BRUXELLES EN MOUVEMENTS

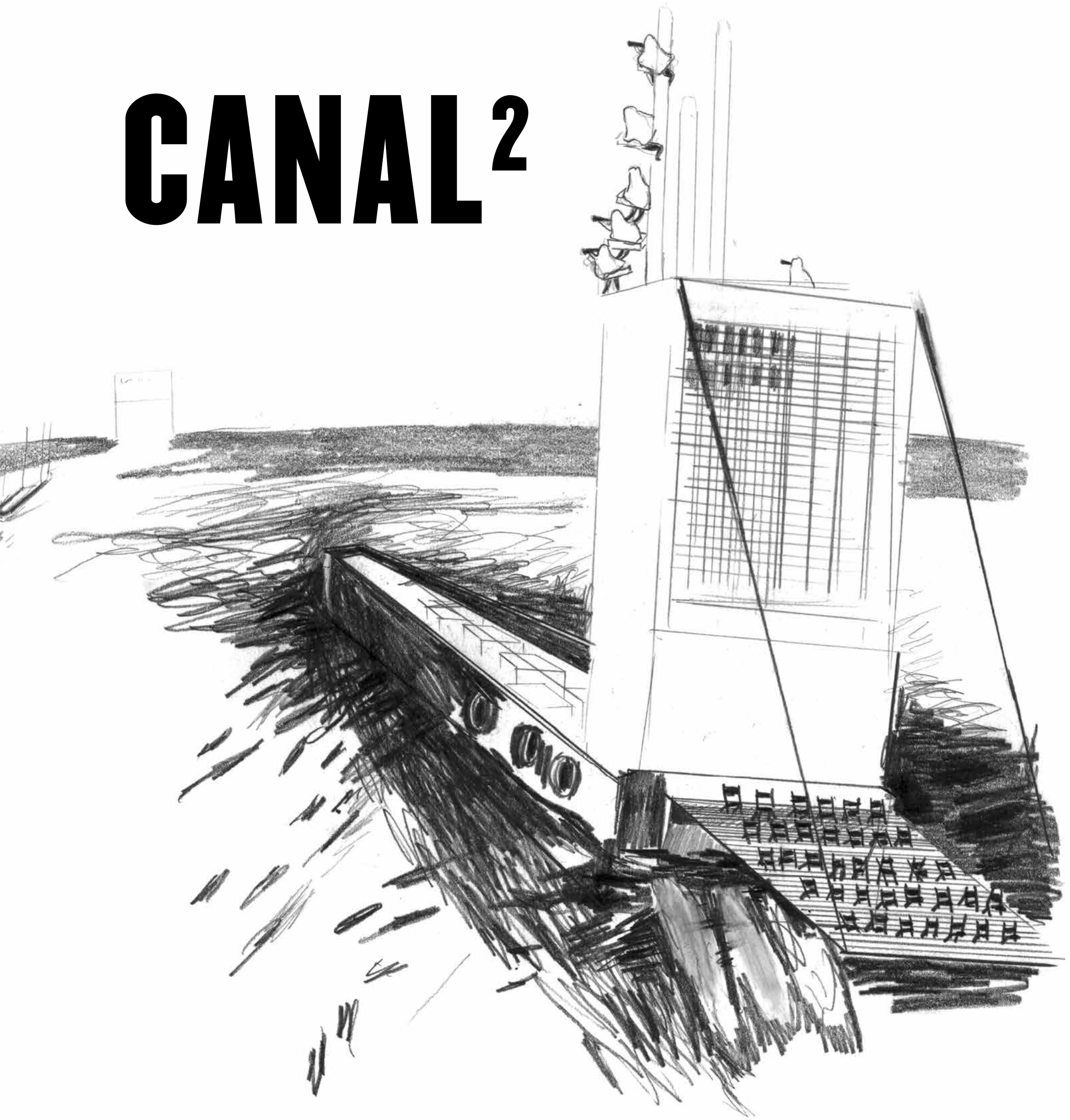
Bimestriel,
Paraît 6 fois par an
Bureau de dépôt:
Bruxelles X
P 302402

bpost
PB-PP | B-01148
BELGIE(N)-BELGIQUE

PÉRIODIQUE ÉDITÉ PAR
INTER-ENVIRONNEMENT-BRUXELLES,
FÉDÉRATION DE COMITÉS DE QUARTIER
ET GROUPES D'HABITANTS

N°298 – JANVIER/FÉVRIER 2019

CANAL²



INTRODUCTION

LE CANAL~~~ DU FOCUS AU BLOCUS !

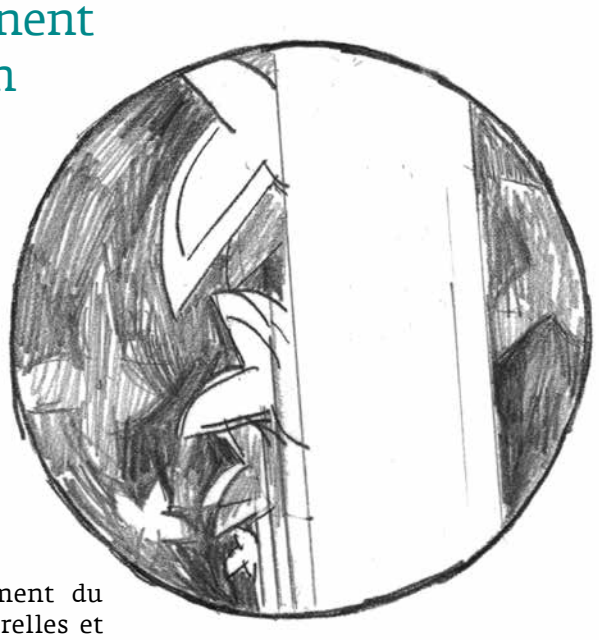
Plan Canal, Plate-Forme Kanal, Festival Kanal, Kanal Centre-Pompidou, Signal Kanal… le canal bruxellois est l'objet de toutes les attentions et convoitises. Pouvoirs publics, promoteurs, créatifs et touristes de tout poil, tout le monde veut y acheter, s'y promener, s'y loger jusqu'à l'état de siège.

Inter-environnement Bruxelles

En 2013, les Bruxellois apprenaient que la Région s'était dotée d'un Plan Canal. Mais son contenu restait pour le moins mystérieux. Pas de consultation publique ! Quelques mois plus tard, le tout était présenté à la grand-messe annuelle de l'immobilier cannois, le MIPIM. Promotion immobilière et pouvoirs publics accordent leurs violons pour considérer que le territoire du canal, conçu historiquement pour le déploiement des activités industrielles bruxelloises, doit devenir un lieu de résidence et de plaisance, que nos quartiers centraux sont trop pauvres et doivent être « redynamisés », qu'ils doivent s'ouvrir à une plus grande « mixité sociale ». Une partie de la société civile leur emboîte le pas : les habitants de ces quartiers n'ont pas le choix et « doivent se préparer à ce que leurs quartiers deviennent un nouveau centre ouvert sur le monde », leur quartier va être transformé, revitalisé pour attirer de nouveaux habitants.

Mais comment attirer ceux-ci dans des quartiers par trop stigmatisés ? En jouant la carte de la sécurité et de la pacification quitte à procéder au nettoyage des populations en place. C'est ce que nous relatent Raf Custers et des molenbeekoises dans un article et un courrier évoquant la manière dont le Plan Canal fédéral en version sécuritaire est venu à la rescousse du Plan Canal immobilier. Pratiques d'intimidation, descentes de police, fouilles, appels à la délation deviennent ainsi le lot quotidien des habitants et associations du Vieux Molenbeek qui doivent subir les mesures prises comme garantie de réussite de la colonisation en cours.

Pratiques d'intimidation, descentes de police, fouilles, appels à la délation deviennent ainsi le lot quotidien des habitants

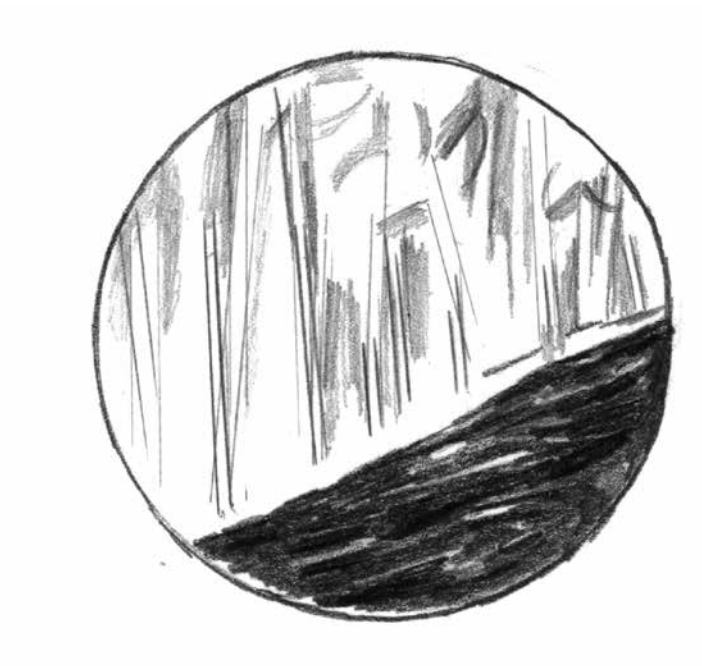


Dans le même temps, les espaces publics se transforment à coup de contrats de quartier et de rénovation urbaine (CRU) dans l'espoir de susciter un effet d'entraînement avec pour mot d'ordre la «reconquête» des quartiers qui bordent le canal. Le discours du vivre ensemble prend ici la forme de ponts et passerelles présentés comme traits d'union entre les deux rives. Pamela Ciselet et Claire Scohier analysent au travers de deux CRU (Heyvaert et Gare de l'Ouest) leur implantation sélective pour accueillir les nouveaux venus.

Pacification, revitalisation mais aussi privatisation progressive de l'espace public. Mathieu Simonson se penche sur divers projets immobiliers du quartier Maritime, négociés de main de maître par des promoteurs face à une Région abandonnant ses missions d'intérêt public aux forces du marché. Up Site, Docks Bruxsel, Tour et Taxis, Canal Wharf… autant de projets qui commercialisent l'espace urbain et en dépossèdent les habitants pour un nouveau mode de vie – exceptionnel et exclusif – entraînant une «fermeture» de l'espace public soi disant revitalisé au «bénéfice de tous».

Autre contributeur de l'assiègement du canal : le secteur des industries culturelles et créatives. L'accueil enthousiaste qui leur est réservé par les communes des quartiers populaires est à la mesure des ambitions que celles-ci nourrissent pour le redéploiement urbain de leur territoire. Au travers de divers interviews des acteurs de ce secteur actifs sur le territoire de Molenbeek, Louise de Morati met en exergue la revalorisation symbolique apportée par ces dynamiques culturelles attractives non seulement pour le quartier mais surtout, et de manière explicite, pour un public extérieur.

Emballage culturel, appel incantatoire au vivre ensemble et à la mixité sociale ont du mal à occulter l'esprit haussmannien et d'entreprises qui préside à ces opérations urbaines et la dépossession toujours plus profonde qu'elles génèrent au détriment des classes populaires. Si le canal a besoin d'un master plan, ce n'est pas d'un plan sécuritaire ou d'un plan immobilier mais bien d'un plan pour plus de justice sociale. Force est de constater que jusqu'à aujourd'hui les pratiques créatives et de rénovation urbaine ont bien peu – voire jamais – contribué à cet objectif. ■



Si le canal a besoin d'un master plan, ce n'est pas d'un plan sécuritaire ou d'un plan immobilier mais bien d'un plan pour plus de justice sociale.

Les habitants de ces quartiers n'ont pas le choix et «doivent se préparer à devenir un nouveau centre ouvert sur le monde»

LE PLAN CANAL-C EN PHASE AVEC LE PLAN CANAL-P ET VICE-VERSA

Développer la zone du Canal et pousser la dite croissance économique de Bruxelles, voila un des schémas favoris des décideurs de la Région. Curieux de voir, alors que leur Plan-Canal-Croissance se déploie en nette synchronicité avec un autre plan-canal, le Plan-Canal-Police du ministre de l'Intérieur, Jan Jambon (N-VA). Le rouge et le noir associés en une même démarche ?

Raf Custers

Le 9 février 2018, la police bruxelloise mène une perquisition à GlobeAroma rue de la Braie, au cœur de la ville. 25 agents envahissent les ateliers d'artistes. GlobeAroma *« accompagne des réfugiés et des demandeurs d'asile dans leurs travaux artistiques »*, écrivait Bruzz le 10 février, mais aussi : *« Sept sans-papiers ont été arrêtés… Cinq sans-papiers ont été libérés avec ordre de quitter le territoire, deux autres ont été transférés au centre fermé 127bis de Steenokkerzeel sur demande de l'Office des Étrangers. »* La perquisition fait une vague de consternation à travers la ville. Au cours des jours suivants, un large mouvement de protestation et de solidarité s'est déployé.

Mais cette razzia n'était pas unique. Depuis 2016, les services de police passent au peigne fin les deux côtés du canal Bruxelles-Charleroi dans le cadre du « Plan Canal » ou le « Plan d'action contre la radicalisation, l'extrémisme violent et le terrorisme dans la zone du canal. » Mais certaines parties du plan datent bien d'avant 2016.

Le périmètre du Plan Canal comprend quatre zones de police [Bruxelles-Midi, Bruxelles-Ouest, Bruxelles-Capitale Ixelles, Bruxelles-Nord et Vilvorde-Malines] et huit municipalités [Saint-Gilles, Anderlecht, Molenbeek, Koekelberg, Laeken, Saint-Josse-ten-Noode, Schaarbeek et Vilvorde]. Koekelberg et Saint-Josse ne touchent pas le canal. Dans ces huit communes se situent les quartiers les moins favorisés de la région bruxelloise. C'est précisément là que les autorités belges sont en train de ficher la population. Parfois, comme avec GlobeAroma, ils se lancent dans un véritable raid. La plupart du temps il s'agit plutôt de « contrôles domiciliaires ». Parmi ces contrôles de résidence, pas moins de 94 809 ont eu lieu en 2017 (chiffres du ministre Jambon cités dans De Tijd du 1er août 2018). La nouveauté du raid du 9 février tient au fait que les «services» ont traversé le canal pour se rendre à Bruxelles-ville. Jusque-là, ils avaient principalement inspecté les municipalités d'Anderlecht et de Molenbeek.

LE PLAN-DANS LE PLAN-DANS LE PLAN (« LES POUPÉES RUSSES »)

Malgré les apparences, rien ici n'est tombé du ciel : ni le raid de GlobeAroma, ni le «Plan Canal du ministre Jambon». Ils s'inscrivent dans une politique qui a plus de quatre ans, mise en place bien avant les attaques terroristes de 2015 (Paris) et 2016 (Bruxelles).

D'après les médias, l'invasion de GlobeAroma était un contrôle Belfi. Les forces de police fédérales et locales coopéreraient avec « les services d'inspection » lors de ces contrôles. L'association sans but lucratif GlobeAroma devait figurer sur la liste des organisations à auditer par la police de Bruxelles. Le projet *« Belfi a été lancé à Bruxelles en 2014 par le ministère public de Bruxelles en collaboration avec la PJF* (Police judiciaire fédérale) [...]. *Il vise la fraude sociale et d'autres sources de financement qui soutiennent les processus de radicalisation et les FTF »* (Rapport, enquête parlementaire, juin 2017[1]). FTF correspond à Foreign Terrorist Fighters ou combattants terroristes étrangers. En septembre 2015 déjà, *« 1571 asbl ont été contrôlées à Molenbeek, dont 91 ont été répertoriées comme suspectes et 91 ont été dissoutes »* (même source).

Le 5 février 2016, le gouvernement fédéral proposait le Plan Canal (« le plan contre la radicalisation et le terrorisme dans la zone du canal »), une extension des mesures prises après les attentats de Paris. Belfi a été inclus dans le Plan Canal. Le Plan Canal a débuté en avril 2016. Mais il s'inscrit dans la lignée du plan d'action radicalisme (plan R) dont les origines remontent à 2001. Un avant-projet de 2002, le plan M (des Mosquées) était à l'époque anxieusement gardé secret *« là où l'on aspire à présent à une transparence maximale »*, selon les recherches parlementaires sus-mentionnées de juin 2017. Si le plan R s'est étendu sur tout le territoire belge, le Plan Canal reste limité à la région de Bruxelles et à Vilvoorde. Le gouvernement a décidé fin 2016 de « déployer » ce Plan Canal en 2017. Il sera également poursuivi en 2018.

Le Plan Canal est-il pour autant publié quelque part ? Il est mentionné dans les documents du parlement, oui. Mais la transparence n'est apparemment pas suffisante pour que le texte intégral, s'il existe, puisse être consulté en ligne. Toutes les parties de la politique de sécurité semblent s'emboîter comme des poupées russes, comme des plans-dans des plans-dans des plans. Des experts en matière de police et de politique de sécurité pourraient apporter des éclaircissements ici. Le contexte de cette politique est indiqué dans le Plan national de sécurité (PNS). Le PNS actuel pour la période 2016-2019 est le septième en son genre. Savoir si le PNS est également adapté à la politique de migration, et dans quelle mesure, mériterait également notre attention.

Le Plan Canal est-il pour autant publié quelque part ?

LE PLAN CANAL-CROISSANCE

Il convient toutefois ici d'attirer l'attention sur un deuxième Plan Canal, fondé sur la croissance économique de la veine le long du canal. La région bruxelloise commence sa préparation en 2011. Elle commande ensuite une facture de base. En 2012, elle confie à Alexandre Chemetoff & Associés la rédaction de ce document au moyen d'un appel d'offres.

En 2014, un nouveau gouvernement bruxellois prend ses fonctions. Dans sa déclaration gouvernementale, il proclame être convaincu que *« l'économie bruxelloise a plus que jamais pris le chemin d'un nouveau modèle de croissance »*. Il veut résoudre le paradoxe selon lequel Bruxelles est très dynamique *« malgré un taux de chômage élevé et un appauvrissement incessant »*, confirme la *« vocation de Bruxelles comme capitale de l'esprit d'entreprise et de l'innovation »*, soutient qu'elle « mobilisera avec force ses instruments dans une stratégie axée sur l'accueil et la présence d'investisseurs étrangers sur son territoire » et perçoit *« la politique d'aménagement du territoire au service du développement économique »*. La zone du canal est ainsi *« le symbole du renouveau de Bruxelles »*.

La déclaration gouvernementale se poursuit également sur la politique de sécurité régionale. La Région s'est vu attribuer des pouvoirs supplémentaires dans ce domaine, mais elle demande également la création d'une *« conférence permanente des autorités de la sécurité publique »*.

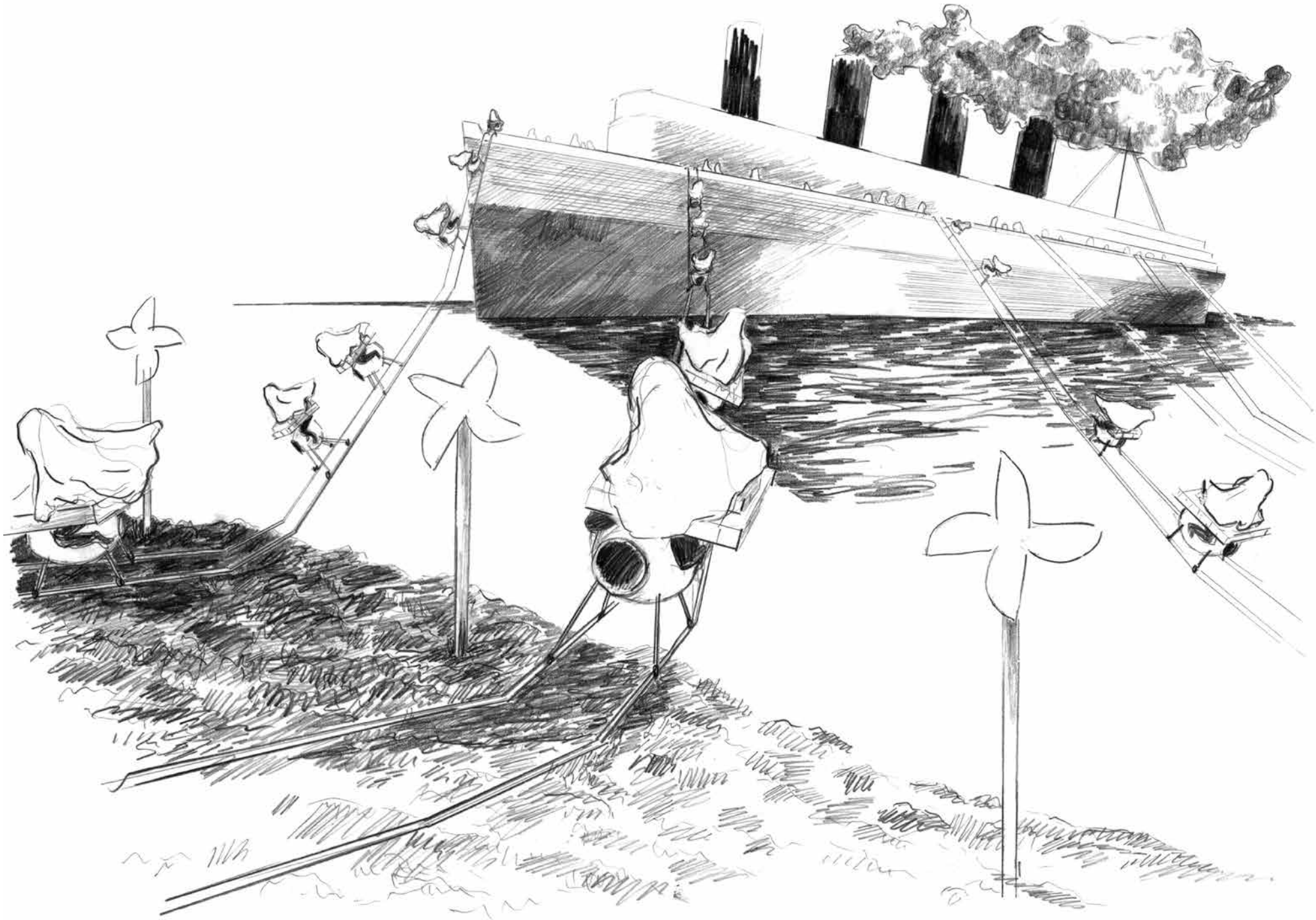
COLONISATION ET PACIFICATION

Le problème est le suivant: si les deux Plans Canal s'emboîtent l'un dans l'autre – ce qui reste à être décidé – alors Bruxelles est totalement en phase avec les tendances internationales. D'après l'esprit de ses auteurs, les deux plans sont certainement proches l'un de l'autre. Dans les deux cas, les promoteurs parlent de renforcer la stabilité pour faire fonctionner la machine économique. Si les deux Plans Canal s'épaulent également de manière opérationnelle, c'est-à-dire : si la police agit pour que les investisseurs puissent y trouver leur compte, est une autre question.

