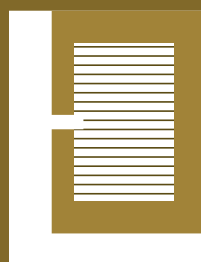
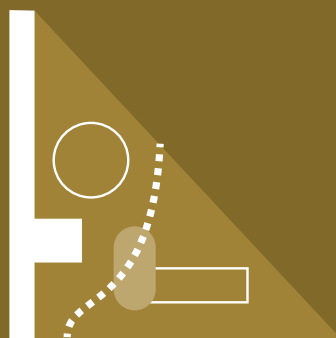


La fabrique de l'infrastructure sociale vol.3

Metrolab Logbook

Louise Carlier
Geoffrey Grulois
Mathieu Berger
Romina Cornejo Escudero



La fabrique de l'infrastructure sociale

vol.3 — Bruxelles-Nord:
la vie sociale dans les marges

Metrolab Logbook

Louise Carlier
Geoffrey Grulois
Mathieu Berger
Romina Cornejo Escudero

Introduction	5
L'infrastructure sociale, entre production et usages	5
Enquêter sur l'infrastructure sociale	7
 La Fabrique Urbaine des Quartiers Nord	 9
Séquence 1.	
La destruction des lieux de vie sociale par les projets de modernisation	9
Séquence 2.	
Émergence de la rénovation urbaine et microproduction d'infrastructure sociale	19
Séquence 3.	
L'infrastructure sociale aux marges des grands projets immobiliers	21
Séquence 4.	
Vers une marginalisation de l'infrastructure sociale?	28
La vie sociale dans les marges	34
 Analyse cartographique de l'infrastructure sociale dans les Quartiers Nord	 39
Définition des cadrages et de l'approche multiscale	39
La distribution de l'infrastructure sociale	40
Choix des quatre cas d'étude	46
 Quatre cas d'étude	 47
Maison des Citoyens Soleil du Nord et parc Gaucheret	47
Le Hub humanitaire et le parc Maximilien	56
Centre Communautaire Maritime et place Saint-Rémy	62
Parckfarm	66
 Infrastructure sociale et inclusion sociale	 73
L'infrastructure sociale et ses formes	73
L'infrastructure sociale sans l'inclusion: le cas de Tour et Taxis	77
L'infrastructure sociale comme politique urbaine	80
 Conclusion	 85

Introduction

L'infrastructure sociale, entre production et usages

Cette étude constitue le troisième et dernier volume des recherches de Metrolab consacrées à la question de l'infrastructure sociale, comprise comme un réseau d'espaces, ouverts ou fermés, intérieurs ou extérieurs, accueillant la vie sociale et le domaine public de la ville, présentant des qualités d'accessibilité, d'hospitalité et d'inclusion.

Le premier volume entendait croiser les regards architecturaux, sociologiques et philosophiques pour conceptualiser la notion d'infrastructure sociale (Berger *et al.*, 2021) en tenant compte tant de sa forme architecturale que du type de sociabilité qu'elle accueille. Le deuxième volume s'attachait à retracer l'histoire des modèles de l'urbanisme de proximité, proposant diverses configurations spatiales de l'infrastructure sociale et revenait sur la matérialisation de ces modèles dans l'urbanisme bruxellois et l'infrastructure sociale produite dans le cadre des politiques de rénovation urbaine réalisées ces trente dernières années à Bruxelles (Carlier *et al.*, 2022)¹.

Ce troisième volume entend mettre ces premiers travaux à l'épreuve de l'enquête empirique, en interrogeant les modalités de production et les usages de l'infrastructure sociale contemporaine d'un territoire bruxellois en transformation. Si les recherches existantes sur l'infrastructure sociale restent floues sur la façon dont elle est produite et sa configuration urbanistique (qui fut objet du deuxième volume), on observe qu'il en est de même dès lors qu'on interroge les types de sociabilités et d'usages qu'elle accueille (Berger, 2024). Ce volume veut répondre à ces enjeux de recherche et mettre en résonance ces deux angles d'approche, qu'il nous semble important de croiser pour différentes raisons.

Tout d'abord, au niveau des politiques publiques, on observe une tendance à planifier la production de l'infrastructure sociale sans prise en compte des spécificités des environnements urbains où elles s'intègrent. Cette tendance suit un regain d'intérêt pour les modèles de la ville de proximité, qui accordent une place majeure aux équipements collectifs et aux espaces publics, auxquels renvoie la notion d'infrastructure sociale. Mais dans ce mouvement tend à s'imposer un modèle généralisant et standardisé de la ville de proximité ; la planification bruxelloise en est un exemple parmi d'autres, comme en témoignent l'étude de « la ville en dix minutes » commanditée par la Ville de Bruxelles, ainsi que l'étude de perspective.brussels sur les approches de la ville de proximité (Brussels Studies Institute, sd). La production de l'infrastructure sociale est alors orientée, par les pouvoirs publics, vers la distribution et l'accessibilité fonctionnelle d'une liste prédéfinie d'équipements sur un territoire. Mais la question de l'usage et l'appropriation de l'infrastructure sociale par les publics autant que de leur ancrage dans un milieu socio-spatial singulier restent quant à elles hors champ.

¹ La réflexion sur cette caractéristique de l'aménagement du territoire bruxellois étant déjà en partie balisée dans l'ouvrage de Sarah Levy, *La Planification sans le plan* (2015).

En replaçant l'attention sur ces éléments, il s'agit en quelque sorte de repolitiser la question de l'urbanisme de proximité, et d'inviter à articuler la production des infrastructures sociales aux spécificités des territoires et des publics qui les habitent.

Ce manque d'attention à la question des usages qu'accueille l'infrastructure sociale et des milieux où elle s'ancre s'observe également dans la recherche universitaire. D'une part, les travaux relatifs à l'infrastructure sociale, comme ceux, importants, d'Eric Klinenberg (2018; 2021), tendent à mettre en avant ses vertus d'inclusion, sans ouvrir l'enquête sur les relations de coprésence entre les publics, parfois tendues ou conflictuelles, qui s'y jouent, et sur l'environnement urbain plus large dans lequel elles s'inscrivent (Berger, 2024). Le milieu où s'ancre l'infrastructure sociale, constitué de différents mondes sociaux, nécessite pourtant d'être pris en compte pour comprendre les usages, les publics, les sociabilités et les tensions ou problèmes éventuels qui s'observent au sein de l'infrastructure sociale et à ses entours.

D'autre part, la critique adressée aux politiques de rénovation urbaine, à travers lesquelles se matérialise un urbanisme de proximité et se construit l'infrastructure sociale, fait aussi souvent l'économie d'une attention aux usages. Ainsi, le discours dominant sur la gentrification dénonce une production urbaine orientée vers les classes bourgeoises (Van Crieckingen, 2021, 119-132) et excluant les classes populaires des milieux urbains, qu'elle soit le fait d'acteurs privés ou d'acteurs publics engagés dans les politiques de revitalisation urbaine. Mais on en sait peu, finalement, sur les usages et les publics de l'infrastructure sociale développée dans ce cadre ou sur les besoins auxquels elle répond. Il nous semble dès lors important, pour ce débat, d'interroger les qualités d'inclusion de l'infrastructure sociale produite via les politiques urbaines, en particulier à l'égard de publics et d'usages marginalisés par les logiques dominantes de transformation des territoires urbains.

Tant sur le plan politique qu'académique, il apparaît donc nécessaire d'appréhender l'infrastructure sociale sous l'angle des usages et des sociabilités qu'elle accueille, en tenant compte de l'environnement socio-spatial au sein duquel elle s'ancre; et de soumettre à l'enquête ses prétendues qualités d'accessibilité, d'hospitalité et d'inclusion. Pour ce faire, nous proposons de partir de différentes figures de « l'indésirable » dont la présence est à la fois « avérée et problématique » (Van Hollebeke *et al.*, 2021), souvent régulée par des dispositifs de filtrage et reléguée aux espaces marginaux ou résiduels de la ville (Whyte, 1980; Lofland, 1998). L'indésirable, dans ses différentes figurations, vient en effet questionner les principes d'ouverture et d'inclusion des espaces publics urbains (Joseph, 1998) constitutifs de l'infrastructure sociale de la ville.

La question de la production n'est pas laissée hors champ pour autant²: les modalités par lesquelles se fabrique l'infrastructure sociale (les processus de planification, de financement et de construction des équipements collectifs et des

2 Relevons que dans l'histoire de la pensée urbaine, l'opposition entre la production de l'espace, les usages et les appropriations spatiales a été structurante et constitutive pour la critique sociale de l'urbanisme (Lefebvre, 1968; Remy, 2015; Jacobs, 2020), en particulier dans le contexte moderniste. Mais dorénavant, cette opposition ne semble plus opérante pour la critique: les acteurs de la production urbaine, aujourd'hui, ont largement intégré les éléments de la critique de l'urbanisme moderniste (voir infra).

espaces publics) seront également considérées, pour comprendre quelle place et quel rôle leur sont accordés dans l'action publique ; et les modalités de gestion au quotidien seront également questionnées. Nous interrogerons donc les politiques publiques qui soutiennent la production matérielle de l'infrastructure sociale, les usages qui ont été pris en compte dans sa programmation, et les acteurs en charge de sa conception et de sa gestion.

Enquêter sur l'infrastructure sociale

Cet ouvrage rend compte d'une enquête socio-spatiale menée sur les logiques de production et d'usage de l'infrastructure sociale au sein d'un territoire bruxellois, formé par les quartiers au nord de Bruxelles.

Nous approchons l'infrastructure sociale comme un réseau d'espaces, ouverts ou fermés, intérieurs ou extérieurs, présentant des qualités d'accessibilité et d'hospitalité³ pour une diversité d'usagers, et soutenant leurs interactions dans le temps (Stavo-Debaugé, 2017). Elle joue à ce titre un rôle majeur dans la vie sociale et publique de la ville. Les lieux et les équipements qui composent l'infrastructure sociale sont ancrés dans un environnement urbain où cohabitent différents publics, et au sein duquel interviennent les acteurs de la production et de la gestion urbaines. L'analyse de l'infrastructure sociale requiert donc de porter l'attention et d'étendre l'enquête au-delà de l'enveloppe des bâtiments ou des périmètres des espaces publics pour considérer le milieu dans lequel elle s'inscrit.

Pour développer cette analyse socio-spatiale, nous nous sommes appuyés sur un travail d'archive, des observations de terrains, des entretiens avec des producteurs et des gestionnaires des infrastructures sociales, un reportage photographique ainsi que sur un travail cartographique. Les outils cartographiques ont été mobilisés dans le prolongement des travaux réalisés sur la cartographie sociale des projets urbains (Carlier *et al.*, 2021b) ; travaux inspirés par les pratiques cartographiques de l'Ecole de Chicago, l'analyse sociologique du domaine public (Lofland, 1998) et les expérimentations en «topologie urbaine» et visualisation des «espaces de vie» initiées au Metrolab (Berger, 2017).

