

www.uzance.cfwb.be

Vol.4 - 2015

# uzance



**Emmanuelle LENEL**,  
CES (centre d'études  
sociologiques) et CASPER  
(centre d'anthropologie, de  
sociologie et de psychologie  
- études et recherches),  
Université Saint-Louis -  
Bruxelles  
emmanuelle.lenel@saintlouis.be

**Mots-clés:**  
politique de mixité sociale,  
cohabitation, mobilité,  
espace, seuil

1. Les chiffres mentionnés dans cet article concernent le quartier administratif Cureghem Rosée, auquel correspond le quartier dit Heyvaert, et proviennent du Monitoring des quartiers. Si les diverses nationalités sont moins aisément identifiables que par le passé en raison de la présence de nombreux sans-papiers et clandestins massés chez les marchands de sommeil (Rosenfeld, 2009), les populations étrangères composent aujourd'hui 39,5 % de la population totale du quartier.

2. Le taux de chômage (39 %) dans le quartier est un des plus élevés de la Région bruxelloise et le revenu par unité de consommation (du secteur statistique « Industrie ») est le plus faible de la commune de Molenbeek. Sources : Monitoring des quartiers (statistiques 2009) ; Observatoire de la santé et du social (statistiques 2010).

3. La population du quartier est passée de 4.654 habitants, en 1981, à 3.664 habitants, en 2001 (- 21 %). Elle est remontée à 5.726 habitants en 2012 (+ 56 %).

4. Pour une description des dispositifs publics d'investissements dans cette zone, voir l'article de M. Rosenfeld et M. Van Criekingen dans ce numéro.

## VIVRE AU MILIEU DES VOITURES. RESSORTS ET TENSIONS SOCIO-SPATIALES D'UNE ALLIANCE DE PROPRIÉTAIRES POUR UN QUARTIER HABITABLE

Cet article examine les contradictions entre le commerce de voitures d'occasion et la volonté politique de repeuplement du quartier Heyvaert à Bruxelles. Il s'agit de comprendre, par une enquête de type ethnographique, les modes de cohabitation entre populations et activités diverses. L'enquête d'une alliance entre des nouveaux et des anciens propriétaires pour lutter contre les « nuisances » du commerce de voitures donne à voir des tensions dans les rapports à ce commerce et au quartier qui ne sont pas seulement liées à des positions sociales différentes mais également à la politique de repeuplement du quartier.

### Introduction

Terre d'accueil dans les années 1960 et 1970 pour les vagues successives d'immigration d'ouvriers italiens, espagnols et marocains, l'ancien quartier industriel dit Heyvaert situé au bord du canal de Bruxelles, en périphérie immédiate du centre historique, est resté le point d'arrivée de nombreux étrangers à faibles revenus. Depuis les années 1990, il accueille une nouvelle composante de population issue d'Afrique subsaharienne en lien avec l'implantation d'un commerce transnational de voitures d'occasion, constituée surtout d'hommes seuls, résidant parfois sans autorisation de séjour et occupant des « petits boulots » dans ce commerce. Corrélativement au fort développement de ce commerce, cette composante de population n'a fait qu'augmenter pour constituer, en 2007 et selon les chiffres officiels, la seconde en ordre d'importance (9 %) après la composante Marocaine (11 %)<sup>1</sup>. Ces hommes seuls et la plupart des familles d'origine ouvrière du quartier constituent une population pauvre<sup>2</sup>, louant des appartements au sein d'un parc privé de maisons anciennes en front de rue, ne possédant souvent pas le confort de base (chauffage, salle de bain, etc.) et composant un « tissu urbain » très densément bâti. Un quart de ces maisons anciennes sont par ailleurs occupées par leurs propriétaires, issus de l'immigration marocaine, qui y ont généralement entrepris d'importantes rénovations.

Au cours des deux dernières décennies du 20<sup>e</sup> siècle, le quartier a aussi connu une baisse drastique de sa population résidente. Selon les autorités locales, ce recul s'explique par la prédominance de l'activité du commerce de voitures. Les nuisances environnementales, l'exploitation commerciale extensive des îlots et la dégradation générale du bâti auraient fait « fuir » les habitants. Ce n'est toutefois qu'au début des années 2000 – alors que la tendance commence, en réalité, à s'inverser<sup>3</sup> – que le dépeuplement du quartier est pointé comme un problème à résoudre. Ce moment correspond au développement de la fonction de « commissionnaire de voitures d'occasion » travaillant à même la rue et donnant plus de visibilité aux spécificités ethniques, sociales et commerciales de cette activité (Rosenfeld, 2013). Ce n'est certainement pas sans lien, c'est également à cette époque que l'image de marque du canal commence à être promue par la Région de Bruxelles-Capitale, qui en fait une « zone d'intervention prioritaire » pour la « revitalisation urbaine »<sup>4</sup>.

C'est dans ce contexte que s'est installée, en 2009, une nouvelle population de propriétaires aisés dans un complexe résidentiel produit par l'opérateur parapublic Citydev<sup>5</sup>, avec la promesse tacite du politique d'une transformation à court terme de leur environnement résidentiel. La question posée dans cet article est celle des effets produits par cet « arrivage » résidentiel programmé sur la configuration locale des appartenances, des alliances et des oppositions parmi les propriétaires du quartier. Quels rapports pratiques et vécus les anciens et les nouveaux propriétaires entretiennent-ils avec leur environnement résidentiel et, en particulier, avec les acteurs et les activités du commerce de voitures d'occasion ? Comment ces rapports induisent-ils des jeux spécifiques de rapprochement et de différenciation au sein de cette population du quartier ? Je tenterai d'y répondre en questionnant directement le rôle des conditions résidentielles des nouveaux et des anciens propriétaires dans ces jeux sociaux.