Mais c'est loin d'être impensable. La déclaration gouvernementale indique que, pour la réalisation des objectifs de croissance, *« toutes les terres disponibles sur le territoire seront prises en compte »*. C'est tout du moins un objectif en cours de réalisation. À l'échelle actuelle, on peut commencer à parler d'une colonisation citadine. Mais la colonisation va de pair avec la pacification. Nulle part ce phénomène n'a été aussi explicite que récemment à Rio de Janeiro. Là-bas, les morro's – les pavés de granit sur lesquels les favelas se sont dressées le siècle dernier – se sont vu nettoyés pour la Coupe du monde de football (2014) et les Jeux olympiques (2016). C'était même officiellement une opération de « pacification ». Dans cette perspective, on peut imaginer que les actions de la police à Bruxelles ont également été ordonnées pour ouvrir la voie à l'esprit d'entreprise, et en premier lieu aux entrepreneurs du secteur de l'immobilier et de la construction.

[En résumé, et dans un esprit de provocation : si Léopold II, le colonisateur-roi, était en vie, il envahirait Molenbeek et y ferait construire par Besix/Atenor/AG Real Estate et compagnie un « Port Ransfort », la marina de la capitale de l'Europe.] ■

1. DOC 54 1752/008 – 15 juin 2017 ENQUÊTE PARLEMENTAIRE sur les circonstances qui ont conduit aux attentats terroristes du 22 mars 2016 à l'aéroport de Bruxelles National et à la station de métro Maalbeek à Bruxelles, y compris l'évolution de la lutte contre le radicalisme et la menace terroriste et l'approche adoptée à cet égard – TROISIÈME RAPPORT INTERMÉDIAIRE SUR L'ASPECT DE « L'ARCHITECTURE DE LA SÉCURITÉ » D'APRÈS LA COMMISSION D'ENQUÊTE PARLEMENTAIRE EXÉCUTÉ PAR MADAME Laurette ONKELINX ET MM. Peter DE ROOVER, Denis DUCARME ET Servais VERHERSTRAETEN, 567 pages.



MOLENBEEK LA CONSTRUCTION D'UN TERRITOIRE ENNEMI INTÉRIEUR

En miroir à l'article de Raf Custers, nous avons décidé de publier de larges extraits d'un courrier d'habitantes de Molenbeek qui nous était parvenu fin 2016 concernant le Plan Canal et ses conséquences.

Des Molenbeekoises, le 13 novembre 2016

J'entends encore ma voisine murmurer, complètement sonnée : « Mais qu'est-ce que c'est que ça ? Qu'est-ce qu'il se passe ? Qu'est-ce qu'ils sont en train de nous faire ?».

C'est arrivé par vagues. À chaque attentat plus violentes. Les avis d'experts, les accusations parfois ouvertement racistes de politiciens, mille dossiers, brèves, analyses, émissions et articles aux titres le plus souvent racoleurs et insultants, plusieurs livres même, sur ce morceau de métropole maudit et ceux qui l'habitent. Les moins vindicatifs dressent la liste des causes sociologiques, culturelles, historiques, psychologiques, qui tracent les contours de la désormais « base arrière européenne du djihadisme ». Presque deux ans après la tuerie de Charlie Hebdo, le curseur oscille encore entre repère de monstres ou ghetto de victimes, selon les intérêts.

Voilà le consensus qui a autorisé le lancement en février dernier du « grand nettoyage », dont le ministre de l'Intérieur Jan Jambon allait « personnellement » s'occuper dans « chaque maison », et intitulé Plan Canal. Aucun chiffre officiel n'est fourni mais la presse parle de 5000 contrôles de domiciles (8 % des habitants du quartier), presque 600 radiations, 37 retraits de passeports sur ordre direct de Jambon, et 450 contrôles d'associations dont une petite centaine dissoutes; chiffres[1] dont se sont félicités à la fin de l'été la bourgmestre de Molenbeek et le ministre Jan Jambon.

La « base arrière », quant à elle, a répondu par du brainstorming d'institutionnels et d'associations pour redorer l'image du quartier, quelques billets d'humeur, et l'organisation de rassemblements – la plupart pour montrer au monde que Molenbeek est un quartier tranquille remplis de gens bien intentionnés malgré quelques brebis galeuses, d'autres, bien moins fréquentés et médiatisés, pour témoigner des violences policières et du processus de ségrégation raciale.

Pour la plupart d'entre nous, le quotidien change peu, mais la tension est exacerbée par les agressions policières militarisées dans les maisons, la Brigade Anti-Banditisme qui contrôle régulièrement, armes à la main, des habitants dans les rues, les milles petites humiliations, les actes islamophobes, les incarcérations préventives à la pelle, les heures de vol statique d'hélicoptères au-dessus de nos têtes, et toutes ces violences qualifiées par les autorités policières « d'incidents isolés ». La peur, la colère et le ressentiment ne font que croître chez ceux qui les subissent, tandis que se naturalise progressivement l'état d'urgence policier.

> C'est arrivé par vagues. À chaque attentat plus violentes.

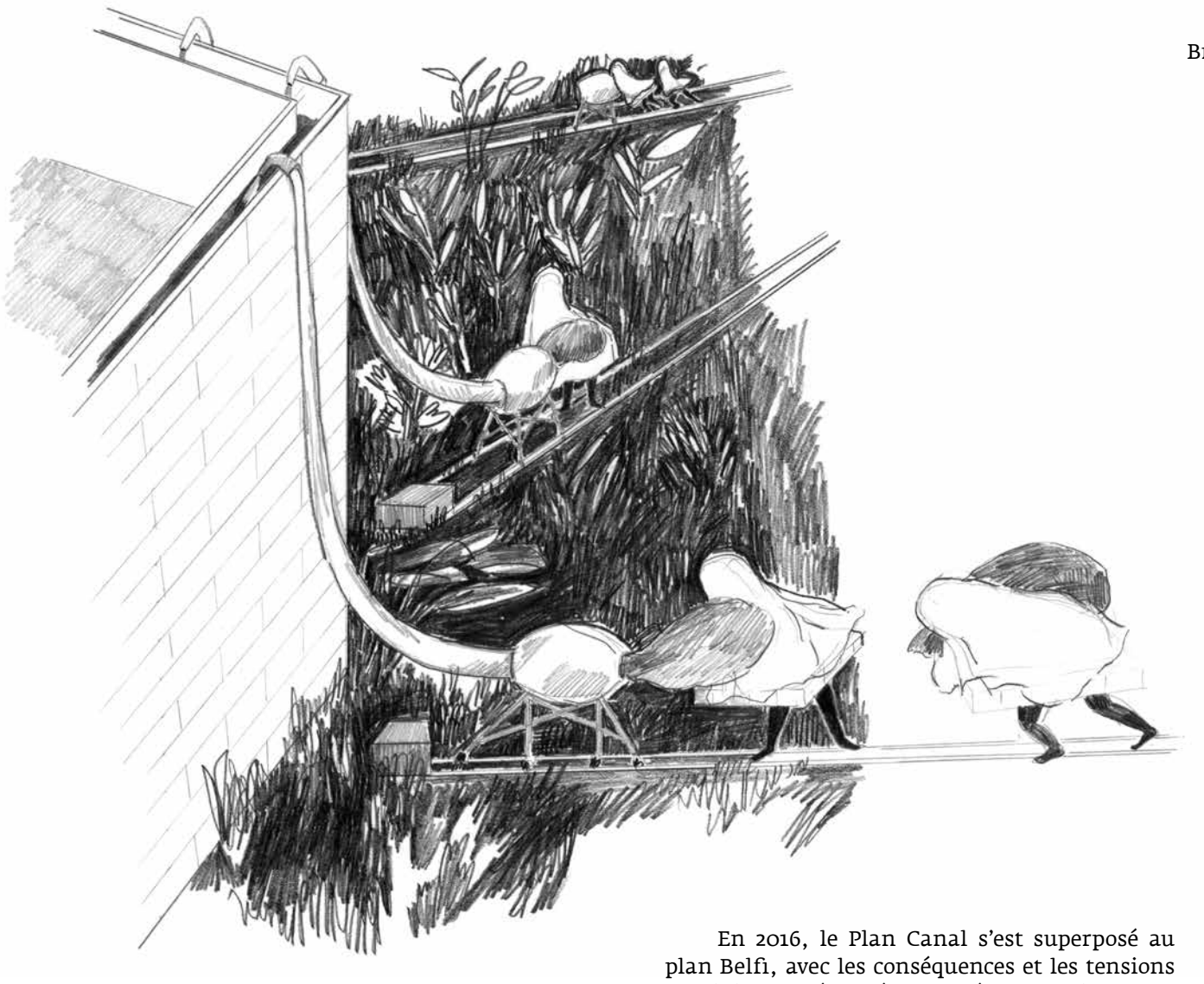
En guise d'exemples, et selon les témoignages de quelques personnes qui ont surmonté la loi du silence et la crainte des représailles, citons les portes régulièrement défoncées, un père battu jusqu'à l'inconscience avec son bébé dans les bras, une famille entière arrêtée « par erreur » les armes sur les tempes, des garçons sur le mauvais trottoir au mauvais moment frappés à coups de crosses de fusils d'assaut, des personnes mises préventivement en isolement 23h/24h pendant presque un an[2].

Le 19 septembre 2016, un immeuble occupé, emblématique du mouvement des sans-papiers à Bruxelles, s'est fait expulser. 200 policiers, une dizaine de chiens, une vingtaine de combis, un hélicoptère débarquant un escadron cagoulé sur le toit, une section des forces spéciales, étaient dépêchés sans mandat pour expulser les 12 personnes, portes-parole du mouvement, restées à l'intérieur malgré l'avis d'expulsion[3]. Il n'est plus étonnant de voir débarquer un convoi qui s'arrête en pleine rue dans un crissement de pneus, se met à braquer des passants au semi-automatique, embarque quelqu'un et disparaît. D'où le surnom de « cow-boys » pour les agents du Plan Canal, qui font de plus en plus ouvertement figure de force d'occupation.

Soudain confrontés de près à des événements meurtriers, spectaculaires et complexes, où quiconque semble pouvoir se transformer en bombe humaine, ils agitent la figure de l'ennemi intérieur islamique avec une vigueur redoublée et réagissent de manière simpliste, violente et spectaculaire. Cette menace est construite à la fois comme diffuse et permanente, justifiant un nouvel arsenal sécuritaire, mais aussi circonscrite dans un territoire, celui du bas Molenbeek, où ils expérimentent des méthodes répressives exceptionnelles en vue de les étendre à d'autres zones. Sous couvert d'anti-terrorisme, les autorités judiciaires et policières ont toute latitude pour mener une politique d'isolement, d'intimidation, et d'accroissement du contrôle.

L'organisation structurelle du racisme n'est pas récente, mais le climat de suspicion général à l'égard des musulmans, suscité par la presse, a commencé dans les années 80, s'est infiltré dans la majorité des institutions, jusque dans les têtes de juges, d'enseignants et d'assistants sociaux, et s'est généralisé après 2001. Il a permis de prendre des mesures et des lois d'exception ouvertement racistes – de l'interdiction du voile dans l'enseignement jusqu'à la déchéance de nationalité pour les bi-nationaux condamnés pour terrorisme[4] – sans que cela ne fasse de vagues.

Certaines de ces mesures touchent spécifiquement le fameux « croissant pauvre » bruxellois – c'est- à-dire les quartiers où vivent la plupart des descendants d'immigrés – et apparaissent après les trois jours d'émeutes de mai 1991 : l'État belge lance les contrats de sécurité et de prévention, qui absorberont petit à petit toute la politique concernant la jeunesse de ces quartiers, traitée comme des criminels en puissance[5]. C'est l'époque où on achète la paix sociale en distribuant des ballons de foot et des tickets de cinéma. C'est aussi dans ce cadre qu'augmente la présence policière et les contrôles au faciès ; ces mêmes contrôles, précisément, qui avaient déclenché les émeutes de 91...



LE LABORATOIRE ET LE ZOO

20 ans plus tard naît le plan Belfi, lancé en 2014 par le procureur général de Bruxelles, Johan Delmulle, afin de « lutter contre le radicalisme » en ciblant les associations « proches des filières djihadistes ». Après plusieurs opérations rhétoriques associant la délinquance au terrorisme et l'islam conservateur au radicalisme, la sanction de toute infraction – même simplement urbanistique – a pu passer pour du « nettoyage de filière djihadiste » : fraudes sociales, non-respect de la législation sur les ASBL ou le cadastre, séjour illégal, irrégularités dans les statuts de chômeurs ou de travailleurs, ou dans les contrats de travail…

Voilà ce qui constitue désormais à Molenbeek un « lien avec le milieu radical » et qui a permis de fermer des cafés, des commerces, des clubs de sport, trois mosquées et une école[6]. Si la fermeture de la mosquée Loqman[7] semble logique et tardive de l'avis de beaucoup d'habitants, ce n'est pas le cas pour la majorité des lieux visés.

Et la bourgmestre de la commune de se justifier : *« On a beaucoup d'ASBL qui servent de paravents. L'une d'entre elles a une vocation sportive mais n'est qu'un salon de thé par exemple »*. Dans un quartier où la situation précaire de la majorité des habitants implique pour certains de contourner quelques règles pour assurer sa survie, ce genre d'amalgame et de sanction systématique passe pour du harcèlement.

En 2015, un arsenal de 30 nouvelles mesures[8] a été proposé et en grande partie adopté dans le cadre de la lutte anti-terroriste et des 740 millions d'euros alloués à la sécurité et à la Défense belge. Il y aurait beaucoup à en dire et plusieurs articles d'associations militant pour les droits de l'homme en ont fait une critique détaillée[9]. Globalement ces mesures ont facilité l'installation d'un état d'urgence policier, accéléré et amplifié le contrôle, l'intimidation et la discrimination, et ont permis de punir, d'enfermer et d'expulser en se passant régulièrement du pouvoir judiciaire.

En 2016, le Plan Canal s'est superposé au plan Belfi, avec les conséquences et les tensions quotidiennes évoquées en début d'article. Des accords avec le Maroc ont convenu de l'envoi de dizaines de policiers du renseignement marocain dans notre commune. Les enquêtes de voisinage sont systématisées à chaque fois qu'un nouvel habitant arrive. Des policiers admettaient dans une vidéo que cette mesure permettait surtout de relever un maximum d'information sur les occupants en pénétrant dans les maisons et de pouvoir arrêter des personnes sans papiers présentes dans un immeuble. La plupart du temps les habitants en situation irrégulière sont envoyés en camps de rétention – appelés « centres fermés » – ou embarqués en charter vers le pays de leur nationalité. La clôture de la « phase 1 » du Plan Canal a permis de lancer la « phase 2 » qui signifie son extension sur six autres communes de Bruxelles…

Entre-temps, les visites guidées du quartier pour touristes sont passées de sept en 2014 à une soixantaine cette année, avec des parcours sur-mesure pour des néerlandophones lancés juste après la vaste campagne de diffamation du quartier et intitulés « Is dit Molenbeek ». Pour la somme de 190 €, pourquoi pas aller s'encanailler de l'autre côté du canal et se laisser peut-être tenter par les nouveaux lofts construits sur les berges ? On avait déjà connu les contrats de quartier qui avaient financé l'installation de parcours touristiques dans la commune, inédits à Bruxelles. On avait aussi encaissé les « safaris urbains » organisés par l'administration flamande pour rassurer ses fonctionnaires quant au futur déménagement de leurs bureaux. En terme d'effet zoo, le plus dévastateur a sans aucun doute été la présence massive et provocatrice des journalistes : Washington Post, El Pais, NY Times, Egypt Independent, l'ensemble des médias belges, The Guardian, Le Figaro, et tant d'autres, aux camions-satellites occupant nos places, aux équipes arpentant nos rues en filmant à tout-va, interpellant les passants avec des questions biaisées et accusatrices, les poussant à aller dans leur sens ou à se justifier, tous à l'unisson pour afficher leurs gros titres vengeurs.

C'est une guerre de basse intensité qui est menée, à coups de propagande, d'opérations urbanistiques, de gentrification et de commandos policiers.

LE CHANTAGE MORAL

Ce consensus médiatique n'étonne pas grand monde. Ils avaient depuis longtemps préparé le terrain, déversant ad nauseam des insinuations et de la rhétorique islamophobe, relayant à flux tendu le chantage moral qui consiste à instrumentaliser la tragédie pour justifier l'arbitraire et disqualifier ceux qui s'y opposent, suscitant une empathie à géométrie variable selon le contexte géopolitique. Tous leurs efforts ne nous feront pourtant jamais oublier l'exploitation des travailleurs immigrés dans les mines, ni l'ignoble génocide congolais, ni l'assassinat de Lumumba commis par l'État belge, ni sa participation militaire à une coalition internationale qui a tué plus de 1600 civils en Syrie et en Irak, ni le fait qu'il est aujourd'hui le premier exportateur européen d'armes au Proche-Orient[10]. Ces morts et ces souffrances, parmi tant d'autres, sont gravés au fer rouge dans nos mémoires. […]

Pendant des décennies, la plupart des formes de résistance et d'organisation politique des descendants d'immigrés ont été empêchées, confinées dans la criminalité ou l'associatif socio-culturel, neutralisées par la propagande sur le « problème d'intégration » ou violemment réprimées dans l'indifférence quasi-générale. De même, presque toute la gauche a historiquement fait passer au 3e plan leurs revendications tout en essayant de les rallier à ses propres causes. Ces formes de perpétuation de la politique coloniale, dans un contexte d'intense production de crispations identitaires, ne peuvent que susciter des retours de flamme de plus en plus violents. […]

Les marges de manœuvre pour combattre une telle logique et nous ressaisir de la situation se font de plus en plus étroites. Il nous semble urgent que les personnes qui ne sont pour le moment pas directement touchées par ces opérations se joignent à nos tentatives de résistance, avant que ce traitement d'exception les cible à leur tour.