L'outil cartographique est intervenu à plusieurs niveaux. Il a d'abord été mobilisé pour nourrir les entretiens, en confrontant les acteurs de terrain aux questions spatiales et à la cartographie des lieux, des publics et des usages ; et pour retranscrire ces éléments relevés par l'observation de terrain et des entretiens in situ. La cartographie a également été mobilisée pour saisir la place de l'infrastructure sociale dans la transformation du territoire. Pour analyser leurs modalités de production, l'outil a été combiné à l'étude des acteurs en charge de leur réalisation et de leur gestion, des dispositifs et programmes qui ont soutenu leur développement. L'outil cartographique a donc été envisagé comme un médium entre le processus de production de l'infrastructure sociale et les usages auxquels elle donne lieu. Cette approche nous semble d'autant plus pertinente qu'avec l'avènement des systèmes d'information géographique (SIG), la cartographie tend aujourd'hui à être réduite à un simple outil de représentation spatiale des bases de données géolocalisées et de mesure quantitative de la proximité géographique aux équipements. À l'inverse, nous mettons en avant la

représentation des usages sociaux de l'espace que la cartographie qualitative rend possible.

L'analyse se focalise sur un territoire particulier : les quartiers situés au nord de Bruxelles, et plus précisément du Pentagone (Quartier Nord, Quartier Maritime et du Vieux Laeken). Ce territoire est inscrit dans la Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU), comprenant les quartiers postindustriels et socioéconomiques fragilisés situés autour du Canal, où sont concentrées les politiques publiques d'infrastructure sociale (Carlier *et al.*, 2021b). Ce territoire nous semble d'autant plus pertinent pour notre étude qu'il a fait – et continue de faire – l'objet de processus de transformation importants : démolition-reconstruction, rénovation, etc. Il est depuis plus de 50 ans au centre de l'attention des pouvoirs publics, comme des promoteurs privés et de la société civile. Il a été plus précisément le terrain de jeu des « coalitions de croissance » (Molotch, 1976 ; Logan et Molotch, 1987) et est, depuis une trentaine d'années, au centre des débats sur les politiques de rénovation urbaine et les grands projets immobiliers d'intérêt régionaux. Par ailleurs, le choix de ce territoire permet de nous appuyer sur l'expérience et la connaissance de terrain acquises durant les trois masterclasses du Metrolab et l'expérience de la plateforme ARCH (Berger *et al.*, 2018 ; Declève *et al.*, 2020 ; ARCH, 2020 ; Carlier *et al.*, 2022), différentes recherches ayant partagé un intérêt tout particulier pour cette partie de la ville.

La première partie de ce troisième volume consacré à l'infrastructure sociale retrace l'histoire des quartiers nord de Bruxelles depuis les années 1960 dans l'optique de comprendre la place de l'infrastructure sociale dans les processus de production urbaine sur le temps long et les spécificités socio-spatiales de ce territoire hétérogène et fragmenté.

La deuxième partie propose une analyse cartographique de l'infrastructure sociale dans les quartiers nord de Bruxelles. Celle-ci permet de comprendre la distribution géographique des équipements collectifs et des espaces publics ainsi que leurs regroupements dans les quartiers. Cette partie donne lieu à une typologie socio-spatiale de l'infrastructure sociale présente dans les quartiers nord de Bruxelles.

La troisième partie décrit quatre cas d'étude, quatre lieux constitutifs de l'infrastructure sociale contemporaine des quartiers nord et localisés à ses marges, et intégrant sa diversité typologique. La description se fera sous deux angles : d'une part, sous l'angle de leurs modalités de production, autrement dit, les modalités par lesquelles ces lieux ont été conçus, développés, et sont gérés ; d'autre part, sous l'angle des publics qui les fréquentent, de leurs usages effectifs, des tensions qui s'y observent et de leur environnement socio-spatial.

À partir de cette enquête de terrain, la quatrième partie propose de revenir à la définition même de l'infrastructure sociale, à ses principes et qualités distinctives, pour les soumettre à l'épreuve des observations. Ses spécificités sont questionnées en miroir d'un cas emblématique de grand projet immobilier contemporain intégrant, outre des fonctions résidentielles et commerciales, des espaces intérieurs et extérieurs accessibles à divers usagers, pouvant être assimilés à l'infrastructure sociale. Les enjeux d'inclusion sociale que cette dernière prétend rencontrer seront alors re-problématisés à partir de ce cas d'étude.

La Fabrique Urbaine des Quartiers Nord

Séquence 1. La destruction des lieux de vie sociale par les projets de modernisation

Avant d'initier une enquête sur l'infrastructure sociale contemporaine des quartiers au nord du pentagone (Quartier Nord, Quartier Maritime et du Vieux Laeken), il est important de problématiser le processus de transformation de ce territoire. La grande hétérogénéité morphologique des quartiers résulte des vagues successives de démolition-reconstruction pour l'implantation des infrastructures industrielles (autour du Canal) et administratives modernes (autour de la Gare du Nord) au cours du XX^{ème} siècle. La construction du Bassin Vergote et du site logistique de Tour et Taxis entre 1900 et 1920, l'implantation de la Jonction Nord-Midi entre 1910 et 1950 et la construction du Plan Manhattan dans les années 1960 et 1970 constituent autant d'actes de transformation radicale du territoire propres à l'urbanisme moderniste, portés par ce que John Logan et Harvey Molotch appellent des « coalitions de croissance ». Celles-ci sont composées d'investisseurs privés et de pouvoirs publics dominants dans la production urbaine, dont les objectifs sont économiques et idéologiques : transformer la ville en « machine de croissance » pour produire de la valeur économique, des rentes et des emplois tout en y projetant une vision de la modernité prospère (Molotch, 1976 ; Logan

et Molotch, 1987). Les travaux ultérieurs de Rachel Weber ont précisé comment la démolition-reconstruction du bâti en milieu urbain est devenu un moyen d'extraire de la valeur d'échange dans le monde néolibéral (Weber 2002). Au-delà des travaux de ces auteurs sur les machines de croissance urbaine et le renouvellement urbain en Amérique du Nord, les projets du Plan Manhattan et du World Trade Center mettent en avant le rôle central joué par une élite d'architectes-urbanistes dans la définition de la vision d'avenir portée par la coalition de croissance et, dans le processus de démolition-reconstruction qu'elle suppose – qui fut nommé la « bruxellisation » dans le contexte bruxellois (**Figure 1-5**).

Les enquêtes d'Albert Martens (1975) et de Thierry Demey (1990) sur le Quartier Nord ont démontré l'alliance conclue dans les années 1960 entre les urbanistes du Groupe Structures, les hommes d'État et édiles communaux et l'homme d'affaires Charlie De Pauw. La démolition du quartier sur 53 hectares est planifiée pour y construire un centre d'affaires composé de tours de bureaux modernes à l'image du World Trade Center de Manhattan, symbolisant l'inscription de Bruxelles dans l'économie internationale.

Les projets de Plan Manhattan et de World Trade Center, envisagés comme le nœud des flux économiques et commerciaux mondiaux, incarnent un stade de développement du capitalisme industriel et bureaucratique (Boltanski et Chiappelo, 1999). Ce carrefour de l'Europe doit concentrer 50.000 travailleurs et est envisagé par ses promoteurs comme « le lieu de rencontre doté des moyens les plus modernes. Ainsi les opérations commerciales nationales et internationales



Fig 1. Maquette du plan Manhattan par le Groupe Structure. Vers 1967. Fonds Charles de Pauw, Archives du CIVA.



Fig 2. Maquette du plan Manhattan par le Groupe Structure. Vers 1967. Fonds Charles de Pauw, Archives du CIVA.



Fig 3. Affiche publicitaire mettant en lien les projets de World Trade Center de Bruxelles et Anvers avec celui de New-York. Vers 1967. Fonds Charles de Pauw, Archives du CIVA.



Fig 4. Perspective de l'intérieur des galeries commerçantes du World Trade Center. Vers 1967. Fonds Charles de Pauw, Archives du CIVA.



Fig 5. Perspective du World Trade Center depuis la dalle piétonne. Vers 1967. Fonds Charles de Pauw, Archives du CIVA.

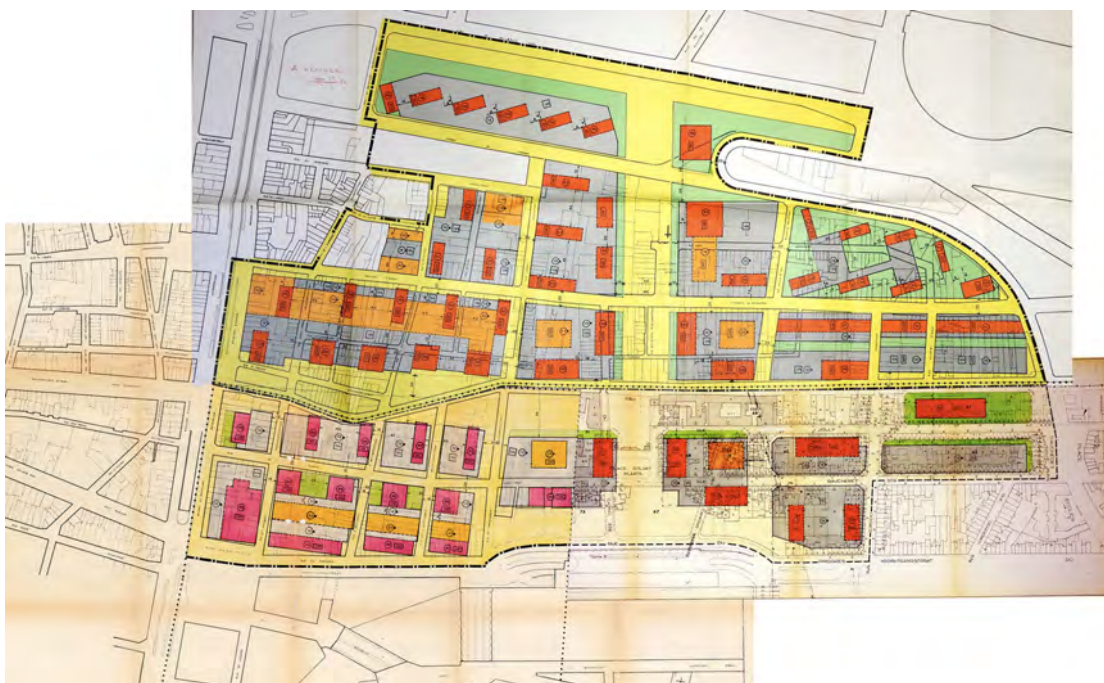


Fig 6. Collage des trois Plans Particuliers d'Aménagement réalisés par les communes de Bruxelles, Saint-Josse et Schaerbeek pour la mise en œuvre du Plan Manhattan. Vers 1967. Collage réalisé par Gery Leloutre.

pourront être traitées sans perdre de temps et avec un maximum d'efficacité » (Demey, 1990, p125). Ce stade de développement du capitalisme se traduit par des valeurs de fonctionnalité, d'efficacité et de vitesse matérialisées dans l'urbanisme par la séparation des fonctions et des circulations, et l'optimisation des densités par la construction en hauteur.