Les données qui permettront de répondre à ces questions sont issues d'une enquête de terrain menée en 2012 et 2013 auprès des propriétaires du quartier, pour comprendre leurs usages et leurs rapports à cet environnement résidentiel en transformation<sup>6</sup>. Elles proviennent de 18 entretiens approfondis ainsi que de périodes répétées d'observation du quotidien (usages des espaces publics, interactions, etc.) et des activités (fêtes, activités associatives, etc.) de la vie du quartier. Les données récoltées seront éclairées par une approche écologique de la ville. Développée au début des années 1990 en alternative aux approches structuralo-marxistes qui dominaient jusqu'alors les études urbaines en France, cette approche puise ses principes dans plusieurs traditions sociologiques (tradition de Chicago, interactionnisme de Goffman, phénoménologie sociale de Schütz) pour penser un rapport dynamique entre l'individu et son environnement urbain, en donnant une place prépondérante à leurs dimensions pragmatistes. Elle envisage la ville comme un ensemble de milieux qui rendent disponibles certaines ressources, produites à différents niveaux d'organisation sociale (du biotope local au système global), aux individus qui y évoluent et propose ainsi, notamment, un éclairage des dimensions ancrées des processus sociaux de coexistence (Grafmeyer, 1999). Alors que certains travaux en écologie urbaine tendent à attribuer à la contingence des conditions l'entièreté du poids du « contexte » sur l'action et l'expérience, je tenterai pour ma part de rendre compte des effets de milieu sur les vécus du quartier Heyvaert et des autres dans ce quartier en articulant l'analyse des prises (Joseph, 2007) ou disponibilités sensibles, symboliques et sociales de l'environnement avec celle des processus macro sociaux qui les structurent.

### Naissance d'une communauté de voisinage

Le nouveau complexe Citydev pour ménages à « revenus moyens », Les Terrasses de l'Ecluse, est composé de 109 appartements répartis en 3 lots d'immeubles mitoyens (cf. fig. 1). Situé à l'extrême est du quartier, sur un terrain circonscrit entre la Porte de Ninove, la rue Heyvaert et le canal (cf. fig. 2), ce complexe constitue la plus importante opération résidentielle réalisée dans le quartier à ce jour. Malgré l'image négative dont celui-ci souffrait en raisons de sa dégradation matérielle et

5. Citydev (anciennement Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale) a notamment pour mission d'initier une émulation d'investissements privés dans les quartiers en déficit de construction résidentielle. Cf. note 7.

6. Elle a été menée dans le cadre d'une recherche doctorale, dirigée par Ch. Schaut et J.-P. Delchambre, sur les effets sociaux de la programmation de la mixité sociale dans le territoire du canal à Bruxelles.



Fig. 1. Les Terrasses de l'Ecluse © E. Lenel

de la prédominance du commerce de voitures d'occasion, la vente de ces appartements a connu un franc succès : en trois jours à peine, la totalité des appartements avait trouvé acquéreurs. La réussite commerciale exceptionnelle de cette opération ne peut s'expliquer seulement par les conditions d'achat très attractives des biens commercialisés<sup>7</sup> : elle tient également à la localisation du complexe dans un espace bien connecté à l'extérieur du quartier et surtout à sa proximité géographique avec le centre historique de Bruxelles (le « Pentagone »). Ce sont ces facteurs qui ont représentés les principaux atouts résidentiels pour ces nouveaux propriétaires, et plus précisément la proximité avec le quartier central Dansaert et son intense vie nocturne et culturelle animée par une élite culturelle néerlandophone.

L'arrivée de cette population résidentielle d'environ 200 personnes n'est pas passée inaperçue dans ce quartier populaire, en raison d'un profil socio-économique élevé et très homogène. Aux Terrasses de l'Ecluse, les ménages sont bien dotés en capitaux culturels et économiques (22 % se plaçaient juste en dessous du plafond de revenus), jeunes, de petite taille (très peu de familles au moment de l'acquisition) et majoritairement néerlandophones. Ces ménages bénéficient généralement d'un double revenu (comme chercheur, informaticien, juriste, etc.) et possèdent toutes les caractéristiques des nouvelles classes moyennes redécouvrant les quartiers populaires des centres-villes (Bidou-Zachiarasen, 2003).

Comme l'indique E. Charmes (2005) à propos de ces classes sociales, faute de posséder les ressources économiques permettant d'accéder directement au logement rêvé, beaucoup font de nécessité vertu et mobilisent des ressources symboliques pour parer des meilleurs atouts urbains un choix partiellement contraint. Pour certains nouveaux propriétaires, ce logement ne représentait dès l'achat qu'une étape dans une trajectoire d'ascension résidentielle imaginée. Pour ceux-là, les promesses politiques de transformation du quartier (déménagement du commerce des voitures, développement de la fonction résidentielle, création d'un grand parc à la Porte de Ninove) ont joué un rôle non négligeable dans ce projet où ce premier investissement immobilier était envisagé comme un « tremplin pour l'avenir », selon une expression entendue – et conduit à quelques désillusions quatre ans après l'installation.

Ainsi, l'installation de cette population dans un imposant bâtiment moderne bien sécurisé a conduit au marquage d'une fracture locale parmi les propriétaires du quartier, qui est indissociablement sociale et spatiale. Anciens comme nouveaux évoquent l'existence de « deux mondes » nettement différenciés, à la fois sur le plan matériel et sur le plan de la centralité/périphérie par rapport au « problème » du quartier collectivement formulé : les « nuisances » du commerce des voitures d'occasion. Vivre du « bon côté » du quartier – celui des Terrasses de l'Ecluse – c'est en même temps bénéficier d'un appartement confortable et être en contact restreint avec les acteurs et les

7. Grâce à une subvention régionale octroyée aux investisseurs privés, le prix des logements neufs commercialisés par Citydev est 30 % inférieur au prix du marché. Le plafond de revenu permettant de se porter candidat-acquéreur, très élevé par rapport aux moyennes bruxelloises, permet aux ménages des classes moyennes, et notamment à leur frange supérieure (cf. Verdonck, 2011), d'accéder aisément à cette offre. À titre illustratif, on peut comparer, pour un ménage d'une personne, le plafond de revenus permettant d'accéder au logement social, fixé à 20.500 €/an, à celui de Citydev, fixé à 57.000 €/an (soit près du triple).