Nous appelons à soutenir ceux qui sont décidés à porter plainte contre l'État et sa police – malgré les habituels non-lieux et relaxes – mais aussi ceux qui ont été inculpés, sont incarcérés et subissent des mesures d'exception sans aucune preuve tangible de leur implication dans un attentat ou dans des crimes de guerres ; à constituer ou rejoindre des comités de défense ; et à laisser la parole aux principaux concernés. ■

1. http://www.lalibre.be/regions/bruxelles/molenbeek-le-tout-au-securitaire-de-schepmans-agace-ses-partenaires-57e18983cd70410bc88eb988
2. https://www.hrw.org/fr/news/2016/11/03/belgique-la-reponse-aux-attaques-souleve-des-craintes-relatives-aux-droits-humains
3. http://www.lalibre.be/debats/opinions/liberte-pour-les-militants-de-la-voix-des-sans-papiers-57fcd20bcd70cd5761c9066d
4. https://radiorivewest.wordpress.com/2016/02/08/30jan2016-les-bi-nationaux-en-belgique-mise-au-point/
5. http://nadinerosarosso.blogspot.be/2016/05/25-ans-apres-la-revolte-des-jeunes.html
6. https://www.lachambre.be/kvvcr/showpage.cfm?section=qrva&language=fr&cfm=qrvaXml.
7. https://www.rtbf.be/info/regions/detail_molenbeek-la-commune-fait-fermer-une-mosquee?id=9447549
8. http://www.wecitizens.be/docs-fr/N30-160325-30_mesures_de_lutte_contre_le_terrorisme.pdf
9. http://www.liguedh.be/2015/2376-nouvelles-lois-anti-terroristes-des-mesures-plus-cosmetiques-quutiles-mais-qui-envoient-un-signal-dexclusion-aux-nouveaux-belges
10. https://www.lalibre.be/actu/belgique/la-belgique-premier-exportateur-europeen-d-armes-vers-le-proche-orient-en-2014-572cb3aa35708ea2d53e6925

LES QUARTIERS POPULAIRES EN TENAILLE ENTRE AGRAFES & PASSERELLES

Tandis que les foudres sécuritaires s'abattent sur certains quartiers populaires de Bruxelles[1], nos édiles nous servent le discours rassurant de la rénovation urbaine. « On s'occupe de vous » à coup d'effets leviers sur les territoires et de reconquête sur l'espace public. Derniers dispositifs à l'œuvre, les contrats de rénovation urbaine (CRU) censés reconnecter des quartiers « enclavés » à l'aide d'« agrafes » et de passerelles.

Pamela Ciselet et Claire Scohier

Les années 90 constituent en Région bruxelloise une période charnière où l'on assiste aux prémices du mariage entre politique de prévention sécuritaire et pratiques de rénovation urbaine. C'est la période des émeutes dans plusieurs quartiers populaires centraux (quartier Saint Antoine à Forest, place Bethléem à Saint-Gilles, Cureghem à Anderlecht) où une partie de la population est assimilée à une classe dangereuse et indésirable. Les frontières entre politiques sociales et sécuritaires se brouilleront. Si l'on passe bien désormais d'un projet de démolition de ces quartiers à un projet de rénovation, les choix d'aménagement combinent logique sécuritaire guidée par une méfiance à l'égard des résidents en place et amélioration du cadre de vie[2]. L'alliance est scellée lors du premier contrat de quartier Cureghem-Rosée en 1997[3]. Si rénovation il y a, la commune se voit aussi octroyer de gros montants de la part de la Région pour acheter des caméras de surveillance pour « pacifier » la rue. On met du « bleu » plutôt que de construire des logements sociaux, on prévoit des éducateurs de rue mais les écoles de devoir sont saturées, on crée des emplois sécuritaires tampons pour gérer la misère.

Avec les années 2000, la rénovation prend le chemin de la revitalisation : les espaces centraux sont convoités dans une logique d'attractivité urbaine. Le mot d'ordre est de « reconquérir » les quartiers qui bordent le canal. Les « citoyens » sont appelés à se « réapproprier » ce qu'on leur aurait volé, on ne sait pas qui, ni quand, ni comment.

> Le mot d'ordre est de « reconquérir » les quartiers qui bordent le canal.

LA RÉNOVATION PAR EXPROPRIATION

Les nouveaux contrats de rénovation urbaine (CRU) adoptés par la Région de Bruxelles-Capitale en 2016 viennent rajouter une couche à la lasagne revitalisante : ils visent à redynamiser un périmètre qui s'étend sur plusieurs communes. Leur zone d'intervention est grosso modo la même que celle des contrats de quartier, à ceci près que le gouvernement peut désormais modifier la zone de revitalisation urbaine (ZRU)[4] dans laquelle ils s'élaborent chaque fois qu'il le juge nécessaire, sans consulter le Parlement, alors que ce périmètre autorise des mécanismes loin d'être anodins, telle que l'expropriation. Cette finalité est déjà à l'œuvre dans le quartier Heyvaert par le dégagement de l'activité des garagistes, perçue comme un frein à la revitalisation du quartier. Si la maîtrise foncière est certes un enjeu fondamental de la Région susceptible de juguler la spéculation, faut-il pour autant exproprier des activités économiques qui fonctionnent et dilapider ainsi la majorité de l'enveloppe du CRU, à l'instar de l'opération du contrat de quartier Petite Senne dont une bonne partie de l'enveloppe a servi à dégager le garage Libelco installé là depuis la fin des années 70. Ainsi le programme de CRU pour être opérationnel suppose l'expropriation de pas moins de 14 parcelles du quartier Heyvaert.

Les critères pris en considération (revenus médians, densité, taux de chômage...) visent à cibler les quartiers touchés par des problèmes d'ordre socio-économique. La réponse apportée par les CRU à ces problèmes est la « revitalisation urbaine » assimilant les difficultés socio-économiques à une « dévitalisation ».

Ces contrats doivent inclure au minimum *« une opération ou action qui encourage l'innovation et la création, ainsi qu'une opération ou action d'ampleur régionale »*. La « qualité de vie » y est souvent réduite à la qualité des espaces et le « mieux vivre ensemble » conditionné à la « mixité sociale » à créer dans ces quartiers. Ce cadre idéologique d'apparence neutre mobilise en réalité nombre de concepts porteurs d'une certaine vision de la ville. *« La ville-espace devient répertoire de choix, de ressources disponibles prédéfinies pour un citoyen abstrait qui aurait toujours idéalement les mêmes désirs ou mieux – qu'il le reconnaisse ou non – les mêmes besoins »*[5]. Que la « fracture sociale » pourrait être résolue par une résorption de la fracture physique des espaces reste encore à démontrer.

RÉSORBER LA FRACTURE SOCIALE À COUP D'AGRAFES

La « connectivité » constitue le maître-mot des CRU. Leur programme se donne pour ambition d'établir des « connexions inter-quartiers », de lier les espaces publics en « réseau », de dépasser les « fractures » et obstacles urbains, de « mailler » le territoire. Le diagnostic du CRU de la Gare de l'Ouest est entièrement articulé autour des concepts de discontinuité, de connectivité de franchissement et d'éléments de soudure. Les mots « connecté » ou « connexion » apparaissent 49 fois dans les 250 pages du diagnostic du CRU Heyvaert-Poincaré et 67 fois dans les 237 pages du programme. Le mot « agrafe » est utilisé 29 fois dans le diagnostic et 23 fois dans le programme. Le mot « social » s'il apparaît 11 fois dans le diagnostic, est associé aux mots « cohésion », « lien » et « mixité ».

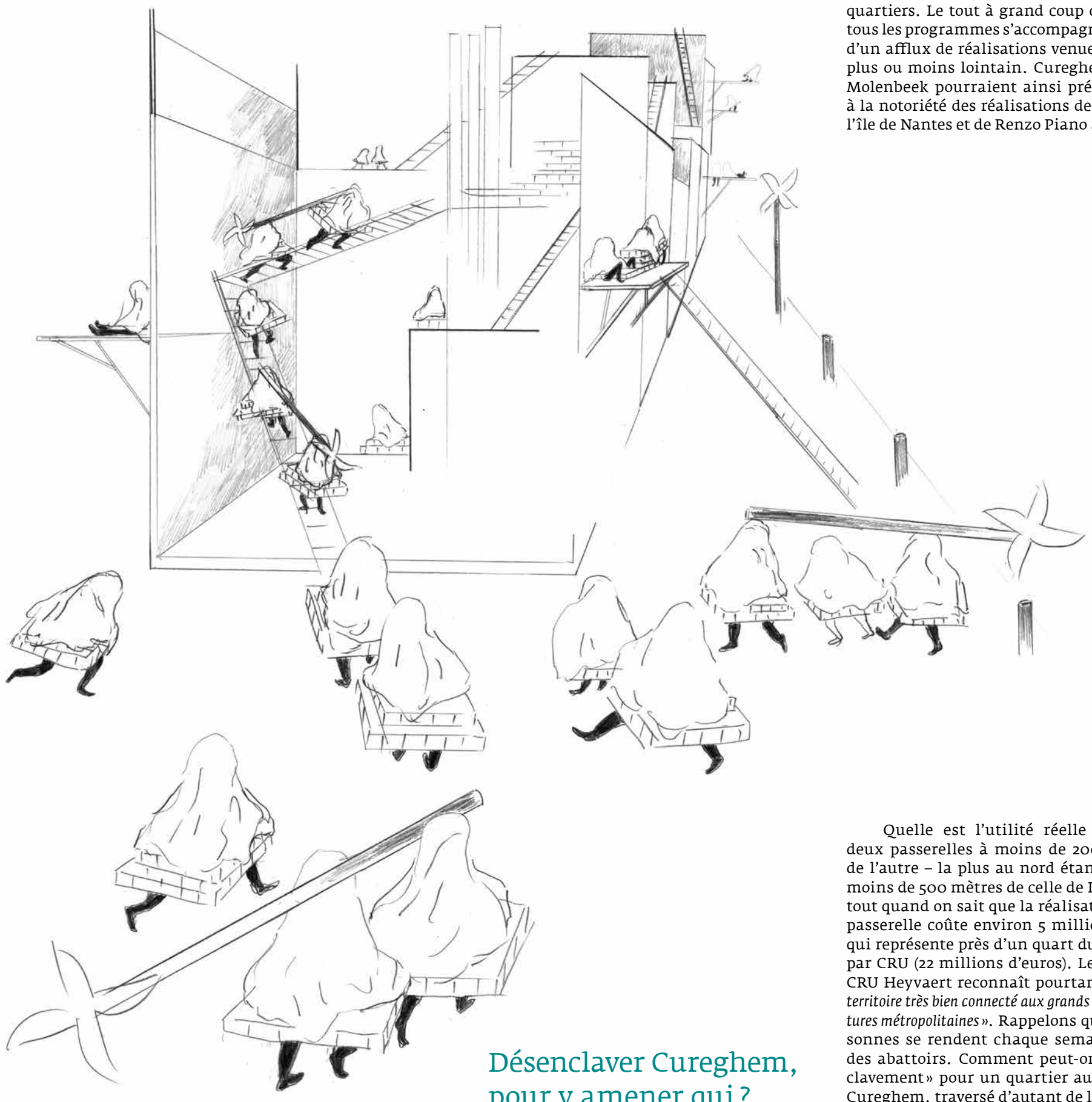
L'espace public aménagé devient le garant de la cohésion sociale dans le sens où il permettrait une *« communication entre individus de bonne volonté à condition d'éviter tout accroc inattendu par les bienfaits de l'indifférence civile »*[6],ce que les urbanistes contemporains appellent les espaces « apaisés ». Mais à qui s'adresse-t-on ?

Dans sa dénomination première, le CRU Heyvaert était baptisé CRU Ro-Ro[7], évoquant par là le déménagement prochain des garagistes depuis le quartier Heyvaert vers le nord de la Région, ouvrant la voie à une importante mutation foncière avec à la clé une transformation du quartier. Citydev espérait construire à cet endroit 900 logements comme s'il s'agissait d'une friche. 3,6 millions d'euros du CRU sur les 22 millions du programme sont affectés à *« l'acquisition de biens immeubles prioritairement dans la zone du Canal et du quartier Heyvaert afin de disposer de réserves foncières en vue de développer des projets d'espaces publics et immobiliers en lien avec le redéploiement de la zone du Canal. »*

On sait ce qu'il est advenu du projet RoRo. À l'automne 2018, le Port de Bruxelles a annoncé, avec regret, son échec, les garagistes du quartier Heyvaert ayant refusé l'offre qui leur était faite de déménager. Autrement dit, c'est tout le programme du CRU qui se vide ainsi pour partie de sa substance. On imagine le ridicule de la situation si le CRU avait gardé son nom sibyllin de RoRo.

Outre cet échec, la dénomination initialement choisie symbolise l'accent porté par les CRU et ceux à qui ils s'adressent. L'habitant du quartier Heyvaert aurait vainement cherché dans la liste des CRU annoncés celui qui s'adressait à son lieu de vie.

Dans leur optique de « remaillage » des quartiers, les CRU prônent essentiellement des ponts, des passerelles et des « agrafes ». Les « agrafes » sont l'instrument essentiel de la stratégie « franchir », vouée à contrer les obstacles urbains. Le CRU Heyvaert dénombre six agrafes (Duchesse, Abattoirs, Midi, Mons, Ninove et Ropsy-Chaudron) qui visent à connecter les équipements métropolitains de la zone « de manière agréable et attractive ». De son côté, le CRU Gare de l'Ouest met à l'honneur pas moins de six passerelles (Beekkant, Machtens, Vivaqua proche de celle de Ropsy-Chaudron, STIB, L28). Tant et si bien que les efforts et budgets se concentrent sur les axes reliant les pôles métropolitains, négligeant ainsi les problèmes de déplacement des habitants, PMR et familles au sein même des quartiers. Le tout à grand coup de benchmark, tous les programmes s'accompagnant désormais d'un afflux de réalisations venues d'un ailleurs plus ou moins lointain. Cureghem ou le Vieux Molenbeek pourraient ainsi prétendre accéder à la notoriété des réalisations de Chemetoff sur l'île de Nantes et de Renzo Piano à Paris.



Désenclaver Cureghem, pour y amener qui ? Pour en dégager qui ?

Quelle est l'utilité réelle de construire deux passerelles à moins de 200 mètres l'une de l'autre – la plus au nord étant déjà située à moins de 500 mètres de celle de Delacroix – surtout quand on sait que la réalisation d'une telle passerelle coûte environ 5 millions d'euros, ce qui représente près d'un quart du budget alloué par CRU (22 millions d'euros). Le diagnostic du CRU Heyvaert reconnaît pourtant que c'est *« un territoire très bien connecté aux grands axes et aux structures métropolitaines »*. Rappelons que 100 000 personnes se rendent chaque semaine sur le site des abattoirs. Comment peut-on parler « d'enclavement » pour un quartier aussi central que Cureghem, traversé d'autant de lignes de transport, aussi intensivement fréquenté et densément habité ? Désenclaver Cureghem, pour y amener qui ? Pour en dégager qui ? ➡

Les habitants de ces quartiers ne se sentent nullement éloignés du centre-ville. Ils pointent bien au contraire la centralité et la mobilité comme des éléments forts de ce quartier. Les stratégies de franchissement ne visent donc pas tant à reconnecter ces populations à un centre-ville dont elles seraient exclues qu'à faire avancer le front de gentrification vers les rives ouest du canal au nom d'un discours inclusif, ramenant le Vieux Molenbeek et Cureghem dans la partie centrale de la ville.

NE DIT RIEN AVANT MAIS PARTICIPE APRÈS

L'adoption des CRU fait suite au Plan-Guide, lequel visait à la refonte de la rénovation urbaine en Région bruxelloise à l'aube de la réforme du Plan régional de développement durable. Il fut élaboré dans des cénacles fermés sans aucune consultation publique. Composé de 143 pages, il en consacrait tout au plus une au processus participatif.

Le volet participatif existe néanmoins mais une fois le programme adopté, au travers d'«appels à projets socio-économiques» laissant à qui veut la possibilité de proposer un projet culturel, de tourisme local, d'animation de l'espace public, d'insertion professionnelle… Le «principe fondateur» qui devrait guider les instances régionales à sélectionner les heureux porteurs de projets retenus : *«créer un effet levier au travers d'une multitude d'actions portées sur le territoire de la zone de revitalisation urbaine… notamment [pour] participer à l'amélioration de l'image de ce territoire»*[8].

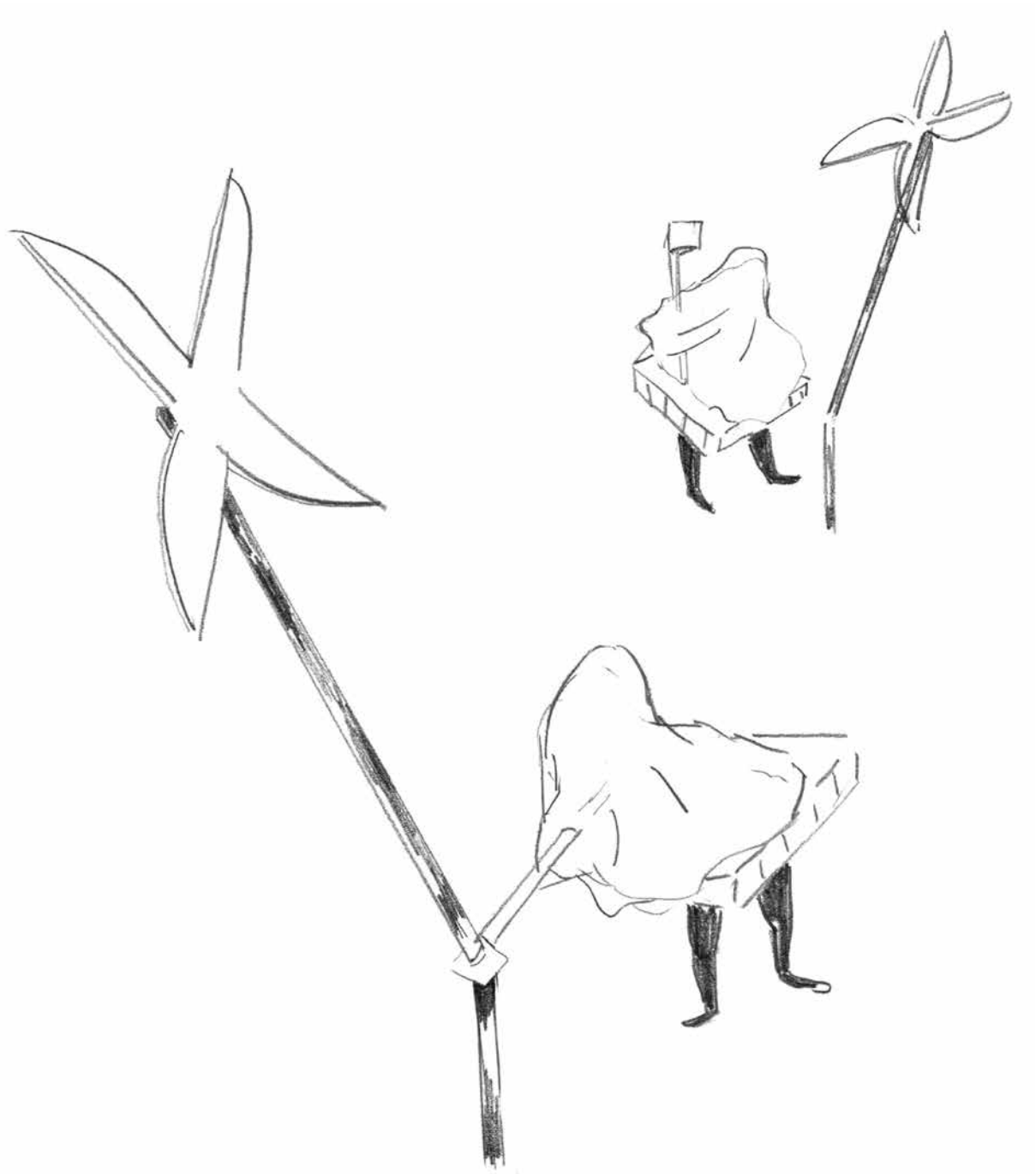
Faire avancer le front de gentrification vers les rives ouest du canal au nom d'un discours inclusif…

Dignes héritiers du Plan Guide, les CRU vont reprendre cette proposition à leur compte. En effet, contrairement à la dynamique des contrats de quartier (pourtant déjà critiquable en termes de participation), dans les CRU, les habitants ne participent nullement à la construction du programme en amont mais on leur assure qu'ils pourront bénéficier d'une enveloppe participative une fois que tout aura été tranché. L'amont se réduit à une ou deux «assemblées générales» s'assimilant à des moments d'information vidés de tout débat et à la traditionnelle enquête publique en vue d'adopter le programme. Il est piquant de constater que le programme du CRU Heyvaert après enquête publique ne diffère qu'en un seul point du programme initial. Au lieu de n'apparaître qu'une seule fois, le mot «expropriation» apparaît désormais 15 fois au travers de cette phrase associée à 15 projets : *«Le ou les biens visés seront à acquérir, soit par vente de gré à gré, soit par préemption, soit par expropriation»*. C'est évidemment faire preuve d'un certain pragmatisme dès lors que la majorité des projets prennent place sur du foncier dont les pouvoirs publics n'ont pas la maîtrise.

Les appels à projet socio-économiques sont lancés une fois le programme adopté. Le montant de l'enveloppe dédiée aux actions de soutien aux activités de cohésion sociétale s'élève à maximum 2,2 millions d'euros pour un CRU. Les porteurs de projet peuvent affecter 10 % du budget de l'opération pour assurer la participation citoyenne.

Grâce à ces projets sociaux économiques de type pop up[9], le programme du CRU Gare de l'Ouest prévoit que les habitants du quartier pourront «contribuer à la reconquête de l'espace public», réinvestir les anciennes Brasserie Vandenheuvel, la maison du peuple ou l'ancienne gare de Cureghem. Quelle aubaine mais… Comme le font remarquer les chercheurs Nicolas Douay et Maryvonne Prévot[10], *«ces actions sont placées sous le sceau de l'austérité budgétaire et du désengagement de l'État. Les municipalités privilégient un aménagement à moindre coût, par la cession temporaire et gratuite d'un espace public.»* Ces initiatives visent le plus souvent à baisser les coûts de mise en sécurité et d'entretien et à *«influencer la valeur marchande d'un espace, à encourager son redéveloppement à court ou moyen terme»*[11].