Le projet, soutenu par l'élite des urbanistes modernistes, des représentants politiques et des promoteurs immobiliers, se traduit d'abord dans « une esquisse de rénovation du quartier » (1962) puis des Plans Particuliers d'Aménagement (1967) qui légalisent les expropriations et les expulsions des habitants (**Figure 6**).

La presse au départ très favorable au projet va progressivement documenter les difficultés auxquelles font face les habitants issus des classes populaires (S.N., 1971 et 1974). Les logements construits par le privé à l'avenue de l'Héliport et à côté de la Gare du Nord sont trop chers pour permettre à cette population de se reloger, alors même qu'il faudra attendre la fin des années 1970 pour que l'ensemble des logements sociaux du Foyer Laekenois de la chaussée d'Anvers ne soit finalisé.

Comme Martens et Demey l'ont bien montré, l'investissement massif des pouvoirs publics dans l'achat, l'expropriation et la démolition des parcelles et du bâti existant au profit des promoteurs privés qui bénéficient des terrains viabilisés sous forme de baux emphytéotiques à bas prix, contraste avec le manque d'investissement dans des logements sociaux pour reloger les expulsés. Les promesses de relogement ne sont pas tenues, les menaces d'expulsion se multiplient, les démolitions s'enchaînent et les conditions de vie paraissent de plus en plus pénibles aux habitants. Lors de l'inauguration du WTC, sur deux grandes pancartes accrochées sur le bâtiment qui lui fait face, est inscrite cette phrase : « que crèvent les expulsés ». L'histoire du quartier Nord est ainsi celle « du drame douloureux, du long calvaire, vécu par plus de 10 000 personnes – habitant les lieux et comptant une forte majorité de petits, de pauvres, de “sans voix” » (Martens, 1975, p26). Près de la moitié des habitants sont des étrangers, n'ayant aucun poids électoral, le Quartier Nord, en tant que quartier de gare, fonctionnant comme espace de première implantation dans la ville⁴. Il était habité principalement par des communautés d'ouvriers issus des vagues de migration économique orchestrées par l'État belge pour fournir la main-d'œuvre industrielle.

Si les expulsions et les difficultés de relogement des habitants ont été largement documentées, on a moins mesuré l'impact du projet Manhattan sur les lieux de vie sociale du quartier. Or, les travaux de démolition du Quartier Nord vont en grande partie détruire les qualités hospitalières du quartier pour ses habitants. Sa réalisation entraîne la disparition des lieux qui constituent pour ces derniers l'infrastructure sociale du quartier :

« En 1962, la ville de Bruxelles aménageait une partie du parvis Saint-Roch en terrain de sport (basket) et en coin de repos (bancs et arbres). À deux pas, à Schaerbeek, la place Solvay offrait également un terrain de basket et, à l'abri de la circulation, un terrain planté d'arbres qui avait la faveur des enfants du quartier, à l'emplacement de l'ancien casino. Plus loin, la Place

4 L'opération concerne 712 ménages, pour moitié belges (50,7 %) et étrangers (46,9 %) - principalement des Grecs, des Turcs et des Marocains. Voir aussi : Carlier, 2016.

Gaucheret, sur cette même commune, offre des bancs et de la verdure. Ces lieux disparaissent dans les projets routiers ; ils étaient très fréquentés, de même d'ailleurs que les terrains abandonnés de l'ancien hélicoptère (Martens, 1975, p. 71).

Ces espaces accueillant la vie sociale disparaissent pour devenir des chancres urbains ou des espaces autoroutiers. Car si dans la deuxième moitié des années 1960, les expulsions et démolitions initiées par les pouvoirs publics avancent à grands pas, le futur quartier ne remporte pas le succès immobilier espéré. Avec la crise pétrolière de 1973, les travaux de construction ralentissent, laissant des chancres à la place des quartiers démolis. L'image du projet se dégrade et les critiques fondamentales émises par la société civile à l'égard de ces logiques de production urbaine se font entendre publiquement (S.N. 1972 et 1976). La coalition de croissance se restreint rapidement à Charlie De Pauw et quelques hommes politiques dont Paul Vanden Boeynants. Le projet de nœud autoroutier est abandonné au vu des difficultés financières rencontrées par les promoteurs. Finalement, ce sont essentiellement les administrations publiques qui s'installeront dans les trois tours construites, sur les huit prévues au départ, du World Trade Center (**Figure 7-9**).

Dans les années 1970, des reportages sur la vie sociale du quartier se multiplient (S.N. 1972 et 1976). Ils mettent en avant les relations de voisinage qui animaient le Quartier Nord et les épreuves qu'affrontent les habitants expulsés (Loverius et Dubié, 1972 ; Lemeret et Bernier, 1979). Avec ces différents reportages, il apparaît clairement que le quartier présentait par ses logements bon marché et ses nombreux lieux de vie sociale des qualités d'inclusion fondamentales pour ses habitants.

Ces témoignages, ainsi que les photos d'époque, nous montrent qu'au sein du Quartier Nord, le parvis Saint-Roch ainsi que les trottoirs et cafés situés sur la chaussée d'Anvers et la rue Zézéro jouaient le rôle d'infrastructure sociale, accueillant la vie collective du quartier (**Figure 10-11**). La place Rogier, située en bordure du Quartier Nord, et qui forme alors le parvis de la gare, brassait une pluralité d'usagers et incarnait la dimension cosmopolite de ce quartier situé à proximité du centre de Bruxelles (**Figure 12**). Le Quartier Nord présentait donc l'intérêt d'être un quartier accueillant tant dans le domaine communautaire des relations d'interconnaissance que dans le domaine public propre aux métropoles et à leur composition démographique hétérogène (Lofland, 1998).

Les témoignages recueillis auprès des habitants dans les reportages des années 1970 mettent en avant le désarroi provoqué, outre par la démolition des logements, par la disparition de ces espaces de la vie sociale (Leverius 1972 ; Leveret 1979) (**Figure 13**). Les nouveaux espaces publics construits comme le Boulevard Albert II sont entièrement tournés vers la circulation automobile. Les galeries commerçantes des socles du WTC démontrent que la valeur d'échange prime sur la valeur d'usage dans la transformation du quartier (Lefebvre, 1968). Les reportages mettent également en avant les actions entreprises pour résister à la disparition de ces espaces de vie. Après la démolition du parvis Saint-Roch au milieu des années 1970, l'ASBL Joseph Swinnen s'institutionnalise pour apporter une aide morale et matérielle aux habitants démunis. Parallèlement, l'Union des Locataires du Quartier Nord va se mettre en place afin d'aider les habitants



Fig 7. Vue du quartier autour de la Gare du Nord dans les années 1950. Fonds Charles de Pauw, Archives du CIVA.



Fig 8. Vue des deux premières tours du World Trade Center et des terrains démolis autour de l'ancien parvis Saint-Roch. Première moitié des années 1970. Fonds Charles de Pauw, Archives du CIVA.



Fig 9. Vue du Quartier Nord après la construction des Boulevard Albert II et Simon Bolivar et de la dalle du Centre de Communication Nord. Deuxième moitié des années 1970. Fonds Charles de Pauw, Archives du CIVA.



Fig 10. Carte postale de la chaussée d'Anvers vers 1920. Collection Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB – urban.brussels.



Fig 11. Carte postale du parvis Saint-Roch vers 1920. Collection Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB – urban.brussels.



Fig 12. Carte postale de la Place Rogier vers 1920. Collection Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB – urban.brussels.



Fig 13. Habitants du Quartier Nord réunis dans un café situé sur la rue Gaucheret au début des années 1970. Extrait de Loverius, G., Dubié J. (1972). *Ne Perdons pas le Nord!* Consulté le 12 mars 2024. Images d'archives SONUMA-RTBF.



Fig 14. Terrain de jeux aménagé sur des terrains vagues en bordure de la Place Gaucheret au début des années 1970. Extrait de Loverius, G., Dubié J. (1972). *Ne Perdons pas le Nord!* Images d'archives SONUMA-RTBF.



Fig 15. Vue d'enfants sur les terrains vagues laissés par la démolition de l'îlot n°62 situé entre la place Gaucheret, la rue Rogier, la rue Joly et la rue Gaucheret. Milieu des années 1970. Photo de Christian Carez extraite de *Chroniques Immigrées*. Éditions Vie Ouvrière, Bruxelles 1975.



Fig 16. Affiche réalisée par les associations du Quartier Nord contre la construction du World Trade Center. Milieu des années 1970. Archives de la Fonderie.

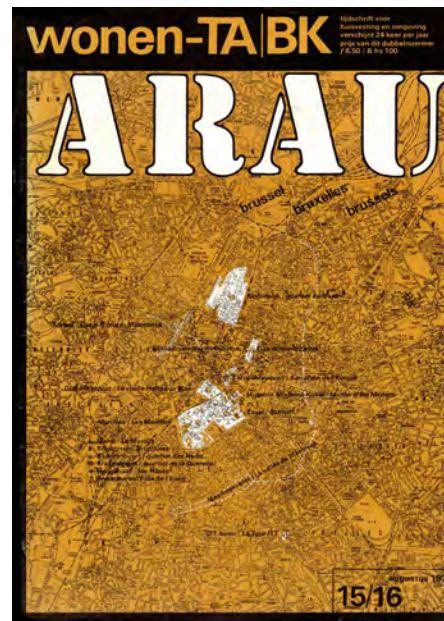


Fig 17. Couverture de la revue Wonen-TA n°15/16 de 1975 consacrée au travail de protection des quartiers bruxellois contre la spéculation immobilière.

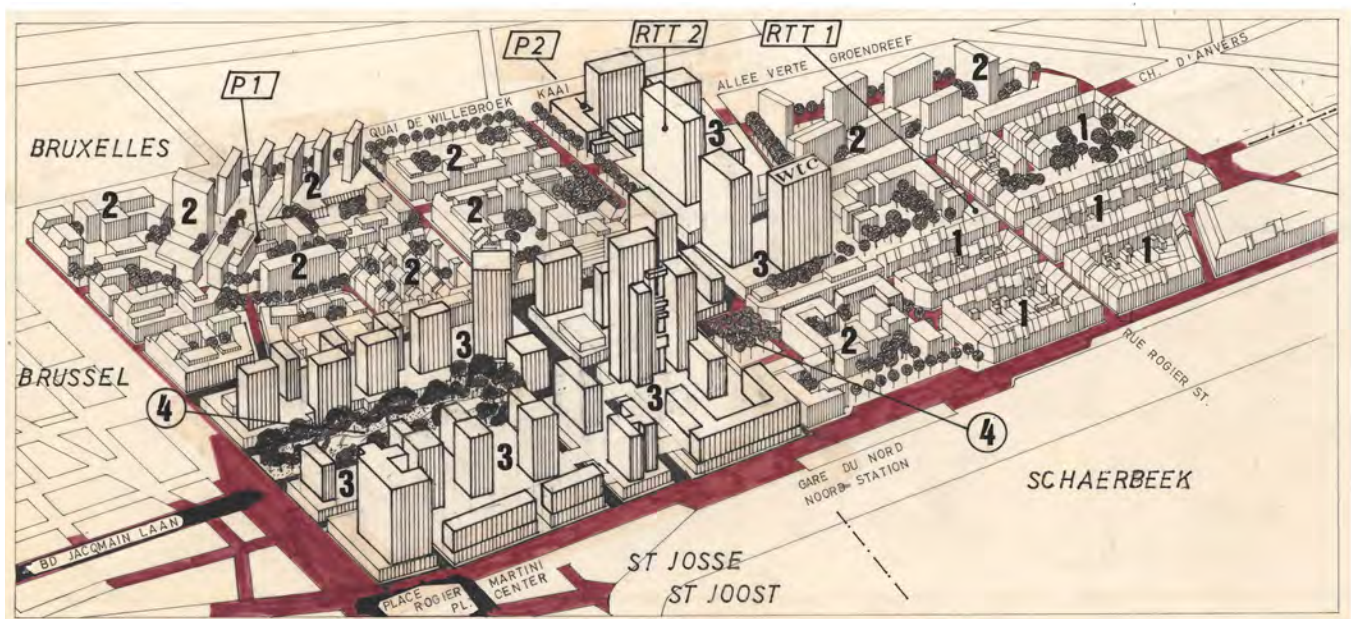


Fig 18. Contre-projet des AAM et de l'ARAU pour la reconstruction du Quartier Nord. Vers 1975. Fonds Maurice Culot, Archives du CIVA.