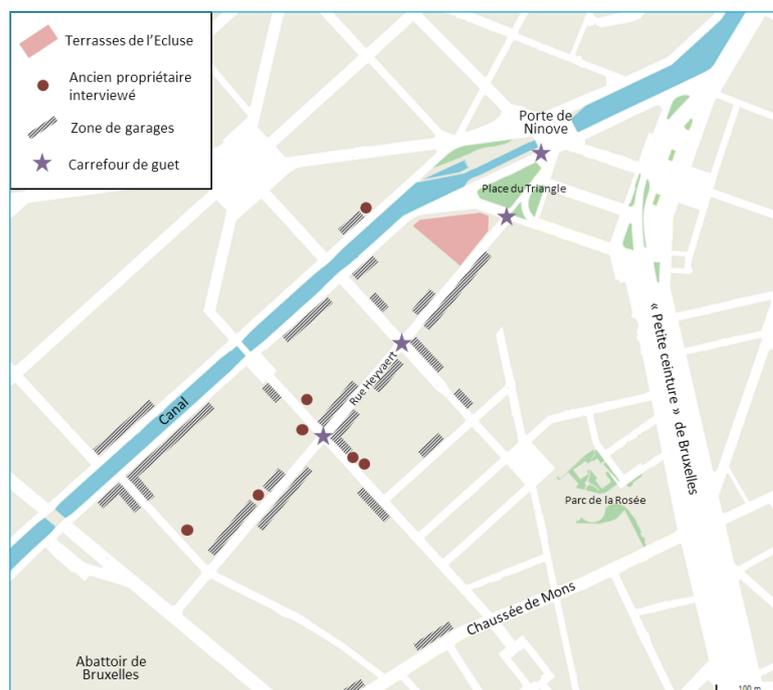


Fig. 2. Implantation des nouveaux et anciens propriétaires du quartier Heyvaert © E. Lenel (source du fond de carte : Urbis)

« nuisances » de cette activité économique implantée essentiellement le long de la rue Heyvaert. Pour les anciens propriétaires, vivre dans « les beaux immeubles » du bout du quartier, équipés d'une grille d'enceinte, de vidéophones, d'un parking privé souterrain, de spacieuses terrasses avec vue surplombant le canal et de jardins en intérieur d'îlots, ne constitue pas seulement un signe extérieur de richesse – comme c'est le cas pour les quelques locataires rencontrés. Ils le perçoivent surtout comme un signe de protection par rapport à ces « nuisances ». À côté des qualités matérielles des nouveaux appartements, ce sont surtout leurs opportunités de mobilité externe (au quartier) qu'ils retiennent comme critères d'un confort résidentiel bien supérieur au leur. Tandis qu'ils estiment être, eux, « prisonniers » d'un environnement nocif et enclavé entre de fortes barrières urbaines (canal, Porte de Ninove) dont le franchissement est vécu, on va le voir, comme éprouvant<sup>8</sup>.

La situation socio-spatiale très différenciée de ces nouveaux propriétaires favorise chez eux un sens du voisinage (Mckenzie, 2004 [1921]) qui se traduit par le développement de liens d'affinité internes aux Terrasses de l'Ecluse et de pratiques de solidarité de type communautaire. S'y développe un ensemble de liens de participation élective (Paugam, 2008) qui rassemblent bon nombre d'entre eux dans une sphère de reconnaissance mutuelle. L'absence manifeste et affirmée d'identification au quartier semble les conduire à « rechercher une protection et une reconnaissance complémentaires dans un entre-soi spécifique en érigeant autour des plus proches et de leurs conditions une sorte de clôture sociale » (ibid., p. 55). Face aux difficultés quotidiennes ressenties comme le sentiment d'un anonymat, parfois d'une insécurité, et le manque d'espaces verts, ceux-ci peuvent compter sur une entraide de voisinage classique ainsi que sur une solidarité plus spécifique d'« entre-soi » (comme l'achat groupé de portes blindées ou la constitution d'un groupe *Google*). Une sociabilité de voisinage relativement intense est aussi entretenue au travers d'un « drink de voisinage » annuel, de la fréquentation de lieux de vie communs (crèche, cours de Yoga, atelier cuisine...) et surtout de moments de bavardage dans le petit parc attenant à leur complexe résidentiel (cf. infra), pendant que leurs enfants jouent ensemble. Pour autant, ces pratiques ne traduisent pas un repli sur soi. Elles sont plutôt l'expression d'un volontarisme d'affinité par lequel les membres de cette petite communauté locale établissent des liens interpersonnels, parfois forts (des amitiés), qui favorisent un certain attachement à leur espace résidentiel malgré les difficultés vécues.

### Mobilisation des propriétaires contre le commerce de voitures

Dès leur arrivée, certains nouveaux propriétaires ont pris part à la lutte contre les « nuisances » du commerce de voitures d'occasion que menaient depuis quelques années des propriétaires installés de longue date. Cette activité économique est, en effet, à l'origine d'une alliance politique entre anciens et nouveaux propriétaires, réunis autour des caractéristiques communes d'être des « résidents » équipés d'une attention à l'autre ancrée dans un « vécu épais » donnant une consistance au quartier et mettant en relief certaines présences (Stavo-Debaugé, 2003), mais aussi des propriétaires intéressés à son évolution. Cette alliance cache cependant des enjeux de lutte différents pour les anciens et les nouveaux propriétaires, qui traduisent des rapports au quartier – des manières de donner sens à sa consistance – nettement différenciés selon leurs positions spatiales (centrale/périphérique) et sociales.

Excédés par les préjudices ressentis, quelques anciens propriétaires s'étaient saisis, dès 2002, d'une commission participative composée dans le cadre du Contrat de quartier « Heyvaert » pour porter leurs doléances auprès des pouvoirs locaux. À la dissolution de la commission en 2007, ils ont prolongé leur combat en mettant sur pied un comité de quartier. Celui-ci a cependant rapidement perdu du souffle, en raisons d'un manque d'adhésion plus massif des habitants du quartier (propriétaires et surtout locataires) et de l'insuffisance des réponses politiques, selon l'une des fondatrices. L'intégration de quelques propriétaires des Terrasses de l'Ecluse à partir de 2009 dans ce comité va changer la donne. Le comité se voit alors doté d'une nouvelle mixité sociale vécue par ses membres comme une force. *Primo*, la mixité, rendue bien visible par une distribution soignée de la parole lors des réunions avec les autorités locales, est en elle-même constituée en ressource pour renforcer le poids des revendications. *Secundo*, de par leur appartenance sociale, les nouveaux propriétaires entretiennent une plus grande proximité avec le milieu politique en général et les élus molenbeekoïses néerlandophones en particulier. Cela représente un atout certain en termes d'information et de préparation des argumentaires. *Tertio*, ces derniers possèdent des compétences relatives à la maîtrise des nouvelles technologies de la communication et des outils de diffusion tels que la photographie et le film vidéo qui permettent de donner une plus grande publicité à leurs revendications.

