



Quartier ouvert, quartier fermé

La mobilité éprouvée comme ressource de co-existence

Emmanuelle Lenel

- Résumé** La politique de revitalisation urbaine transforme la spatialité des quartiers anciens centraux bruxellois et y inscrit de nouvelles conventions de mobilité. Cet article étudie le rôle de ces transformations matérielles et symboliques dans les rapports entre ambiances et expériences de mobilité dans ces quartiers. Sur la base de deux études de cas, il montre comment ces transformations affectent la « mobilité éprouvée » d'anciens et de nouveaux propriétaires, et contribuent à donner au second du « jeu » pour ne pas se laisser absorber dans des espaces-temps contraignants. Le concept d'ambiance permet d'abord d'interroger leurs effets sur les grandeurs « intensives » (Thibaud, 2002) des quartiers concernés – le sens donné aux limites, à la densité et aux connecteurs spatiaux – à partir de données collectées lors d'entretiens et de parcours commentés. Ces analyses permettent ensuite d'étayer l'hypothèse selon laquelle l'éprouvé de mobilité constitue une ressource inégalement distribuée pour la gestion de la proximité à l'autre, et de souligner la contribution non seulement du milieu mais aussi des rapports sociaux à la mobilité dans l'octroi de marges de manœuvre différentielles pour s'extraire, physiquement et psychiquement, de la co-existence.
- Mots-clés** Mobilité éprouvée, revitalisation urbaine, espaces publics, propriétaires, co-existence
- Abstract** Urban regeneration policy transforms spatiality and implies new norms of mobility in old central neighbourhoods of Brussels. This paper highlights the impact of these transformations on the relations between atmospheres and mobility experiences in these neighbourhoods. Based on two case studies, it shows how it affects “felt mobility” for old and new owners, and how these feelings allow new owners not to be absorbed in constraints of copresence. Firstly, the concept of atmospheres is used to question the impacts of these transformations on perceived spatiality (Thibaud, 2002) in these neighbourhoods – meanings of boundaries, density and spatial connectors. This data was collected during interviews and commented itineraries (parcours commentés). Secondly, the paper argues that “felt mobility” is an unequal resource to manage the proximity to others in these neighbourhood, and emphasises the role of social dispositions to mobility in this management.
- Keywords** felt mobility, urban regeneration, public space, property and owners, co-existence
- DOI** 10.25364/08.3:2017.1.9



Introduction

La politique de revitalisation urbaine (ou de régénération urbaine) transforme partout en Europe de l'Ouest la spatialité des quartiers anciens centraux. A Bruxelles, elle cible particulièrement les quartiers de l'ancien bassin industriel autour du canal, situé au cœur de la ville et doté d'un important potentiel commercial et/ou touristique. La reconfiguration des espaces publics et des frontières spatiales dans ces quartiers doit les rendre plus attractifs et y soutenir le développement de nouvelles pratiques répondant mieux aux idéaux contemporains de mobilité. Cet article est une contribution à la réflexion sur la façon dont les ambiances émergent dans ces quartiers façonnent l'expérience de la mobilité dans ses dimensions pratiques et vécues. La principale question posée est la suivante : comment les transformations matérielles et les nouvelles conventions de mobilité inscrites dans ces quartiers affectent la mobilité éprouvée, c'est-à-dire la façon dont les habitants *se sentent* plus ou moins *pris* dans leur épaisseur ? Cette question s'inscrit dans une approche écologique qui prend en considération la dimension sensible de l'espace urbain et envisage sa matérialité autrement que comme un ensemble de « cadres » ou de signes (Goffman, 1973) : elle est aussi la condition sensible des individus dans les échanges sociaux avec leur environnement et dans leurs activités sociales (Pecqueux, 2012). Le quartier offre des prises à la perception et à l'action (Joseph, 2007), mais aussi à un « vécu épais » qui lui donne une « consistance spécifique » pouvant mettre en relief certaines présences (Stavo-Debaugé, 2003). La quantité de ces présences, l'impression de pouvoir ou non les mettre à distance, les formes qu'elles prennent (obstacle, barrière, pont...) et finalement le sentiment de se mouvoir avec aisance ou malaise est ce que nous appelons « mobilité éprouvée ».

C'est donc le lien entre des volontés institutionnelles d'ouvrir des quartiers et d'infléchir des pratiques de mobilité (résidentielle et physique) et la mobilité éprouvée qui est au centre de l'article, et ce lien est abordé au travers de la notion d'ambiance. Nous verrons dans la première partie quelles sont les raisons et les façons dont les idéaux contemporains de mobilité sont traduits dans le projet de reconfiguration du territoire du canal. Ensuite, la notion d'ambiance, comme émergence sensible ancrée dans la matérialité du quartier, les représentations qui lui sont accolées et les événements qui s'y produisent (Chelkoff, 2004), est prise comme analyseur d'une part de quartiers vécus caractérisés par l'ouverture ou la fermeture, et d'autre part de leurs liens avec la politique de revitalisation urbaine. Cette idée fait notamment l'objet de la troisième partie, qui souligne la dimension collective de l'ambiance. Bien qu'elle se définisse dans l'instantanéité de l'expérience subjective, elle « n'a pas qu'une dimension individuelle et passagère, [mais] peut être mise en relation avec des éléments objectifs et mesurables du cadre de vie ou des comportements collectifs » (Dumain *et al.*, 2006, cité par Chadoin, 2010, 153). Nous verrons ainsi comment l'ambiance d'ouverture ou de fermeture du quartier est aussi liée aux dispositions sociales à la mobilité. Cette analyse servira enfin à interroger l'impact de l'ambiance émergente sur un aspect *pratique* de l'expérience de mobilité : tenir l'autre à la « bonne distance ».

Deux études de cas, extraites d'une recherche qui portait sur les effets sociaux de la programmation de la mixité sociale dans ce territoire, serviront à étayer ces réflexions. Ces études de cas concernent le quartier Heyvaert et le quartier du Vieux Molenbeek. Elles ont été réalisées entre 2012 et 2014 selon un dispositif d'enquête associant la méthode des parcours commentés (Thibaud, 2001) aux méthodes classiques de l'enquête de terrain, qui ont permis de récolter un



important matériau empirique sur les dimensions sensibles, symboliques et sociales des rapports de différents propriétaires à leurs quartiers. La raison de ce ciblage sur les propriétaires¹ est d'abord empirique : les premiers postes d'observations (qui ont aussi servi de lieu de recrutement) étaient des espaces institutionnels de rencontre, comme les assemblées participatives, où se rencontrent principalement des propriétaires. Mais ce ciblage relève également d'un choix : mettre en lumière une diversité d'expériences de mobilité au sein d'une catégorie de résidents particulièrement ciblée par la politique de revitalisation urbaine. On verra ainsi comment des anciens et des nouveaux propriétaires éprouvent la mobilité dans leur quartier. L'ancienneté prise en considération est celle du groupe social dans le quartier, plutôt que l'ancienneté résidentielle personnelle, parce qu'elle constitue un indicateur du clivage entre deux ensembles de comportements collectifs et d'expériences très contrastés.

La mobilité dans la politique bruxelloise de revitalisation urbaine

Comme dans d'autres villes, la politique de revitalisation urbaine menée à Bruxelles vise à revaloriser matériellement, socialement et économiquement ses quartiers centraux populaires et dégradés. Le premier et principal instrument de cette politique est lancé en 1994 : il s'agit des contrats de quartier (CdQ), rebaptisés depuis contrats de quartier durable. Ce dispositif public régional doit permettre de réhabiliter le « cadre de vie » des habitants des quartiers ciblés, en menant parallèlement des opérations sur le logement, le développement économique, l'insertion socio-professionnelle, la cohésion sociale, les infrastructures de proximité et les espaces publics. Comme indiqué plus haut, le territoire ciblé est celui du canal, qui est un territoire clé pour le développement régional et international de Bruxelles.

Le territoire du canal est l'une des « *dix zones stratégiques pour l'avenir de Bruxelles* » (Feuille de route du Plan de Développement International (PDI)) et les investissements y sont conséquents : pour les opérations sur le « cadre de vie » des habitants, mais aussi pour d'autres opérations comme la mise en valeur du patrimoine architectural, l'organisation d'événements ou l'installation d'œuvre d'art qui visent plus particulièrement à attirer de nouveaux habitants, des congressistes ou encore des touristes (Van Criekingen et Decroly, 2009; Lenel, 2013). Les autorités ne cachent d'ailleurs pas que les opérations menées en nombre croissant depuis le début des années 2000 sur l'éclairage public, les voiries, le mobilier urbain, les places, les espaces verts, etc., sont aussi traversées par des enjeux d'attractivité résidentielle et économique. Le city marketing est un « *axe qui traverse l'ensemble des thèmes du PDI* », comme l'indique sa Feuille de route, et même fait partie « d'une campagne de communication autour d'une *image de marque de Bruxelles* » (Van Criekingen et Decroly, 2009, 8-9). De même, les actions prises ces dernières années par la Région au niveau de l'offre de logements dans ce territoire ciblent tout particulièrement les « classes moyennes ». Ces actions consistent en majorité à développer l'offre de nouveaux logements moyens en accession à la propriété dans le cadre de contrats de partenariat public-privé passés par Citydev, un organisme régional, avec des sociétés de promotion immobilière. Citydev doit ainsi initier une émulation d'investissements privés via une subvention octroyée aux investisseurs, leur permettant de commercialiser leurs logements à un prix 30 %

1 Un petit nombre de locataires ont également été rencontrés dans le cadre de cette recherche doctorale, mais ils ne sont pas pris en considération dans cet article.



inférieur au prix du marché. C'est une politique qui fonctionne bien : plus de 3000 logements ont été vendus depuis le lancement de l'instrument, alors que dans le même temps le volume de production de nouveaux logements sociaux diminue et ne permet pas de répondre à la demande sociale (Van Criekingen, 2013). De plus, si le plafond de revenu permet effectivement aux ménages de la classe moyenne bruxelloise d'accéder à cette offre, il le permet aussi à certains ménages de la classe supérieure (Romainville, 2010 ; Verdonck *et al.*, 2011). L'instrument Citydev est d'ailleurs présenté explicitement comme un levier pour « *rehausser la qualité* » de ce territoire selon le Ministre du logement (Ecolo) en 2010 (cité par Van Criekingen, 2013).

