-50.