8. Sans pouvoir développer ce point ici, il faut indiquer que les rapports sociaux à la mobilité, fortement différenciés entre ces deux groupes de propriétaires, interviennent pour une part importante dans les sentiments de vivre dans un quartier ouvert sur la ville ou dans un quartier enfermant.

Ainsi, à la fois extérieure au quartier par son échelle, ses acteurs et les flux (de circulation, de personnes et d'objets) qu'elle génère, et intérieure par son fort ancrage local (Rosenfeld, 2009), cette activité économique mobilise anciens et nouveaux propriétaires autour d'un défi commun : rendre leur habitat (le quartier) plus *habitable* :

« La priorité des gens, c'est quoi ? C'est de vivre dans un endroit tranquille pour que les enfants puissent vivre, que les gens puissent vivre tranquillement, sans contrainte, sans s'énerver. » (Homme, 58 ans, dans le quartier depuis 1996).

« C'est quand même un quartier, comparé avec d'autres quartiers, qui est encore loin d'être un quartier vivable, pour le fréquenter à l'aise avec son enfant, pas juste pour passer mais vraiment y vivre. » (Femme, 37 ans, dans le quartier depuis 2009).

Le langage utilisé pour qualifier le trouble indique, d'un côté comme de l'autre, un manque d'aise dans les usages ordinaires du quartier. Celui-ci est généralement décrit comme étant « invivable » au sens où l'élaboration de routines pratiques (aller-venir du logement à la ville, se promener, jouer, etc.) par lesquelles les individus s'ajustent à leur environnement résidentiel en régime de familiarité (Thévenot, 1994) est fortement empêchée. Ils accèdent difficilement à la détente et au sentiment d'être « chez soi » dans leur propre quartier, comme « retour de réalité » attendu de telles routines. Plus précisément, trois objets collectivement constitués comme « nuisances » cristallisent les tensions de cohabitation avec les acteurs économiques.

Le premier est lié aux rythmes de circulation. D'une part, le passage et le stationnement (pas toujours légal) des transporteurs pour le chargement/déchargement de véhicules occasionnent des encombrements réguliers pour les habitants motorisés, à pied ou à vélo – « nuisance » que le comité de quartier documente abondamment en photographies et en vidéos. Certains n'hésitent pas à adresser leurs remarques aux fauteurs de trouble, comme cette propriétaire des Terrasses de l'Ecluse rappelant à un chauffeur la fonction d'une piste cyclable ou cet ancien propriétaire tirant une corde entre deux chaises devant son entrée de garage pour empêcher le stationnement. Mais la plupart évitent la confrontation, parfois même l'échange de regards avec ces acteurs et attendent que la route se dégage en « rongant leur frein ».

D'autre part, la présence elle-même de deux autres catégories d'acteurs, assimilées dans la perception des personnes rencontrées, est ressentie comme encombrante. La première regroupe les « commissionnaires de voitures d'occasion », travailleurs informels au statut très précaire, postés aux « carrefours de guet » pour héler le client et l'emmener au garage qui leur offrira une commission sur la transaction financière (Rosenfeld, 2009). La seconde, localement plus prestigieuse, rassemble de respectables entrepreneurs d'Afrique sub-saharienne venus passer quelques semaines dans le quartier pour investir leur capital dans des voitures d'occasion (ibid.). Ces derniers sont également visibles aux « carrefours de guet » à l'affût, pour leur part, de la « bonne affaire », c'est-à-dire d'un achat de véhicule réalisé directement auprès du propriétaire. Pour les uns comme pour les autres, les rues du quartier sont un *espace de séjour*. Leur présence s'y inscrit dans la durée d'une journée de travail et est la plupart du temps immobile, fixée en certains points stratégiques, même si se succèdent des périodes d'attente, de négociation et de courts déplacements. La lenteur de ce rythme de travail entre en friction avec celui des propriétaires rencontrés, qui correspond à un autre usage des espaces publics de ce quartier à l'offre commerciale très « ethnique » et très faiblement pourvu en espaces de sociabilité : ils constituent pour eux un *espace de circulation* permettant de rallier le domicile aux lieux de la ville où ils ont leurs habitudes. La présence des acteurs économiques entrave les propriétaires dans leurs transits, comme l'indique cette nouvelle propriétaire : « Ça m'énerve de voir des gens qui marchent comme ça nonchalamment sur la route, alors je dois attendre qu'ils passent, qu'ils discutent... ».

Cette tension entre propriétaires et acteurs économiques autour des rythmes de déplacements s'actualise surtout dans les points de passage (entrées d'habitations et de garages privés, « carrefours de guet ») qui font l'objet de gestes et d'aménagements spatiaux microscopiques de la part des premiers pour les désencombrer. En particulier, le placement de bacs à plantes par les membres du comité de quartier dans les « carrefours de guet » permet de médiatiser certains conflits d'usage du trottoir. Par les comportements et les interactions qu'ils mettent en scène, ces bacs à plantes jouent une fonction ritualisée de communication, pour les anciens propriétaires surtout qui sont amenés

à traverser ces zones quotidiennement. Investis par eux comme mobilier d'ornement, ils servent aux « commissionnaires » comme lieux de repos ou d'alimentation. Ainsi, l'entretien de ces bacs à plantes donne l'occasion aux anciens propriétaires d'adresser une remarque rituelle (« ce n'est pas une chaise », « ce n'est pas une poubelle ») ou un regard accusateur aux « commissionnaires » et rappeler leur propre conception de l'usage légitime du trottoir, comme aux « commissionnaires » de rappeler le caractère public de la rue (« ce n'est pas à toi ») et la légitimité de leur présence.