Pour autant, la gentrification n'est pas véritablement attestée dans ce territoire, à l'exception du quartier Dansaert-Saint Géry (Van Criekingen, 1996), même si des marques y sont de plus en plus tangibles (Van Criekingen, 2009) notamment dans le Vieux Molenbeek. Mais dans le quartier Heyvaert, on « ne trouve pas ou peu de marqueurs traditionnels de la gentrification résidentielle ou commerciale en quartier ancien : absence d'adresses commerciales parée d'une aura 'branchée', peu de logements rénovés à destination d'un public nanti... » (Rosenfeld et Van Criekingen, 2015, 27).

Ces quartiers connaissent néanmoins de profonds bouleversements, notamment sur le plan spatial. La reconfiguration d'ensemble du territoire du canal à laquelle on assiste a d'ailleurs été entérinée dans le Plan Canal de 2014, qui vise à restructurer un territoire marqué par des « *ruptures urbaines dures* » en une zone plus homogène, « *cohérente* » et mieux insérée dans la ville. Cette volonté publique correspond à une vision normative dominante de la ville, selon laquelle les flux de circulation des personnes doivent être augmentés et élargis. Cette vision renvoie aux idéaux du « nouvel esprit du capitalisme » (Boltanski et Chiapello, 1999) qui a porté la mobilité des individus, leur capacité à se déplacer de façon autonome dans l'espace géographique, entre les personnes et entre les idées, à un rang élevé dans la hiérarchie des valeurs de notre société. Comme on va le voir, ils sont traduits dans de nouvelles formes d'espaces publics. Selon une vision spatialiste, ces nouveaux espaces et leurs atmosphères sont supposés influencer sur les pratiques de mobilité notamment pour « désenclaver » les quartiers de ce territoire : attirer des visiteurs internationaux ou nationaux, faire sortir des résidents qui y seraient trop enracinés, faciliter l'accès aux centres d'activité et aux nœuds modaux du centre historique, inciter à adopter davantage les modes de déplacement piéton et cycliste, et bien entendu favoriser l'installation résidentielle de nouveaux ménages.

L'ambiance du quartier : un analyseur de la mobilité éprouvée

Cet article ne s'intéresse pas tant aux impacts réels de ces transformations matérielles et symboliques sur les pratiques de mobilité des habitants, qu'à leurs effets sur la mobilité éprouvée. La notion d'ambiance permet d'opérer ce déplacement analytique – se dégager des attendus spatialistes pour s'intéresser aux effets produits, éventuellement non attendus – parce qu'elle éclaire des grandeurs non pas extensives (propriétés des espaces physiques) mais bien « intensives » (propriétés des espaces vécus), comme l'indique Jean-Paul Thibaud (2002). En effet, la théorie des ambiances est une tentative à la fois conceptuelle et méthodologique pour appréhender les interrelations entre espace vécu, perçu et représenté. Thibaud (2004) définit l'ambiance comme la synthèse des dimensions physiques, perceptuelles et représentationnelles qui constituent un lieu. Toujours provisoire, cette synthèse dépend des éléments physiques rendus saillants à la per-



ception, à un moment donné et selon des conditions physiques ou sociales données. Ainsi, saisir l'ambiance émergente permet d'identifier les éléments sensibles, les conventions inscrites dans l'environnement et les événements physiques ou sociaux qui contribuent à façonner différents éprouvés d'ouverture/fermeture et de dégagement/engagement dans l'épaisseur du quartier.

La notion d'ambiance invite aussi à placer sur un plan analytique horizontal les espaces physiques et les comportements sociaux, et à passer de la question de l'accès aux espaces publics rénovés à celle de leur accessibilité ou de leur hospitalité. La première, posée dans les théories de la ville mobilisées par la politique de revitalisation urbaine, envisage que l'accès aux espaces publics peut être augmenté par des opérations spécifiques. La seconde suppose à l'inverse que l'ambiance plus ou moins accueillante d'un lieu (invitant à le fréquenter) n'est pas une qualité formelle, mais bien une qualité pratique et dynamique. Adopter cet angle de vue permet dès lors d'interroger ce qui fait prise pour les individus dans le quartier, ce qui rend les espaces fréquentés plus ou moins intelligibles et permet de s'y mouvoir avec plus ou moins d'aise. Cela permet aussi de questionner les conditions dans lesquelles émergent ces prises : les conditions locales (celles de l'environnement) autant que les conditions sociales plus globales (les dispositions à la mobilité et les systèmes de perceptions et de représentations) qui équipent les individus. Cet article porte l'ambition de montrer l'intérêt d'une approche en termes d'ambiance de la problématique de la requalification urbaine et des rapports des résidents aux quartiers anciens en rénovation par rapport à d'autres approches plus « classiques » de ces thématiques, en particulier celles en termes de gentrification qui constituent une part importante de la littérature critique sur les centres urbains en rénovation (par exemple Bidou-Zachariasen, 2003 ; Clerval, 2011). Ces approches éclairent bien l'impact des structures sociales sur les rapports des résidents à ces quartiers. Mais elles ne s'intéressent généralement pas aux relations *entre* production et réception des formes spatiales, et ne permettent donc pas d'éclairer les médiations de l'espace (Remy, 2015) sur les rapports au quartier. La notion d'ambiance est selon nous un outil intéressant pour ce faire.

Dispositif d'enquête

Dans chaque quartier étudié, le dispositif d'enquête ethnographique a associé les méthodes de l'entretien approfondi, de l'observation directe et de la récolte documentaire à la méthode des parcours commentés. Cette dernière méthode s'inscrit en effet dans la perspective de la théorie des ambiances, comme un effort méthodologique et épistémologique pour saisir l'« entre deux » ou ce qui se joue entre les individus et leur environnement. En cumulant les intérêts de l'entretien et de l'observation directe et en dépassant certaines de leurs limites, liées respectivement à la discursivité et à l'extériorité de l'enquêteur (Carpiano, 2009; Kusenbach, 2003), elle se donne pour ambition d'accéder à des dimensions de l'expérience qui se situent notamment au niveau du corps et des rapports actifs à l'environnement. Concrètement, cette méthode consiste à réaliser des parcours libres d'une vingtaine de minutes avec des informateurs dans un espace urbain défini, en leur demandant de commenter les éléments de l'environnement au fur et à mesure qu'ils les perçoivent et a posteriori. Cette « description engagée » doit permettre de saisir les ambiances émergentes, au travers des perceptions remarquables décrites et susceptibles d'avoir un impact sur leurs conduites, et ainsi d'« élucider l'efficace de l'environnement construit dans l'ordonnement des interactions sociales » (Thibaud, 2001, 80).



Dans chaque quartier étudié, une petite dizaine de parcours ont été réalisés avec des anciens et des nouveaux propriétaires (majoritaires), avec pour consigne de montrer leur quartier selon leurs habitudes d'usage et de déplacement, et d'en commenter les ambiances. Ces parcours commentés ont permis de collecter des données sur ce qui dans leur environnement fait prise, pour eux, à la mobilité éprouvée : le sens donné aux limites et aux connecteurs spatiaux, la densité vécue du quartier et des sous-espaces parcourus, les clôtures et les ouvertures de l'environnement, les obstacles et les balises des cheminements habituels, etc. Aucun périmètre n'a été donné aux informateurs, de façon à recueillir également des informations sur l'étendue de « leur » quartier.

Toutefois, pour saisir les liens entre la reconfiguration spatiale de ces quartiers et les prises plus collectives à la mobilité éprouvée, il fallait pouvoir dépasser le recueil de récits impressionnistes sur les espaces parcourus. Les données discursives recueillies au cours d'une vingtaine d'entretiens approfondis dans chaque quartier ont permis d'accéder aux systèmes collectifs de perception et de représentations de ces anciens et nouveaux propriétaires, ainsi que de recueillir des données sur leurs capitaux de mobilité. Ils ont ainsi permis de rapporter les commentaires engagés des informateurs « aux conditions sociales et historiques de la perception » (Chadoin, 2010) et des représentations mêlées, ou de resituer les quartiers vécus dans un système social, condition à laquelle devient possible de comparer des expériences situées pour éviter de renvoyer « chaque situation à une irréductible singularité » (Pecqueux, 2012, 29).

Transformations et atmosphères du quartier Heyvaert

Le quartier Heyvaert est un ancien quartier ouvrier situé sur la rive droite du canal. Il n'est séparé du centre historique de Bruxelles que par un large boulevard, mais il se trouve cependant coincé entre ce boulevard, le canal, les abattoirs d'Anderlecht et la Porte de Ninove. Situé « à cheval » sur les communes d'Anderlecht et de Molenbeek-Saint-Jean, ces grands marqueurs urbains scindent aussi le quartier du reste de ces territoires communaux. Cette portion de territoire au statut particulier est très densément bâtie : on n'y compte qu'un seul espace vert ; les arbres et les placettes sont rares ; les logements anciens (des maisons unifamiliales mais surtout des immeubles à appartements qui présentent souvent d'importantes carences au niveau du confort de base) sont situés en rangs serrés en front de rue. Le montant des loyers y est ainsi en moyenne 20% plus bas qu'ailleurs à Bruxelles. La densité démographique est également assez élevée. Terre d'accueil dans les années 1960 et 1970 pour les vagues successives d'immigration de travailleurs italiens, espagnols et marocains, le quartier est resté le point d'arrivée de nombreux étrangers à faibles revenus. Il accueille aujourd'hui en particulier une population de travailleurs précaires issus d'Afrique subsaharienne, en lien avec l'activité économique prédominante du commerce transnational de voitures d'occasion qui s'y est implanté depuis les années 1990 (Rosenfeld, 2009). Cette composante de population constitue actuellement la seconde en ordre d'importance (9 %) après la composante marocaine (11 %). Le taux de chômage y est de 39% (contre 22% en Région bruxelloise)².

2 Ces chiffres proviennent du Monitoring des quartiers et concernent le quartier administratif Cureghem Rosée, auquel correspond le quartier dit Heyvaert.



« Après avoir été au cœur des ambitions industrielles de Bruxelles, [le quartier Heyvaert] est devenu un lieu de relégation, mais aussi de mobilités et d'ancrages » (Van Crieckingen et Rosenfeld, 2015, 1). Ce quartier offre en effet des ressources d'ancrage pour les classes populaires, notamment grâce au grand marché des abattoirs, aux nombreux garages et commerces locaux (épiceries africaines, boucheries hallal...) et aux lieux de culte (Chabrol et Rozenholc, 2015). Ces classes sociales présentent ainsi des résistances aux grands projets d'urbanisme qui s'y multiplient depuis quelques décennies. Pour certains observateurs, ce sont ces résistances populaires et le commerce des voitures qui expliquent que jusqu'ici, la dynamique de gentrification classiquement à l'œuvre dans ce genre de quartier n'a pas dépassé un stade embryonnaire (Rosenfeld et Van Crieckingen, 2015).