Loin d'être aux mains des habitants du quartier, ces initiatives mobilisent le plus souvent un réseau associatif, artistique ou militant socialement et culturellement homogène, plongeant ses racines dans l'urbanisme tactique qui se revendiquait originellement de l'urbanisme militant DIY (do it yourself)[12]. Paré du vernis de l'activisme urbain, il donne aux «citoyens» le sentiment de posséder le capital social et culturel pour régler les problèmes dans les espaces urbains. Ainsi la dimension politique et conflictuelle de l'espace urbain s'efface au profit de l'événementiel et du divertissement. L'urbanisme tactique est en fait une méthode de valorisation économique de projets dans une ville néo-libérale qui se doit d'être créative et participative. Pendant ce temps, les habitants dotés de moins de capital subissent plus qu'ils ne bénéficient de ces mesures auxquelles ils sont «incités à participer». ■



1. Voir la contribution de Raf Custers et la lettre des molenbeekoises dans ce dossier.
2. M. SACCO, «Heyvaert au prisme des contrats de quartier Anderlechtois», *Uzance*, vol. 4, 2015.
3. C'est l'époque du plan Sécureghem et de la mort de Saïd Charki tué par balles par des gendarmes lors d'une tentative d'interpellation pour trafic de stupéfiants. Lire «Cureghem criminel» in *La Mauvaise Herbe*, UPA, janvier 2018.
4. La ZRU vient remplacer L'EDRLR (Espace de Développement Renforcé du Logement et de la Rénovation).
5. Chikago.be, *Anderlecht, printemps 2008. Réponses à une sociologie du manque: propositions d'enquêtes*, Éditions du Souffle, 2009, p. 6
6. Chikago.be, op. cit., p. 8
7. Cette dénomination est toujours reprise sur le site de Perspective Brussels : http://perspective.brussels/fr/projets/perimetres-dintervention/contrats-de-renovation-urbaine-cru
Voir M. VAN CRIEKINGEN et C. SCOHIER, «Plan-Guide : enfoncer le clou de la rénovation ?», *Bruxelles en Mouvements* n°270 – Mai-juin 2014.
8. Voir programme du CRU Gare de l'Ouest, p. 112
9. N. DOUAY and M. PRÉVOT, «Circulation d'un modèle urbain 'alternatif' ? Le cas de l'urbanisme tactique et de sa réception à Paris», *Echogéo*, avril 2016.
10. Ibid., p. 19
11. G. DOUGLAS, *Do-it-Yourself Urban Design: The Social Practice of Informal "Improvement"*, 2014.
12. Through Unauthorized Alteration. *City & Community*, vol. 13, n° 1, p. 5-25

DEHORS LES CRÉATIFS ?

INDUSTRIES CULTURELLES ET CRÉATIVES À MOLENBEEK

Depuis plusieurs années, des lieux d'activités « créatives » et « branchées » se développent *de l'autre côté du canal*... à Molenbeek ! Gentrifieurs ? Artistes sans le sous ? Nombreux sont ceux qui critiquent l'installation de ces nouvelles galeries, centres de créations, co-workings, etc. Ces acteurs seraient en effet responsables de la gentrification, via un processus que les géographes et sociologues appellent « la revalorisation symbolique » [1].

Louise de Morati

Serait-ce la raison pour laquelle les pouvoirs locaux semblent si souriants à leur arrivée ? Le sont-ils ? Comment ces entrepreneurs créatifs lisent-ils leur installation dans le quartier ? Sont-ils conscients des reproches qui leur sont faits ? Et finalement quelle relation entretiennent-ils avec le quartier ?

INDUSTRIES CULTURELLES ET CRÉATIVES

Nous avons choisi de ne pas communiquer ici le nom des organisations. Il ne s'agit pas en effet de pointer des personnes ni même des activités, mais un type d'activité. Ont ainsi été interviewés : la gérante d'un café/espace d'exposition/espace de coworking situé au bord du Canal ; le président d'une association de plasticiens et d'organisation d'évènements artistiques occupant un entrepôt réhabilité par leurs soins (Alexandre, Ils ont depuis déménagé de l'autre côté du canal) ; le coordinateur d'un espace de coworking regroupant une cinquantaine d'ateliers d'artistes et de bureaux de création graphique (Mathieu) ; le programmateur d'une salle de concerts flamande (Ulysse) ; un chargé de projet d'un centre de création artistique axé sur les technologies numériques (Lucas) ; un plasticien effectuant une résidence dans ce même centre (Samuel). S'ils occupent des positions variables au sein de leurs structures et ont des parcours personnels et professionnels différents, ils ont néanmoins en commun la possession de capitaux culturels et sociaux importants. Tous, sans exception, ont suivi des études supérieures de type universitaire, d'au moins cinq ans, dans des domaines divers (droit, journalisme, sciences politiques, physique, communication) et ont souvent cumulé plusieurs formations.

Avec près de 100 000 habitants, Molenbeek-Saint-Jean est la quatrième commune Bruxelloise en terme de population. Après avoir connu un essor industriel au cours du XIXe siècle, Molenbeek sera frappée de plein fouet par la crise financière et économique des années 70. Aujourd'hui encore, le chômage y est particulièrement important, en particulier chez les plus jeunes. Une part importante de la population est issue de l'immigration : entre la fin de la seconde guerre mondiale et le début des années 70, plusieurs vagues d'immigration (d'abord en provenance d'Italie, ensuite du Maghreb) s'y succéderont, dans le but de faire face aux besoins des industries locales. Parmi la population non-belge de la commune, la nationalité marocaine est de loin la plus représentée.

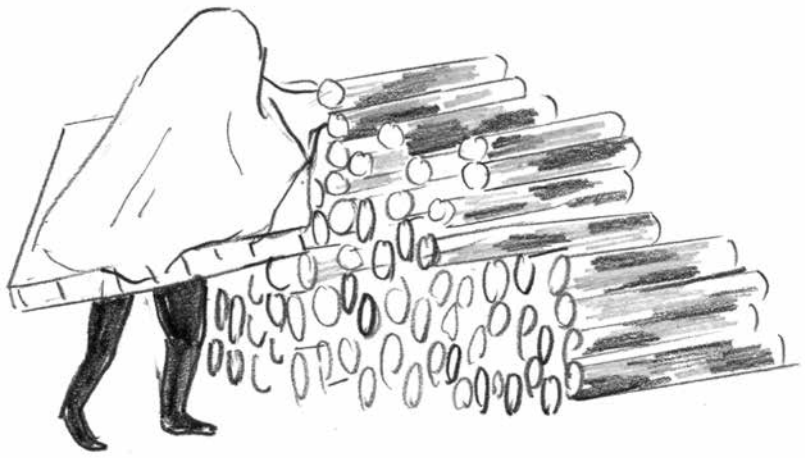
LE SOUTIEN INFORMEL DES POUVOIRS PUBLICS

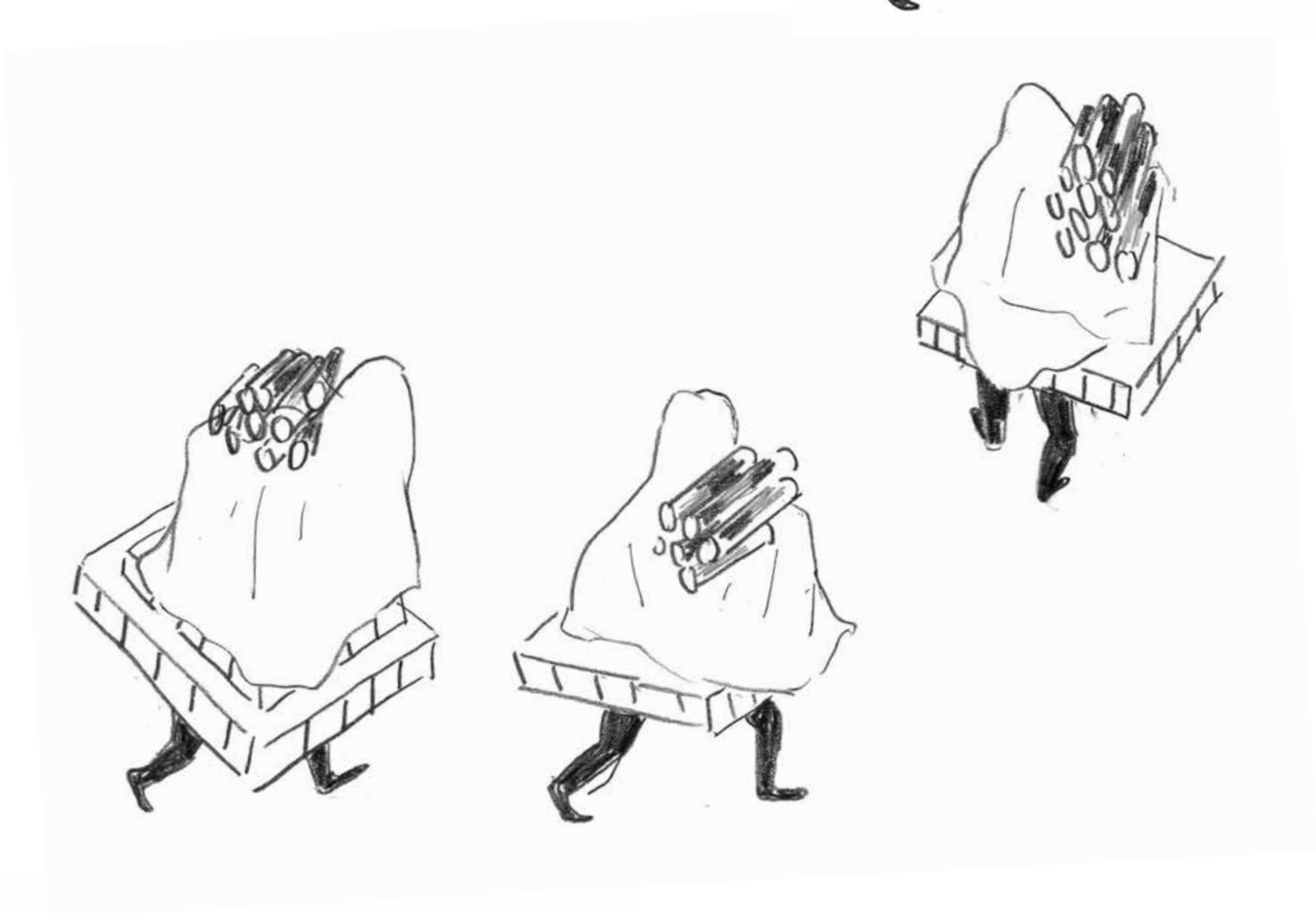
Les sources de financement des organisations au sein desquelles travaillent les acteurs rencontrés sont de diverses natures : financement par une asbl ou une coopérative, autofinancement, crowdfunding, soutien d'Atrium, soutiens structurels communautaires, ou encore fonds FEDER.

Voilà pour les soutiens connus et reconnus, mais qu'en est-il de la dimension locale de ce soutien ? Et particulièrement des aspects informels et non financiers ? Ces aspects sont intéressants à étudier particulièrement parce qu'ils peuvent être considérés comme témoins de la bienveillance de la commune à l'égard des nouvelles offres culturelles s'implantant sur le territoire, les finances de Molenbeek ne lui permettant pas d'apporter une aide autre que symbolique...

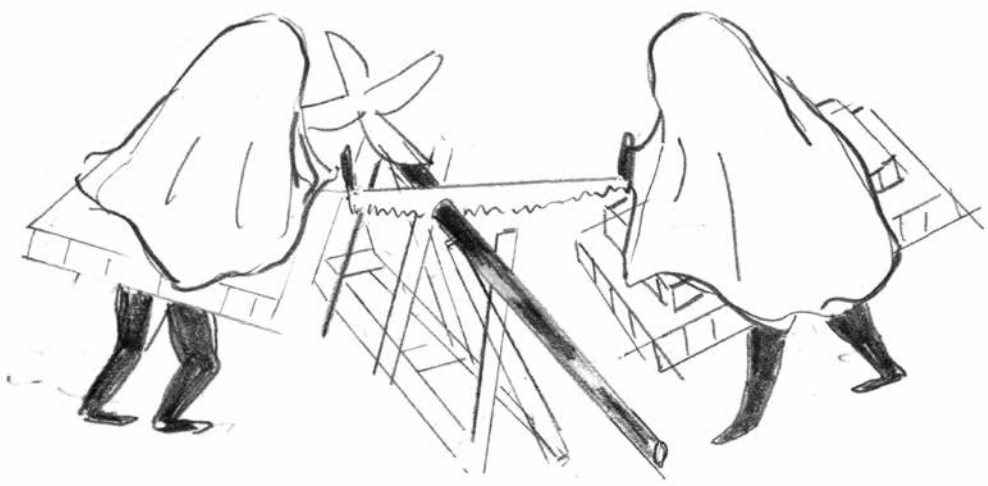
Françoise Schepmans (bourgmestre de Molenbeek sur la mandature 2012-2018) a notamment communiqué [2] sur sa volonté d'ouvrir la commune, et de « décloisonner les quartiers », afin que les jeunes soient « confrontés à d'autres personnes ». Cette volonté d'instaurer une « diversité sociale et culturelle » se lit dans la mise en place d'activités attractives non seulement pour le quartier mais surtout pour un public extérieur de manière explicite, elle s'exprime dans l'agenda culturel molenbeekois : *« j'invite tous les Molenbeekois et davantage encore les non Molenbeekois à les découvrir et je l'espère, les apprécier »*. Dans la mesure de ses moyens, la commune tente donc de « s'ouvrir », de rendre Molenbeek attractive à une catégorie de population, y compris dans sa politique résidentielle : *«Il faut que la politique du logement soit orientée vers cette mixité. Attirer via une politique de logements conventionnés des personnes au revenu plus élevé ou des jeunes non-Molenbeekois, permettrait de répondre à ce problème»*.

Dans cette perspective, il est donc intéressant d'interroger la réception, au niveau du pouvoir local, des trois projets les plus récents parmi ceux étudiés : le café, les ateliers d'artistes, l'association de plasticiens. Tous ont mentionné l'accueil chaleureux dont ils avaient été l'objet. Mathieu, porteur du projet des ateliers d'artistes, explique par exemple que contrairement à son expérience à Saint-Gilles, *« la proximité par rapport au politique et aux pouvoirs publics est complètement différente* [...]. *Il y a vraiment beaucoup plus de chaleur »*. Les pouvoirs publics sont *« hyper friands de recevoir des projets comme nous ici à Molenbeek »*. Dès son installation, la bourgmestre fait les démarches pour rencontrer Mathieu, après que le président de la maison des cultures et de la cohésion sociale soit venu le voir et l'ait *« mis en contact avec des gens de la Fédération Wallonie-Bruxelles, qui [l'a] mis en contact avec des gens de la commune »*. ➡





Une fois ces individus attirés, les entreprises à haute valeur ajoutée viendraient presque naturellement s'installer dans les villes, entamant un cercle vertueux.



Industries culturelles et créatives :
Selon la définition de la commission européenne ESSnet Culture (2012), les industries culturelles et créatives recouvrent : « tous les secteurs dont les activités sont basées sur des valeurs culturelles et/ou artistiques et autres créations artistiques, que ces activités soient marchandes ou non-marchandes, quelque soit le type de structure, et quelque soit son mode de financement. Ces activités incluent le développement, la création, la production, la dissémination et la préservation des biens et services qui incarnent des expressions culturelles, artistiques ou créatives, ainsi que des fonctions liées telles que l'éducation ou le management. Les secteurs culturels et créatifs recouvrent entre autres l'architecture, les archives, les bibliothèques et musées, les métiers d'art, le cinéma, la télévision, les jeux vidéo, le multimedia, le patrimoine culturel matériel et immatériel, le design, les festivals, la musique, la littérature, les arts de la scène, l'édition, la radio et les arts visuels. »

L'Unesco quant à elle conseille les décideurs de façon limpide : « Le champ que vous choisirez de couvrir dépendra de vos préférences et celles des acteurs concernés, de votre contexte particulier mais aussi du potentiel avéré de création de richesse et d'emploi. Ainsi la première question à laquelle il faut répondre dans l'élaboration et la formulation des politiques d'appui aux industries culturelles et créatives concerne le choix des secteurs d'activités sur lesquels vous souhaitez intervenir. »[1]

Il serait donc vain de s'atteler à définir et circonscrire ce qui relève ou non de l'industrie culturelle et créative, car il s'agit bien plus en soi d'un outil politique que d'un objet opérant (par exemple pour la recherche en science humaine). Cependant, on peut s'en saisir, dans la mesure où les pouvoirs publics portent un regard similaire sur de nombreuses organisations (notamment celles décrites dans cet article), malgré leur forme hétérogène.

Le soutien aux activités créatives a été popularisé par la théorie de la ville créative de Richard Florida. Selon ce dernier, pour tirer son épingle du jeu dans la compétition régionale et urbaine, les villes auraient intérêt à attirer la « classe créative » (qui ressemble à la « classe moyenne intellectuelle et artistique »). Une fois ces individus attirés, les entreprises à haute valeur ajoutée viendraient presque naturellement s'installer dans les villes, entamant un cercle vertueux.[2] ■

1. http://www.unesco.org/new/fr/culture/themes/cultural-diversity/diversity-of-cultural%20expressions/tools/policy-guide/como-usar-esta-guia/sobre-definiciones-que-se-entiende-por-industrias-culturales-y-creativas/
2. E. VIVANT, « Qu'est-ce que la ville créative ? », Presses universitaires de France, 2009

Sarah me signale que lorsqu'elle a fait la demande de permis d'urbanisme simplifié afin d'initier les travaux au café, Mme Schepmans, après lui avoir dit que c'était *« un très bon projet »*, lui a dit qu'il fallait *« faire en sorte que ça aille plus vite »*. La commune et l'échevin du tourisme auraient été *« hyper réacti[fs] »*. Différents échevins et personnel communal viennent régulièrement en tant que clients habitués (elle appelle l'échevin du logement par son prénom), ce qui permet à Sarah d'avoir vent de différents projets – elle m'explique par exemple qu'on l'a mise en contact avec une serre où elle pourrait éventuellement récolter des légumes.

Quant à Alexandre, fondateur de l'association des plasticiens, il m'a également raconté l'accueil positif de la bourgmestre, mais aussi l'indulgence de la police locale concernant le tapage nocturne dont les riverains s'étaient plaints : le commissaire leur aurait rendu visite et *« picolé du rouge »*, leur laissant par la suite son numéro de Gsm – anecdote également relatée par Mathieu qui dit que les policiers venus leur demander de baisser le son ont par ailleurs signalé que la bourgmestre leur avait dit *« de ne pas trop [les] ennuyer »*.

ALTÉRITÉ CULTURELLE, DISTANCE SOCIALE, DES LIENS AMBIGUS AVEC LE QUARTIER

Quelles que soient les raisons qui ont amené ces entreprises à s'installer le long du canal, aucune des personnes rencontrées n'était originaire de la commune de Molenbeek. Quel rapport entretiennent-ils·elles avec ce quartier populaire, dense, et finalement assez résidentiel ?

Plusieurs éléments considérés comme caractéristiques de la culture musulmane reviennent de manière récurrente lorsqu'il s'agit de décrire les différences observées et vécues comme un décalage, celui-ci étant mis en récit de manière parfois quasi exotique. Mathieu raconte par exemple comment une artiste identifie un rassemblement de femmes voilées comme une performance artistique : *« [...] il y avait 200, 250 femmes voilées, dans la cour et il y a une artiste qui arrive, qui vient dans mon bureau et qui me dit, c'est une performance ? Il y a une performance vidéo ? Ça prouve le décalage entre les occupants et les gens du quartier. »* (Mathieu)

> « Je suis content que ce soit quelqu'un comme vous qui ait repris ça »

Pour Alexandre, Molenbeek c'est même *« un autre monde »* : *« Franchement, tu te fais la rue de Ribaucourt, t'arrives jusqu'à l'église chelou là, on dirait qu'elle a un minaret, de grandes tours. Et j'ai l'impression d'être dans la médina place du Petit Socco quoi.* [...] *Et c'est chaleureux et jovial hein, mais c'est un autre putain de monde quoi ! »*

Plusieurs fois évoquée également, une non-consommation d'alcool à laquelle on préférerait le thé à la menthe. *« Y a vraiment énormément de gens qui sont réfractaires, quand ils sont de confession musulmane, à venir dans un endroit où on sert de l'alcool »* (Mathieu). Le rejet de l'alcool est respecté mais incompris, génère un malaise auprès de certains interviewés.