Fig. 3. Bacs à plantes  
du quartier Heyvaert  
© E. Lenel

La seconde « nuisance » est le bruit : celui des moteurs qui tournent sous les fenêtres, des coups de klaxons intempestifs et des enchères des « commissionnaires » pouvant rapidement monter en intensité. Toutefois, les expériences du bruit sont nettement différenciées pour les nouveaux et les anciens propriétaires. Pour P.-L. Colon, la « notion de bruit [ne peut pas] être réduite à sa dimension d'énergie acoustique mais intègre également une dimension symbolique et contextuelle » (2012, p. 1). Ainsi, les premiers ont un rapport plus distancié à ces bruits ; ils expriment le sentiment de demeurer en retrait par rapport à l'ambiance sonore caractéristique du quartier. Cela peut s'expliquer par la position très périphérique de leur logement dans le quartier et par une mobilité « cosmopolite » qui lui donne sens comme « amarre » où ils ramènent le bateau chaque soir – mais pas comme lieu de vie. Tandis que les anciens propriétaires vivent véritablement sous l'emprise de ces bruits décrits souvent comme « insupportables ». Ils possèdent pour eux une saillance sonore qui monopolise leur attention, empêche leur sommeil et vient « suspendre un rapport d'évidence » avec l'environnement réglé d'ordinaire par des règles tacites (Colon, 2012) : le logement « envahi » par le bruit n'est plus un lieu de protection de l'intimité. Cette différence peut s'expliquer par un effet de milieu qui combine un degré plus grand d'occupation de l'espace, des éléments de la structure socio-culturelle locale et de la matérialité (Remy et Voyé, 1981). Pour ces individus issus de l'immigration marocaine, attachés à une sociabilité de proximité et souvent inactifs professionnellement (passant souvent la journée dans le quartier), le bruit joue comme révélateur d'une *proximité contrainte* avec les acteurs économiques du quartier. Il révèle autant des conditions de logement établissant peu de séparation (sonore, visuelle) avec la rue, que la menace d'un déclassement lié à la présence dans leur quartier d'individus proches sur le plan de la trajectoire migratoire mais « autres » sur le plan de l'origine culturelle et moins bien positionnés sur l'échelle sociale.

La troisième « nuisance » est la saleté. Le commerce des voitures d'occasion et ses activités connexes sont aussi générateurs d'un nombre important de déchets abandonnés en rue (vidanges, pièces de voiture, électroménager<sup>9</sup>, canettes, sachets de sandwiches, etc.). Dans les discours des propriétaires, ces déchets sont unanimement représentés comme la trace d'usages venus de l'extérieur qui abîment « leur » quartier. Mais là encore, les expériences du sale diffèrent selon les groupes. Les résidents des Terrasses de l'Écluse rendent compte d'une gêne forte mais d'ordre essentiellement pratique. Ils disent butter physiquement et visuellement, matin et soir, lorsqu'ils quittent ou rentrent à leur domicile sur les « crasses », la « mocheté » du quartier qui en fait un paysage « désagréable » à parcourir. Du côté des anciens propriétaires, le discours sur la saleté est plus accusateur et exprime une gêne d'ordre plus symbolique, qui révèle un rapport au quartier beaucoup plus ancré. Leur

9. Un commerce annexe de biens de « seconde main », chargés dans les voitures en partance pour l'Afrique, s'est développé en marge de l'exportation des voitures d'occasion.

discours met en cause autant les comportements de « gens de passage » peu soigneux à l'égard du quartier qui les accueille que l'absence des pouvoirs communaux comme instance de régulation (de nettoyage). Pour eux, plus qu'un ensemble de déchets, la saleté est une « souillure » (Douglas, 1971) de leur habitat commise par l'« étranger ». Extérieurs à un espace local où ils ont pourtant un rôle à jouer du point de vue d'une économie globalisée, les acteurs économiques occupent une « position interstitielle » (ibid.) dans le quartier qui menace les positions mieux établies habitant/usager extérieur. Pour les anciens propriétaires, les détritiques alimentaires, les pièces automobiles comme les objets domestiques abandonnés en rue (« toutes les merdouilles ») semblent constituer les traces laissées dans leur habitat d'une présence massive, durable, encombrante mais légitime d'usagers pourtant extérieurs, supposés ne faire que passer. Elles brouillent dès lors les catégories sur lesquelles repose le rapport à l'habitat : ils n'ont plus le sentiment d'être maître chez eux, mais bien que ce sont ces « étrangers » qui régulent les usages, les circulations et les installations qui prennent place sous leurs fenêtres et devant leurs portes selon des règles venues d'ailleurs – celles d'une activité commerciale transnationale et/ou d'une « culture » africaine – auxquelles ils doivent se plier. Ils se sentent les « intrus » de leur propre habitat, et cela d'autant plus que ces règles jouissent d'une forte légitimité locale en raison de l'ancrage de cette activité et de son « histoire », comme l'exprime cette copropriétaire d'une maison ancienne du quartier :

« Quand vous leur dites d'aller ailleurs et bien ils vous disent que vous êtes l'intrus. C'est vous l'intrus ! C'est l'habitant normal qui est l'intrus ! Nous sommes des intrus ! On vous répond droit dans les yeux : 'ici c'est le quartier des voitures, si vous n'aimez pas les voitures, il ne fallait pas venir'. »

Ainsi, l'expérience de la saleté apparaît être pour les anciens propriétaires celle d'un danger, celui d'être affecté durablement et intimement – jusque dans leur corps, leur santé – par un mal extérieur avec lequel ils doivent vivre parce qu'ils n'ont pas les moyens économiques de quitter un logement dévalué sur le marché immobilier (ils ont souvent investi tout leur capital dans les rénovations de leur maison). Comme le montre V. Millot (2015) à propos du même type de tensions entre habitants et acteurs de l'économie informelle à La Goutte d'Or (Paris), « le statut d'habitant est devenu un enjeu ». Leur demande sociale vise à réduire l'ambiguïté des positions habitant/usager extérieur, pour remettre de l'ordre et « retrouver une unité d'expérience » (Douglas, 1971). Ils appellent les autorités locales à « réinstaurer des règles » dans la rue pour retrouver une certaine maîtrise sur les usages et les circulations tolérées « chez eux » : interdire les installations sur les trottoirs, sanctionner les auteurs des « dépôts clandestins » et le non-respect des règles de ramassage des ordures, etc. Mais ils remettent aussi de l'ordre par eux-mêmes dans leur habitat – comme le font aussi les nouveaux propriétaires. Les rituels de nettoyage collectif et de verdurisation (plantation d'arbre, bacs à plantes) initiés par le comité de quartier servant aussi à afficher leur position d'habitant. À un niveau plus symbolique, les anciens propriétaires mobilisent la thématique de la saleté du quartier pour rétablir le code moral en « aggravant le sérieux de l'offense » (ibid.) qui leur est fait, comme l'indiquent toutes les expressions liées à la « honte » éprouvée vis-à-vis de leurs invités (famille, amis, visiteurs venus du Maroc) de vivre non dans la « capitale de l'Europe » mais dans la « poubelle de l'Afrique ».