Un quartier à intégrer dans la ville

Les grands projets d'urbanisme dans le quartier ont d'abord été justifiés par l'importante baisse de la population résidente au cours des deux dernières décennies du 20^e siècle. Selon les autorités communales, ce recul est dû aux nuisances environnementales, à l'exploitation commerciale extensive des îlots et à la dégradation générale du bâti liés à l'activité prédominante du commerce de voitures d'occasion. Au début des années 2000 – c'est-à-dire au moment où l'image de marque du canal commence à être promue par la Région de Bruxelles-Capitale – les autorités pointent ce dépeuplement et la dégradation matérielle du quartier comme des problèmes à résoudre. Quatre CdQ et une vaste opération immobilière menée par Citydev vont alors cibler le quartier pour le repeupler d'habitants (Lenel, 2015).

Ainsi, en 2009, une nouvelle population de propriétaires appartenant aux classes moyennes et supérieures s'installe dans les appartements du complexe résidentiel Les Terrasses de l'Ecluse produit par Citydev en bordure de canal, à l'extrême est du quartier, juste à côté de la Porte de Ninove (cf. carte 1). Le profil socio-économique de cette population de 200 personnes est bien plus élevé que celui de la population en place : les acquéreurs possèdent en majorité un diplôme universitaire ; ils sont jeunes (36 ans en moyenne), généralement sans enfants et plutôt bien dotés économiquement (22% d'entre eux se placent juste en dessous du plafond de revenus). La part des personnes de nationalité étrangère (11%) est également faible au regard du quartier³. Les raisons du succès de cette opération immobilière sont bien sûr liées aux conditions d'achat très attractives, mais elles tiennent aussi à la localisation du complexe dans un espace du quartier bien connecté à l'extérieur – le bâtiment fait pour une large part face à l'eau –, et surtout à sa proximité géographique avec le centre historique de Bruxelles et le quartier animé Dansaert en particulier, fortement apprécié par ces nouveaux propriétaires.

Parallèlement, une maison de quartier et un hall de sports attenants aux Terrasses de l'Ecluse ont été créés pour « *redonner un peu d'espaces publics* » aux habitants dans « *un quartier complètement morcelé [et] bouffé par les entrepôts* », selon l'architecte en charge de leur conception. Ces infrastructures collectives au style architectural très contemporain (les façades présentent des volumes, des matériaux comme le béton brut et des formes géométriques contrastant avec le bâti existant) sont bien visibles depuis la Porte de Ninove : elles devaient aussi témoigner à l'extérieur de la dynamique de rénovation en cours dans le quartier. Ce travail d'ouverture et sur l'image

3 Ces chiffres ont été fournis par Citydev.



Carte 1. Les Terrasses de l'Ecluse dans le quartier Heyvaert (auteur : E. Lenel, réalisé avec Brussels UrbBIS)

du quartier a été largement poursuivi par la création, quelques années plus tard, de la petite place de Liverpool en bordure du canal, par la fermeture de la rue du même nom. Au départ de l'objectif fonctionnel d'empêcher l'accès au quartier via cette rue étroite pour les camions de livraison et de chargement des voitures, cette petite place au bord de l'eau doit aussi attirer les promeneurs (notamment via son bar à soupes). De même que les autres nouveaux espaces du quartier, cette placette est « tournée » vers l'eau : elle n'est séparée du quai de l'Industrie que par quelques éléments bas de mobilier (bancs maçonnés à partir de chutes de pierre bleue, tables-échiquiers, podiums et pièces de barrière en métal) pensés comme rempart de protection par rapport au trafic routier, mais qui donnent accès physiquement et visuellement à l'eau ; tandis que de l'autre côté (rue de Liverpool) des bancs du même type mais plus longs ferment partiellement la place. L'ensemble de ces nouveaux espaces forme ainsi une sorte de front bâti partiellement rénové « tournant le dos » au quartier historique et constituant un espace un peu « à part » : une zone matériellement différenciée, dotée d'une ambiance plus contemporaine et reliée symboliquement aux quartiers du centre historique par les rives du canal, et à laquelle on peut accéder sans devoir pénétrer le quartier lui-même. La reconfiguration de cette limite aquatique du quartier comme une zone d'ouverture vers la ville globale a des effets très contrastés sur les ambiances décrites par les nouveaux et les anciens propriétaires.



Un quartier oppressant

Les anciens propriétaires issus de l'immigration marocaine des années 1960 et 1970 qui résident dans les maisons anciennes des ruelles intérieures du quartier où elles voisinent avec les garages, décrivent tous une ambiance caractérisée par des traits forts de fermeture : ils disent étouffer dans un quartier dans lequel ils subissent fortement les « nuisances » liées au commerce des voitures (Lenel, 2015), et même être envahi par son ambiance singulière. Trois éléments caractérisent en particulier cette ambiance.

« Leur » quartier est tout d'abord marqué par des *bornes*, des limites fortes qui marquent la différence dedans/dehors et même isolent le quartier du reste de la ville. Comme on peut le voir sur les vignettes H06 et H18 ci-dessous, les informateurs de ce groupe ont parcouru le quartier en respectant ses limites historiques (le canal et la Porte de Ninove), et à aucun moment ils n'ont commenté des zones d'ouverture. Au contraire, ce sont bien des limites qu'ils remarquent et commentent comme le contour d'un quartier « *perdu* », « *oublié* » des autorités et où il ne fait pas bon vivre. La principale limite commentée est celle du canal. En parcourant cette zone-limite, ils ne mentionnent pas les bâtiments neufs et les rénovations, mais bien les « *voitures qui foncent* », le bruit d'un klaxon, un transporteur garé sur le trottoir et qui bloque les piétons, des pavés cassés, des potelets et des barrières endommagés « *qui restent là* » parce que les autorités « *s'en foutent* » du sort des habitants... Certains notent la présence de barrières qui ne protègent pas suffisamment les enfants des dangers de l'eau ; d'autres évoquent l'ambiance « *sauvage* » de l'endroit et racontent des faits divers ou des rumeurs sordides de meurtres, de suicides et d'accidents qui s'y seraient passés. Dans cette partie du parcours, le pas de Mouftar (H06), 58 ans, est franc, décidé, sa vigilance aux obstacles est permanente : « *Vous voyez, là ? Et là encore ! Faut faire gaffe ici, les voitures roulent à toute allure !* » Sur la piste cyclable qui longe le canal, il se remémore en s'énervant un peu l'accident de vélo qu'il a eu quelques mois auparavant, à cause d'une tache d'huile sur un rail glissant : « *Moi je ne fais plus de vélo maintenant. C'est fini.* » Et puis il emprunte la passerelle qui surmonte le canal comme pour mieux saisir, en la balayant entièrement du regard depuis l'autre rive, cette zone-limite dans laquelle on circule mais sans s'attarder, et pour commenter un « *quartier abandonné au trafic des bagnoles et au délabrement* ». Pour lui comme pour les autres anciens propriétaires rencontrés, cette zone n'est pas hors du quartier, elle n'est pas non plus un lieu que l'on évite. Certains ont même l'habitude d'emprunter cet axe de circulation avant de bifurquer vers l'intérieur du quartier par l'une des ruelles perpendiculaires. Mais le trajet est inconfortable : ils s'y sentent en danger et y trouvent mal leur place comme habitant. De plus, cette zone en bordure du quartier marque une différence nette avec l'extérieur. Ainsi Laïla (H18), 20 ans, note un effet de « *coupure sonore* » (Augoyard, 2004) en y accédant depuis le hall des sports : « *Voilà, tu vois, celui-là [un camion] il était collé à la maison de quartier, on n'entendait rien du tout et là maintenant...* »

Dans les ruelles intérieures, ces informateurs décrivent des sensations d'*étouffement*. Ces résidents qui ont généralement des sphères d'activités peu nombreuses et très locales sortent peu du quartier, en particulier les femmes qui ne travaillent. Celles-ci surtout évoquent une ambiance de marché, de « *marché à la crierie (sic)* » ou de « *marché aux poissons* » pour décrire l'animation humaine et sonore intense, un peu chaotique et qui se poursuit toute la journée. Ils et elles décrivent le bruit des transporteurs, des pots d'échappement et des marchandages, les rues encombrées et même obstruées par les voitures, les déchets qui jonchent le sol, les objets



abandonnés comme des matelas ou du matériel électroménager et par les travailleurs informels surtout qui effectuent leurs activités à même la rue (réparation, marchandage, installation aux « carrefours de guet » (Ronzeveld, 2009) dans l'attente d'une opportunité commerciale). Cette atmosphère est oppressante : elle pénètre leur logement, empiète leur espace intime jusque dans le sommeil, et elle pousse un certain nombre d'entre eux à rester confinés à la maison. Un informateur refusera ainsi de parcourir le quartier : « *Il y a trop de monde aujourd'hui. De toute façon, c'est toujours comme ça, impossible de marcher* ».

Enfin, le quartier des anciens propriétaires est marqué par un *imaginaire insulaire* hérité de l'histoire du quartier, fondé sur une parcelle délimitée par deux cours d'eau : le canal d'un côté et la Petite Senne de l'autre. Le tracé de cette rivière a défini la limite administrative entre les communes d'Anderlecht et de Molenbeek-Saint-Jean, mais le quartier lui-même s'est développé sur les deux communes après son recouvrement, avec les conséquences que l'on a vues sur le relatif isolement par rapport au reste de ces deux territoires communaux. Cette situation territoriale particulière et cette *imaginaire insulaire* contribue à l'ambiance d'enclavement qu'ils décrivent : ils disent souvent vivre sur « *une île* » coupée du reste de la ville, jusqu'à laquelle n'arrive pas toujours le courrier et à laquelle on oublie de faire parvenir les informations communales.