expulsés à trouver un nouveau logement ; et des actions sont entreprises par les habitants pour aménager des terrains de sport temporaires et peindre des murs aveugles (**Figure 14**). Alors que le processus de démolition-reconstruction du quartier fait table rase de l'infrastructure sociale au profit d'une infrastructure automobile et commerciale, les habitants vont tenter de se réapproprier des espaces communs aux marges du Plan Manhattan et du WTC ; et ces associations vont progressivement se déplacer vers le quartier Masui, aux marges du Quartier Nord.

Au vu de ce bref aperçu de l'histoire du Quartier Nord dans la deuxième moitié du XXème siècle, on observe donc que les modes de production urbaine liés à la coalition de croissance formée par les promoteurs et les hommes d'État tendent à détruire, outre les logements populaires (comme cela a été largement relevé dans l'historiographie du quartier), l'infrastructure sociale du quartier – ses rues, les cafés, les lieux communautaires et les espaces publics qui accueillaient sa vie sociale.

Séquence 2. Émergence de la rénovation urbaine et microproduction d'infrastructure sociale

Dans l'histoire urbaine bruxelloise, on définit le processus de démolition-reconstruction radicale au profit du capitalisme industriel et bureaucratique comme le phénomène de « bruxellisation » (Leloutre, 2023). À des époques et sous des formes différentes, il marque le territoire de la Jonction Nord-Midi (1920-1970), du Quartier Nord (1960-1970) et du Quartier du Midi (1980-1990) (**Figure 15**).

D'après cette même histoire urbaine, le traumatisme de la bruxellisation a produit, à partir des années 1970, un contre-mouvement en faveur du respect de valeurs patrimoniales et du tissu social des quartiers bruxellois existants (Aron, 1978 ; Vandermotten, 2014, p. 181-185). Les luttes urbaines adoptent la grammaire du « droit à la ville » et la critique plus générale qui a été adressée à l'urbanisme moderniste méprisant l'espace vécu des habitants (Lefebvre, 1968 ; Strauven, 1975) (**Figure 16**). Elles épousent progressivement les principes du mouvement pour la Reconstruction de la ville Européenne, qui mettent à mal la vision de la ville véhiculée par le plan Manhattan (Barey, 1980). Avec l'émergence de l'Agglomération bruxelloise dans les années 1970 se construit progressivement l'idée d'une revalorisation des quartiers habités.

Ce « tournant de l'urbanisme bruxellois » est porté par l'Atelier Recherche et d'Action Urbaine (ARAU), les Archives d'Architecture Moderne (AAM) puis Inter-Environnement Bruxelles (IEB) (Aron, 1978). Il se matérialisera d'abord par des contreprojets pour la reconstruction de quartiers populaires, comme ceux de l'lot Sacré, du Quartier Nord, de la rue de Laeken, etc. Dans le cas spécifique du Quartier Nord, il donnera lieu à un contreprojet au début des années 1970 et à un nouveau Plan Particulier d'Aménagement qui cherche à retrouver les échelles des anciens quartiers habités (**Figure 17-18**).

Ce tournant va progressivement conduire les pouvoirs publics locaux (communes, Agglomération puis Région bruxelloise) émancipés de l'État National à porter une attention aux tissus urbains existants. L'une des conséquences de ce changement de paradigme en faveur d'une ville envisagée comme la somme de ses quartiers habités (Berger, 2019 ; Carlier, 2021a) est l'émergence des politiques

de revitalisation urbaine des quartiers populaires. Ces dernières sont développées dans ce qui est d'abord appelé Zone à Protéger et à Rénover (ZPR à partir de 1984), puis Espace de Développement Renforcé du Logement (EDRLR à partir de 1993), puis Espace de Développement Renforcé du Logement et de la Rénovation (EDRLR avec le deuxième PRD de 2002) et enfin la Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) à partir de 2012 (Berger, 2019, p.46). Cette zone délimite les territoires présentant les indices socio-économiques et de qualité de logement et du cadre de vie les plus faibles, et est composée des îlots habités du croissant pauvre. Avec l'instauration de la Zone de Revitalisation Urbaine, le territoire est étendu à des friches et des zones en développement. Ce territoire concentre les investissements publics au travers d'outils comme les Contrats de quartier.

Les Contrats de quartiers (CQ), mis en place en 1993 avec l'instauration de l'EDRL, caractérisent la politique urbaine de la Région. Ils charrient le modèle d'une ville constituée d'une mosaïque de quartiers, organisée à l'échelle de proximité et fondée sur la participation des habitants (Berger, 2019, p.52). Cette politique de rénovation urbaine entend « revitaliser » les tissus urbains en rénovant les espaces publics, en rénovant ou en produisant des logements publics, et en produisant des équipements locaux manquants. L'outil Contrat de quartier est uniquement mobilisable dans les îlots habités et défavorisés. Dans un premier temps, la politique des Contrats de quartiers démultiplie les opérations de petite échelle, dispersées dans le tissu urbain à l'échelle du périmètre, orientées vers la communauté locale. Les premiers Contrats de quartiers réalisés autour de la place Anneessens à Bruxelles ou de la place Lemmens à Anderlecht vont dans ce sens. Ils permettent de rénover les logements et les places, de construire des petits équipements et des espaces verts dans les quartiers fragilisés. Dans le nord de Bruxelles, les premiers contrats de quartiers sont plutôt situés dans les quartiers habités autour du Quartier Nord (Contrat de quartier Brabant, Contrat de quartier Anvers-Alhambra, Contrat de quartier Nord, Contrat de quartier Aerschot Progrès). Les investissements se concentrent en grande partie sur la rénovation des logements et l'aménagement d'espaces publics dans les tissus urbains habités.

Les opérations menées dans le cadre des Contrats de quartiers peuvent être qualifiées de microproduction urbaine publique : elles se caractérisent par leur localisme, leur modestie et leur petitesse (Berger, 2019). Durant cette seconde phase, les modalités de production urbaine s'opposent à celles qui prévalent dans la période précédente, et soutiennent le développement de l'infrastructure sociale – espaces publics et équipements collectifs au service des communautés locales. Ces lieux sont situés au cœur des quartiers habités, eux-mêmes localisés aux marges du Quartier Nord. L'infrastructure sociale a pour objectif de renforcer la « cohésion sociale » dans ces quartiers populaires longtemps marqués par le désintérêt des pouvoirs publics. Un paradoxe est ainsi observé entre le caractère *héroïque* de cette politique régionale, qui prétend « restaurer les fonctions urbaines » des quartiers bruxellois les plus défavorisés et répondre à leurs problèmes de grande pauvreté et d'exclusion sociale, et le caractère particulièrement *modeste* de ses actions (Berger, 2019), orientées vers la communauté locale, un public d'« habitants du quartier », lui aussi réducteur des enjeux.

À la période précédente, marquée par la destruction de l'infrastructure sociale au nord de Bruxelles succède ainsi une phase de microproduction par

un programme de revitalisation urbaine qui n'a pas réellement les moyens de ses ambitions. Cette logique de microproduction va dominer jusqu'au début des années 2000 – où progressivement, les opérations des Contrats de quartier vont tendre à se concentrer sur la construction ou la rénovation d'équipements de taille plus importante occupant une parcelle dans le quartier. Ce tournant peut être observé avec le développement des centres communautaires Pôle Nord et Maritime réalisés au début des années 2000 (**Figure 19-20**). Vont progressivement être redéfinies les modalités de production des équipements et lieux participant de l'infrastructure sociale des quartiers nord.

Séquence 3. L'infrastructure sociale aux marges des grands projets immobiliers

Au début des années 2000, on observe différents changements dans les modes de production urbaine, y compris de l'infrastructure sociale.

Après une période où la production urbaine est orientée vers les enjeux de revitalisation et principalement portée par les pouvoirs publics, on observe un intérêt renouvelé des acteurs privés pour de grands sites urbains désaffectés, ainsi qu'une volonté des pouvoirs publics d'encadrer, dorénavant, l'action des acteurs privés, et une certaine convergence dans la vision de la ville portée par ces acteurs privés et publics. Cette nouvelle alliance entre pouvoirs public et privé se concrétise aussi grâce à l'intérêt renouvelé des promoteurs pour la construction du logement moyen et supérieur dans un contexte où s'observe un retour vers les centres urbains des classes sociales plus favorisées et une croissance démographique. Cette vision partagée de la ville est métropolitaine plutôt que localiste, et s'incarne dans des projets mixtes d'une certaine ampleur, susceptibles de soutenir le développement régional par la mobilisation du foncier postindustriel situé à proximité du canal. Elle tient compte aussi, ou plutôt absorbe, la critique de la bruxellisation ou la critique plus globale de l'urbanisme moderniste et fonctionnaliste ; et renvoie à un « nouvel esprit de la ville »⁵ qui épouse des valeurs de mixité, de diversité, de durabilité (Pattaroni, 2011). Comme le souligne Pinson,

« L'ambiguïté fondamentale de ces nouvelles pratiques urbanistiques tient à ce qu'elles reprennent à leur compte nombre de critiques de l'urbanisme fonctionnaliste et moderniste formulées par les luttes urbaines des années 1960 et par la gauche en général. Ces grands projets réinvestissent les espaces centraux, en valorisent les éléments patrimoniaux, alors que l'urbanisme fonctionnaliste tendait à tourner le dos à la ville héritée. (...) La "cure néolibérale" que l'urbanisme a subie passe d'autant plus inaperçue qu'elle a intégré des recettes inventées dans les années 1970 et 1980 comme alternative à l'urbanisme fonctionnaliste : la patrimonialisation, la piétonnisation, la "tramwayisation", la reconquête des fronts de fleuve et de mer au profit d'activités ludiques et de flânerie, etc. » (Pinson, 2020, p.68)

L'architecture, déployant une nouvelle esthétique des espaces dorénavant « post »-industriels, serait également « désormais au service de ce nouvel esprit du capitalisme qui s'appuie volontiers sur les séductions que peuvent lui offrir les

5 En référence à ce que Luc Boltanski et Ève Chiapello appellent *Le nouvel esprit du capitalisme* qui récupère la critique sociale et la critique artistique issue des luttes post 1968 (1999).

ressources des disciplines esthétisantes» (Genard et Bergilez, 2002, p.154). Il s'agit toujours de remodeler le territoire pour l'apprêter à l'économie de marché, tout en réalisant des plus-values foncières et immobilières importantes, suivant le principe de la « machine de croissance urbaine » de Logan et Molotch (1987), mais en intégrant, dorénavant, la critique des modes de production urbaine moderne par lesquels il se matérialise. Ce nouvel esprit de la production urbaine s'incarne, dans les espaces urbains, par le modèle de « la ville garantie » (Breviglieri, 2013), c'est-à-dire donnant la garantie d'une circulation fluidifiée, d'une qualité patrimoniale, d'une mixité de commerces, d'une qualité environnementale, d'un divertissement urbain ou d'une consommation culturelle, et d'une sécurité, autant d'éléments traduits dans des « indicateurs de performance » auxquels se soumettent les métropoles dans leur quête d'attractivité.