Sous le vernis de leur alliance politique, se cache donc des formulations différentes de ce qui fait problème pour les anciens et les nouveaux propriétaires, qui reflètent la ligne de fracture socio-spatiale séparant l'ensemble cohésif présenté à l'extérieur. En effet, c'est à partir d'enjeux internes, liés à la *propriété sociale d'un quartier* dont ils doivent bien s'accommoder parce qu'ils en sont « captifs » que les anciens propriétaires décrivent leurs difficultés de cohabitation avec les « commissionnaires » (et non avec les garagistes installés dans des espaces privés et dont ils considèrent l'activité légitime). Ils dénoncent une occupation indue de la rue par une population extérieure, massive et fluctuante qui rend leur propre séjour très éprouvant. L'argument de la légalité est souvent convoqué pour faire entendre leur conception du quartier selon laquelle « les trottoirs n'appartiennent pas aux habitants » mais sont appropriés pour la réalisation d'activités liées au commerce qu'il héberge (réparer, téléphoner, marchander, manger, uriner...). Et la bataille est frontale : elle oppose la revendication d'un « droit des habitants » à définir les règles de vie de leur propre quartier à celle des « commissionnaires » d'un « droit des voitures » à rester sur leur terre d'accueil historique. Ils réclament une application plus stricte des réglementations environnementales et urbanistiques mises en place depuis le début des années 2000 pour freiner le développement de cette activité économique. Jusqu'ici, cette réglementation a conduit à opérer de nombreuses mises en conformité, mais a empêché très peu d'octrois de permis pour l'ouverture de nouveaux garages (Rosenfeld, 2013).

Du côté des nouveaux propriétaires, la mobilisation vise à obtenir le déménagement pur et simple de cette activité hors du quartier, en lien avec un autre enjeu, plus externe, celui de *l'attractivité résidentielle* du quartier. En raison d'un rapport plus d'extériorité avec leur quartier de résidence mais aussi d'une « ouverture » comme disposition de classe (Bidou, 1984), la présence des acteurs économiques fait plutôt, en elle-même, l'objet d'une tolérance. Par contre, le commerce de voitures représente une épreuve dans leur projet d'ancrage individuel et/ou collectif. Si beaucoup aimeraient rester dans ce quartier proche du centre-ville pour les opportunités de mobilité qu'il offre, la faible « qualité de vie » dans leur environnement résidentiel, l'occupation intensive des îlots par les garages et le manque d'espace « pour respirer » sont pointés comme des facteurs affectant leur volonté de s'y établir durablement. Pour certains, ces facteurs constituent en outre un obstacle au renforcement local de leur groupe social comme condition d'une installation permanente, parce qu'ils décourageraient les jeunes familles de leur catégorie sociale qui pourraient imprimer une nouvelle dynamique sociale positive au quartier. C'est pourquoi leur propre mobilisation se joue, en fait, plutôt sur un terrain parallèle à celui du comité de quartier. Ils prennent part aux revendications et aux actions locales d'aménagement spatial portées par le comité de quartier, mais ils s'impliquent surtout dans l'association de propriétaires des Terrasses de l'Ecluse, par le biais de laquelle ils sont systématiquement présents dans les réunions communales et régionales d'octroi de permis de garage qu'ils entendent empêcher pour pouvoir, semble-t-il, conformer plus profondément le quartier à leurs propres usages pris comme exemples (nouveaux types de logements, d'écoles ou d'espaces verts). Si cette bataille juridique n'a pas non plus donné à ce jour de résultats concluants, elle est toutefois articulée sous une forme audible pour la Région qui souhaite augmenter la fonction résidentielle de cette portion du territoire du canal.

Il faut toutefois souligner que cette volonté de « conquête » des espaces publics de ce quartier populaire nouvellement investi, illustrée dans certains travaux sur la *gentrification* (par exemple Tissot, 2011), ne peut, dans ce cas-ci, être imputée qu'à un tout petit nombre de propriétaires particulièrement actifs sur la scène publique. D'une façon plus générale, lorsque les propriétaires des Terrasses de l'Ecluse se mobilisent, c'est de façon ponctuelle, très localisée et pour des activités ancrées dans le temps présent de la vie quotidienne. Un certain nombre d'entre eux participent ainsi aux activités collectives impulsées par les « moteurs » du complexe pour déménager du petit square attenant aux Terrasses de l'Ecluse les présences humaines et matérielles (déchets, boue) dérangeantes à leurs yeux et les remplacer par l'installation de jeux pour enfants, de plantations ou encore de sentiers (cf. fig. 4). L'objectif est de transformer cet espace communal laissé à l'abandon par les pouvoirs publics et investis par diverses populations du quartier (« commissionnaires », groupes d'hommes d'âge et d'origine culturelle divers) en un « véritable parc ». Grâce aux subsides obtenus, notamment de la part du pouvoir communal qui semble soutenir cette appropriation, ils tentent d'en faire un espace de détente pouvant accueillir les activités du voisinage et les pique-niques avec leurs amis. D'une façon très immédiate, il s'agit pour eux d'augmenter leur aise dans le seul espace fréquenté du quartier. Pour le reste, le quartier Heyvaert peut être relégué en arrière-plan comme décor dégradé mais néanmoins exotique (Garnier, 2010), le temps d'être en mesure de s'installer dans un quartier plus conforme à leurs exigences de confort.



Fig. 4. Parc du Triangle  
© E. Lenel

## La requalification de la Porte de Ninove : entre espoir partagé et dissensions

Les discours et discussions à propos du projet régional de requalification de la Porte de Ninove, au nord-est du quartier, en grand parc est un bon révélateur des tensions socio-spatiales masquées par l'alliance politique – si pas symbolique – des propriétaires du quartier. Dans les tiroirs depuis une dizaine d'années déjà, le projet de requalification de cet espace dominé actuellement par la voiture et la végétation sauvage peine à voir le jour en raison notamment d'une situation administrative complexe<sup>10</sup>. Pour autant, les habitants de ce quartier très urbanisé et ne possédant que deux petits espaces verts (dont le square qui vient d'être évoqué<sup>11</sup>) n'ont pas encore tout à fait perdu espoir de pouvoir bénéficier un jour de ce parc – qui aurait été « vendu » par la Région et son opérateur Citydev comme l'atout majeur du futur quartier Heyvaert.