Un autre élément de leurs conditions sociales permet de comprendre cette atmosphère d'enfermement émergeant pour les anciens propriétaires : ils n'ont pas les moyens économiques de s'en échapper. Car ils souhaitent tous aller vivre ailleurs, quitter ce « *ghetto de bagnoles et de clandestins* », cette « *prison* » ou encore cette « *poubelle de l'Afrique* », ce quartier dans lequel ils ont le sentiment parfois insupportable d'être littéralement coincés : « *on est emprisonné* » (Danielle, 50 ans). Les maisons dans lesquelles ils ont investi toutes leurs économies ont très peu de valeur sur le marché immobilier bruxellois. Ils n'ont ainsi aucune perspective de mobilité résidentielle, et cette situation les force tout autant à subir les « nuisances » du commerce des voitures qu'à une cohabitation contrainte avec d'autres immigrés plus précarisés qu'eux. Cette situation symbolise d'une certaine façon leur déclassement et cet effet de trajectoire commande des représentations à la fois très pessimistes et très essentialistes de l'espace socio-culturel local (Bourdieu, 1979) : c'est la mixité ethnique, et non pas la mixité sociale liée à l'arrivée des propriétaires des Terrasses de l'Ecluse qui monopolise l'attention de ces informateurs. Elle marque l'ambiance du quartier, comme on a pu le voir, et fait aussi l'objet d'une critique acerbe dans le registre des « cultures » inconciliables :

« On dirait que c'est le tiers-monde, on n'est pas dans la capitale européenne, désolée. J'essaie d'expliquer aux invités qui viennent chez moi : Bruxelles, c'est la capitale de l'Europe... [...] C'est comme l'Afrique ! Avec des enfants mal habillés et tout. Comme tu dirais que tu fais un reportage sur la pauvreté, sur l'eau aussi, et bien c'est Heyvaert » (Alima, 48 ans).

Un non-quartier, un « point de départ »

A l'inverse, l'ambiance du quartier décrit par les nouveaux propriétaires rencontrés est marquée par l'ouverture. Leurs parcours commentés ont plusieurs fois dépassé la limite historique du canal, et ils ont systématiquement été orientés vers la Porte de Ninove plutôt que vers le quartier lui-même, comme on peut le voir sur les vignettes Ho7, Ho8, Ho9 et H12 ci-dessous. Ces choix



Image 1. Parcours commentés réalisés par des anciens propriétaires (en haut, cadre pointillé) et des nouveaux propriétaires (en bas, cadre plein) du quartier Heyvaert (auteur : Ch. van Uytvank, réalisé avec Brussels UrbIS).



de parcours sont déjà l'indice d'un quartier vécu qui s'étend bien au-delà des limites historiques du quartier Heyvaert, tandis que celui-ci constitue pour eux un territoire non habité. Juste devant l'entrée de son immeuble, à l'entame d'un parcours qui la conduira vers une librairie du quartier voisin où elle a l'habitude d'acheter le journal, Miek (Ho8), 37 ans, commente : « *Je ne le considère pas vraiment comme un quartier. Pas encore. En tous cas, je ne l'utilise pas comme... dans le sens classique du quartier. Je suis quand même orientée vers ce côté-là [elle montre la Porte de Ninove].* » Pour elle comme pour les autres nouveaux propriétaires dotés de forts capitaux économiques et symboliques de mobilité et de fortes dispositions à la mobilité métropolitaine, le quartier ne constitue qu'« *un point de départ vers des quartiers connexes* » dans lesquels ils ont leurs habitudes commerciales, où ils fréquentent des lieux de loisir (un bar de prédilection, une salle de sport, un théâtre, un parc...), dans lesquels ils mettent leurs jeunes enfants à la crèche ou à l'école, et dont ils se sentent proches géographiquement. Mais leur impression de vivre dans un quartier ouvert sur l'extérieur tient aussi à des éléments matériels et sensibles.

Cette impression est liée, tout d'abord, à la *jonction* établie par le petit parc du Triangle qui jouxte leur complexe résidentiel entre le lieu où ils logent et la ville globale. Alors que cet espace était une sorte de terrain vague à leur arrivée, certains d'entre eux y ont fait des plantations, aménagé des sentiers, abaissés les haies de clôture, installé un « jardin-mobile » et des bacs de plantes, notamment grâce à des subsides communaux. Bref, ils l'ont aménagé en lieu de vie. Tous ces informateurs ont parcouru et commenté de façon détaillée ce petit parc. Ainsi en est-il de Laure (Ho9), 34 ans. Elle entame son parcours réalisé dans un périmètre extrêmement circonscrit dans le garage souterrain des Terrasses de l'Ecluse. Juste avant de sortir, elle baisse la voix, son visage montre des signes de tension et elle explique avoir l'habitude de tomber à cet endroit sur des groupes de travailleurs africains qui bloquent l'entrée. A la vue d'un homme urinant dans le parc, elle ajoute très énervée : « *Vous voyez ? Ça, c'est aussi... il y en a qui prennent ce parc pour des toilettes publiques !* » En passant la porte, Laure croise sans regarder le petit groupe d'africains installés sur le trottoir, traverse la rue et se dirige vers le centre du petit parc. Elle marque un premier temps d'arrêt à cet endroit où elle note les rosiers plantés et les jeux d'enfants, mais surtout les débris qui jonchent le sol. En traversant ensuite le parc en direction de l'Ecluse devant laquelle elle marquera un second temps d'arrêt, elle parle des petites habitudes qu'elle avait prises avec ses enfants au retour de l'école, avant que le parc ne devienne un « *dépotoir* » : ramasser des feuilles, jouer un peu, regarder les canards... Elle effectue encore quelques pas vers le coin ouest du parc, le plus proche des Terrasses de l'Ecluse, où elle s'arrête pour noter la présence d'un bac de fleur, d'une « *corde de pendu* » et la vue « *affreuse* » du car-wash délabré en arrière-plan. Laure longe ensuite le canal et se dirige vers la Porte de Ninove. Elle marque son dernier temps d'arrêt face à la Porte, pour commenter les difficultés de circulation piétonne et cycliste à cet endroit, le trottoir détérioré et les problèmes de débordement des égouts par temps de pluie.

Ce parcours commenté est exemplatif des usages et des perceptions du parc du Triangle par les nouveaux propriétaires. Les longues pauses qu'ils y ont effectués leur ont permis de commenter un espace de transition, dans lequel ils se sentent à la fois dans le quartier et en dehors : c'est pour eux un espace de « *passage obligé* » pour se rendre à leurs activités disséminées dans la ville ; mais ils décrivent aussi les éléments qui lui donnent « un potentiel de vrai parc » (les jeux, la verdure, les arbres...) où l'on peut rencontrer ses voisins, ceux qui vivent dans le même immeuble et les gens du quartier ; enfin, les éléments décrits sont autant ceux qui rappellent l'ambiance du



quartier Heyvaert (la présence des travailleurs africains, la saleté, le délabrement) que ceux qui les connectent à la ville, en particulier la vue sur le canal et sur les quartiers centraux au loin, de l'autre côté de la Porte de Ninove.

C'est ensuite la matérialité des Terrasses de l'Ecluse qui induit ces impressions d'ouverture *vers un ailleurs*. D'une part, le bâtiment établit une barrière perceptive, sonore et visuelle, avec l'animation du quartier – comme le notait également Laïla. Depuis les terrasses de leurs appartements, ils peuvent voir le canal, la ville ou l'intérieur d'îlot très fermé ; certains y remarquent le bruit et l'agitation caractéristique du quartier Heyvaert (un bruit de moteur ou un klaxon par exemple) comme une atmosphère lointaine. Elle paraît être seulement un arrière-fond, qui ne les englobe pas, mais leur laisse une « disponibilité perceptive » pour remarquer d'autres choses : le calme de l'îlot intérieur, un vol de canards, une péniche sur l'eau... D'autre part, le canal lui-même leur offre une opportunité d'évasion : il constitue pour ces individus disposant de ressources culturelles liées au registre de la Nature et de la mobilité un « pont » au sens de Simmel (1988 [1907]), reliant leur logement à la vaste Nature. C'est notamment ce qu'indiquent leurs temps d'arrêts prolongés devant l'eau et leurs regards se perdant à l'horizon, ainsi que les commentaires sur les vertus respiratoires du bord de l'eau :

« Je trouve que c'est unique un peu cette idée d'ouverture. [...] On n'a pas d'espace de repos dans le quartier, alors ici c'est le seul endroit où tu peux respirer un peu » (Quinten, Ho7, 30 ans).

« Ça donne de la nature. Ça, j'apprécie beaucoup. C'est quand même une énorme joie d'avoir la vue sur le canal ; on entend les oiseaux, il y a les bateaux qui passent, le bruit de l'eau. L'ambiance du canal, j'aime bien. C'est une ouverture quand même » (Miek, Ho8, 37 ans).

Enfin, le réaménagement des rives du canal est à la base de sensations de *continuité* chez ces individus. Il leur permet non seulement de relier physiquement leur espace résidentiel aux quartiers appréciés du centre-ville, par la piste cyclable en particulier, mais aussi d'établir un « pont » qui « surmonte l'écartement de ses aplombs en même temps qu'il les rend perceptibles et mesurables » (Simmel, 1988 [1907], 162). Ce réaménagement offre des sentiments agréables de beauté, de propreté, de confort et de proximité avec les quartiers plus centraux qui semblent faire de ce trajet un moment plein et qui relie au niveau vécu leur logement à ces quartiers.

Transformations et atmosphères du Vieux Molenbeek

Le second cas d'étude concerne le quartier du Vieux Molenbeek situé sur la rive gauche du canal, qui correspond au cœur historique de la commune de Molenbeek-Saint-Jean. Cet ancien village flamand développé au 14^e siècle est toujours composé d'un tissu urbain serré et organique. Le quartier est structuré autour de deux grandes places (la place Saint-Jean-Baptiste et la place communale) d'où rayonnent des petites ruelles et quelques plus grands axes. Ce quartier est bien inséré dans la trame urbaine : on y trouve notamment deux stations de métros, tandis que ses seules limites marquées sont le canal au sud, qui le sépare directement du quartier Dansaert dans le centre historique, et un boulevard de la « petite ceinture » de Bruxelles à l'est. Dans la période d'après Deuxième Guerre Mondiale, ce quartier était un petit centre urbain



à l'activité commerciale intense et réputée. Il a ensuite connu le sort de déclin des quartiers industriels du territoire du canal. Mais ici, la détérioration du tissu bâti est aussi imputable aux politiques de démolition massive des années 1960 et 1970, ainsi qu'à la percée du métro depuis la surface, en plein cœur du quartier. La démolition de nombreux immeubles d'habitation a soutenu l'exode des résidents les plus favorisés vers la périphérie ; tandis que sont restés seulement les plus démunis, installés dans les anciennes maisons de brique typiquement bruxelloises et les quelques tours de logements sociaux du quartier.

