



Table 2 : Sociologie – Sociologie des quartiers et des usages

- *Comment tenir compte des différentes pratiques et besoins (vécus et/ou vrais) en terme de mobilité ?*
- *Répondre à quelles demandes en mobilité ? Le travailleur, mais quid de la femme et des enfants et du travail de care.*

Les quartiers de Bruxelles sont très différents (revenu, âge, nombre de jeunes, origine ethnique, expériences).

Comment prendre en compte les différentes pratiques et besoins (perçus et/ou réels) en matière de mobilité ? Quels sont les besoins de mobilité à satisfaire ? Comment prendre en compte les différentes pratiques des travailleurs, des femmes, des enfants et du travail d'assistance à la personne ? Comment partir des pratiques sociales habituelles des usagers du quartier (habitants, travailleurs, etc.) ?

Les tensions

Les conflits naissent de perceptions différentes qui sont souvent aussi liées à des positions socio-économiques différentes.

- conflits sur les fonctions de l'espace : l'urbanisme ne peut pas limiter l'utilisation des espaces
- des perceptions différentes de l'hospitalité peuvent également être sources de conflits. Par exemple, les femmes musulmanes peuvent se sentir très surveillées dans un espace ouvert que d'autres perçoivent comme agréable
- la rapidité avec laquelle les choses changent est parfois source de conflits (cf. les ajustements lors du corona). De plus, la population change rapidement dans de nombreux quartiers
- la composition sociale d'un quartier détermine également la manière dont les gens expriment leur mécontentement (vandalisme à Cureghem contre acceptation apparente à Forest), mais même dans les quartiers où rien n'est démoli, il arrive que les gens ne soient pas d'accord (par exemple, bataille juridique).

La participation

Différentes méthodes de participation sont nécessaires pour que tout le monde puisse participer, car tout le monde ne s'exprime pas nécessairement de la même manière. Le recours à des médiateurs peut être utile, mais il s'agit d'une tâche très complexe. Des personnes privilégiées, proches des habitants et formées à la médiation, proposent



différentes formes de participation à différents moments du processus. *Est-ce une réponse possible aux tensions ?*

Les réponses doivent être abordées suffisamment tôt pour surmonter les contradictions au cours du processus. La difficulté réside dans la mobilisation lors des diagnostics. Le diagnostic est très conceptuel et intervient bien avant la mise en œuvre pratique. Il est difficile d'établir un dialogue entre les processus administratifs et les résidents locaux, en raison de leurs visions différentes de l'échelle de temps (court terme >> long terme).

Les *différences entre les genres* peuvent également être importantes. Les femmes sont parfois sous-impliquées.

Les plans politiques et les priorités diffèrent d'un quartier à l'autre : par exemple, la qualité de l'air est un problème plus important dans le centre ; par conséquent, les municipalités de deuxième couronne ressentent moins le besoin de changement. Ces différences donnent une impression d'incohérence.

- À Paris, lors du projet "Embellir votre quartier", l'équipe du projet (qui comprenait un sociologue/anthropologue) était presque constamment présente dans l'espace public.
- Nécessité d'un suivi adéquat des changements. En même temps, il y a aussi une perception subjective.
- Beaucoup de questions dépassent le thème de la mobilité et doivent être suivies comme le commerce.

Justice sociale

La *justice sociale* est un argument important dans la discussion : les zones où les accidents de la circulation sont les plus nombreux se trouvent principalement dans les quartiers défavorisés. *Comment prendre en compte les différents groupes sociaux ? Comment mener le dialogue sur le terrain en tenant compte de la justice sociale et des questions raciales ?*

- Initier le dialogue entre les résidents, sans la présence de personnes extérieures/décideurs politiques, par exemple dans l'espace public lui-même.

Comment gérer les "conflits aigus" -> le conflit commence à prendre de l'ampleur ; il n'y a aucun moyen de le désamorcer ; "blâmer" les gens pour l'utilisation de la voiture n'aide pas à faire avancer la discussion.

- Approche intersectionnelle de la participation ; différentes formes de domination entrent en jeu, non seulement sur le plan socio-économique, mais aussi, par exemple, entre les automobilistes et les usagers actifs de la route.



- Quel est l'impact sur l'inégalité sociale de chacune des mesures ? Tarification routière intelligente, plans de circulation ?

Questions

- Une sociologie de la contestation
- De quelle manière les voix qui ne sont pas entendues actuellement - dans un contexte de conflit - peuvent-elles encore l'être ? Comment engager le dialogue sur le terrain en tenant compte des inégalités de genre, de race et d'éloquence ?
- Comment améliorer notre compréhension de l'utilisation des voitures tout en respectant la vie privée ?
- Comment rendre compte de l'évolution rapide de la population et des villes ?
- Quelles sont les différentes perceptions de l'hospitalité dans un quartier et en quoi diffèrent-elles des intentions et des objectifs des responsables politiques ? Par exemple, quelle distinction existe-t-il entre l'hospitalité d'un espace public tel qu'il a été conçu et telle qu'elle est vécue par ses utilisateurs ?
- Comment les politiques de mobilité peuvent-elles s'imbriquer davantage dans les autres domaines politiques ? Dans les contrats de quartier, par exemple ?
- Comment répondre aux objectifs socio-environnementaux et socio-économiques à long terme ?
- Comment concilier les objectifs à court terme et à long terme ?

Pratiques

- Présence de sociologues, anthropologues sur le terrain
- Elargir les indicateurs et les partager
- Auto-organisation du quartier : soutenir les organisations intermédiaires. Il faut entamer des conversations directes avec les citoyens, de nouvelles façons de se parler, de dialoguer sont nécessaires.
- Prévoir des stands dans les espaces publics pour connaître le quartier, être présent
- Faire parler les gens de lieux particuliers