Néanmoins, ce projet de requalification suscite de fortes divergences de vue entre anciens et nouveaux propriétaires sur les différentes options mises à l'étude, en particulier sur les places que chacun accorde aux dimensions culturelle (musée), d'habitation et de verdure dans le projet. Les prises de position des uns et des autres en entretien ou dans les débats publics (à la Platform Kanaal et à la Brussels Academy notamment) témoignent de leurs perceptions nettement différenciées de l'enjeu qu'il représente. Pour les propriétaires des Terrasses de l'Ecluse, il constitue une opportunité décisive pour augmenter les qualités d'accueil du quartier à un autre mode de vie. L'option qu'ils soutiennent est celle qui fait le plus de place à la dimension « verte » dans la requalification, comme l'explique ce jeune néerlandophone :

« Dans la rue Heyvaert, on a quelques appartements qui sont remplis de gens mais tout ça, ce sont des superficies énormes de stockage de voitures dans lesquelles on sait que dans une période de 10-15 ans la plupart ne va plus être là. Ça crée un potentiel immense de faire du quartier, un quartier d'habitation de qualité, mais il n'y a aucun point où tu peux créer des points de repos. Donc, nous, on a déjà fait beaucoup d'accent (sic) pour dire qu'on doit absolument être sûr qu'il y a une place verte ici pour pouvoir accueillir beaucoup plus de gens dans le quartier ici pour les années à suivre. »

Pour justifier leur position, ils puisent leurs arguments dans le répertoire culturel de la Nature. Ils mettent en avant un déficit de verdure et d'« espace » dans le quartier ainsi qu'une nécessaire hygiène de vie pour les citadins (« faire sortir les enfants », « respirer »), comme conditions préalables à l'augmentation du nombre de logement. L'enjeu de ce positionnement apparaît être celui de favoriser une transformation de leur quartier d'accueil à partir de l'installation de nouvelles et jeunes familles qui valorisent, selon un mode de vie propre aux nouvelles classes moyennes, à la fois l'ancrage local et la mobilité (Bidou, 1984). Ils considèrent l'aménagement d'un grand parc comme une condition essentielle pour l'accueil futur non pas d'un grand nombre de ménages mais de ménages d'un autre type qui, comme eux, voudraient pouvoir bénéficier des atouts de proximité et de mobilité de ce quartier central, mais sans renoncer à leurs habitudes de fréquentation des « grands espaces ».

A l'inverse, parmi les quelques anciens propriétaires qui prennent part à ce débat, l'option défendue est celle d'un espace mixte, associant verdure et logements, comme l'exprime la fondatrice du comité de quartier :

« On veut un peu d'habitants, comme ça ils nous aident. Il y aura un musée, des habitants et le parc [...]. Et le problème, c'est que le parc [actuel], c'est Molenbeek, Anderlecht et Bruxelles mais on ne se croise jamais parce qu'il y a la Porte de Ninove. On dirait qu'on n'ose pas se parler ! On ne se rejoint jamais ! »

Ce plaidoyer pour un projet mixte donne à voir une conception inversée du rapport entre le quartier Heyvaert et la ville : l'enjeu local de la requalification de la Porte de Ninove est formulé par les anciens propriétaires comme celui d'ouvrir le quartier sur son environnement. Ils souhaitent de meilleures connections matérielles et humaines avec les quartiers voisins, pour renforcer la capacité propre de résistance du quartier par rapport à l'« envahissement » du commerce des voitures. De leur côté, il s'agit de faire basculer le rapport de force entre population résidante et population économique, en augmentant rapidement la première pour donner plus de poids à la mobilisation précédemment évoquée. Contre le point de vue de leurs « alliés » des Terrasses de l'Ecluse, ils y voient

10. Sorte de « no man's land » chaotique de six hectares, le terrain est situé « à cheval » sur les territoires de trois communes (Molenbeek-Saint-Jean, Anderlecht et Bruxelles-Ville), les voiries appartenant quant à elles à la Région Bruxelloise, ce qui ne facilite pas la prise de décision.

11. Selon un propriétaire des Terrasses de l'Ecluse fortement mobilisé dans ce projet, le quartier ne compterait que 0,05 m<sup>2</sup> d'espace vert par habitant, contre 50 m<sup>2</sup> par habitant en moyenne pour la Région bruxelloise.

la possibilité de poursuivre les transformations de l'espace résidentiel et de l'espace public amorcées par la construction du complexe, qui établit une nouvelle connexion avec l'extérieur (atténuation de ses frontières et de l'isolement des habitants dans leur « problème ») et permet de développer de nouvelles alliances pour faire valoir le « droit des habitants » à organiser la vie du quartier. Et cela, quitte à diminuer les dimensions du futur parc dont les bénéfices attendus ne sont pas liés à sa taille mais à son ordre. Plus qu'un parc grand, c'est un parc « bien propre, bien entretenu et bien surveillé » qui est souhaité de leur côté, surtout par les femmes qui valorisent un espace contrôlé et très codifié pour réguler la coexistence. Le projet récemment arrêté par la Région, attribuant une fonction mixte (espace vert/logement) à l'espace à requalifier, rencontre ainsi ce souhait des anciens propriétaires. On peut toutefois se demander s'il sert vraiment leur intérêt, dans la mesure où ce projet ne participe pas tant d'une revalorisation du quartier que d'un espace urbain plus large (territoire du canal) destiné à assurer de nouvelles fonctions dans la compétition internationale des villes.

### Conclusion

Loin de n'être qu'un épiphénomène à la dynamique sociale du quartier Heyvaert, l'activité économique transnationale du commerce de voitures d'occasion, combinant caractéristiques globales et locales (Rosenfeld, 2009), façonne celle-ci en profondeur. En interrelation avec un autre phénomène possédant également des dimensions macros, l'installation programmée des jeunes propriétaires aisés des Terrasses de l'Ecluse, elle induit une tension sociale auparavant inexistante parmi les propriétaires du quartier. Ce sont les coordonnées de position résidentielle *corrélées* aux caractéristiques de position sociale qui tracent la frontière entre, d'une part, les anciens propriétaires résidant « au cœur » du quartier et n'ayant aucune perspective de le quitter, et d'autre part, les nouveaux propriétaires mieux positionnés sur l'échelle sociale, résidant dans une lisière du quartier et pour lesquels celui-ci ne représente bien souvent qu'une étape dans la trajectoire résidentielle projetée et probable. Cette tension n'existe toutefois que par et à travers les rapports sociaux et vécus que anciens et nouveaux propriétaires entretiennent avec les acteurs économiques.