Le quartier concentre aujourd'hui une population multiculturelle très paupérisée : le taux de chômage s'élève à 42% et la densité démographique y est quatre fois supérieure à la moyenne bruxelloise, ce qui s'explique principalement par un solde migratoire international nettement positif lié à une longue histoire de terre d'accueil, depuis l'arrivée des francophones au début du 20^e siècle jusqu'à celle de populations de l'Europe de l'Est ces dernières années, en passant par les vagues d'immigration ouvrières venues d'Italie, d'Espagne, de Grèce, du Maroc, de Turquie et d'Afrique Subsaharienne. Dans ce quartier au plus de cent nationalités, la composante maghrébine est largement dominante. Elle totalise 12,8% des habitants selon les chiffres officiels (qui invisibilisent toutefois l'essentiel des deuxième et troisième générations de résidents issus du Maghreb mais de nationalités belge)⁴. Cette population à laquelle sont accolées des images culturelles globalisantes est perçue comme refermée sur elle-même. En fait le quartier tout entier souffre des stigmates d'un supposé « repli communautariste », en particulier depuis le traitement médiatique des attentats terroristes de Paris en novembre 2015. De nombreux clichés ont circulé à propos de ce quartier dont une partie du commando était issue : « ghetto », « base arrière du djihadisme international », population « islamiste » supposée échapper à l'ordre public et au contrôle policier... Si certaines formes de repli identitaire religieux sont indéniables et même de plus en plus visibles (les jeunes femmes sont par exemple plus nombreuses qu'auparavant à porter le voile), le Vieux Molenbeek est un quartier populaire pas plus dangereux qu'un autre (Laumonier, 2015) et dans lequel s'aventurent même certains touristes, promeneurs d'un jour et nouveaux résidents.

Un quartier à « urbaniser »

Ce que l'on dit moins, c'est que les autorités molenbeekoises développent dans ce quartier un projet volontariste pour lui rendre sa « convivialité » et retisser tant le tissu urbain défait que le tissu social supposé délit. Après 20 ans de rénovations, le quartier est aujourd'hui dans une phase de transition où voisinent des traces fortes du passé et les prémisses visibles du changement planifié dans une ambivalence prégnante au niveau des ambiances. Citydev a aussi fortement contribué à ces transformations en reconstruisant la cicatrice du métro comme une sorte de « couloir résidentiel » dans lequel 220 ménages des classes moyennes et supérieures sont installés. Ces logements sont toutefois concentrés dans deux espaces : la place Voltaire et la rue Sainte-Marie (cf. carte 2).

Les premiers habitants de la place Voltaire, notamment des « pionniers » (Bidou, 1984) qui tentent l'aventure des quartiers populaires délaissés par les pouvoirs publics, s'y installent dès

4 Ces chiffres proviennent du Monitoring des quartiers et concernent le quartier administratif Molenbeek historique.



Carte 2: Logements Citydev sur la dalle du métro dans le Vieux Molenbeek (auteur : E. Lenel, réalisé avec Brussels UrbIS)

1994. Les deux autres fronts de la place sont construits au milieu des années 2000 et accueillent pour une part des jeunes familles appartenant aux nouvelles classes moyennes désireuses de s'ancrer dans ce quartier proche du centre-ville, et pour une autre part d'anciens habitants d'origine marocaine en ascension sociale attachés à leur quartier. Le second ensemble de logements Citydev a été bâti entre 1995 et 2006 autour de la rue Sainte-Marie, à côté du canal. Les acquéreurs de ces appartements et petites maisons unifamiliales représentent globalement les mêmes groupes sociaux qu'à la place Voltaire et s'y sont installés pour les mêmes raisons. Un bon tiers d'entre eux dispose d'un revenu annuel supérieur au revenu moyen bruxellois et, pour une large majorité, ils sont arrivés seuls et sans enfant⁵.

Ce « couloir résidentiel » a aussi été marqué par d'autres opérations visant notamment à en faire un territoire de type centre-ville (Remy, 1990). La largeur donnée au piétonnier central en particulier traduit la volonté politique d'en faire un axe privilégié de circulation piétonne et cycliste entre l'intérieur et l'extérieur du quartier. La plus forte contribution à cet égard vient toutefois de l'aménagement d'un axe de « mobilité douce » au début des années 2010 qui suit le tracé de ce « couloir ». En effet, cet axe a permis de relier la place voltaire au canal et au-delà. Il est aussi supposé contribuer au rééquilibrage interne des modes de déplacement en faveur

5 Selon les statistiques fournies par Citydev pour le projet Rive Gauche-Les quais.



des modes « doux » et atténuer la « *césure très importante entre deux territoires* », le quartier et le centre-ville, en favorisant les traversées vers le centre-ville via une future passerelle. Les aménagements réalisés sur cet axe visaient enfin à marquer davantage cette rue comme espace de civilité, hospitalier pour les non-résidents : un des objectifs du bureau d'urbanisme en charge du projet était de donner une meilleure lisibilité à cet espace par une « *hiérarchisation de l'espace public plus nette, entre sphère privée et espace public* ». Ainsi, des signes de circulation ont été inscrits dans la matérialité de la rue (peinture de traces de pas, plans du quartier, station de vélos partagés *Villo...*), l'espace central a été largement dégagé et un mobilier urbain de séjour à l'esthétique contemporaine a été placé en bordure du piétonnier.

Ces constructions et ces rénovations ont fortement redessiné la spatialité du Vieux Molenbeek, par un effet de séparation entre, d'un côté, des nouveaux espaces unifiés et reliés à l'extérieur, et de l'autre, des espaces intérieurs anciens, dégradés et fragmentés. Surtout, ces opérations ont contribué à mettre en valeur un quartier plus urbain, davantage tourné vers la ville globale. Ce projet constitue d'ailleurs le point de convergence d'ambitions pour le quartier situées à différents niveaux de pouvoir. Au niveau régional, le quartier est ciblé pour devenir un des lieux emblématiques et attractifs d'un centre-ville élargi au-delà de sa limite historique constituée par le canal. Son inclusion dans une « zone levier » traduit également une ambition d'attractivité internationale, perceptible par exemple dans l'installation récente de la chaîne hôtelière allemande *Meininger* dans le quartier. Ces ambitions ont aussi convergé dans le réaménagement de la place communale, lieu historique du grand marché hebdomadaire rayonnant auprès des populations issues de l'immigration bien au-delà du quartier. Cette opération a été portée, au niveau communal, par une volonté claire de rupture avec le passé : elle devait contribuer à redéfinir la centralité du quartier autour d'une place « *pour tous les molenbeekois* », selon le chef de projet du CdQ, offrant non seulement un espace de rencontre « désencombré », mais aussi de nouveaux commerces, des opportunités festives et une esthétique dans laquelle les nouveaux venus pourraient se retrouver. Cette seconde ambition rencontrait ainsi particulièrement bien le projet régional et fédéral de développement du canal, ce qui a permis d'étendre le périmètre de l'opération jusqu'à la « bouche » de métro de la rue Sainte-Marie située à une dizaine de mètres, pour « *venir chercher les gens* » et « *faire le trait d'union* » avec le centre-ville, comme l'indiquait l'architecte du projet. Selon ce qui est saisi de ces promesses d'avenir, des réminiscences du passé ou des hésitations du présent, le quartier des anciens propriétaires et celui des nouveaux propriétaires du Vieux Molenbeek s'inscrivent dans des « trames de fond » (Thibaud et Thomas, 2004) non contemporaines l'une à l'autre.

Un village perdu

Quand les anciens propriétaires issus de l'immigration marocaine des années 1960-1970 et installés parfois depuis plusieurs décennies parlent de « leur » quartier, ils évoquent l'histoire du quartier d'antan qui valorise leur propre réussite sociale. Ces personnes qui ont pu accéder à la propriété dans le quartier constituent une fraction des classes moyennes dont la réussite du projet migratoire contraste avec le déclin social qui a touché une autre partie de la population du quartier issue d'une vague plus récente de l'immigration marocaine. Ces anciens propriétaires décrivent ainsi autant le quartier du temps présent que celui qui se perd : un « *beau village* » agréable aux petites rues tranquilles où Belges et Marocains cohabitaient harmonieusement, et



dans lequel ils se sont fortement ancrés. Mais comme pour ne pas être assimilés à son déclin, il différencie nettement ce village d'antan du quartier actuel où s'installent ces nouvelles générations d'immigrés bien plus précaires : un quartier sale, bruyant, encombré, dégradé, conflictuel, « *dure à vivre* ». Ainsi, le quartier vécu des anciens propriétaires rencontrés est caractérisé principalement par une ambiance de déclin.

Fadila (H30), 58 ans, parcourt et commente le quartier en bonne partie au travers de ses souvenirs, les bons souvenirs comme ceux de ce qui s'est perdu. En eux-mêmes, le choix et le rythme de son parcours témoignent d'un rapport serré au quartier, vécu densément, marqué par une attention à une foule de détails. Comme si le quartier était tout entier organisé autour d'une seule grande place, le Parvis Saint-Jean-Baptiste, le parcours est assez court, enserré dans la structure villageoise du quartier et n'intègre pas le canal (cf. image 2). Il est aussi marqué par des arrêts très fréquents pour raconter des situations vécues et des anecdotes de la vie locale. Le premier arrêt intervient une dizaine de mètres seulement après avoir franchi le seuil de sa maison, dans sa rue, où elle commente une vue quotidienne entachée par la construction récente d'un immeuble « *moche* » de logements sociaux, qui contraste avec l'architecture ancienne « *tellement belle* » de la rue. En se dirigeant ensuite vers le Parvis, elle commente certains désagréments qu'elle rencontre dans ses déplacements quotidiens : un ancien dépôt clandestin, un café fréquenté uniquement par des hommes maghrébins source pour elle d'énervement et même de disputes, une maison brûlée qui n'a jamais été rénovée... Puis elle s'arrête sur le parvis qui constitue pour elle le « *cœur* » du quartier, où « *il y a toujours quelque chose qui se passe* » mais où on ne voit malheureusement plus de Belges. Pour atteindre la destination finale de sa visite, l'entrée de la rue Sainte-Marie, Fadila traverse ensuite le trafic automobile et le flot de piétons autour de la place. Elle emprunte la rue Comte de Flandre qui n'est « *plus comme avant* » : elle note un à un les commerces qui sont restés et ceux qui sont partis (la poste, les « *petites boutiques* »...), et le monopole des commerçants Maghrébins qui multiplient épiceries et boucheries : « *[en riant] La fleuriste c'est encore la seule Belge qui reste* ». En arrivant rue Sainte-Marie, elle s'arrête comme devant un point de vue pour contempler le paysage qui s'étale jusqu'au canal et qui constitue pour elle une « *lisière* » (Remy, 2015) du quartier – mais sans franchir sa limite :