Les projets de reconversion de la friche industrielle de Tour et Taxis en logements à destination de publics privilégiés, en espaces commerciaux et en bureaux, illustrent ce nouvel esprit de la production urbaine intégrant la critique urbaine des années 1960 (**Figure 21**). Le bassin Beco illustre également cette reconversion des espaces industriels au profit d'une logique néolibérale : il a en effet connu un développement particulièrement rapide et important, via de grands projets privés à vocation résidentielle destinés à un public privilégié, comme la tour UP-site ou le complexe Canal Wharf (**Figure 22**).

Portés par des entrepreneurs privés et soutenus par les pouvoirs publics, ces projets intègrent les idéaux d'urbanité et de mixité, investissent les espaces industriels ou modernes replacés dans un cadre verdoyant et durable. Si ces projets sont souvent destinés à des populations économiquement favorisées et se différencient spatialement des quartiers populaires situés à leurs entours, ils entendent aussi s'intégrer à l'espace environnant et incluent la production d'espaces ouverts et d'équipements – comme le parc de Tour et Taxis. En termes de planification, à la différence des années 1960, l'accent est mis sur le projet urbain négocié entre les promoteurs privés et les pouvoirs publics, comme l'illustre le schéma directeur de Tour et Taxis. La production urbaine s'opère par le biais complémentaire des projets privés et publics : comme le représente bien le schéma directeur, les outils et financements publics de la rénovation urbaine sont activés pour rénover les espaces publics des quartiers populaires environnants et créer des continuités (**Figure 23**).

À l'opposition entre projet de démolition-reconstruction du type Plan Manhattan et microproduction urbaine publique du type Contrat de quartier, s'ensuit une période où les pouvoirs publics vont manifester un intérêt nouveau pour l'intégration des grands projets immobiliers d'intérêt régional, le travail sur leurs marges et les fractures spatiales et leur intégration dans le tissu urbain. La création des schémas directeurs pour encadrer le développement par le privé des Zones d'Intérêt Régional (ZIR), la création des Contrats de Rénovation Urbaine (CRU) et des Plans d'Aménagement Directeur (PAD) illustrent ce tournant, et la volonté de réorienter la production urbaine au-delà de l'échelle locale jusqu'alors privilégiée (Genard et Moritz, 2008 ; Berger, 2019).

Les modalités de production des lieux composant l'infrastructure sociale vont dès lors s'en trouver renouvelées : plutôt que de les situer au cœur des communautés de quartier, en réponse aux besoins locaux, il s'agit de les



Fig 19. Centre Pôle Nord (2006) réalisé en bordure du quartier Nord dans le cadre du Contrat de quartier Nord (1999-2003). Printemps 2024. Photo de Samir Amezian.



Fig 20. Centre Communautaire Maritime (2007) réalisé dans le cadre du Contrat de quartier Maritime (2003-2007). Printemps 2024. Photo de Samir Amezian.

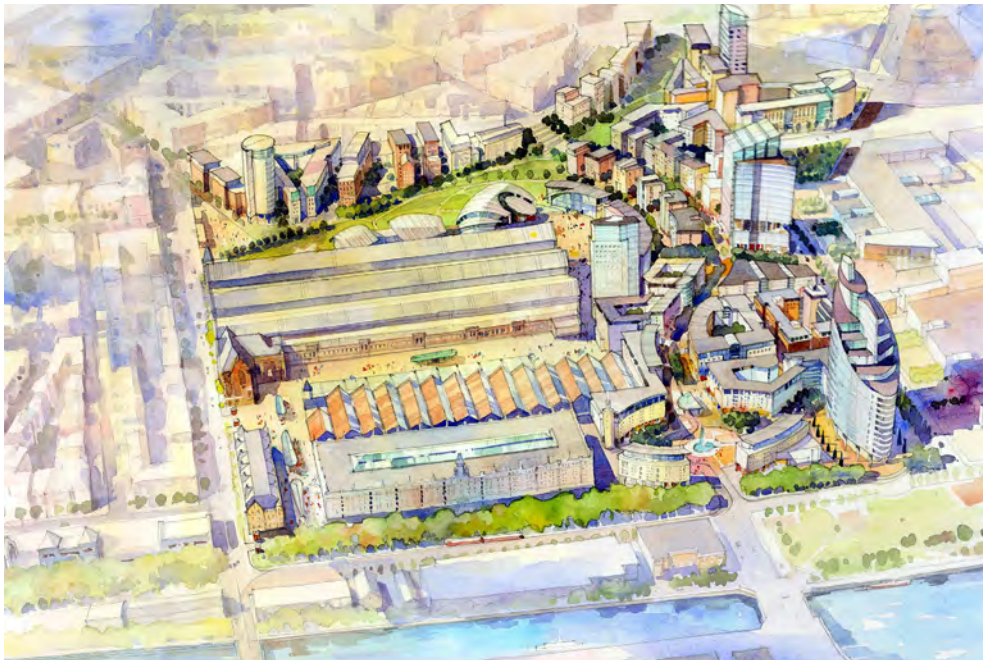


Fig 21 Masterplan de Tour et Taxis réalisé par les agences HOK et Altiplan, 2003. © HOK et Altiplan architects.



Fig 22. Le Skatepark du parc du Quai des matériaux avec en arrière-plan la tour UP-site et les immeubles résidentiels de haut standing construits le long du Quai des Péniches. Été 2024. Photo de Samir Amezian.



Fig 23. Schéma directeur de Tour et Taxis réalisé par les agences Lion et MSA. 2008. © Atelier Lion Associés et MSA.

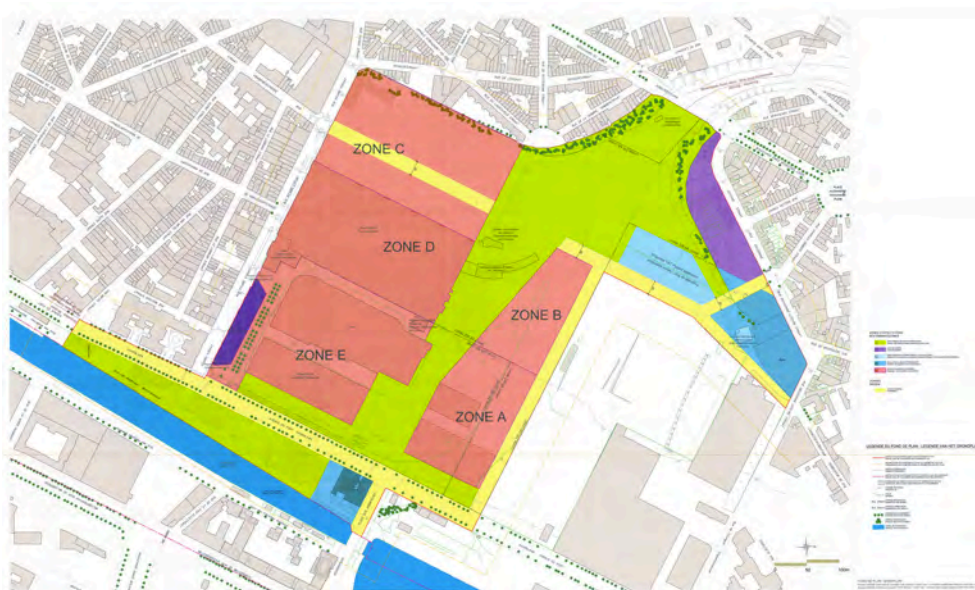


Fig 24. Plan Particulier d'Aménagement du Sol de Tour et Taxis permettant la construction d'un maximum de 370.000 m², 2017. © Agora et ville de Bruxelles.



Fig 25. Le Skatepark du nouveau parc du Quai des Matériaux avec en arrière-plan le pont Suzan Daniel et les immeubles résidentiels de haut standing le long du Quai des Péniches. Été 2024. Photo de Samir Amezian.

développer dans les espaces frontières des grands projets d'intérêt régionaux, et d'estomper les discontinuités spatiales⁶. Les espaces publics et les équipements collectifs qui seront produits durant cette période se situent ainsi aux marges des grands projets immobiliers. À titre d'exemple, le projet du parc Gaucheret, de la Maison des Citoyens et du centre sportif Pôle Nord cherchent à recoudre les pourtours du quartier Masui en investissant les friches à la frontière du Quartier Nord.

De 1997 à 2011, quatre Contrats de quartiers sont financés autour du grand projet immobilier de Tour et Taxis: Contrat de quartier Marie-Christine (1997-2001), Contrat de quartier Maritime (2003-2007), Contrat de quartier Escaut Meuse (2004-08), Contrat de quartier Maison Rouge (2007-2011). Si les Contrats de quartiers ont pour objectif d'améliorer la qualité de vie dans les quartiers existants, comme le prévoit l'ordonnance de la rénovation urbaine (Région de Bruxelles-Capitale, 2016), il semble que dans le cas présent, la visée est également de minimiser l'effet de marginalisation des quartiers populaires aux abords du site privé, en aménageant les seuils. C'est le cas par exemple des voiries du quartier Maritime et des espaces verts au nord de Tour et Taxis (parc de la Ligne 28). En plus de ces quatre Contrats de quartiers, l'opérateur fédéral Beliris va investir massivement dans les espaces verts de la Ligne 28 puis dans le parc du Quai des Matériaux. Alors que le Masterplan de 2003 commandé par le propriétaire de Tour et Taxis laisse clairement apparaître la logique d'enclave du projet, le Schéma directeur de 2008 prend en compte la rénovation massive des espaces publics des quartiers environnants (Lion et MSA, 2008). Les politiques de rénovation urbaine sont ainsi mobilisées pour atténuer les externalités négatives et les processus d'enclavement générés par les grands projets immobiliers.

Alors que le public veille à l'intégration dans le tissu urbain des grands projets immobiliers, le promoteur privé est aussi amené à montrer sa capacité à rejoindre des objectifs publics, non strictement financiers. Le schéma directeur et le PPAS de Tour et Taxis imposent comme charge de lotissement l'aménagement d'un espace vert, accessible aux habitants des nouveaux logements comme à ceux des quartiers environnants (**Figure 24**). C'est ainsi que le parc de Tour et Taxis verra le jour à partir de 2014, quelques années après l'ouverture du centre commercial et des bureaux dans l'ancien Entrepôt Royal.