La pudeur est également relevée comme un comportement remarquable *« Donc cette fois-ci, je suis venu les trouver dans la rue et je leur ai dit vous pouvez venir voir. Et quand ils passaient devant les peintures de nus, ils se cachaient les yeux. Et c'est vraiment, aussi, pour moi, là... quand c'est des simples réactions comme ça, on se rend compte qu'il y a un fossé énorme entre les gens ici et nos projets. »* (Mathieu)

Il ne s'agit pas pour les interviewés de formellement réprouver ces conduites, mais plutôt, en exposant leur malaise ou leur sentiment de décalage, de mettre en exergue le caractère déviant de pratiques inhabituelles en relation avec une norme belgo-belge : le fait de ne pas boire d'alcool par exemple, apparaît comme déviant parce que lié à l'image d'une pratique radicale de la religion.

Ici, l'altérité se consacre dans la différence culturelle qui inhibe partiellement la distance de classe[3] : si la pauvreté des habitants est relevée et fait aussi partie du discours sur le quartier, les expériences individuelles de décalage relatées font référence le plus souvent aux pratiques religieuses.

Ce caractère d'exotisme qui colore l'expérience sociale entre les travailleurs et les habitants, et l'occultation des « différences d'appartenance sociale entre personnes issues de vagues d'immigration différentes »[4] permettrait aussi d'unifier ces derniers dans un bloc homogène « le quartier », « les habitants du quartier », « ces gens-là », masse aux mœurs et pratiques radicalement différentes d'un nous belge : *« Y a quand même une différence de menta... de culture, de façon de voir les choses et de façon de vivre entre les deux communautés »* (Mathieu).

À noter que deux des personnes interrogées se positionnent explicitement contre cette perspective, Sarah notamment, qui lors de notre rencontre reviendra de nombreuses fois sur l'hétérogénéité de Molenbeek : *« Bah déjà, ce que je trouve c'est que Molenbeek c'est immense. Du château de Karre[veld], là-bas tu peux être à Uccle tu vois,* [...] *et puis t'as Molenbeek vers Gare de l'Ouest et puis le long du Canal... et oui, t'as des populations complètement différentes »*, et de regretter la stigmatisation des médias.

La facette culturelle de l'altérité se double de la distance sociale. Là où la différence culturelle peut-être source de malaise individuel, la distance sociale (qui fait référence au manque de moyens pécuniaires et au chômage des gens du quartier, en comparaison de leur propre situation ou celle de leur public) est plus souvent constatée qu'éprouvée. Tous les interviewés relèvent la pauvreté du « quartier » et de ses habitants.

Pour Mathieu, cette distance peut être une source de malaise pour les riverains, lesquels subissent la démonstration des visiteurs mieux lotis : *« Je pense que des projets comme le nôtre ne font que montrer... allez, ne font que montrer aux gens du quartier encore une plus grande différence, un plus grand écart. Ils voient des gens arriver d'Ixelles ici, quand on a une expo d'art contemporain, qu'il y a des gens qui arrivent avec des grosses BMW, avec leur chauffeur, et des choses comme ça, je pense que ça ne fait que montrer, encore un peu plus l'inégalité qu'il y a »*.

Cette distance sociale est également ressentie par les habitants de longue date comme le relate un échange avec un chauffeur de taxi molenbeekois et Sarah, à qui elle explique les activités du café :

« 'Je suis content que ce soit quelqu'un comme vous qui ait repris ça'. Je dis 'ça veut dire quoi ?'. Il dit 'bah, pas quelqu'un d'étranger, tu vois [...], *ce serait un bar à chichah...'. Tout de suite tu sentais... alors que le mec est d'origine marocaine, tu vois. Juste il me dit 'avec tout ce qu'il se passe à Molenbeek, c'est important qu'il y ait des gens comme vous qui reprennent les trucs, pour pas que ce soit stigmatisé et qu'on soit encore une fois salis,* [...] *j'en peux plus, de ce racisme en permanence, et du coup j'aime bien qu'il y ait des gens comme toi, un peu... qui lance ces trucs-là'.* [...] *Alors qu'il est beaucoup plus bruxellois que moi, je viens de France... ».* ➡

Ces propos peuvent se lire en écho du concept de violence symbolique développé par Bourdieu et Passeron (1970)[5], c'est à dire l'intériorisation par les dominés de leur position sociale, la reconnaissance et la légitimation de cette position, qui permet donc à la structure sociale inégalitaire de se reproduire avec l'assentiment des dominés. Ici, le chauffeur de taxi ne rejette pas le stigmate mais l'a intériorisé au point de le reproduire lui-même, en préférant dans une forme de défaitisme que d'autres que lui, « des gens comme vous » investissent le quartier afin de le réhabiliter.

Mathieu rapporte une anecdote semblable : *« Il y a toujours une bande de jeunes ici, ils vendent de l'herbe, ils font rien de mal, c'est un peu de la petite délinquance. Ils protègent plus le quartier qu'autre chose j'ai l'impression. Et quand ils ont vu qu'il y avait un évènement ils sont venus, un attroupement, à 25, 30, devant l'entrée. L'entrée était rue du Choeur à l'époque. Les gens du milieu de l'art contemporain qui étaient là me disent : 'Oulala, il y a des jeunes' et tout ça, je sors, je dis 'Bonjour, vous allez bien ? Vous pouvez rentrer, sachez que quand il y a un évènement, vous serez toujours les bienvenus ici. Ça peut vous intéresser, c'est de l'art de la rue'.*

'Ah non, non', ils ont dit 'Ah c'est super gentil de nous inviter, on est contents, mais on ne rentrera pas parce que c'est pas notre place, on considère qu'une expo comme ça n'est pas notre place, qu'on n'est pas… qu'on ne se sent pas à l'aise par rapport à cette culture, et les gens qui sont là, on ne se sent vraiment pas à l'aise' ».

VALORISATION DE LA MIXITÉ SOCIALE ET DU MULTICULTURALISME

Si les pratiques des habitants du quartier paraissent à certains quelque peu opaques et s'ils ne l'envisagent pas comme un horizon aisé à atteindre, les répondants sont cependant unanimes sur la plus-value qu'apporterait la « rencontre avec l'autre ». On retrouve ici un positionnement proche de celui décrit dans la littérature sur les « gentrifieurs » : classe moyenne ou petite bourgeoisie intellectuelle à fort capital culturel, pour lesquels évoluer dans un environnement multiculturel est enrichissant. La mixité sociale, souvent explicitée comme de la multiculturalité, est, comme le rappelle Lenel, un idéal politique qui renvoie *« à une réalité à promouvoir plutôt qu'à une réalité existante »*[6] : *« la multiculturalité, c'est hyper important »* (Mathieu) ; *« En fait c'est beau ! C'est une très belle idée. C'est comme pour moi l'amour éternel tu vois. C'est magnifique ces idées-là. Mais dans la pratique, est-ce que ça existe ? »* (Sarah).

Le contact avec l'autre différent de soi culturellement et socialement est donc appréhendé de manière positive. Pour Mathieu, elle apparaît comme une plus-value potentielle à apporter aux participants :

Mathieu : *« […] je pense que si on arrive à impliquer – et là on est en train de travailler dessus – si on arrive à impliquer les gens du quartier dans le projet, ça peut être une ouverture culturelle pour les occupants. C'est hyper important pour nous de donner l'opportunité aux occupants de rencontrer différents types de cultures. J'avais monté un projet avec la BAF, avec des artistes handicapés. […] Au début ils avaient très peur, ils étaient très froids par rapport à ça et à la fin ils se sont rendus compte qu'ils avaient appris énormément. Et ici je pense qu'on peut arriver à enrichir la culture des occupants par l'interaction avec les gens du quartier. »*

La « mixité » c'est aussi, pour certains interviewés, l'installation à Molenbeek de ces projets qui drainent une population plus aisée et qui serait, pour les habitants « assez craintifs », une possibilité de « s'ouvrir », de sortir d'un « ghetto » culturel et social :

« Pour un peu ouvrir le quartier, pour que les gens du quartier voient aussi, pas seulement des gens d'ici mais qu'ils voient aussi des gens d'en dehors de Molenbeek, pour un peu voir que c'est pas, que y a des gens différents et comme ça c'est plus facile aussi pour un peu changer leurs valeurs ou s'ouvrir un peu aux autres gens, vice-versa je crois » (Ulysse)

C'est donc « un échange de valeurs, et que les gens ils se mettent en contact avec des gens qu'ils ne connaissent pas » (Mathieu), une interaction dont les deux parties ont à gagner. Pour Mathieu, c'est aussi un moyen pour une population au chômage de gagner, au contact de ces nouveaux voisins plus actifs, une envie d'être plus actif. Ce dernier, Ulysse et Alexandre soulignent aussi l'avantage d'amener un public aisé qui consomme dans les commerces du quartier et favorise ainsi le développement économique local.

Dans les travaux français, notamment de Clerval et Bacqué,[1] mais plus généralement lorsqu'il est question de cohabitation résidentielle, les nouveaux arrivants de la classe moyenne intellectuelle mettent en place de multiples portes de sortie et d'évitement. Ceci permet de négocier la promiscuité avec leurs voisins et se préserver de l'éventuel déclassement qui pourrait en résulter. Dans le cas de nos enquêtés, l'enjeu de déclassement est absent puisque les personnes interrogées ne sont pas investies personnellement dans le quartier – sauf un, ils n'y habitent pas, leur rapport au quartier est médiatisé par leur activité professionnelle –, ce qui leur permet d'autant mieux de maintenir une position de valorisation et de recherche de l'échange avec les riverains. Il leur est donc possible de rester bienveillant, contrairement à ce qui est décrit dans les travaux de Bacqué sur les HLM notamment, où la crainte du déclassement fait regarder l'autre comme une menace.

1. M.-H. Bacqué et al. (2010) « Comment nous sommes devenus hlm ». Les opérations de mixité sociale à Paris dans les années 2000 », Espaces et sociétés 2010/1 (nº 140-141), p. 93-109.
A. Clerval, (2013), Paris sans le peuple. La gentrification de la capitale, La Découverte, coll. « Hors collection Sciences Humaines », Paris

Si les enquêtés font preuve de bienveillance envers les gens du quartier, les propos tenus au sujet des goûts et pratiques culturelles supposés ou observés des Molenbeekois trahissent chez certains des représentations hiérarchisées. L'offre en termes de consommation alimentaire, par exemple, est perçue comme étant *« de petits trucs, assez ressemblants en fait »* (Ulysse), beaucoup de snacks, de pizzas, de sandwichs. Dans le café, par contre, *« C'est que du bio, ouais majoritairement, […] enfin on essaye que tous nos produits soient labellisés autant que possible. [La viande] n'est pas bio mais c'est 'Good meat', vraiment un super truc. Les gâteaux sont pas bio, mais ils sont faits maison aussi, tu vois la différence »* (Sarah). C'est donc le fait-main, l'artisanal, le local, qui sont valorisés aujourd'hui et sont signes de distinction lorsqu'il s'agit de pratiques alimentaires, à l'inverse du « standard », *« qu'ils achètent dans un grand magasin à mon avis »* (Ulysse). Pour Sarah, c'est d'ailleurs de travailler avec des produits frais et vendre de la limonade bio qui étiquète son café « bobo ».

> « C'est comme pour moi l'amour éternel tu vois. C'est magnifique ces idées-là. Mais dans la pratique, est-ce que ça existe ? »

Au sujet des goûts musicaux, la distinction est explicite au sein des propos d'Ulysse, entre les goûts supposés des habitants du quartier et ceux auxquels la programmation de la salle de concert s'adresse et qu'il qualifie « de qualité ». Il expose le dilemme entre une forme de corruption à une musique qui permettrait d'attirer les habitants du quartier – notamment les jeunes –, et maintenir une programmation dite de qualité afin de sauvegarder l'image de marque (« de haut niveau ») du lieu :

« Parce qu'il y a des différences dans le rap français, y a le rap français de la banlieue, qui agite un peu les gens et y a le rap français qui est plus intellectuel disons, après c'est un autre public qui vient. Avec le rap de la 'banlieue' disons, qui… avec… où le niveau est pas toujours très, artistiquement très… avec un surplus (sic)… c'est difficile pour faire parce qu'on veut pas, […] ça peut faire un clash avec le profil où on essaye artistiquement de trouver des choses bien, et le profil du rap de… qui est pas toujours à la hauteur. Donc c'est toujours un clash, donc est-ce qu'on programme justement que pour nous et qui est moins bien pour le quartier ou pas ? »

On repère ici, au travers de ces images du haut et du bas, du bon et du mauvais, l'expression de la hiérarchie sociale par les goûts thématisée par Bourdieu, ce goût qui *« classe et classe celui qui classe »*[7]. La référence négative au rap de banlieue « qui agite les gens », dont on peut considérer qu'il est une forme d'expression d'un mouvement social d'une jeunesse des quartiers pauvres, accentue la correspondance entre hiérarchie culturelle et hiérarchie sociale. Par ailleurs, il fait la description de groupes qui ont été programmés pour des évènements du quartier – un groupe de blues touareg et un groupe franco-algérien –, lesquels étaient supposés plaire au quartier parce que musique maghrébine, qui n'ont finalement pas eu un grand succès. La dévalorisation réside aussi dans le fait de taire la spécificité culturelle, d'amalgamer dans « musique du monde » une production culturelle plurielle.

Dans le coworking d'artistes, les dispositions esthétiques des habitants ont de même été anticipées : *« avec des couleurs »*, traduit en arabe – le flyer de l'événement qui leur était consacré n'était *« pas art contemporain »* (Mathieu) mais directement pensé pour des personnes n'ayant pas les codes pour *« reconnaître les œuvres légitimes »*. Cela se perçoit également dans l'extrait cité plus haut au sujet des œuvres représentants des nus : là où l'on devrait voir de l'art, les spectateurs non-initiés – dépourvus de *« dispositions esthétiques »*[8] ne voient que la nudité.

Plus largement, les productions culturelles et artistiques autochtones sont souvent délégitimées. Chez Mathieu, cette déconsidération est lisible dans la description qu'il fait des activités de femmes au sein d'une association : *« petites activités […] On parle de… c'est des bêtises hein, mais c'est de l'épilation de sourcils, des choses esthétiques pour la femme »*. Comme chez Ulysse au sujet de la nourriture, le terme « petit » est associé à la production locale : *« une petite pizzeria marocaine »*, *« faire des petites idées »*, *« faire des petits artistes aussi »*, *« les petits magasins »*, *« le petit mec au coin »* ; mais aussi *« petits budgets »* accordés pour les projets locaux – auxquels on nie donc toute possibilité d'envergure.

GENTRIFIEURS ? ENTRE INTUITION ET JUSTIFICATION…

Les acteurs, particulièrement les trois entrepreneurs des projets récents ont conscience des enjeux urbains qui se jouent sur le territoire, et notamment du potentiel embourgeoisement du quartier, de leur propre position dans ce processus et de ses conséquences (négatives) en termes d'accessibilité du logement. L'aura négative du concept aux yeux de personnes semblant témoigner d'une sensibilité à gauche les amène à justifier cette implication.

Pour Alexandre, la responsabilité est toute entière celle des pouvoirs publics, la gentrification étant *« une théorie de merde qui fait culpabiliser les artistes d'ouvrir des spots. Alors que la gentrification sordide qui s'opère elle est réglementée… si y a de la spéculation immobilière c'est parce que les communes veulent qu'il y en ait. Sinon y en aurait pas. On est utilisés quoi. »*. Il m'explique les *« maladies institutionnelles »* qui sont la source des maux urbains, des projets artistiques comme le sien ayant au contraire vocation à faciliter la cohésion sociale.

Mathieu souligne quant à lui la nécessité de faire les choses avec beaucoup de délicatesse, tant de leur part (*« On fait vraiment très très attention, à notre intégration dans le quartier. On dit que le quartier ici est en pleine gentrification… »*) que de la part des pouvoirs publics, qui, selon lui, sont *« tous pour faciliter la gentrification »*, de même que le propriétaire de leur bâtiment qui voit également *« d'un très bon œil »* la potentielle transformation du quartier.

CHOIX CONTRAINTS

Dans les discours des acteurs, on observe d'une part une figure de l'altérité qui compose une représentation des « habitants » du quartier et un clivage entre ces habitants, décrits comme un ensemble homogène, et la grande majorité des travailleurs interrogés. On observe par ailleurs que ces derniers ont pour la plupart peu de contacts avec lesdits habitants.

À travers le discours de certains interlocuteurs, c'est également la domination culturelle, sans qu'il y ait conscience ou volonté de délégitimer l'autre, qui se lit. Elle nous semble d'autant plus intéressante que dans les processus de revalorisation symbolique c'est bien ce qui se joue : l'image, l'ambiance, la représentation symbolique d'un quartier se transforment. Ces transformations peuvent ensuite devenir un terreau fertile pour les investisseurs qui entrevoient de nouvelles rentabilités.

> « Si y a de la spéculation immobilière c'est parce que les communes veulent qu'il y en ait. Sinon y en aurait pas. On est utilisés quoi. »

Nos interlocuteurs sont-ils des gentrifieurs ? Ils ne sont ni les acteurs immobiliers qui projettent de nouveaux immeubles de standing, ni les édiles locaux qui *« laissent leur numéros de gsm »*. Conscients du soutien et de l'influence qu'ils ont sur le quartier, sensibles à la rencontre et, comme nous le sommes tous, nourris à l'injonction de « faire cohésion sociale » via la mixité sociale, ils font difficilement le lien entre « revalorisation symbolique » et « gentrification ».

Se promener en 2018 le long du canal, notamment dans la commune de Molenbeek donne à voir, plus encore qu'en 2016, de nouveaux espaces « créatifs », « branchés ». Leur présence impacte l'image que l'on se fait d'un quartier, induit également de nouveaux parcours urbains, la fréquentation de nouveaux consommateurs, différents socialement de la majorité des habitants. Ces observations n'induisent pas que les entrepreneurs créatifs soient chacun, individuellement responsable de ces processus, et in fine d'une augmentation des valeurs foncières. Leur installation se réalise dans un marché urbain, dans lequel la propriété foncière est un objet spéculatif qui contraint les choix, même ceux de la classe moyenne.■

Qu'entend-on par gentrification ? Dans la littérature scientifique, le concept recouvre d'une part, le réinvestissement de quartiers urbains populaires par des ménages aux revenus plus élevés, et d'autre part, la réhabilitation matérielle et symbolique de ces quartiers se produisant au travers d'investissements publics et de la valorisation par une classe moyenne intellectuelle d'un style de vie urbain et multiculturel.[1] Une nouvelle demande au sein de quartiers traditionnellement peu chers rencontre donc une offre soutenue par des promoteurs privés et les pouvoirs publics – cette installation induit à terme une transformation sociologique du quartier : ce phénomène de gentrification, littéralement embourgeoisement, s'est notamment observé à Saint-Gilles.[2] Cette littérature met parfois en avant la place des artistes comme agents – parfois involontaires – de la revalorisation symbolique du quartier, les activités proposées permettant de drainer un public plus aisé que les riverains, et permettre à terme d'attirer des « gentrifieurs » mieux dotés en capitaux économiques. Si la place des artistes dans le processus fait débat dans la littérature et est très variable selon les terrains, ils peuvent en tout cas être considérés comme étant « partie prenante d'un mouvement de revalorisation de la centralité et de ses ressources ».[3] L'installation d'espaces de consommation culturelle et alimentaire pourrait ainsi nourrir une gentrification commerciale et non plus spécifiquement résidentielle, telle que celle du quartier Dansaert et Saint-Géry.[4]

Par ailleurs, le soutien à des initiatives artistiques au travers de politiques publiques tournées vers le développement d'offres de type culturel fait partie des types d'action plébiscitées dans le procédé de mise en concurrence des villes[5] – et Bruxelles en prend également le chemin, comme en témoignent les diverses initiatives mises en place visant à stimuler la production de biens et services immatériels.

1. C. HAMNETT, « Les aveugles et l'éléphant : l'explication de la gentrification », Strates, 1997
2. M. VAN CRIEKINGEN, « Que deviennent les quartiers centraux à Bruxelles ? », Brussels Studies, 2002
3. E. VIVANT et E. CHARMES, « La gentrification et ses pionniers : le rôle des artistes off en question », Métropoles, 2008
4. M. VAN CRIEKINGEN et A. FLEURY, « La ville branchée : gentrification et dynamiques commerciales à Bruxelles et à Paris », Belgeo [en ligne], 1-2 | 2006, mis en ligne le 27 décembre 2013, consulté le 16 août 2016
5. J.-L. GENARD, E. CORIJN, B. FRANCQ, C. SCHAUT, « États généraux de Bruxelles. Bruxelles et la culture », Brussels Studies, Note de synthèse n°8, 2009

1. Cet article est issu d'un travail mené par l'Université Saint Louis, L'ULB et la VUB. Il portait sur le secteur des industries culturelles et créatives bruxelloises. Ce travail ne vise pas l'exhaustivité, il s'agissait de partir de rencontres singulières et de proposer des pistes de problématisation. 6 entrevues ont été réalisées dans le courant mars et avril 2016, auprès de structures du secteur culturel ou créatif installées dans le ou à proximité du centre historique de Molenbeek.
2. Extrait d'interview, *Horizons Bruxellois*, 03/2012
3. Comme le soulignent LENEL et CLERVAL :
– E. LENEL, (2016), *Une sociologie de la co-existence en contexte de « revitalisation urbaine », Analyse des effets sociaux de la programmation de la mixité sociale dans le territoire du Canal à Bruxelles*, Thèse en sociologie, Université Saint-Louis, Bruxelles
– A. CLERVAL, *Paris sans le peuple. La gentrification de la capitale*, La Découverte, coll. « Hors collection Sciences Humaines », Paris, 2013
4. E. LENEL, op. cit., p. 260
5. P. BOURDIEU, J.C. PASSERON, *La reproduction, éléments pour une théorie du système d'enseignement*, Les Éditions de Minuit, Paris, 1979
6. LENEL, op. cit., p. 69
7. P. BOURDIEU, *La distinction, critique sociale du jugement*, Les Éditions de Minuit, Paris, 1979
8. Ibid.