[En montrant un nouveau bâtiment] « Là, c'est pas mal, [...] plus discret, moins haut et puis ce n'est pas dans une rue très restreinte [...]. Vous avez vu comme il est beau le quartier par là ? C'est superbe ! Et les petites rues par là... C'est très agréable, très calme, très propre... Franchement, je me dis pourquoi ce n'est pas notre rue aussi qui est comme ça ? »

Comme l'indique ce commentaire, les anciens propriétaires rencontrés perçoivent généralement une limite forte à cet endroit, une véritable cassure entre les espaces anciens dégradés et les espaces rénovés. Cette fracture matérielle et sociale marque aussi une atmosphère étriquée dans les ruelles du quartier. Dans les premiers espaces que les anciens propriétaires arpentent au quotidien, où « *le soleil n'entre pratiquement jamais* » (Malika, 42 ans), circuler est relativement éprouvant, même s'ils y ont beaucoup de repères : il faut contourner des obstacles (déchets, rassemblements d'hommes), être vigilant à la circulation routière intense, gérer des tensions psychiques liées au bruit, aux interactions, au paysage dégradé... Les seconds espaces, bien plus larges et dégagés, sont beaucoup plus agréables à regarder et à parcourir, mais ils ne font, pour eux, pas totalement partie du quartier.

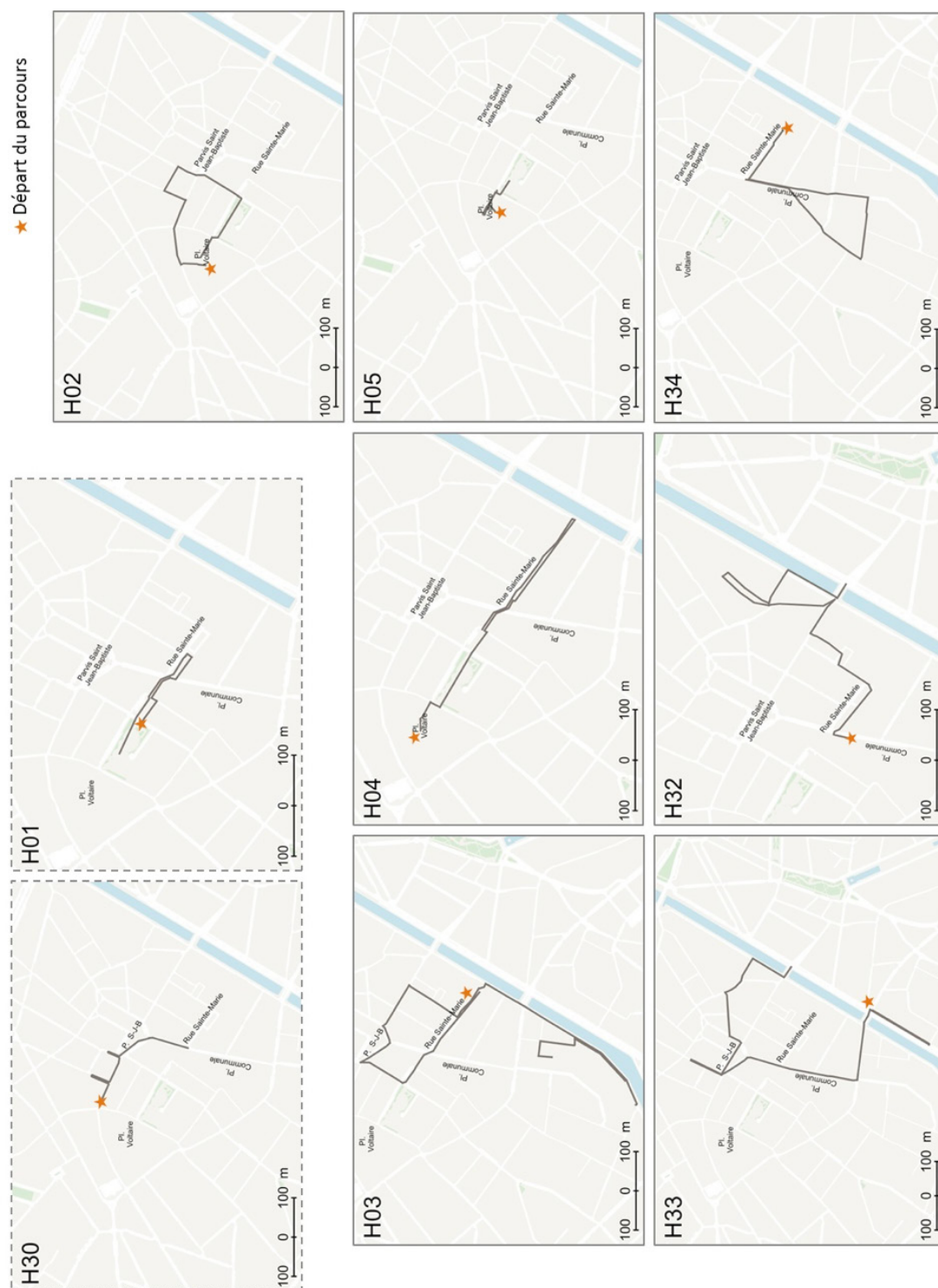


Image 2. Parcours commentés d'anciens propriétaires (en haut, cadre pointillé) et de nouveaux propriétaires (en bas, cadre plein) du Vieux Molenbeek (auteur : Ch. van Uytvank, réalisé avec Brussels UrbIS).



Un quartier-décor

A l'inverse, le quartier vécu des nouveaux propriétaires du quartier déborde largement les limites historiques du Vieux Molenbeek, comme l'indique les périmètres très variables de leurs parcours commentés (cf. image 2.). La plupart de ces informateurs ont traversé le quartier d'un pas rapide, pour se diriger plutôt vers le canal. Certains parcours (H03, H32, H33) commercent assez longuement avec cette zone, pour en montrer les attraits (la piste cyclable, des façades anciennes, une association locale, la vue qui s'ouvre sur l'horizon...), parfois pour aller de l'autre côté, mais surtout pour commenter les transformations d'un espace en devenir qui fait partie intégrante de « leur » quartier, comme Fabrice (H33), 41 ans :

« On va le long du canal pour voir un peu la rénovation. Ça, c'est l'hôtel Meininger, ancienne Brasserie Bellevue. Ils ont fait un café là, c'est un lieu de convivialité dans le quartier [...] Juste à côté, on voit le projet haut standing d'un immobilier privé, de grands lofts. »

Dans le quartier lui-même, ce sont surtout les prises aux cheminements quotidiens vers leurs lieux de vie au-delà du canal qui sont remarquées : le métro, la « *dalle de béton [du métro] grise et informe* », la piste cyclable, l'endroit de la future passerelle... Certains notent aussi des barrières à l'entrée des commerces, comme des enseignes en arabe décourageant l'entrée ou les terrasses de salon de thé obstruant le trottoir. Le « couloir résidentiel » a systématiquement été emprunté dans ce groupe, et commenté comme un *espace de passage* vers le centre-ville, un espace « *ouvert* », « *tout droit* », « *vide* », un « *corridor* ». Mélanie (H04), 37 ans, parcourt le quartier de nuit. Elle effectue une première étape sur la place Voltaire où elle réside, pour commenter son ambiance feutrée qui la différencie positivement du quartier. Comme d'autres, elle prend le temps d'y décrire une atmosphère protectrice : une impression de calme, un « éclairage jaunâtre, pas trop fort » apprécié, et un effet de coupure sonore et visuelle marquant nettement la limite avec le quartier populaire agité et bruyant. Elle raconte aussi ses habitudes sur la place : « *c'est l'endroit qu'on investit le plus [...]. C'est un espace agréable, où aussi on discute beaucoup parce qu'il y a beaucoup de parents à regarder nos enfants faire du vélo. Donc c'est un lieu aussi de convivialité.* » Elle part ensuite en ligne directe vers le canal. En traversant la rue Sainte-Marie par sa partie centrale piétonne, Mélanie commente un éclairage froid et anguleux, un manque d'attrait, des contours mal définis :

« C'est plus des lieux de passage. Ce n'est pas des endroits où je reste. Par exemple, je ne vais pas avec mes enfants jouer dans cet espace énorme parce que c'est... [...]. Je ne sais pas très bien. Peut-être que c'est parce que cet espace est entouré de bagnoles. Je trouve cet endroit très particulier, pas très chaleureux, j'ai l'impression que c'est un peu un creux au milieu de... mais je l'emprunte souvent parce qu'on va souvent au centre-ville. Et quand même le but, c'est aussi le canal. »

Comme elle, lorsque les nouveaux propriétaires commentent l'ambiance du Vieux Molenbeek, c'est surtout en spectateur d'un « petit théâtre de la vie » (Bidou, 1984) auquel il ne participe pas vraiment ; il décrivent plutôt le *décor* de leurs cheminements vers l'extérieur, un paysage urbain convivial et multiculturel, voire exotique, saisi à partir de prises de visibilité : les couleurs chatoyantes d'une étale de légumes, des éléments graphiques comme une « *écriture arabe* », des



images amusantes comme celle de « *mamys voilées qui font de la muscu* » sur les éléments de fitness du parc Bonnevie, la mosquée... Cette ambiance forte mais qui ne les capture pas vraiment leur permet de traverser le quartier sans se sentir pris dans son épaisseur, sa densité et ses épreuves (bruit, saleté). Et cette ambiance de décor amusant, surprenant, parfois désagréable, mais ouvert sur le monde extérieur contraste avec l'ambiance protectrice et enveloppante de l'espace résidentiel, en particulier à la place Voltaire.