En effet, cette frontière est à la base de jeux d'identification et de différenciation symboliques entre propriétaires selon la proximité/distance qu'elle instaure avec l'activité commerciale qui imprime très fortement, mais différemment, leur environnement résidentiel. La situation socio-spatiale très différenciée des nouveaux propriétaires par rapport au reste du quartier est à la base d'un sentiment d'appartenance commune et d'une mobilisation contre les « nuisances » de cette activité économique selon des enjeux propres, liés à leur ancrage local comme groupe social. Tandis que la contiguïté spatiale et sociale des anciens propriétaires avec les acteurs économiques est à la base à la fois d'un jeu de rapprochement avec les autres propriétaires du quartier, à travers l'affichage d'une alliance contre les « nuisances » de cette activité « extérieure » pour les habitants, et de l'identification d'un privilège de distance à ces « nuisances » attribué aux nouveaux propriétaires. Derrière l'affichage de leur coalition, cette frontière socio-spatiale permet de formuler des différences entre anciens et nouveaux propriétaires, relatives au degré d'affectation par la présence de l'Etranger et aux opportunités de s'en prémunir. Car la tension entre propriétaires concerne aussi les rapports vécus à l'environnement résidentiel, enfermants et éprouvants du côté des anciens propriétaires, plus lâches et moins bornés du côté des nouveaux propriétaires. Alors que les premiers bénéficient d'opportunités matérielles (isolement), symboliques (perspectives) et de mobilité leur permettant de s'échapper d'un environnement « nocif », les seconds y sont d'avantage empêtrés. La frontière entre eux est donc bien moins liée au trait de différenciation classique lié à l'ancienneté de l'installation résidentielle (Authier, 2008), qu'aux opportunités inégalement offertes par leur environnement résidentiel de se dégager de la densité vécue du quartier.

## Bibliographie

- AUTHIER J.-Y. 2008 - « Les pratiques sociales de co-présence dans les espaces résidentiels : mixité et proximité », in M.-Ch. Jaillet, E. Perrin & F. Ménard (éds), *Diversité Sociale, Ségrégation Urbaine, Mixité*, Paris, Puca, 103-122.
- BIDOU Catherine 1984 - *Les aventuriers du quotidien : essai sur les nouvelles classes moyennes*, Paris, Presses Universitaires de France.
- BIDOU-ZACHARASSEN C. (éd.) 2003 - *Retours en ville, des processus de « gentrification » urbaine aux politiques de « revitalisation » des centres*, Paris, Descartes et cie.
- CHARMES É. 2005 - « Le retour à la rue comme support de la gentrification », *Espaces et sociétés*, 122, 115-135.
- COLON P.-L. 2012 - « Ecouter le bruit, faire entendre la gêne », *Communications*, 90, 95-107.
- DOUGLAS Mary 1971 - *De la souillure : essai sur les notions de pollution et de tabou*, Paris, Maspero.
- GARNIER Jean-Pierre 2010 - *Une violence éminemment contemporaine. Essais sur la ville, la petite bourgeoisie intellectuelle et l'effacement des classes populaires*, Marseille, Agone/Contre-feux.
- GRAFMEYER Y. 1999 - « La coexistence en milieu urbain : échanges, conflits, transaction », *Recherches sociologiques et anthropologiques*, 30, 157-176.
- JOSEPH Isaac 2007 - *L'athlète moral et l'enquêteur modeste* (édité et préfacé par Daniel Céfai), Paris, Economica.
- MCKENZIE R. 2004 [1921] - « Le voisinage. Une étude de la vie locale à Columbus, Ohio », in I. Joseph & Y. Grafmeyer (éds), *L'École de Chicago : naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Les éditions du Champ Urbain, 213-254.
- MILLIOT V. 2015 - « Remettre de l'ordre dans la rue. Politiques de l'espace public à la Goutte d'Or (Paris) », *Ethnologie française*, 153, 431-443.
- PAUGAM Serge 2008 - *Le lien social*, Paris, Presses Universitaires de France.
- REMY Jean & VOYE Liliane 1981 - *Ville, ordre et violence : formes spatiales et transaction sociale*, Paris, Presses Universitaires de France.
- ROSENFELD M. 2009 - « Le commerce d'exportation de voitures d'occasion entre Bruxelles et Cotonou », *Cahiers de l'Urmis* [En ligne], 12, mis en ligne le 25 juin 2009 (<http://urmis.revues.org/838>).
- ROSENFELD M. 2013 - « Implantation spatiale du commerce euro-africain d'exportation de véhicules d'occasion à Bruxelles », *Les Annales de la recherche urbaine*, 108, 108-115.
- STAVO-DEBAUGE Y. 2003 - « L'indifférence du passant qui se meut, les ancrages du résidant qui s'émeut », in D. Céfai & D. Pasquier (éds), *Les sens du public : public politique, publics médiatiques*. Paris, Presses Universitaires de France, 347-371.
- THEVENOT L. 1994 - « Le régime de familiarité. Des choses en personnes », *Genèses*, 17, 72-101.
- TISSOT Sylvie 2011 - *De bons voisins. Enquête dans un quartier de la bourgeoisie progressive*, Paris, Raisons d'agir.
- VERDONCK M., TAYMANS, M. & VAN DROOGENBROECK N. 2011 - *Etude de la classe moyenne bruxelloise et des mesures pour renforcer sa présence*. Rapport final de recherche réalisé pour le compte de l'Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse de la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles, Facultés Universitaires Saint-Louis.

### Pour citer cet article :

Emmanuelle Lenel

« Vivre au milieu des voitures. Ressorts et tensions socio-spatiales d'une alliance de propriétaires pour un quartier habitable », *Uzance* n°4, 2015, 16-26

URL : <http://www.patrimoineculturel.cfwb.be/index.php?id=14481>