Quelques années plus tard, le projet de Musée Kanal – centre Pompidou qui sera implanté dans l'ancien garage Citroën racheté par les autorités régionales en 2017 – prolonge la volonté de reconversion du Bassin Beco en zone de logement, de culture et de loisir au service des classes supérieures. Comme à Tour et Taxis, la reconversion de l'îlot mixte situé entre le Quai des péniches et le Quai de Willebroeck s'accompagne d'un investissement massif dans les espaces publics adjacents: place de l'Yser, parc Maximilien, pont Suzan Daniel afin d'intégrer la rénovation massive de cet ancien îlot industriel dans son environnement (**Figure 25**).

6 Dans l'exposition « Des formes urbaines pour rénover Bruxelles » organisée aux Halles Saint-Gery pour les 30 ans des Contrats de quartiers, nous distinguons cette logique de Contrat de quartier comme des « coins » autour des grands projets immobiliers de celle des « points » de la période précédente qui se caractérise par la micro-production urbaine publique. Voir <https://urban.brussels/fr/events/exposition-des-formes-urbaines-pour-renover-bruxelles>

Séquence 4. vers une marginalisation de l'infrastructure sociale ?

Si ces dynamiques de développement ont d'abord et surtout concerné les friches industrielles situées autour du Quartier Nord (Tour et Taxis et le Bassin Beco), depuis la fin des années 2010, la vente du foncier et de l'immobilier public issu du plan Manhattan (WTC I, II et III, etc.) engendre une nouvelle vague d'investissements immobiliers. Une multitude de projets de rénovation de tours modernes sont en cours dans le Quartier Nord, et une approche partagée par les pouvoirs publics et les acteurs privés semble s'imposer, en vue de renforcer son attractivité. Ce territoire, qui rassemble des millions de mètres carrés de bureaux, correspond parfaitement au nouveau besoin de financiarisation de l'immobilier en vue d'une intégration dans des portefeuilles d'actifs et des fonds d'investissement (Guironnet et Halbert, 2023). Mais cette attractivité immobilière est freinée par l'image négative et l'insécurité qui caractérisent encore aujourd'hui le quartier de la Gare du Nord (S.N., 2018b).

Depuis 2017, une coalition composée des entreprises immobilières qui ont racheté la plupart des tours et des parcelles du Quartier Nord s'est formalisée à travers la création de l'ASBL Up4North⁷. Son objectif est d'« activer » ce quartier au « potentiel immense », mais qui a pour défauts principaux son insécurité, sa monofonctionnalité et son caractère d'espace de transit ; il s'agit pour ce faire d'attirer notamment d'autres usagers « complémentaires » à ceux qui sont aujourd'hui majoritairement présents dans ce quartier – les employés des administrations et sociétés installées dans les nombreuses tours de bureaux présentes dans cette zone, principalement navetteurs, aux horaires fixes, quittant les lieux à la fin de leur journée de travail, laissant derrière eux des espaces mornes et vides. À long terme, Up4North entend faire du Quartier Nord un espace de vie attractif rassemblant différentes fonctions urbaines (commerce, logement et bureau). À court terme, l'ASBL entend rassembler, via l'association LabNorth⁸, des acteurs créatifs d'avant-plan autour de projets d'occupations temporaires et d'installation artistique dans et autour du WTC I.

Au pied de la tour WTC II, voisine du WTC I, se trouve le parc Maximilien, devenu un point de focalisation politique et médiatique de la « crise migratoire » en Belgique, en raison de son occupation il y a quelques années par les réfugiés⁹ (**Figure 26**). Face au manque de services, aux conditions déplorables de l'accueil et à l'urgence des besoins, différents acteurs citoyens et associatifs ont mis en place un *Hub* humanitaire, centralisant des services de première ligne à proximité des lieux occupés (**Figure 27**). Il s'agit dans ce cas d'une infrastructure sociale produite par des collectifs citoyens dans les marges du Quartier Nord. On peut également citer l'occupation temporaire de l'Allée du Kaai par le collectif Toestand, qui a également accueilli et abrité les demandeurs d'asile à la rue des Quartiers Nord (**Figure 28**).

7 L'ASBL Up4North est composée de huit partenaires immobiliers (AG Real Estate, Allianz, AXA, Banimmo, Befimmo, Belfius Insurance, Immoel et Triuva). Voir S.N. (2017).

8 LabNorth est composé au départ des agences d'architecture et d'urbanisme 51N4E, de l'agence de communication Vraiment Vraiment et du think and do tank Architecture Workroom

9 Voir les travaux de ARCH pour un approfondissement.



Fig 26. Occupation du parc Maximilien pendant la crise migratoire de la fin des années 2010. Photo de Badr Zamane Sehaki.

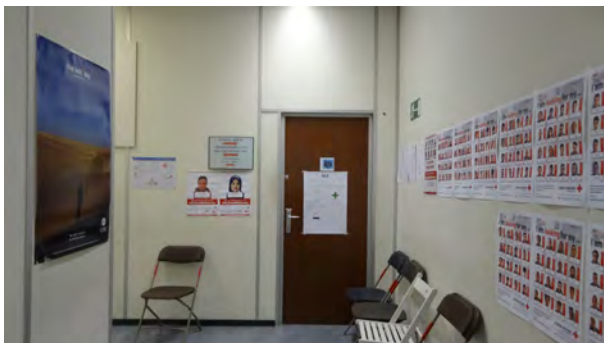


Fig 27. Hub humanitaire installé dans la gare du Nord pendant la crise migratoire de la fin des années 2010. Photo de Louise Carlier.



Fig 28. Journée de Manifestation pour protester contre le Massacre de Karthoum à l'Allée du Kaai. Été 2019. Photo de Tine Declerck (Toestand).



Fig 29. Marché hebdomadaire de la chaussée d'Anvers dans le Quartier Masui. Été 2024. Photo de Samir Amezian.

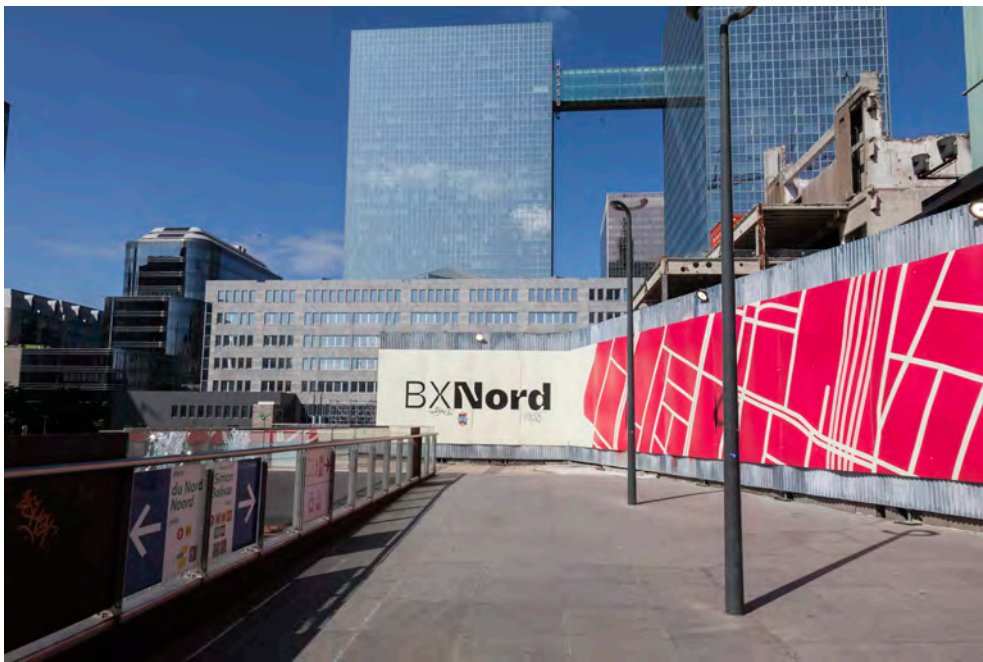


Fig 30. Dalle située devant la Gare du Nord durant les travaux de démolition du Centre de Communication Nord. Été 2024. Photo de Samir Amezian.

Alors même que l'attention de nombreux acteurs urbains, privés et publics, se focalise aujourd'hui sur le Quartier Nord, les différents problèmes sociaux qui se manifestent dans ce territoire ne sont pas pris en compte dans les espaces de réflexion et de débat relatifs à son développement. Si dans sa communication, Up4North valorise la diversité des publics des quartiers nord, les moins favorisés d'entre eux semblent maintenus hors champ, qu'il s'agisse des migrants ou des habitants peu dotés. Ainsi, l'Union des Locataires du Quartier Nord (ULQN) a été consultée lors des premières discussions sur le renouvellement du quartier, mais elle n'a pas pu intégrer l'occupation temporaire du WTC, s'est très vite sentie instrumentalisée, et ses demandes n'ont pas été entendues¹⁰. Les projets développés ou anticipés ne rencontrent pas les besoins des habitants des quartiers situés à leurs entours en termes de logements et d'équipements – au contraire, ils se présentent plutôt comme une menace pour ces derniers, qui éprouvent leur inaccessibilité croissante¹¹. L'investissement public sur les espaces ouverts aux marges et aux seuils des grands projets immobiliers privés n'est pas perçu comme bénéficiant aux habitants ; au contraire, il est considéré comme un prolongement des projets privés, détournant les outils de la rénovation urbaine de ses objectifs premiers – l'amélioration de la qualité de vie des quartiers populaires et de leurs habitants. Le milieu de vie des habitants, et l'infrastructure sociale qui le compose, tend à se rétracter sur les quartiers Masui et Maritime (**Figure 29**).

Par ailleurs, si la coalition de croissance de Tour et Taxis et celle du Quartier Nord sont au départ indépendantes, l'intégration récente du promoteur de Tour et Taxis (Nextensa) dans l'asbl Up4North permet d'en faire converger les intérêts. Tour et Taxis, le Quartier Nord et le Bassin Béco en viennent à former un espace continu, dont le développement est orienté par des intentions similaires. Cette convergence se manifeste aujourd'hui dans la campagne de médiatisation autour d'un renouvellement du quartier appelé BXNord qui s'étend de Tour et Taxis à la rue du Brabant et de la place Rogier au Square Jules de Trooz, et qui est également soutenu par les pouvoirs publics¹². BXNord met en avant ce territoire comme un lieu créatif, vert et inclusif, un « nouveau downtown » au contour bien défini, rassemblant des élites créatives et entrepreneuriales qui œuvrent à un nouveau type d'expérience urbaine (**Figure 30**). Cette campagne médiatique qui est diffusée via un website et des réseaux sociaux, à destination des travailleurs et futurs habitants des bureaux et des logements récemment mis sur le marché, cherche à redorer l'image du Quartier Nord. Les projets immobiliers privés font valoir pour leur part des espaces de travail, de commerces ou de logements situés dans un environnement privatif et paisible, garantissant un entre-soi exclusif.