QUARTIER MARITIME

COMMENT FREINER LA MARCHANDISATION DU TISSU URBAIN ?

La démocratie locale et le « droit à la ville » sont aujourd'hui menacés. Les règles d'urbanisme sont aujourd'hui révisées sous prétexte qu'elles entravent le développement de la ville et sont « trop contraignantes » pour les promoteurs et acteurs de la construction. Petit tour de quelques projets le long du canal.

Mathieu Simonson

En juin dernier, l'association *Pétitons-Patrimoine* – à qui l'on doit notamment d'avoir contribué à la sauvegarde du bâtiment Citroën – a dû mettre la clé sous la porte après 25 années d'existence : après plusieurs échecs successifs, les fondateurs ont fait le constat qu'il leur était devenu impossible de poursuivre leur mission.

« Au fil du temps, les échecs, comme [...] *la destruction des anciens entrepôts Delhaize pour faire place à la tour Upsite, ou des usines Godin pour faire place à un centre commercial, tous soutenus par les pouvoirs publics, sont devenus plus nombreux* [...]. *De fil en aiguille, la Région revoit ses outils planologiques (PRAS, CoBAT...), pour entériner la dérogation par défaut, comme récemment avec les nouveaux PAD, les 'Plans d'Aménagement Directeurs' qui permettent de déroger à toute autre législation. »* (« Pétitions-patrimoine met fin à ses activités » in IEB, 5 juin 2018).

Selon les propres termes du ministre-président Rudi Vervoort, la *« réforme »* du CoBAT permet de mieux *« répondre aux attentes du secteur immobilier qui éprouve de grandes difficultés à développer des projets importants vu la longueur et la complexité des procédures urbanistiques et environnementales »* (Rudi Vervoort, Le Soir, 25 mars 2016).

Ces révisions sont portées par une classe politique qui juge qu'en rendant le tissu urbain plus *« attractif »* ou plus accueillant, aux yeux de ces acteurs, il sera possible d'en faire bénéficier la ville (*hausse des recettes fiscales*). La limite de ce credo c'est qu'il suppose un abandon progressif de la ville aux puissances de l'intérêt privé... et que les richesses produites ne bénéficient pas à l'ensemble de la population.

Cet article explore les causes et les conséquences de cette privatisation de la vie en ville, en passant en revue quelques emblèmes du grand renouveau bruxellois, à la frontière entre le quartier Nord et le Quartier Maritime : le bassin Béco, Tour et Taxis et Docks Bruxsel.

MESURES PUBLIQUES ÉPOUSENT CONTOURS PRIVÉS

À la place de la tour UP-Site se trouvait jadis un bâtiment Delhaize, construit en 1912 et orné de sgraffites de Paul Cauchie. En 2008 – en apprenant l'intention du propriétaire de vendre l'entrepôt au promoteur Atenor – *Pétitions-Patrimoine* (soutenue par le BRAL, IEB et *BruxellesFabriques*) déposa une pétition de classement auprès de la CRMS (*Commission Royale des Monuments et des Sites*), laquelle lui rendit un avis favorable. Mais, la Région ne jugea pas nécessaire d'en tenir compte, et livra les permis à Atenor, autorisant ainsi la démolition du site et sa réaffectation en tour de logement.

En 2008, Atenor promettait aux édiles locaux que la tour allait *« introduire de la mixité sociale dans le quartier »*. Dix ans plus tard, on se retrouve face à une tour de luxe, enclavée au sein d'un quartier et dotée d'une série de facilités aux niveaux inférieurs qui épargnent aux habitants les contacts inopinés avec le voisinage : parking, crèche privée, conciergerie, resto, bar, cinéma, salle de jeu, piscine, fitness.

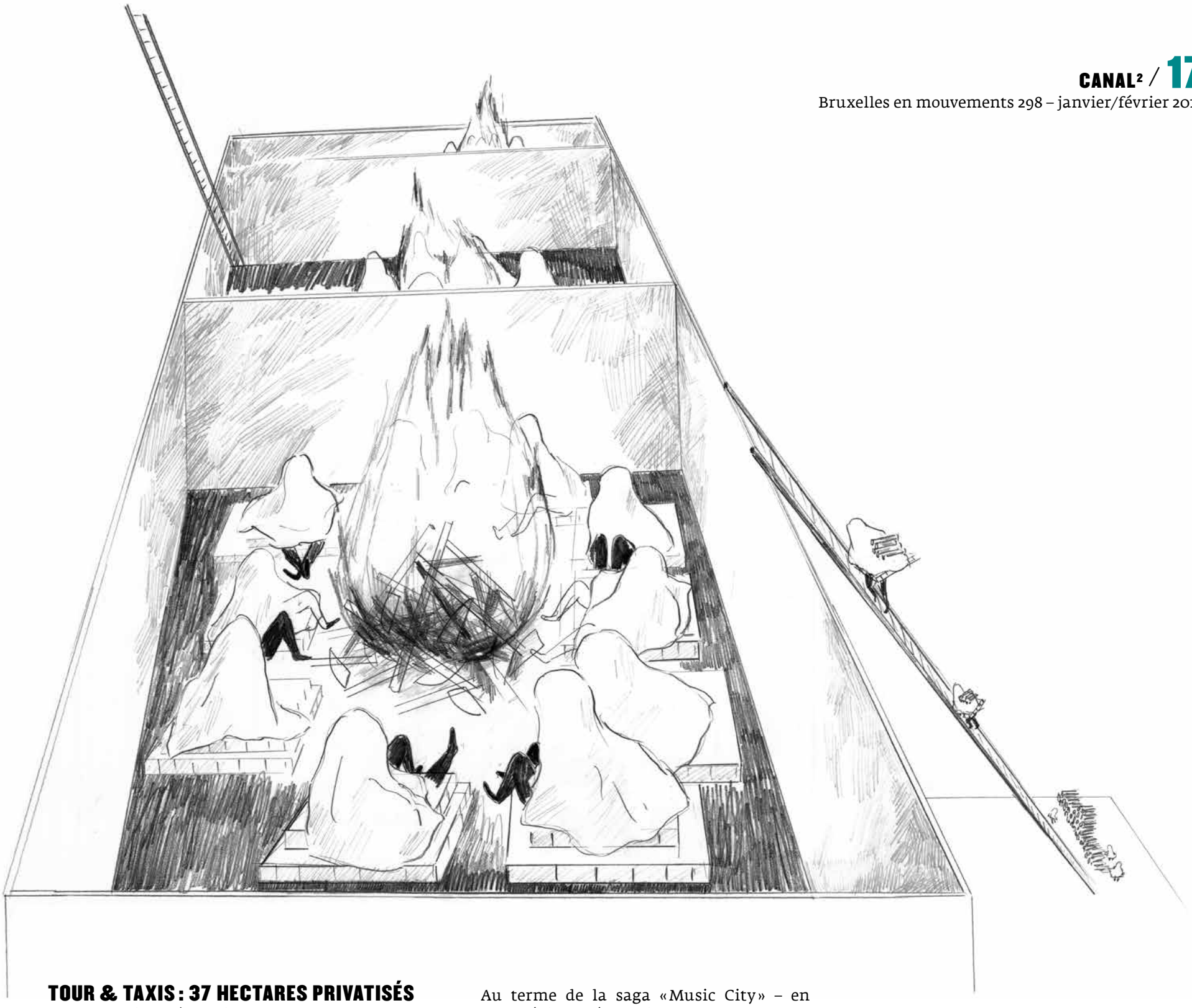
> « C'est un autre monde, qui ne communique presque pas avec le quartier »

« On a presque peur du contact. Au début, les gens y allaient. On pouvait aller jusqu'au dernier étage pour voir la vue, de tout Bruxelles. C'est le plus grand immeuble du quartier et on sait voir presque tout Bruxelles. Mais à la suite de tout ce qui s'est passé (réf. aux attentats), *ce bâtiment est devenu difficile à approcher. Il y a des agents de sécurité tout autour, si bien qu'on ne communique presque jamais* [...] *C'est un autre monde, qui ne communique presque pas avec le quartier »*. (habitant du Foyer Laekenois, 23 déc. 2016).

Si dans les nouveaux *logements sociaux* de la capitale on professe que *« vivre près du centre »* implique de devoir se déplacer autrement qu'en voiture (entre 0,3 et 0,65 parking par ménage), ici, dans l'hyper-centre, au Quai des Péniches, ce sacrifice ne semble pas être de mise : à Canal Wharf, par exemple, on propose 270 unités de logements de standing, et presqu'autant de places de stationnement en sous-sol (source: IEB). Un projet qui n'aurait en principe jamais du passer le cap du *Rapport sur les Incidences Environnementales*. Pour obtenir les permis, le promoteur a donc découpé le projet – selon la méthode dite du « saucissonnage » – en deux phases séparées, faisant l'objet de permis distincts et en veillant à ne jamais donner une vue d'ensemble.

La commercialisation de ce nouveau mode de vie urbain – exceptionnel et exclusif – entraîne sans surprise une « fermeture de l'espace public ». Entre les quatre blocs de Canal Wharf, se trouvera par exemple un « îlot de verdure » qui devait, selon le PPAS, être traversé par un « cheminement piéton », pour assurer une meilleure communication entre le quai de Willebroeck et le quai de Péniches. Mais le promoteur a d'ores et déjà annoncé son intention d'en couper l'accès. Au départ, il s'agissait juste de fermer les grilles 12 heures par jour. Aujourd'hui, AG Real Estate et Vooruitzicht proposent aux futurs habitants un « îlot entièrement privé » : une privatisation de fait qui fait penser à ce qui s'est passé avec le 42e étage de la tour d'UP-Site ; lui aussi, censé rester accessible au public, mais qui est aujourd'hui impraticable sans autorisation du syndic.

Enfin – entre UP-site et Canal Wharf – Extensa (Ackermans & van Haaren) prévoit la construction des 139 unités de logement de haut standing, avec 120 places de parking en sous-sol et 7 commerces au rez-de-chaussée (1000m2). Un pont, financé par Beliris, enjambera ici le canal : ce qui permettra à Extensa de faire le lien entre ses deux acquisitions : Riva sur la rive droite, Tour & Taxis sur la rive gauche. *« Un trait d'union sera ainsi tracé entre les deux rives »*... dont les quartiers voisins resteront toutefois coupés : logements hors de prix, enclavement résidentiel et commerces financièrement impraticables.



TOUR & TAXIS : 37 HECTARES PRIVATISÉS

Tour et Taxis fut à partir de 1917 le nœud central de notre réseau de transport de marchandises. Ce site – qui employait plus de 3000 personnes au siècle passé – tomba en désuétude avec l'ouverture des douanes européennes et le développement du transport routier. Propriété de la SNCB, puis de la Poste, le site fut donc laissé à l'abandon à partir de 1987, avant d'être récupéré par le Région et vendu (en 2001 et 2015) à Leasinvest, aujourd'hui Extensa, filiale d'une firme du BEL20 (AvH – Ackermans et van Haaren).

Les associations de quartier et les groupes de défense du patrimoine sont parvenus à faire avorter le projet initial de Leasinvest qui prévoyait la destruction de la gare maritime (Music City) et à faire respecter leurs exigences concernant la rénovation de l'Entrepôt Royal et des Sheds. Mais, ils se trouvent aujourd'hui face à un acteur privé qui détient 100 % du site et est déterminé à en tirer un profit maximal, c'est-à-dire à construire dense et cher (dans le cadre réglementaire que lui imposent les autorités).

« Le canal, c'est pas les Docklands » rassure-t-on au cabinet Vervoort. Oui mais, face au promoteur, se trouve une classe politique perméable aux jeux d'influence, qui – en dix ans de pourparlers avec Extensa – n'est pas parvenue à lui imposer ses conditions.

Au terme de la saga « Music City » – en 2009 – la Région prétendait pourtant poser des gardes-fous permettant de faire de Tour & Taxis un *« quartier durable exemplaire, au bénéfice à tous »* (source : ADT). Sept ans plus tard, en 2016, le projet de PPAS (Plan Particulier d'Affectation du Sol) passe – très tardivement – à l'enquête publique, et les riverains y découvrent des plans qui s'écartent fortement des promesses de départ : ce « quartier au bénéfice de tous » comprendra finalement moins d'équipements publics que prévu, plus de bureaux, plus de surfaces commerciales de prestige, un peu de « logements moyens conventionnés » (mais, anormalement cher) et – surtout – 0 % de logements sociaux (au lieu des 20 % annoncés en 2008).

> Moins d'équipements publics, plus de bureaux, plus de surfaces commerciales, un peu de « logements moyens conventionnés » et 0 % de logements sociaux

Extensa juge aujourd'hui que rien ne l'obligeait à en construire et que sa seule obligation était de livrer 15 % de logements conventionnés dits « abordables » pour la classe moyenne. En effet, le respect de ces 15 % est une des seules obligations que la Région soit parvenue à imposer à Extensa, sauf que ces 15 % ne constituent en rien une concession du promoteur (ou une victoire de la Région) : ce n'est qu'un paiement en nature dont Extensa doit s'acquitter (en guise de « charges d'urbanisme »)[1].

Si le « bénéfice de tous » promis par la Région ressemble aujourd'hui à ce point aux intérêts d'une firme du BEL20 (AvH), ce n'est peut-être pas tout à fait par hasard : l'avocate qui conseillait le cabinet Vervoort en 2013, touchait simultanément ses honoraires auprès d'AvH (Extensa) via les cabinets Stibbe et ASAP. Elle était en charge de la rédaction de ce fameux arrêté régional (du 26 sept. 2013) qui permet aujourd'hui aux promoteurs de s'acquitter de leurs charges d'urbanisme « en nature » pour ainsi dire; c'est-à-dire en construisant du logement à destination de l'administration publique.

Cinq ans après cette opération favorable à Extensa – et alors que la ville de Bruxelles attend toujours que le promoteur s'acquitte de la totalité de ses charges d'urbanisme – le cabinet Vervoort engage cette même avocate en tant que directrice-adjointe en charge du développement territorial et de la création d'un nouvel OIP : Bruxelles Urbanisme et Patrimoine (BUP).

Bref, on assiste ici à l'émergence d'une « ville dans la ville » qui échappe au contrôle des autorités publiques, avec leur concours et leur consentement. Même constat face à la création du parc de T&T : le PPAS prévoyait que la gestion du parc soit transférée à la Région. Mais, Extensa s'est ravisée et refuse aujourd'hui de la confier à Bruxelles Environnement avant que les bâtiments environnants ne soient achevés et vendus. Pas de réaction, ni de sanction de la part de la Région... ➡

Tour & Taxis est donc aujourd'hui un espace où les principes d'accès, d'usage et de gestion sont laissés à la discrétion d'un propriétaire qui se sent – à raison – au dessus des lois. Et, pendant qu'il dispense au compte-gouttes ses « services à la collectivité », sa maison-mère (AvH) engendre de confortables bénéfices qui lui permettent – par un habile effet de « ruissellement vers le bas » – d'en faire profiter la société toute entière et tout particulièrement la vingtaine de filiales qu'elle a planquées dans des paradis fiscaux.

LES FRONTIÈRES DE LA « VILLE DE DEMAIN »

Pour l'heure, l'appétit des promoteurs s'arrête au quartier Ribaucourt (au Sud), et au pont des armateurs (au Nord). En face de Tour et Taxis, derrière la tour Up-Site – se trouvent les bâtiments insalubres du Foyer Laekenois. Nourdine y a vécu et travaille à quelques pas de là : *« il faut dix ans pour y obtenir un logement* – explique-t-il – *et autant d'années pour passer d'un 1 ou 2 chambres à un 3 chambres »* (témoignage du 23 décembre 2016). Pour ces appartements – en mauvais état – les locataires doivent débourser un loyer qui va de 400 à plus de 700 euros. Les logements tardent à être rénovés. Pour un locataire, la seule chance de finir dans un logement décent c'est d'accepter de quitter le quartier et de rejoindre les nouveaux logements sociaux de Neder-Over-Heembeek.

« Petit à petit, les gens sont poussés dehors. Mais, c'est bien fait. C'est assez subtil. Petit à petit, ils ressentent que ça devient trop cher pour eux. Alors, certains disent que c'est pas volontaire. Moi, je crois que c'est volontaire. » (Riverain du Foyer Laekenois, interview du 23 déc. 2016)

Du côté de la Région on ne parle pas d'une éviction des habitants historiques… mais d'un *« effet d'entraînement produit par la concentration de nouvelles unités résidentielles et de nouvelles infrastructures »* [2]. Une façon discrète et détournée de reconnaître que la Région a largement perdu la maîtrise du foncier et abandonne certaines missions d'intérêt public aux forces du marché, en conséquence de quoi, elle est « entraînée » dans le sillage de phénomènes (flambée des loyers, hausse des prix) qui échappent – en effet – à la volonté et à l'agir des habitants…

C'est un phénomène de dépossession qui, en plus de placer les gens dans des conditions de logement toujours plus précaires, leur ôte la colère d'y vivre : au Foyer Laekenois, il leur suffit de pencher la tête par la fenêtre pour réaliser qu'ils ne sont pas les moins bien lotis. Au pied de l'immeuble – devant les bouches d'aération – il y a des gens qui vivent dans des sacs, avec juste leurs effets personnels et la peur de l'expulsion. Il arrive parfois – au bar du foyer – qu'un ancien se laisse aller (*« c'est pas un réfugié, c'est un aventurier »*), avant de se faire recadrer par ses camarades : *« t'aimerais être à sa place ? »*.

Plus loin : le bassin Vergote. Ici, d'immenses tas de sable, de gravas et de ferraille dominent le paysage. La ferraille, c'est Stevens, une entreprise familiale qui achète, recycle et revend des métaux ferreux, ainsi que du cuivre, du laiton, du bronze, de l'aluminium, du zinc, du plomb, de l'étain, et du nickel. *« Avec le Plan Canal* – explique la responsable environnement de la firme – *on a eu pas mal de concertations avec la Région. C'est un projet du Ministre-Président. Ils veulent redynamiser toute la zone du canal. Au début, on a eu peur effectivement qu'ils nous disent 'vous n'avez pas votre place' et on a dû argumenter en disant non justement 'on a notre place'. Et, quand on a parlé d'urban mining, là, ça a raisonné.* […] *Maintenant on a trouvé un terrain d'entente. Le bouwmeester a dit : si une entreprise doit quitter son terrain, le Plan Canal sera un échec. »* (S. Thomas, responsable environnement chez Stevens, décembre 2016)

Tout en reconnaissant – dans le Plan Canal – l'importance de ces activités de récupération, de transport et de logistique (nouveau quartier des constructeurs), la Région encourage – quelques centaines de mètres plus loin – le démantèlement de certaines infrastructures. Ainsi, elle envisage le déménagement du marché matinal vers le nord de la Région, sur le site de Schaerbeek-Formation, afin de libérer de l'espace pour la construction d'un nouveau quartier à côté du centre commercial Docks Bruxsel.

> Le quartier maritime est ainsi devenu le théâtre d'un commerce où la marchandise qui s'achète et se vend c'est… le quartier lui-même.

Bref, dans la zone « Industrie Nord » – plutôt que de soutenir les fonctions existantes en matière de vente en gros, ou d'économie circulaire – la Région tend à faire table rase du passé, comme elle l'a fait avec le site des anciennes usines Godin (à côté du marché matinal). Ce site abritait – il y a quelques années – une « utopie ouvrière », puis un commerce de pneumatiques et des pièces détachées de voitures, avant d'être rasé-revalorisé. Ce lieu tire son nom de J.-B. Godin (1817-1888), un ouvrier devenu industriel, choqué par les conditions de travail en usine et désireux de les transformer de fond en comble. Il proposa un modèle de société qui au lieu de séparer « détenteurs de la force de travail » et « détenteurs du capital » (et de soumettre les premiers aux seconds) chercha à les associer en vue d'un objectif commun : mettre l'usine au service des gens qui la font tourner ; c'est-à-dire leur faire bénéficier des équivalents de la richesse (une sécurité sociale et de bonnes conditions de vie et de logement).