La mobilité éprouvée comme ressource de co-existence

Dans ces deux quartiers, la mobilité éprouvée par les anciens et les nouveaux propriétaires a des effets variables sur les modes d'attention et les affects aux autres, à celui qui dérange en particulier. Plus encore, elle est une ressource utilisée dans la gestion ordinaire de la co-existence. On a vu que le quartier Heyvaert constitue un milieu de vie d'une extrême densité pour les anciens propriétaires, dans lequel ils sont résidentielllement coincés mais aussi, à un niveau vécu, empêtrés, et avec lequel ils se débattent – au prix parfois de leurs ressorts les plus personnels d'action comme le repos et la santé : l'anticipation des événements désagréables (mauvaise rencontre, obstacle sur le chemin, saleté, bruit) y est permanente et écrase tout autre forme d'expérience possible. Ils sont véritablement envahis par leur environnement résidentiel. Pour mettre à l'écart ces nuisances ressenties ils se replient, voire se retranchent dans l'espace privé et rejettent les acteurs du commerce des voitures (les travailleurs informels en particulier) qu'ils tiennent pour responsables de leur malaise. Tandis que les nouveaux propriétaires disposent de ressources matérielles (emplacement et qualités physiques de leur logement, rive rénové du canal), sociales (dispositions à la mobilité) et symboliques (capacités ancrées d'évasion) pour élaborer ce que l'on peut appeler un « tampon perceptif » qui atténue les rapports à ce qui dérange (Lenel, 2015).

Le Vieux Molenbeek est un milieu de vie caractérisé également par sa densité, tant pour les anciens que pour les nouveaux propriétaires, mais aussi par la coprésence de traces fortes du passé et de prémisses sensibles d'un avenir différent. Cependant, ce milieu offre aux anciens et aux nouveaux propriétaires des prises très variables pour échapper au présent : un quotidien qui peut être dur dans ce quartier bondé de personnes et de choses. Pour les premiers, la limite perçue entre espaces nouveaux en progrès et espaces anciens en déclin est nette et elle les « tient » enserré dans les espaces en déclin où ils vivent une bonne partie de leurs temps et où l'autre est ressenti comme trop proche de soi. La perception du quartier par les seconds est davantage articulée autour de son devenir, qui correspond bien à leurs pratiques urbaines géographiquement éclatées. Les caractéristiques matérielles et symboliques d'ouverture des nouveaux espaces publics qu'ils fréquentent mais aussi celles de protection de leurs espaces résidentiels leur permettent globalement de ne vivre « que » dans ce quartier en devenir. Leurs espaces résidentiels offrent aussi une bonne correspondance avec leurs pratiques d'ouverture des frontières privé/public, à travers l'investissement de l'espace du voisinage (Bidou, 1984), et de mobilité métropolitaine. Cela autorise une insertion locale « en bulle » (Butler, 2003) où l'altérité est un constituant valorisé, mais relativement « fondu » dans le quartier-décor qu'ils traversent quotidiennement.

Ainsi, les nouveaux propriétaires rencontrés dans ces quartiers ont des capacités d'aise (Thévenot, 1994) plus importantes pour s'y mouvoir. Ces capacités sont distribuées, d'une part, sur les spatialités ouvertes des nouveaux espaces publics, mais aussi sur certaines clôtures avec les espaces anciens du quartier, et d'autre part, sur les conventions de mobilité « douce » et



métropolitaine inscrites dans leur matérialité et qui répondent à des structures de perceptions collectives qu'ils partagent. Ils ont dès lors une familiarité avec ces espaces, qui leur permet de se saisir de leurs opportunités matérielles et symboliques de mobilité pour s'extraire de la pesanteur du quartier lorsqu'elle se fait sentir. Tandis que les anciens propriétaires circulant et séjournant d'avantage dans les espaces anciens sont souvent « pris » dans leurs ambiances oppressantes. Mais ces différences ne relèvent pas que du vécu ; elles concernent aussi la manière d'être confronté à l'autre dans la proximité et de gérer pratiquement la « bonne distance », celle qui n'affecte ni trop ni trop peu. La mobilité collectivement éprouvée par les nouveaux propriétaires leur octroie du « jeu » pour ne pas se laisser enfermer dans des limites spatiales trop marquées ni se laisser absorber dans un espace-temps de coprésence contraignant. Elle favorise la projection de soi dans d'autres espaces urbains ou non urbains, répondant mieux à leur mode de vie. Elle permet aussi à nombre d'entre eux d'actualiser des dispositions intellectualistes à la tolérance (Simmel, 2004 [1993]). Tandis que les anciens propriétaires trouvent dans leur environnement bien moins d'opportunités de mise à distance de celui qui dérange, et vivent des rapports plus affectionnés (négativement) à lui.

Conclusion

Les constats qui viennent d'être présentés suggèrent que les rapports sociaux à la mobilité octroient des marges de manœuvre différentes aux anciens et aux nouveaux propriétaires des quartiers bruxellois du canal ciblés par la politique de revitalisation urbaine pour y gérer les rapports à l'autre dans la proximité. Mais ces dispositions sociales à la mobilité, favorables aux nouveaux propriétaires, sont actualisées dans des conditions sensibles en partie produites par cette politique. La vision normative de la ville qu'elle promeut, faisant la part belle à une mobilité déterritorialisée, et les types d'espaces auxquels elle donne lieu contribuent à façonner, pour eux, une ambiance d'ouverture dans laquelle s'ancre des capacités pragmatiques d'échappement à l'espace-temps du quartier et à ce qui les dérange dans le quartier. Tandis que pour les anciens propriétaires le référentiel spatial semble ne pas avoir bougé et constitue un élément de l'ambiance de fermeture du quartier qui dispose plutôt à la fermeture à celui qui gêne.

Cela montre que l'ambiance du quartier est bien une « trame de fond organisant des manières d'être, de percevoir et d'agir » (Thibaud/Thomas, 2004) qui émergent dans la rencontre entre un cadre et des dispositions. Saisir la mobilité vécue à travers l'ambiance permet ainsi de montrer des effets de la politique de revitalisation urbaine sur les rapports au quartier difficilement appréhendables par les approches « classiques » de la requalification urbaine qui prennent surtout en compte les dimensions collectives du cadre. Mais les résultats de cette enquête suggèrent aussi que l'analyse des relations entre ambiance et expérience de la mobilité dans les quartiers concernés gagne à élargir la perspective phénoméno-pragmatique de la théorie des ambiances pour prendre en compte le « jeu des échelles » (Lepetit, 1996). Il nous semble que l'étude des conditions concrètes et sensibles (cadre local) dans lesquelles émergent les éprouvés de mobilité et les manières de gérer la « bonne distance » à l'autre peut être enrichie par la prise en compte des dispositions à la mobilité (cadre social global). La notion pragmatiste de contexte d'action élargie au vécu épais de l'espace urbain, prenant en considération l'équipement des individus en « capacités perceptuelles spécifiques » (Stavo-Debaugé, 2003), peut notamment aider à appréhender la retraduction des rapports sociaux à la mobilité dans les ambiances émer-



gentes. Il nous semble qu'une telle approche permet de dépasser l'étude constative et descriptive d'enjeux de co-existence et d'expériences de mobilité situés, en portant un regard critique sur le rôle d'une politique dans ces éprouvés. La description des capacités perceptuelles des anciens et des nouveaux propriétaires, et ce qu'elles doivent non seulement aux conditions concrètes et sensibles de leur environnement, mais également à la proximité ou à l'éloignement de leur groupe social par rapport à la vision de ville promue par la politique revitalisation urbaine permet d'esquisser un schéma explicatif élargissant le champ de pertinence des descriptions vécues et perçues (Chadoin, 2010) permises par la seule notion d'ambiance. C'est ce que cet article a tenté de montrer.

Bibliographie

- Augoyard, Jean-François. 2004. 'Vers une esthétique des ambiances', in Amphoux Pascal, Jean-Paul Thibaud, et Grégoire Chelkoff, eds. *Ambiances en débats* (Grenoble: À la croisée), 17-30
- Bidou, Catherine. 1984. *Les aventuriers du quotidien : essai sur les nouvelles classes moyennes* (Paris: PUF)
- Bidou-Zachiarasen, Catherine, ed. 2003. *Retours en ville. Des processus de 'gentrification' urbaine aux politiques de 'revitalisation' des centres* (Paris: Descartes et cie)
- Boltanski, Luc, et Eve Chiapello. 1999. *Le nouvel esprit du capitalisme* (Paris: Gallimard)
- Bourdieu, Pierre. 1972. *Esquisse d'une théorie de la pratique* (Genève: Droz)
- Bourdieu, Pierre. 1979. *La Distinction. Critique sociale du jugement* (Paris: Edition de Minuit)
- Butler, Tim. 2003. 'Living in the bubble: Gentrification and its 'others' in north London', *Urban Studies*, 40, 2469-86
- Carpiano, Richard M. 2009. 'Come take a walk with me: The 'go-along' interview as a novel method for studying the implications of place for health and well-being', *Health & Place*, 15, 263-72
- Chabrol, Marie, et Caroline Rozenholc. 2015. 'Rester au centre-ville: ce(ux) qui résiste(nt) à la gentrification', *Uzance*, 4, 4-15
- Chadoin, Olivier. 2010. 'La notion d'ambiance: Contribution à l'examen d'une invention intellectuelle postmoderne dans le monde de la recherche architecturale et urbaine', *Les Annales de la recherche urbaine*, 106, 153-159
- Chelkoff, Grégoire. 2004. 'Percevoir et concevoir l'architecture: L'hypothèse des formants', in Amphoux Pascal, Jean-Paul Thibaud, et Grégoire Chelkoff, eds. *Ambiances en débats* (Grenoble: À la croisée), 55-69
- Clerval, Anne. 2011. 'L'occupation populaire de la rue: un frein à la gentrification?', *Espaces et sociétés*, 144-145, 55-71
- Goffman, Erving. 1973. *La mise en scène de la vie quotidienne* (Paris: Les éditions de minuit)
- Joseph, Isaac. 2007. *L'athlète moral et l'enquêteur modeste* (Paris: Economica)
- Kusenbach, Margarethe. 2003. 'Street phenomenology. The go-along as ethnographic research tool', *Ethnography*, 4, 455-485
- Laumonier, Alexandre. 2015. 'Molenbeek-Saint-Jean n'est pas un ghetto', *Le monde*, 23 novembre 2015