Sans grande surprise, les différentes problématiques sociales observées dans le quartier et les publics qu'elles touchent – qui menacent par ailleurs la stabilité des investissements financiers dans l'immobilier – sont absentes des images et des discours. Si l'espace que forme l'ensemble des grands projets contenait encore récemment deux « poches » d'infrastructure sociale, l'occupation de l'Allée du Kaai par Toestand et le parc Maximilien, le premier a été fermé pour

10 Entretien avec le coordinateur de l'Union des Locataires du Quartier Nord réalisé le 17 juin 2024.

11 Ibid.

12 Voir <https://bxnord.be/fr/le-quartier/>

faire place à un parc s'étendant sur l'ensemble du Quai des Matériaux et le second est l'objet d'un processus de rénovation axé sur la renaturation du site, dont les conséquences sur les usages et publics qu'il accueille aujourd'hui ne peuvent encore être mesurées (**Figure 31**). Les photomontages du projet Max-sur-Zenne font fi des publics précarisés au profit d'un environnement naturel et pastoral¹³ (**Figure 32**). Dans le prolongement des intentions développées dans le Contrat de Rénovation Urbaine Citroën-Vergote (CRU n°1) et du Plan d'Aménagement Directeur Maximilien-Vergote (PAD MAX), les administrations régionales et fédérales (Bruxelles Environnement, Bruxelles Mobilité et Beliris) en collaboration avec la ville de Bruxelles cherchent à mettre en place un maillage vert intégré qui connecte le Quartier Nord à Tour et Taxis via les quais du canal (**Figure 33**). Mais, comme nous le verrons ultérieurement, cette vision d'un espace vert unifié ne tient pas compte du caractère privé de certains parcs (Tour et Taxis) et des dispositifs de filtrage qui entravent son caractère continu.

Pour comprendre pleinement le nouvel esprit de la production urbaine, il faut souligner l'intégration des projets immobiliers dans des portefeuilles financiers complexes. Alors que les acteurs économiques des coalitions des années 1960 étaient des promoteurs immobiliers et des propriétaires publics, la financiarisation du foncier et de l'immobilier donne aujourd'hui une place de plus en plus importante à la gestion d'actifs immobiliers (Guironnet et Halbert, 2023). Le rôle de promoteur immobilier qui construit pour revendre avec des plus-values tend à être supplanté par celui d'investisseur et d'opérateur immobilier qui met des actifs immobiliers à disposition des fonds d'investissement. À Bruxelles, la vente des biens fonciers et immobiliers d'État à partir du début des années 2000 va mettre à l'avant-plan ce nouvel acteur central au sein des coalitions de croissance. Les immeubles de bureaux des administrations publiques de Tour et Taxis, les tours administratives du Quartier Nord tout autant que la cité administrative de l'État, constituent le type de placement immobilier idéal pour diversifier les portefeuilles d'action (Guironnet et Halbert, 2023). Le nombre de mètres carrés très important ainsi que la durée des contrats de location fait de ces actifs immobiliers des placements à très faible risque qui complètent d'autres placements à plus haut risque. Parallèlement au phénomène de maximalisation de la rente foncière et immobilière, cette incorporation des projets bruxellois dans des portefeuilles d'actif immobilier renforce la transformation du sol et du bti en une valeur financière. Elle participe à la transformation de la ville en une valeur d'échange abstraite au détriment de la valeur d'usage (Lefebvre, 1968) et renforce l'urbanisation du capital mise en avant par Harvey dès les années 1980 (1985). Si la plupart des logements produits dans le Quartier Nord depuis les années 2000 sont vendus à des particuliers, les bureaux et les centres commerciaux sont progressivement intégrés à ces portefeuilles d'actifs. C'est le cas de ceux de Tour et Taxis comme du projet immobilier ZIN (ex WTC I) ou des tours Proximus. Dans le projet ZIN qui constitue la forme la plus avancée de financiarisation, les logements sont eux-mêmes gardés en portefeuille d'actif immobilier et loués sous forme de coliving (Delrue, 2024). Le coliving, tout comme les bureaux et l'hôtel de luxe, permettent

13 Voir <https://www.maxsurzenne.brussels/le-projet>



Fig 31. Journée portes ouvertes de l'occupation temporaire de l'allée du Kaai par Toestand. Printemps 2018. Photo de Tine Declerck (Toestand).



Fig 32. Photomontage du projet de renaturation du parc Maximilien rebaptisé Max-sur-Zenne avec le réaménagement de la ferme Maximilien au pied de la dalle des logements sociaux du foyer Laekenois. 2022. © OLM paysagistes et urbanistes.



Fig 33. Maquette réalisée dans le cadre du Contrat de Rénovation Urbaine Cirtoën-Vergote montrant (en noir) l'espace public continu entre l'Héliport et Tour et Taxis. La maquette intègre le futur pont Suzan Daniel et le projet de tour sportive. 2017. © Studio Paola Vigano et CityTools.

de maximiser la rente locative tout en garantissant l'économie d'échelle nécessaire pour la gestion de l'actif immobilier (**Figure 34-35**).

On peut donc s'inquiéter, dans ce contexte, du devenir de l'infrastructure sociale dans ce territoire. Après l'avoir doté d'une fonction d'atténuation des marges spatiales, assiste-t-on à sa marginalisation ? Si elle offre des ressources et des services auxquels ne peut répondre la logique du marché, on peut se demander dans quelle mesure elle rencontre les besoins des publics plus précarisés, et comment elle fait face – et fait place – aux usages indésirables ou marginalisés dans ces processus de développement. La ville garantie, qui incarne le nouvel esprit du capitalisme, amènerait à neutraliser toutes les sources possibles de troubles, en particulier les usages imprévus, les intervalles non affectés, les appropriations déviantes quant à la « désignation fonctionnelle des lieux d'usage » (Breviglieri, 2013, p.9). Là se tient sa force d'exclusion, amenant à renforcer les dispositifs de contrôle, de surveillance et de filtrage des « indésirables ». À cette tendance s'oppose ce que Breviglieri appelle « l'architecture d'usage », liée aux pratiques, appropriations et détournements de l'espace, venant troubler la normativité fonctionnelle et prévisible des lieux. C'est pourquoi nous nous focaliserons ultérieurement sur les usages, les appropriations et les publics qu'accueille l'infrastructure sociale dans les quartiers nord, à partir de quatre cas d'étude.

La vie sociale dans les marges

La brève histoire que nous venons de décrire permet de comprendre quelques éléments caractéristiques de la configuration socio-spatiale du territoire étudié et de la place qu'y occupe l'infrastructure sociale.

Cette relecture historique des quartiers nord sous l'angle de la place conférée à l'infrastructure sociale montre qu'elle se développe à la marge de grands projets immobiliers du Quartier Nord et de Tour et Taxis. Un double processus de production urbaine semble être à l'œuvre dans les quartiers nord depuis les années 1960, entre d'un côté les vagues de rénovation affectant de grandes parcelles acquises par des entreprises immobilières (Bassin Béco, Tour et Taxis, Gare du Nord, WTC, tours Proximus, etc.) ; de l'autre, dans les marges, une production incrémentale de lieux publics et d'équipements visant à répondre aux besoins des différents publics qui habitent les quartiers aux abords des grands projets immobiliers. Si les coalitions engagées dans ces deux processus concomitants divergent fortement au départ, la communication de BXNord témoigne de leur convergence actuelle, et mène à souligner le paradoxe du nouvel esprit de la production urbaine qui prétend aujourd'hui épouser la diversité urbaine, tout en faisant fi d'une partie des usagers et habitants de la ville, moins désirables.

Ces différents processus de production font du territoire étudié un espace de cohabitation de mondes sociaux fortement différenciés aux usages potentiellement tendus, voire conflictuels (Berger et Van Hollebeke, 2017). Ses habitants et usagers présentent une diversité de profils – les habitants des tours de logements sociaux et les habitants des nouveaux logements à destination de hauts revenus, les entrepreneurs de Masui, les navetteurs du Business District, les travailleurs informels d'Yser, les migrants et primo-arrivants particulièrement



Fig 34. Serre végétalisée construite sur la parcelle du complexe immobilier ZIN. Des parois vitrées permettent de rendre l'espace inaccessible en dehors des heures de bureau. Été 2024. Photo de Samir Amezian.

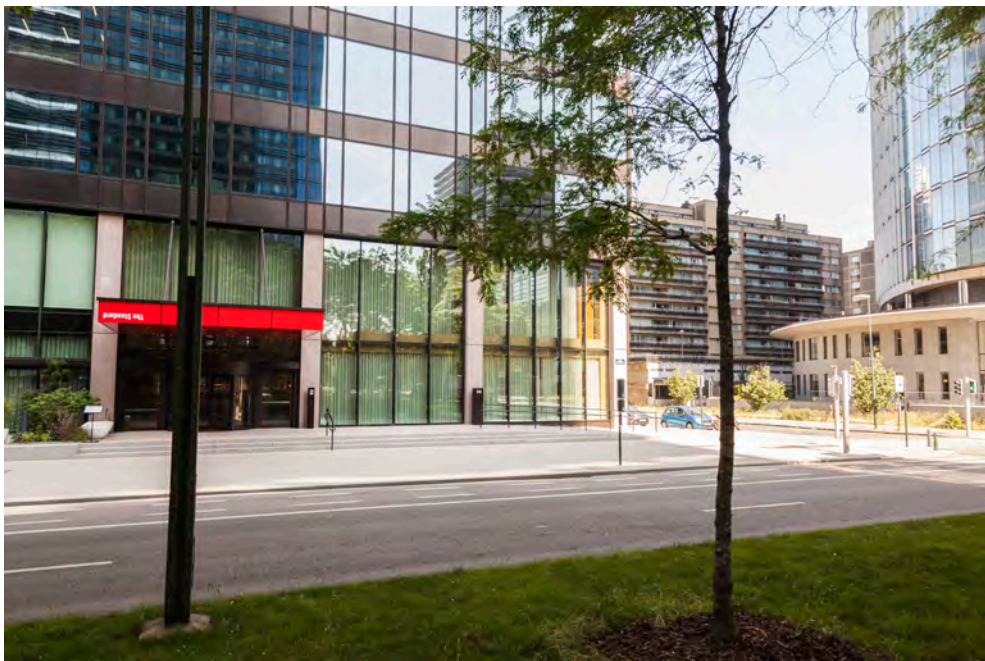


Fig 35. Entrée de l'hôtel Standard inauguré au printemps 2025 dans le complexe ZIN. Printemps 2025. Photo de Samir Amezian.

concentrés dans le territoire, etc. Les études et diagnostics réalisés sur ce périmètre soulignent tous les contrastes socio-économiques entre les groupes et les tensions sociales au sein de cet environnement habité par des publics aux besoins et intérêts divergents, et dont les territoires tendent à se distinguer. Les quartiers nord sont marqués par la distinction entre les enclaves formées par les grands projets immobiliers (Tour et Taxis, îlot entre les quais des Péniches et de Willebroeck, tours du quartier nord, etc.), et les marges et espaces résiduels, délaissés des entrepreneurs immobiliers, et potentiellement pris en charge par les pouvoirs publics, où se situe l'infrastructure sociale du quartier.