Godin mit cela en pratique à Guise à partir de 1846 : suivant les théories de Charles Fourier, il mit le capital de l'Usine au service de la communauté (construction d'un familistère) et le travail de la communauté au service du talent de chacun. Six ans plus tard, survient le coup d'État de Louis-Napoléon Bonaparte : face la régression brutale des droits civiques, Godin croit trouver en Belgique un terrain propice à la circulation de ses idées et au développement de son entreprise. En 1853, il crée une succursale à Forest, puis à Laeken (en 1858). Comme à Guise, il y construit un familistère (achevé en 1887) : un ensemble de logements communautaires qui offrent tous les conforts de la vie moderne. Peu avant son décès – en 1888 – Godin céda l'entreprise à ses ouvriers .

« La politique du régime royal et nobiliaire a disparu de France avec ses privilèges, mais elle a été remplacée par la politique du capital, de la finance et de la spéculation. L'une et l'autre politique pressurent les peuples et les considèrent comme leur champ d'exploitation. C'est ce régime qui constitue la question sociale ». (J.-B. Godin, 1883, Mutualité nationale contre la misère).

Dans la seconde moitié du 20e siècle, les poêleries Godin furent confrontées à la concurrence de modèles de moindre qualité et durent fermer leurs portes en 1968. Le Familistère fut alors converti en un « hôtel d'entreprises », et l'usine en entrepôts de pneumatiques et de pièces détachées de voitures. En 2008, Equilis (Mestdagh) fit l'acquisition du site et annonça son intention d'y implanter un projet de centre commercial ('Just Under The Sky', devenu 'Docks Bruxsel'). Le familistère Godin et l'ancienne indiennerie étant classés, Equilis se vit contrainte de les intégrer à son projet et d'en assurer la rénovation. Des demandes de classement furent introduites par les associations locales (BruxellesFabriques, La Fonderie, Pétitons-patrimoine, ARAU, IEB, BRAL), qui lui préféraient un projet d'économie sociale, porté par Sander Van Druppen.

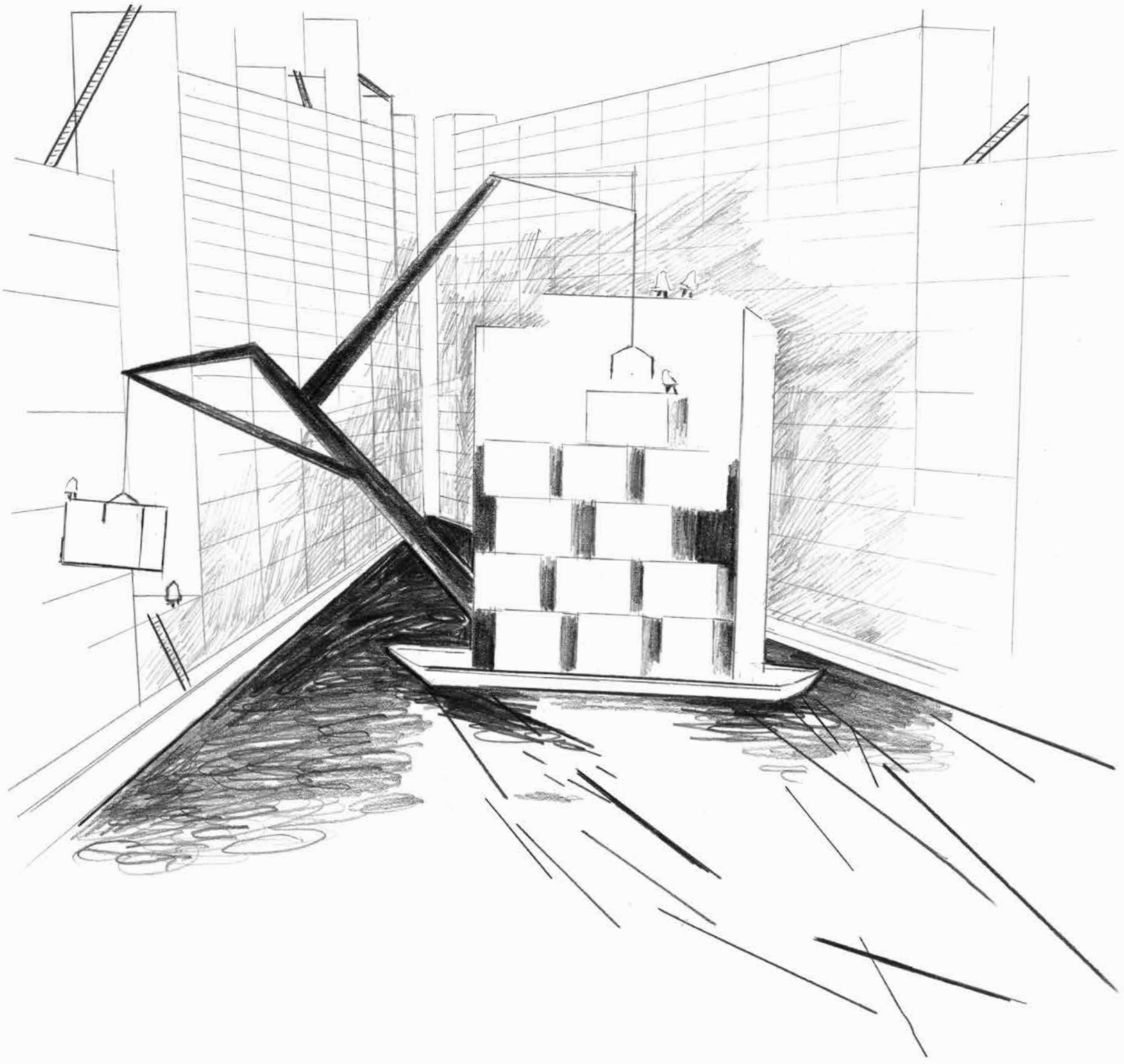
« Il ne s'agit pas seulement de questions de maintien du patrimoine physique. La fonction originelle du site est un héritage immatériel lié à l'économie sociale. Une meilleure prise en compte de cet héritage immatériel donne un autre éclairage du site, lequel dépasse la valeur patrimoniale chère aux connaisseurs et embrasse la signification de la ville dans son entièreté. En actualisant cet héritage de Godin, on construit un projet qui pourvoit aux besoins des gens qui aujourd'hui vivent dans les quartiers centraux qui bordent le canal. Il s'agit de faire revivre le site pour le rendre socialement pertinent et de développer à partir de la structure matérielle un projet qui restitue l'héritage immatériel par une restructuration adaptée, loin du concept de muséification ou de marchandisation » (cf. Guido Vanderhulst *in* Inter-Environnement Bruxelles, 2011).

Les demandes de classement n'ont cependant pas abouti et Equilis a obtenu ses permis, malgré l'opposition de l'Union des Classes Moyennes qui critiquait l'inutilité d'un projet menaçant les commerces locaux et sans effet pour l'emploi. L'usine et les anciens ateliers furent donc détruits pendant l'été 2013, et le centre commercial (Docks Bruxsel) fut inauguré trois ans plus tard.

Au troisième étage de l'ancienne indiennerie (la 'cathédrale Godin') se trouve aujourd'hui une exposition permanente qui retrace l'histoire des anciennes poêleries. Ironie du sort : cet espace dédié à Godin est aujourd'hui physiquement encerclé par les symboles du modèle de société qu'il prétendait réformer, puis rendre obsolète : encerclé par des enseignes qui portent aujourd'hui des noms comme Zara, H&M ou Mediamarkt et qui écoulent des marchandises ayant été produites par une main d'oeuvre surexploitée, et socialement invisible. Aussi dérisoire que cela puisse paraître, c'est une petite victoire que d'avoir pu imposer ces 120 mètres carrés de poil à gratter patrimonial au milieu de cet espace commercial sans âme (aujourd'hui revendu à un fond d'investissement canadien).

Bien que ce processus de privatisation du tissu urbain soit nettement moins avancé à Bruxelles qu'à Londres ou à Istanbul, ses effets, on le voit, sont visibles dans certaines zones de la capitale. En l'espace de dix ans, le quartier maritime – zone populaire liée aux métiers du bâtiment et de la vente en gros – est ainsi devenu le théâtre d'un commerce où la marchandise qui s'achète et se vend c'est… le quartier lui-même (et la qualité de vie qui va avec) considéré non pas comme une chose à la portée de tous, mais comme un bien d'exception. ■

1. Voir l'encadré sur les charges d'urbanisme ci-contre.
2. Voir *Canal, vous avez dit canal*, ADT, 2014



Le gouvernement bruxellois dit vouloir mettre à contribution la promotion immobilière privée afin de développer le parc de logements « abordables ». C'est notamment dans cette optique qu'a été adopté l'arrêté « charges d'urbanisme » en 2013 qui prévoit une redevance visant à compenser les coûts en infrastructure qu'un nouveau lotissement peut engendrer pour la collectivité. Les montants perçus peuvent tout autant financer des équipements publics (crèche, école, espace vert, etc.) que des logements sociaux.

Si le principe semble limpide, les précédentes demandes de permis ont montré des lacunes dans le calcul et l'affectation de ces charges. Une simple comparaison entre différents projets réalisés dans la Région bruxelloise ces dernières années illustre cette réalité. Le projet « Nautilus » à Anderlecht a conduit à l'érection de 36 logements conventionnés équivalent à une charge de 1 800 871 euros alors que le projet Méandre à Tour et Taxis en a produit seulement 31 alors que ses charges annoncées étaient 4 millions d'euros. L'ARAU en avait fait état en octobre 2017.[1] Cette analyse ayant eu un impact au niveau bruxellois, Rudi Vervoort, ministre-président de la Région bruxelloise, avait reconnu devant le parlement bruxellois que son administration avait du refaire les calculs et qu'un montant d'environ 3 millions d'euros était encore dû. En effet, le promoteur de Nautilus avait anticipé les charges d'urbanisme en réalisant des logements conventionnés tandis que les charges d'urbanisme ont été imposées au projet Méandre.[2]

Il subsiste néanmoins un sentiment de manque de transparence qui est renforcé, en outre, par l'absence de registre des charges d'urbanisme. Ce dernier aurait dû être opérationnel depuis 2004, conformément aux prescriptions du Code bruxellois d'aménagement du territoire (COBAT). En son absence, les pouvoirs publics devraient communiquer systématiquement sur les montants de la redevance ainsi que sur les affectations des différents montants perçus.

Étant donné le contexte social du quartier maritime de Tour et Taxis, les charges d'urbanisme devraient être essentiellement affectées à la création de logements sociaux. En effet, ils sont trop peu nombreux dans le quartier. On ne compte que 3,96 logements sociaux pour 100 ménages.[3]

La Région bruxelloise aurait dû exiger via les charges d'urbanisme que le promoteur « Extensa » construise des logements sociaux sur le site. Tel était la demande de nombreuses associations et habitants. Malheureusement, la Région vient d'octroyer le permis sans le conditionner à la création de logements sociaux. Il s'agit bien d'une nouvelle preuve de l'abandon délibéré du logement social par les pouvoirs publics bruxellois. ■

Mohamed Benzaouia

1. ARAU, « Les charges d'urbanisme, deux poids, deux mesures ? » [en ligne], communiqué de presse du 19 octobre 2017, disponible sur : http://www.arau.org/fr/urban/detail/371/les-charges-d-urbanisme-deux-poids-deux-mesures
2. Réponse donnée à la question de B. Clerfayt, C.R.I., Parl. Rég., Brux.-Cap., 2017-2018, séance du 17 janvier 2018, n° 54-COM, p. 82-89.
3. Monitoring des quartiers, « Part des logements sociaux (nombre de logements sociaux pour 100 ménages) » [en ligne], disponible sur : https://monitoringdesquartiers.brussels/maps/statistiques-logement-bruxelles/parc-du-logement-social-region-bruxelloise/part-des-logements-sociaux/1/2016/#

Zone de basse émission

Une bonne idée ?

L'amélioration de la qualité de l'air au sein de l'agglomération bruxelloise est une priorité du gouvernement Vervoort. Mesure emblématique de ce dernier, la zone de basse émission a pour objectif de diminuer la concentration de polluants au sein de l'atmosphère. Pertinence et perspectives de ce dispositif qui arrive au terme de sa période transitoire.

Olivier Fourneau, Inter-Environnement Bruxelles

➪ Le premier jour de l'année 2018, la Région bruxelloise s'est dotée d'une « zone de basses émissions » ou « low emission zone » sur l'ensemble de son territoire, à l'exception du Ring et de certaines voiries permettant d'accéder aux parkings de transit (CERIA, Stalle et Kraainem). Ce dispositif a pour objectif d'améliorer la qualité de l'air à Bruxelles et l'impact sanitaire consécutif en interdisant progressivement l'accès des véhicules les plus polluants à la Région. Cette année, seules les voitures diesel, mises en circulation avant le 1er janvier 1997, ne pourront plus circuler au sein de la capitale. Les critères se durciront ensuite par étapes, pour aboutir en 2025 à l'interdiction de l'ensemble du parc automobile diesel immatriculé avant 2011. À terme, les véhicules essence seront eux aussi concernés puisqu'ils ne pourront plus entrer dans l'enceinte régionale s'ils ont été vendus avant l'année 2001. Afin de permettre aux citoyens de s'habituer à cette nouvelle réglementation, le gouvernement bruxellois a mis en place une période transitoire de 9 mois, à compter du 1er janvier, durant laquelle les conducteurs reçoivent un avertissement en cas d'infraction. À l'issue de celle-ci, il sera remplacé par une contravention. Cette période arrivant à échéance, il nous a semblé important de revenir sur ce dispositif afin d'évaluer sa pertinence face aux enjeux relatifs à la mobilité et à l'environnement en Région bruxelloise.

Dispositif et objectifs

La campagne de communication sur la mesure, en 2017, a été l'occasion pour les autorités bruxelloises de marquer leurs intentions. L'objectif du dispositif n'est pas d'ordre financier, il s'agit de pallier à l'urgence sanitaire : 12 000 personnes en Belgique meurent chaque année en raison de la mauvaise qualité de l'air [1]. Pour le ministre régional de la Mobilité, Pascal Smet, la solution réside dans l'interdiction d'accès de certains véhicules, car « [...] *on ne peut pas nier que le vieux diesel est le plus gros facteur* » [2] (NDLR de la pollution). Dès lors, Bruxelles décide de mettre en place une « low emission zone » et rejoint la liste des 227 zones à basse émission en Europe.

Derrière ce concept se cache une diversité de pratiques et les modalités d'application du dispositif peuvent varier d'une région à l'autre. Au niveau de l'échelle d'abord, il existe ainsi, en Autriche, une zone à faibles émissions d'une surface de 4 000 km² où plus de quatre cents communes sont impliquées. Au niveau du contrôle ensuite, puisque dans certains pays la surveillance est manuelle et réalisée par la police tandis que d'autres préfèrent une surveillance effectuée par des caméras. Au niveau des véhicules, enfin, puisque certaines zones appliquent le dispositif à l'ensemble du parc automobile quand d'autres le limitent aux seuls poids lourds.

Pour la Région bruxelloise, la « zone de basse émission » interdit la circulation des automobiles en fonction de la norme européenne d'émission (EURO) [3]. Elle s'étend sur l'ensemble du territoire régional et le contrôle se fait automatiquement par un dispositif de 86 caméras [4]. Quelques exceptions viennent néanmoins s'appliquer à ces principes puisque certains véhicules peuvent bénéficier de dérogations comme les poids lourds, les deux-roues, les « ancêtres » ou les véhicules prioritaires. Les voitures prohibées peuvent également bénéficier d'un pass journalier payant afin d'avoir accès à la région huit fois par an [5]. Selon une étude de Bruxelles-Environnement, la « zone de basse émission » devrait permettre à la région de baisser, en 2025, la concentration du dioxyde d'azote de 21 à 28 % et du black carbone de 38 à 46 % [6]. Ces chiffres doivent néanmoins être nuancés puisqu'ils sont étonnamment supérieurs à une étude réalisée par Transport & Mobility Leuven en 2011 qui tablait, elle, sur une diminution maximale de 8 % des oxydes d'azote [7].

Critères et inégalités sociales

La LEZ se conçoit donc comme un outil visant à réguler les émissions nocives, sur un périmètre donné, en sélectionnant les véhicules peu polluants autorisés à y circuler. Pour ce faire, c'est la norme EURO qui sert de critère permettant de filtrer les véhicules autorisés à entrer dans la zone. Ce règlement européen, fixant les émissions maximales engendrées par la combustion d'un moteur sur un kilomètre, s'est considérablement affermi entre sa mise en place et aujourd'hui. Ainsi, l'émission maximale de monoxyde de carbone autorisé a été divisée par 2,72, les oxydes d'azote par 2,5, les hydrocarbures par 2 etc.

La logique sous-jacente légitimant les « low emission zones » est donc la suivante : si on interdit aux véhicules les plus polluants d'entrer sur un territoire, les conditions environnementales et sanitaires s'amélioreront.

Une faiblesse de ce raisonnement est de se concentrer sur les caractéristiques techniques des véhicules et non sur leurs usages. Une voiture ancienne roulant peu sera toujours moins polluante qu'une voiture neuve roulant beaucoup. Afin de satisfaire aux objectifs du gouvernement, il est nécessaire de prendre en compte le kilométrage annuel des véhicules. Cette nécessité est renforcée par le fait que cet indicateur est un marqueur distinguant les différentes catégories sociales au sein de la population [8]. De ce fait, la mesure du gouvernement bruxellois ne concernerait, pour l'année 2018, que 0,5 % du parc automobile de la région et impacterait probablement les ménages les plus défavorisés et/ou les plus âgés [9]. Les navetteurs et les classes moyennes ne seraient que légèrement impactés par la législation puisque c'est eux qui bénéficient majoritairement des voitures les plus récentes ou des véhicules de société. Par ailleurs, l'âge moyen d'un véhicule en Belgique étant de 7 ans et 9 mois [10], les mesures de restriction induites par la « low emission zone » suivent la courbe naturelle du renouvellement du parc automobile. Dès lors, une mesure touchant un nombre aussi marginal de véhicules peut-elle être efficace ? Cette efficacité peut-elle justifier la fragilisation que certaines catégories sociales vont devoir affronter, à la suite de la disparition de leur moyen de transport ?

Ces questions se trouvent encore renforcées à la suite du scandale Volkswagen. Celui-ci a montré que le résultat des tests en laboratoire ne correspond pas aux émissions des véhicules en circulation réelle. Certaines voitures diesel [11] relevant de la norme Euro 6, la plus stricte, répandent quatre à cinq fois plus d'oxyde d'azote que ce qui est prescrit [12]. En l'état, cela signifie qu'ils répondent à peine à la norme Euro 3 destinées aux véhicules immatriculés entre 2001 et 2006. Cette situation n'est pourtant pas amenée à s'améliorer. En effet, même si face au scandale, l'Union européenne a bien décidé de mettre en place des tests dits RDE (Real Driving Emissions) [13], la limite fixée par la Commission pour les oxydes d'azotes atteint un seuil deux fois plus important que celui prévu en laboratoire.

Autrement dit, face à l'incapacité technique des constructeurs à respecter la législation européenne, les institutions ont décidé de créer une nouvelle norme plus laxiste. Si les écarts entre les deux tests sont appelés a se résorber progressivement, ces différents éléments tendent à montrer que la nouveauté d'un véhicule n'est pas un critère efficient pour résorber la pollution en milieu urbain.

Or, en mettant la focale sur les voitures anciennes, on occulte les grosses cylindrées, les berlines ou les SUV (abréviation de l'anglais sport utility vehicle). La possession d'une automobile polluante peut, en effet, être due à la contrainte de la nécessité, mais elle peut aussi résulter d'un choix coûteux et prestigieux [14]. En fixant comme critère, l'année d'immatriculation comme une des conditions d'accès à l'agglomération, les autorités oublient donc différents facteurs qui contribuent à la mauvaise qualité de l'air (le kilométrage annuel, le poids, la taille) et se basent sur une norme que les véhicules ne respectent pas.

Les résultats planifiés par Bruxelles Environnement ne risquent donc pas d'être atteints. Ce constat semble d'ailleurs déjà acté par la Ministre régionale de l'environnement, puisque suite à l'interpellation d'un parlementaire, elle a déclaré en substance qu'il serait difficile de mesurer l'efficacité du dispositif [15]. Comme celle-ci est tributaire, à la fois, des mesures environnementales adoptées par les régions adjacentes et des mesures techniques adoptées par l'Europe, les relevés annuels publiés chaque année par Bruxelles Environnement évalueront l'impact global de l'ensemble de ces initiatives.

Bruxelles se trouve donc dotée d'une zone de basse émission, semblant inopérante, dont les résultats ne sont pas mesurables. Si les citoyens doivent légitimement s'interroger sur la pertinence de l'outil, les constructeurs automobiles peuvent se féliciter de cette première mesure contraignante à l'achat de leurs produits alors que les moins nantis voient leurs accès à la ville se complexifier.