- Lenel, Emmanuelle. 2013. 'La mixité sociale dans l'action publique urbaine à Bruxelles. Projet ou langage politique ?', *Brussels Studies*, 65 (2013) <<https://brussels.revues.org/1129> > [accessed 2017-04-25].
- Lenel, Emmanuelle. 2015. 'Vivre au milieu des voitures. Ressorts et tensions socio-spatiales d'une alliance de propriétaires pour un quartier habitable', *Uzance*, 4, 16-26
- Lepetit, Bernard. 1996. 'De l'échelle en histoire', in Revel Jacques, ed., *Jeux d'échelles. La micro-analyse à l'expérience* (Paris: Gallimard), 71-94
- Pecqueux, Anthony. 2012. 'Pour une approche écologique des expériences urbaines', *Tracés*, 22(1), 27-41
- Romainville, Alice. 2010. 'A qui profitent les politiques d'aide à l'acquisition de logements à Bruxelles ?', *Brussels Studies*, 34 (2010)
 <<https://brussels.revues.org/739> > [accessed 2017-04-25]
- Thevenot, Laurent. 1994. 'Le régime de familiarité. Des choses en personnes', *Genèses*, 17, 72-101
- Thibaud, Jean-Paul. 2001. 'La méthodes des parcours commentés', in Grosjean Michèle, et Jean-Paul Thibaud, eds., *L'espace urbain en méthodes* (Marseille: Parenthèses), 79-99
- Thibaud, Jean-Paul. 2002. 'L'horizon des ambiances urbaines', *Communications*, 73, 185-201
- Thibaud, Jean-Paul. 2004. 'Une approche pragmatique des ambiances urbaines', in Amphoux Pascale, Jean-Paul Thibaud, et Grégoire Chelkoff, eds., *Ambiances en débats* (Grenoble: À la Croisée), 145161
- Thibaud, Jean-Paul, et Rachel Thomas. 2004. 'L'ambiance comme expression de la vie urbaine', *Cosmopolitiques*, 7, 102113
- Remy, Jean. 1990. « La ville cosmopolite et la coexistence inter-ethnique », in Bastenier, Alain, et Felice Dassetto. eds., *Immigrations et nouveaux pluralismes: une confrontation de sociétés* (Bruxelles: De Boeck), 87-103
- Remy, Jean. 2015. *L'espace, un objet central de la sociologie* (Toulouse: érès).
- Rosenfeld, Martin. 2009. « Le commerce d'exportation de voitures d'occasion entre Bruxelles et Cotonou », *Cahiers de l'Urmis*, 12 (2009)
 <<http://urmis.revues.org/838>> [accessed 2013-12-13]
- Rosenfeld, Martin, et Mathieu Van Criekingen. 2015. 'Gentrification vs. place marchande: présent et devenir d'une centralité commerciale euro-africaine d'exportation de véhicules d'occasion', *Uzance*, 4 (2015), 27-38
- Simmel, Georg. 1988 [1907]. 'Pont et Porte', in Simmel Georg, *La tragédie de la culture et autres essais* (Paris: Edition Rivages), 159-166
- Simmel, Georg. 2004 [1903]. 'Métropoles et mentalité', in Grafmeyer Yves, et Isaac Joseph, eds., *L'école de Chicago. Naissance de L'écologie Urbaine* (Paris: Champs essais), 53-60
- Stavo-Debaugé, Joan. 2003. 'L'indifférence du passant qui se meut, les ancrages du résidant qui s'émeut', in Cefaï Daniel, et Dominique Pasquier, eds., *Les sens du public: publics politiques et médiatiques* (Paris: PUF), 347-369
- Van Criekingen, Mathieu. 1996. 'Processus de gentrification à Bruxelles: le cas du quartier 'Dansaert Saint Géry'', *Bulletin de la société belge d'études géographiques*, 2, 205-233



- Van Criekingen, Mathieu. 2009. 'Moving In/Out of Brussels' Historic Core in the Early 2000s: Migration and the Effects of Gentrification', *Urban Studies*, 46(4), 825-848
- Van Criekingen, Mathieu, et Jean-Michel Decroly. 2009. 'Le Plan de Développement International de Bruxelles (PDI): promesses de développements immobiliers et d'inégalités croissantes?', *Brussels Studies*, 25 (2009)
- <<https://brussels.revues.org/646> > [accessed 2017-09-25]
- Van Criekingen, Mathieu. 2013. 'La gentrification mise en politiques', *Métropoles*, 13 (2013)
- <<http://metropoles.revues.org/4753>> [accessed 2016-01-12]
- Van Criekingen, Mathieu, et Martin Rosenfeld. 2015. 'Bienvenue à Heyvaert: introduction au numéro', *Uzance*, 4 (2015), 1-3
- Verdonck, Magali, Michèle Taymans, et Nathalie Van Droogenbroeck, 2011. *Etude de la classe moyenne bruxelloise et des mesures pour renforcer sa présence. Rapport final de la recherche réalisée pour le compte de l'institut bruxellois de statistique et d'analyse de la Région de Bruxelles-Capitale* (Bruxelles: Facultés Universitaires Saint-Louis)

Author's affiliation

Emmanuelle Lenel, Docteure en sociologie. Université Saint-Louis – Bruxelles /CES et CASPER, emmanuelle.lenel@usaintlouis.be



Open Neighbourhood, Closed Neighbourhood: The ‘Felt Mobility’ as a Resource for Coexistence

Extended abstract

Emmanuelle Lenel

Urban regeneration policy is developing all over Europe. In Brussels, it has deeply been transforming spatiality of old neighbourhoods of the canal territory since the mid 1990s and has implied new norms of mobility. This paper first highlights the impact of these material and symbolical transformations on the relations between atmospheres and mobility experiences. Secondly, it shows how these transformations affect «felt mobility», *ie* the feeling of moving with ease or discomfort within the neighbourhood. This main question takes place within an ecological approach to the city that takes into account the sensitive dimension of the urban space and conceives its materiality not only as a set of signs (Goffman, 1973), but also as the sensitive condition into which individuals have social activities and social exchanges with their environment (Stavo-Debaugue, 2003; Pecqueux 2012).

In the first part, the paper questions the reasons why and the way in which urban regeneration policy conducted in the canal territory translates the contemporary ideals of mobility. The Canal Plan (2014) aims to restructure this central and strategic territory for the Brussels Region, marked by «*hard urban breaks*», into a more homogenous area. At a local level, the neighbourhood contract device gives rise to new forms of public spaces characterised by material «emptiness», transparency and interconnection. These new public spaces and their atmospheres are supposed to influence mobility practices (by encouraging pedestrian and cycling traffic, encouraging social exchanges, bringing out residents considered as too rooted, bringing in visitors and new residents...) and to make this territory more attractive.

Then the atmosphere concept (Thibaud, 2002 ; 2004 ; Chelkoff, 2004) is used as an analyser of, on the one hand, the interrelations between the material, symbolic and sensitive qualities of new public spaces and, on the other hand, the different feelings of openness or closeness about these spaces and the neighbourhood. The analysis is developed through two case studies (the *Heyvaert* neighbourhood and the *Vieux Molenbeek* neighbourhood). The data was collected during *in situ* observations, in-depth interviews and commented itineraries (*parcours commentés*) (Thibaud, 2001) carried out with old and new owners – distinguished by the age of their social group in the neighbourhood rather than by their personal residential trajectory. This methodological device has been framed to point out the role of the sensitive environment



in the relationships to the neighbourhood, usually neglected in the «classical» studies of the regenerated neighbourhoods in terms of gentrification. Indeed, the commented itineraries gave access to dimensions of the mobility experience when it comes to the body. While the discursive data collected during interviews allowed to report the embodied experience «to the social and historical conditions of perception» (Chadoin, 2010), i.e. to situate this experience and the perceived neighbourhood within a social system in order to underline the collective dimension of the emerging atmospheres. So the paper argues that the atmosphere of openness or closeness emerging in these neighbourhoods is linked to an unequal capital of mobility.

In the *Heyvaert* neighbourhood, the emerging atmosphere for the old owners belonging to the Moroccan immigration is characterised by oppression. They live in the old houses close to the car trade activities established in the neighbourhood since the 1990s, and they strongly experience its pollutions (Lenel, 2015) as an invasion in their privacy. Furthermore they do not have the economic means (no prospect of residential mobility) to escape from this «lost neighbourhood». They so suffer these pollutions as well as the proximity with other immigrants more precarious than them. Conversely, the emerging atmosphere for the new owners is characterised by the feeling to live in a neighbourhood connected to the outside: this metropolitan population live in a new building facing the canal at one end of the neighbourhood, where these pollutions are less perceived and where they can more easily access their activities, scattered in the city.

The *Vieux Molenbeek* is a neighbourhood in transition, combining strong traces of its florissant industrial past, material degradation and its future as a part of the expanded city center. According to what is seized of these promises of future, reminiscences of the past or hesitations of the present, the emerging atmospheres for old or new owners are not contemporary to each other. For the old owners also belonging to the Moroccan immigration, installed in the neighbourhood sometimes for several decades, the emerging atmosphere is the one of a «beautiful village» getting lost, reminiscent of their social success as immigrated workers. But this village is limited to the old degraded spaces marked by a narrow atmosphere, where traveling is uncomfortable. While the atmosphere commented by the new owners, living in the renovated spaces of the neighbourhood, is the one of a «small theater of life» (Bidou, 1984), a convivial and cosmopolitan urban landscape to which they do not really participate. This strong atmosphere but that does not capture them allows them to cross the neighbourhood to get the city center without feeling caught in its density and presences (noise, dirt, individuals).

Finally, these analyses support an hypothesis: the «felt mobility» is an unequally distributed resource for the management of proximity to the other in the targeted neighbourhoods that are urbanistically and demographically dense. The «felt mobility» for old and new owners has indeed very contrasted effects on the modes of attention and the affects to the other, the disturbing one in particular that is more or less easily held at a «good distance». The feelings of being able to be elsewhere that *there* give the new owners the necessary game so as not to be absorbed in a time-space of constrained copresence, and allows to update «intellectualist» dispositions to tolerance (Simmel, 2004[1993]). While the old owners more involved in the thickness (*vécu épais*) of «their» neighbourhood find fewer opportunities to distance the disturbing one, and feel more negative affects to him. The paper questions the contribution of urban revitalisation policy in this respect.



DOI:

10.25364/08.3:2017.1.10

Extended Abstract of:

Emmanuelle Lenel, 'Quartier ouvert, quartier fermé: la mobilité éprouvée comme ressource de co-existence', *Mobile Culture Studies. The Journal* 3, 2017, 143-166. <<http://unipub.uni-graz.at/mcsj>>

Author's affiliation

Emmanuelle Lenel, Docteure en sociologie. Université Saint-Louis – Bruxelles /CES et CASPER, emmanuelle.lenel@usaintlouis.be