Périmètre et différents niveaux institutionnels du pouvoir

Au-delà des débats sur l'efficacité supposée du dispositif, il s'agit aussi de remettre en question la cohérence du périmètre choisi. La zone de basse émission s'étend sur l'ensemble des routes régionales à l'exception des axes menant aux parkings de dissuasion et du Ring. Si cette singularité peut s'expliquer par la faible portion d'autoroutes sous juridiction bruxelloise, elle est absurde du point de vue sanitaire et environnemental. Le périphérique est, en effet, responsable de 20 à 30 % des émissions de certains polluants au sein de l'agglomération [16].

La concertation entre les différents niveaux de pouvoir semble d'autant plus importante que la Flandre, elle, a des projets d'envergure pour l'axe autoroutier. Afin de séparer la circulation de transit et de passage, elle envisage d'augmenter le nombre de bandes à dix sur certaines portions au nord du Ring. Face à ces aménagements qui mettent en péril les efforts de la Région en matière de pollution, on se serait attendu à une réaction énergique. Il n'en est rien ! Ainsi, à l'issue de la consultation publique, cet été, le gouvernement régional n'a remis aucun avis [17]. Préalablement, il était même absent des réunions de travail laissant, seul, un fonctionnaire de Bruxelles Environnement représenter les intérêts de la Région. Pourtant, les enjeux auraient justifié un peu de proactivité. Ainsi, une étude d'incidences, réalisée en 2012 par les autorités flamandes, précise que l'élargissement du Ring générerait 12 tonnes de particules fines, 150 tonnes d'oxyde d'azote et 109 000 tonnes de dioxyde de carbone [18]. ➡

Ces nouvelles infrastructures auront d'ailleurs un autre impact au sein même des frontières régionales : puisque tout élargissement de voirie répond à une demande latente de trafic, il y aura immanquablement un report modal. Dès lors, certains utilisateurs des transports en commun, notamment, seraient amenés à reprendre leurs voitures en raison de l'amélioration temporaire des conditions de circulation, mais cet effet de trafic induit entraînerait, dans un délai de cinq à dix ans, de nouvelles congestions au sein du périphérique[19]. Par ailleurs, ces nouveaux utilisateurs du Ring ne manqueront pas de rentrer dans la capitale et les faibles limitations introduites par la « zone de basse émission » ne permettront pas de juguler la pollution produite.

L'absence de cohérence entre ces projets témoignent des visions discordantes qui existent sur les objectifs de mobilité entre les régions et la concertation difficile qui subsiste en la matière.

Constats et perspectives

L'amélioration de la qualité de l'air en ville est à la fois souhaitable et urgente. Pourtant, ce n'est pas la zone de basse émission qui permettra de réaliser cet objectif. Le dispositif actuel s'apparente aujourd'hui davantage à un outil de communication qu'à une mesure environnementale. En se basant sur des critères inadaptés, elle permet à tout un chacun d'utiliser une voiture si celle-ci est (relativement) neuve. Ce constat amer peut encore être renforcé si l'on pointe l'absence de réaction de la Région face au projet d'élargissement du Ring. Par son silence, elle a montré qu'en interdisant les véhicules désignés comme les plus polluants, elle ne s'occupe pas de la pollution automobile dans son ensemble. La zone de basse émission semble, à bien des égards, être une réponse superficielle aux nuisances de l'automobilisme. Celle-ci n'est pas sans conséquence puisque les mesures restrictives qui en découlent vont complexifier le droit à la ville pour une frange de la population. Le prix de l'immobilier ne sera, dès lors, plus le seul facteur restreignant l'accès au plus grand bassin d'emploi du pays.

De fait, le statu quo n'est pas souhaitable. La pollution atmosphérique est responsable chaque année de maladies respiratoires, de cancers et de décès, mais la proposition du gouvernement semble par trop d'aspects inefficace et inégalitaire. Cependant, la zone de basse émission pourrait avoir comme qualité principale de remettre à l'agenda politique la thématique du péage urbain. En effet, l'un comme l'autre sont des dispositifs limitant l'usage de l'automobile au sein d'un périmètre donné. La différence entre les deux méthodes est que le péage urbain a déjà démontré ses vertus. Ainsi, à Milan, sa mise en place a permis de diminuer les concentrations de CO_2 de 20 %, les autres polluants quant à eux ont diminué de 40 %[20]. À Londres, la même mesure a diminué le trafic entrant en ville de 21 %. Ce chiffre augmente à 33 % pour les voitures[21]. Ces résultats peuvent être mis en perspective avec ceux obtenus par les zones de basse émission aux Pays-Bas, des dispositifs semblables à celui de Bruxelles, où, si l'on a constaté une diminution de concentrations des polluants, elles ne sont pas suffisamment significatives pour prouver que la LEZ en soit seule responsable[22]. Au-delà de ces exemples, les résultats européens varient fortement d'une ville à l'autre et sont parfois sujet à controverse. Il n'existe donc pas de consensus scientifique permettant d'affirmer que ces zones soient des outils pertinents afin de diminuer la concentration de pollution en ville.

Le péage urbain, quant à lui, améliore la qualité de l'air mais certains le critiqueront au nom de la justice sociale. On peut effectivement admettre que tout le monde ne soit pas capable de s'acquitter du montant demandé[23]. Cette idée peut néanmoins être nuancée par le fait qu'à Londres le péage urbain a généré 120 millions de livres sterling. Sur cette somme, 90 millions ont été utilisés à l'amélioration des transports en commun. Pour Bruxelles, un péage urbain à 3€, entre 6 h et 10 h du matin, rapporterait 323 millions d'Euros par an, soit l'équivalent de la dotation annuelle de la STIB, et réduirait le trafic automobile de 11 %. En matière d'équité, la zone de basse émission est assimilable à un droit des nantis tandis que le péage urbain est un véritable outil de prélèvement et de redistribution des richesses. La Ministre bruxelloise de l'environnement, Céline Fremault, déclarait, en novembre dernier, que la suite logique à la zone de basse émission était le péage urbain. Il s'agit donc d'espérer que cette suite arrive rapidement. ■

1. J. Rensonnet, « Zone de basse émission (LEZ) dès le 1er janvier 2018 : votre voiture sera-t-elle interdite à Bruxelles ? » [en ligne], 28/09/2017, consulté le 20 juillet 2018, www.lavenir.net.
2. Ibid.
3. Voir ci-dessous.
4. Ces caméras de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation peuvent aussi bien être utilisées afin de vérifier la conformité des véhicules circulant au sein de la LEZ que pour verbaliser des infractions au Code de la route, contrôler le recouvrement des taxes régionales de circulation ou la conformité des véhicules au contrôle technique. L'objectif de la Région est d'installer 330 caméras de ce type à la fin de l'année 2019, dont 176 consacré à la zone de basse émission.
5. ADEME, Poupounneau M.,Forestier B., Cap F., « Zones à faibles émissions à travers l'Europe – Déploiement, retours d'expériences, évaluation d'impacts et efficacité du système », 2018, p. 68.
6. ARAU, « Zone de basse émission : une mesure nécessaire mais insuffisante – Un premier pas vers un péage urbain et/ou une extension au dispositif du ring », Analyse du 22 janvier 2018, p. 3.
7. Ibid.
8. Demoli Y., « Carbone et tôle froissée. L'espace social des modèles de voitures », Revue française de sociologie 2015/2 (Vol.56), p236
9. Lannoy. P, « Écho de la rue : la pollution de l'air à Bruxelles », Podcast, disponible sur : www.ulb.ac.be.
10. Bruxelles Environnement, « État de l'environnement : Air – Caractéristiques environnementales du parc automobile bruxellois » [en ligne], Rapport 2011-2014, disponible sur : https://environnement.brussels.
11. Près de 9 véhicules diesels sur 10 selon Cuenot F. in Jacqué P. et Van Eeckhout L. « Volkswagen : 4 questions sur les normes de pollution et les tests sur les véhicules diesel » [en ligne], Le Monde, 23 septembre 2015.
12. De Sadeller N., « Dieselgate : l'enfer est pavé de bonnes intentions », La Libre Belgique, 25 novembre 2015.
13. Les tests en circulation réels visent à supprimer les différents biais que peuvent subsister en laboratoire en exposant le véhicule à différents paramètres aléatoires : la température ambiante, la vitesse et la charge.
14. Y. Demoli, op. cit.
15. Réponse donnée le 15 mars 2018 à la question de E. Bots à la question n°756, Q.R., Parl. Rég. Brux.-Cap., 2017-2018, n°36, p. 241.
16. M. Strale, « Écho de la rue : la pollution de l'air à Bruxelles », Podcast, disponible sur : www.ulb.ac.be.
17. PA. D., « Le silence "injustifiable" du gouvernement régional », La Capitale, vendredi 2 août 2019.
18. MODAL SHIFT, « Étude d'incidence sur l'environnement – Transformations de la partie Nord du Ring de Bruxelles », Bruxelles, février 2012, p.1
19. T. Litman, « Generated trafic and induced travel – Implications for Transport Planning » [en ligne], Victoria Transport Institute, 24 avril 2018, Disponible sur : [http://vtpi.org/gentraf.pdf]->http://vtpi.org/gentraf.pdf].
20. Débats relatifs à l'instauration éventuelle d'un péage urbain à Bruxelles, Parl. Rég. Brux.-Cap, 2008–2009, séance du 31 mars 2009, p.19.
21. Ibid., p.10
22. ADEME, M. Poupounneau, B. Forestier, F. Cap, op. cit., p.62
23. Pour en savoir plus, voir : T. Van Gyzegem, « Quel péage pour quelle ville ? », disponible sur : www.ieb.be

Le plateau Avijl
Un cœur de terre(s)

Au cœur du plateau d'Avijl, site classé depuis 2014, se trouvent des potagers. Ceux-ci forment un écosystème riche en biodiversité, et fournissent au lieu une grande partie de son intérêt et de son caractère si particulier. Pourtant, classer un site qui dépend d'une pratique aussi fragile n'a rien d'évident.

➪ Le plateau d'Avijl, d'une superficie de plus de 88 hectares, situé au sud de la place Saint-Job à proximité du Kauwberg et de Fond'Roy, a un statut intrigant. L'espace est hétéroclyte, composé d'un mélange de sous-bois, de feuillus, de prairies, de clairières, et de potagers, entrecoupés de cheminements relativement intimes. De la fin des années 1930 jusque récemment, l'ensemble était voué à être urbanisé. Les propositions urbanistiques qui se sont succédées reflètent les époques qui sont les leurs. En 1930, la proposition initiale est une extension de l'agglomération par le tracé de voiries, selon un plan qui semble être le simple prolongement de l'existant, faisant presque abstraction du dénivelé du territoire. Dans les années 1960, c'est à un urbanisme moderne d'immeubles « barres » que le projet est voué.

Un plateau en lutte

Ces propositions urbanistiques modernes donneront surtout lieu à une lutte incessante afin de protéger le plateau d'Avijl et d'infléchir son devenir. Aujourd'hui, suite à une procédure initiée par les riverains, environ 75 % du plateau est classé, et un PPAS toujours d'application (28ter) prévoit d'y installer environ 200 logements, répartis dans différentes zones constructibles du plateau, dont la commune est majoritairement propriétaire. En près d'un siècle, suite à la mobilisation parfois massive des habitants, très peu de bâtiments ont été construits sur le plateau Avijl. Pourtant, celui-ci est néanmoins utilisé et habité.

Le classement du plateau est intervenu peu après l'adoption du dernier PPAS, et correspond dans les faits à la partie que le PPAS vouait à des espaces verts. Ainsi, le classement ne mettait pas réellement de bâtons dans les roues du projet communal, même si la commune s'est opposée au classement. Ce classement en tant que site n'est pourtant pas un classement en tant qu'espace purement naturel ; il ne s'agit pas d'une requalification en espace vert au PRAS (le plateau Avijl y est toujours en zone d'habitation à prédominance résidentielle) ou d'un classement en zone natura 2000 par exemple. La situation est donc paradoxale, le lieu étant classé alors qu'il est en zone constructible. Le classement est justifié par des raisons à la fois patrimoniales (historiques), scientifiques (de biodiversité) et esthétiques, détaillées sur la carte jointe à ce numéro du BEM.

Cette situation est intéressante, car elle correspond à une particularité du plateau d'Avijl : il ne s'agit pas seulement d'un espace de nature qui serait à préserver. Le plateau n'est pas une réserve naturelle, il n'est pas un morceau de Nature Vierge cachée au bord de Uccle. S'il existe bien des espaces remarquables à proximité, comme le Kauwberg dont la situation topographique et hydrologique a créé un milieu très particulier, ce n'est pas le cas d'Avijl. Bien sûr, l'endroit est riche, et sa biodiversité importante est intéressante en elle-même, comme l'ont souligné beaucoup de naturalistes. Mais si celui-ci est classé, c'est aussi pour son histoire, et pour les cultures potagères qui s'y pratiquent. Grâce à ces potagers, la biodiversité a réellement eu l'opportunité de se développer. Les haies qui séparent les jardins servent de nichoirs pour les oiseaux, et confèrent au lieu un caractère bocager inédit dans cette région. Les sols riches du plateau permettent à une faune et une flore intéressante de se développer, et ce qui pousse dans les potagers fait un milieu propice à la vie végétale et animale aux alentours.

Une pratique qui met en relation

Il ne s'agit donc pas d'une Nature Vierge, dont il s'agirait d'interdire l'accès aux humains pour protéger sa pureté, mais d'un milieu qui est intéressant parce qu'il est l'objet d'une pratique humaine qui incorpore plantes et animaux. Ce qui a justifié qu'on classe le lieu pour son intérêt à la fois scientifique et historique, c'est que le plateau forme un milieu mettant en relation tous ces êtres et leur permet de trouver une forme de coexistence.

Aujourd'hui la gestion est réalisée à la fois par les habitants et par la commune. Il y a quelques années, des potagers se trouvaient sur les zones vouées à être urbanisées selon le PPAS 28ter. Les jardiniers qui les occupaient reçurent l'ordre de quitter ces terrains. La grande majorité obtempérèrent, mais quelques uns cultivent encore aujourd'hui, aucun travaux n'ayant commencé. Sur place, il est évident que la pratique des potagers est importante pour le caractère de ces espaces. Dans les zones où la pratique potagère a cessé, les lieux sont littéralement à l'abandon, et deviennent des espaces arborés, moins propice à la biodiversité. Envahies de ronces, les parcelles qui sont dédiées à la construction perdent de leur intérêt.

L'occupation par les potagers, malgré l'ordre de ne plus cultiver, fût un acte de résistance intéressant. En occupant l'espace, ils empêchent celui-ci de se dégrader et maintiennent sa biodiversité et ce qui fait son caractère si particulier. La pratique du jardinage maintien à la fois la biodiversité et l'intérêt historique dont elle est partie prenante. Aujourd'hui, une nouvelle demande de classement a été introduite, qui concerne l'ensemble du plateau, et, la majorité communale ayant changé, le devenir urbanistique du plateau est de nouveau remis en jeu. ■

L'affiche ci-jointe a été réalisée par Nicolas Prignot et Élise Debouny. Elle s'inscrit dans le cadre d'une recherche sur les hinterlands intérieurs en Région bruxelloise, menée depuis 2015 en collaboration avec Benedikte Zitouni, Chloé Deligne, Noémie Pons-Rotbardt et Livia Cahn, à l'ULB LIEU et l'USL-B CES, avec le soutien d'Innoviris.
À propos des « Écologies de Bruxelles », voir le blog **http://ecobxl.hypotheses.org**
Contact: **ecobxl@collectifs.net**

Poubelles en feu ou montée des eaux ? Recentrer le regard.

Les gilets jaunes ont fait la « une » des médias du mois de décembre, l'occasion pour IEB de revenir sur la nécessaire articulation entre les luttes sociales et écologiques.

« Gilets jaunes à Bruxelles: après des affrontements entre police et manifestants, la situation se calme » (Le Soir, 8 décembre 2018), les titres des articles de presse, les commentaires télévisuels ou radiophoniques dessinent des manifestations dans lesquelles seuls compteraient les « débordements », la « répression » et les « arrestations ».

Des manifestants, de leur émoi, de leurs revendications, de leurs (dés) espoirs, il en sera peu question… et pour cause ?

Hétérogènes, venus de nulle part et de partout, inspirés par le mouvement né en France, et majoritairement non bruxellois, les gilets jaunes sont inconnus des médias. Ils sont également inconnus des travailleurs associatifs bruxellois, de la classe moyenne intellectuelle, d'IEB.

Dès lors, l'absence totale d'un traitement journalistique un peu immergé se fait d'autant plus sentir : la presse n'aurait-elle pas pu simplement se fondre dans la masse, interviewant, au-delà d'un tout à l'image, les récits de vies, les ressorts de la colère, les besoins ? Sans jugement, simplement pour informer et partager avec ceux et celles qui n'y étaient pas ?

La lumière des fumigènes qui brûlent nous aveugle et renvoie dans l'angle mort tout ce qui ne peut pas faire l'objet d'un traitement spectaculaire. Des discussions, du ras-le-bol, de la solidarité dans ces moments de rue, il ne sera pas question. Ces réalités ne rentrent pas dans le schéma journalistique.

Au-delà de leur nombre, c'est ce qu'ils sont, leur façon de faire et ce qu'ils incarnent qui est interpellant. De quoi parle le mouvement des gilets jaunes ? Quelle colère entendons-nous ou pas ? Celle des prolétaires, des pressurés, celles des travailleurs qui savent bien qu'ils sont exploités, celle des chômeurs qui savent bien qu'ils sont traités comme des moins que rien ? Celle de ceux à qui les décisions d'un état austéritaire fait le plus fort ressentir sa violence, celle de ceux dont la sécurité d'existence se dégrade ? Ce sont aussi celles et ceux qui, pourtant les moins à même de se prémunir de la dégradation de leur environnement, sont priés de passer à la caisse pour s'absoudre de comportements devenus toxiques quand l'heure de la transition écologique a sonné, aussi cosmétique soit-elle. Et la grandeur morale associée à l'urgence écologique sert d'alibi pour rajouter une nouvelle couche de distinction entre ceux qui ont les moyens (financiers, culturels…) d'adapter leurs comportements pour être « éco-responsable » et ceux pour qui la survie se pratique d'abord à un niveau très local, avant de pouvoir s'envisager au global.

Là où le traitement médiatique de ces manifestations rend compte d'une masse sans queue ni tête, dirigeant le regard vers quelques poubelles enflammées quand tout menace de prendre l'eau, la vertu ou la non-vertu des comportements individuels permet d'identifier très facilement qui est du bon côté de l'histoire. Pendant ce temps là, le système qui nous a amené au bord du gouffre continue sans égratignures, *business as usual*.

Soyons clairs : On devrait certainement tous arrêter d'utiliser du pétrole tout de suite, pour toujours. Mais une transition à deux vitesses, celle qui taxe d'un côté les vieux véhicules diesel sans pour autant remettre en question la voiture de société, est condamnée à faire du sur-place.

Faire peser sur les classes populaires et sur la petite classe moyenne en déclassement, les mesures écologistes de façade est injuste, et inefficace.
Inefficace parce que le cœur du problème demeure.
Injuste car toutes les taxes qui s'ajoutent sans être proportionnées aux revenus, le sont.

Et c'est tout. ■

Inter-Environnement Bruxelles

Bruxelles en mouvements est un bimestriel édité par IEB, fédération des comités de quartier et groupes d'habitants. Ce journal est distribué dans une série de lieux bruxellois, mais vous pouvez également vous abonner pour le recevoir à domicile et par la même occasion soutenir notre démarche.

Consultez notre site pour voir la publication en ligne ainsi que la liste des lieux de dépôt : www.ieb.be

Abonnement annuel (6 nos) : 24 euros
Abonnement de soutien : 64 euros
Versement au compte
IBAN : BE33 2100 0902 0446
BIC : GEBABEBB

Éditeur responsable : Chloé Deligne
Rue du Chimiste 34-36 – 1070 Bruxelles
Graphisme : Élise Debouny, Andreas Stathopoulos
Illustrations : Rebekka Baumann

Impression : Delferrière – Nivelles

Secrétaire de rédaction : Mohamed Benzaouia
Coordination : Mohamed Benzaouia, Sarah De Laet, Claire Scohier

Collaborateurs : Mohamed Benzaouia, Livia Cahn, Pamela Ciselet, Raf Custers, Élise Debouny, Sarah De Laet, Chloé Deligne, Louise de Morati, Olivier Fourneau, Gérald Hanotiaux, des Molenbeekoises, Noémie Pons-Rotbardt, Nicolas Prignot, Claire Scohier, Mathieu Simonson, Thyl Van Gyzegem

ieb inter-environnement bruxelles
Rue du Chimiste 34-36 – 1070 Bruxelles
Tél. : 02 801 14 80 – E-mail : info@ieb.be

Organisme d'Éducation Permanente soutenu par la Fédération Wallonie-Bruxelles
FÉDÉRATION WALLONIE-BRUXELLES