Notre enquête entend donc analyser l'infrastructure sociale de ce territoire, située aux marges des grands projets immobiliers, sous l'angle de leurs modalités de production et sous l'angle des usages et sociabilités qu'elles accueillent, pour interroger leurs qualités d'inclusion. Étant donné la diversité sociale du territoire, une attention sera portée aux publics et usages auxquels elle fait place. Compte tenu des tensions de cohabitation dans le territoire, une attention sera portée aux relations de coprésence qui s'y jouent et aux tensions qui s'y manifestent.

Les espaces résiduels situés aux marges des grands projets immobiliers sont aussi ceux qui accueillent les publics particulièrement vulnérables : occupation temporaire de l'allée du Kaai par Toestand, installation des migrants dans le parc Maximilien, etc. (**Figure 36-37**). Les quartiers nord sont marqués par des problématiques sociales criantes et habités par des figures de l'*urban poor*, dont le migrant n'est qu'un exemple parmi d'autres. Rappelons que le Quartier Nord, comme quartier de gare, est «une zone de transition», un quartier de première implantation pour les nouveaux venus et un espace potentiellement investi d'usages et de publics marginalisés (Burgess, 1925). Certains d'entre eux sont perçus comme indésirables en raison de leurs modes d'occupation de l'espace – comme ceux qui n'ont pas de chez-soi et n'ont comme espace de survie que les espaces publics urbains (Mitchell, 2003). L'indésirable est celui dont la présence est à la fois «avérée et problématique» (Van Hollebeke *et al.*, 2021). L'indésirabilité se produit dans l'interaction troublée ou choquée avec certains corps, visages ou allures qui inquiètent, embarrassent ou irritent – sans-abrisme, toxicomanie, prostitution, etc. (Van Hollebeke *et al.*, 2021). La sociologie urbaine a interrogé la place des indésirables dans la ville, souvent reléguée aux espaces marginaux ou résiduels (Whyte, 1980 ; Lofland, 1998), et les différents dispositifs de filtrage limitant leur accessibilité à certains espaces urbains. Par ces figures peuvent être questionnés les principes d'ouverture et d'inclusion des espaces publics urbains – autant que de l'infrastructure sociale. La façon dont la figure de l'indésirable apparaît dans les récits, la place qu'il tend à occuper, et la façon dont les éléments de l'infrastructure sociale (équipements, espaces publics, espaces verts) s'accommodent de sa présence sera donc l'objet d'une attention particulière.



Fig 36. Public rassemblé devant la sculpture de cachalot installée par le collectif Captain Boome à l'allée du Kaai. Automne 2019. Photo de Tine Declerck (Toestand).



Fig 37. Journée portes ouvertes de l'occupation temporaire de l'allée du Kaai par Toestand. Automne 2019. Photo de Tine Declerck (Toestand).

Analyse cartographique de l'infrastructure sociale dans les Quartiers Nord

Définition des cadrages et de l'approche multiscalaire

Dans un premier temps, rappelons les spécificités de notre territoire d'étude. Le Quartier Nord, le Quartier Maritime et le Quartier du vieux Laeken présentent l'intérêt de rassembler différents fragments du projet de modernisation de Bruxelles depuis la construction du canal, jusqu'au projet urbain de Tour et Taxis en passant par le plan Manhattan. Les projets sous-tendus par des vagues de démolition-reconstruction successives produisent un milieu socio-spatial contrasté, hétérogène et fragmenté. Les défis posés par l'infrastructure sociale en vue d'accueillir différents publics nous semblent d'autant plus importants dans ce contexte. L'intérêt de la zone d'étude est également de rassembler des projets d'équipements, d'espaces publics et espaces verts depuis la mise en place des politiques de rénovation urbaine il y a une trentaine d'années jusqu'aujourd'hui.

La délimitation exacte de la zone d'étude a été opérée selon différents critères. Tout d'abord, la zone devait intégrer différents éléments (espaces publics, équipements, rues, etc.) participants de l'infrastructure sociale afin de comprendre comment, dans les usages et les pratiques, ils se trouvaient articulés – compte tenu de notre approche de l'infrastructure sociale comme constituant un réseau de lieux. L'ambition d'étudier le réseau d'infrastructure sociale à partir des usages par les publics implique de prendre en compte un périmètre suffisamment grand, faisant partie de la Zone de Revitalisation Urbaine (ZRU) dans laquelle se concentrent les investissements publics. Cependant, la zone devait être assez restreinte, compte tenu des moyens disponibles pour cette étude, pour envisager de mener une enquête rigoureuse. Le choix s'est donc porté sur une échelle intermédiaire de 3km sur 3km qui permet d'inclure les différents quartiers et différents agencements d'infrastructure sociale, tout en étant suffisamment fine pour pouvoir appréhender les usages par les publics.

D'un point de vue morphologique, ce territoire se caractérise par la coexistence de parcelles et de bâtis d'échelles très différentes : la grande taille des parcelles industrielles et postindustrielles présentes autour du Bassin Vergote et des parcelles tertiaires du Quartier Nord contraste avec celle des îlots des quartiers populaires Masui, Maritime et du vieux Laeken. D'un point de vue social, ce territoire est également marqué par une hétérogénéité importante, relative aux divers publics qui y coexistent.

Si l'échelle 3km × 3km a été privilégiée pour mener l'analyse socio-spatiale, il s'agit cependant de l'articuler à une analyse de la fabrique de l'infrastructure sociale à l'échelle régionale et à l'échelle de l'opération (analyse de la production et des usages). Notre enquête privilégie donc une approche multiscalaire qui combine :

- une recherche cartographique à l'échelle régionale qui s'appuie sur des données en lien avec la question des équipements et des politiques de rénovation urbaine issues des systèmes d'information géographique ;
- une étude socio-spatiale à l'échelle intermédiaire de 3km × 3km qui cartographie la distribution de l'infrastructure sociale ;
- une étude de l'infrastructure sociale à l'échelle de l'opération (500m × 500m) qui, combinée à des observations de terrains et des entretiens avec les acteurs, permet de comprendre les modalités d'usage de l'espace.

La combinaison de ces échelles d'analyse permet de comprendre les logiques de production et d'usages de l'infrastructure sociale, considérée dans son environnement socio-spatial.

La distribution de l'infrastructure sociale

Dans un premier temps, une enquête cartographique a été menée pour localiser l'infrastructure sociale dans le cadrage défini de 3km × 3km d'étude. Des cartes nous permettent de comprendre l'évolution de l'infrastructure sociale dans ce territoire (**Figure 38-40**). Il faut cependant souligner que ces cartes historiques (1935, 1977 et 2012) ne donnent qu'une idée approximative de l'infrastructure sociale, l'information restant lacunaire à ce sujet. Les cartes contemporaines ont pu s'appuyer sur un relevé plus exhaustif de l'infrastructure sociale et donnent une représentation plus précise de l'ensemble des lieux qui participent à la vie publique. La carte de 2025 nous permet d'identifier les différentes formes de l'infrastructure sociale selon les types d'espace qu'elle intègre et leur configuration : espace intérieur (en bleu) ou espace extérieur (jaune et vert). La déclinaison de couleur nous donne des informations complémentaires sur le type de financement (CQD, FEDER, etc.) et le type d'usage (scolaire, socio-culturel, etc.) (**Figure 41**).

Concernant l'espace public, les couleurs distinguent les espaces verts (verts) des espaces publics minéralisés (jaune). Pour ces derniers, ne sont repris que les espaces publics piétons qui ont fait l'objet de projets de réaménagement récents. Enfin, les différentes déclinaisons de bleu et de vert permettent de distinguer les équipements et les espaces verts qui sont le résultat d'opérations de Contrats de quartiers ou de projets FEDER.

Il faut préciser que la carte ne reprend que l'infrastructure produite par les pouvoirs publics – nous considérons en effet que l'infrastructure sociale, parce qu'elle répond à des besoins que ne prend pas en charge, à priori, la logique de marché, est principalement produite ou financée par le public.

En parallèle à cette carte, nous avons réalisé une axonométrie des projets immobiliers privés et des opérations de rénovation urbaine dans la zone d'étude (**Figure 42**).

Sur ces cartes et cette axonométrie contemporaines, on aperçoit une certaine distribution de l'infrastructure sociale sur le territoire, mais on relève aussi l'effet de rupture provoqué par les projets immobiliers privés le long du canal, du site de Tour et Taxis et des immeubles de bureau autour du Boulevard Albert II. Si on fait abstraction de l'espace vert privé de Tour et Taxis et de l'avenue Albert II, on perçoit clairement que l'infrastructure sociale se concentre dans les

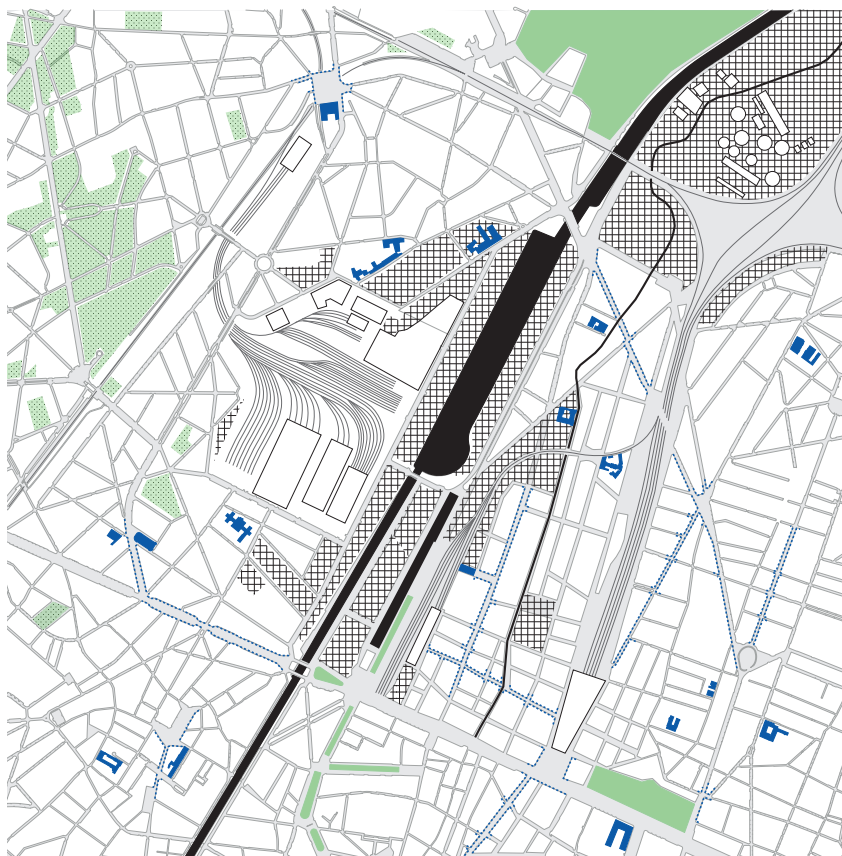


Fig 38. Carte de la zone d'étude en 1935 avec une représentation approximative de l'infrastructure sociale. Cartographie de Louise Troosters.

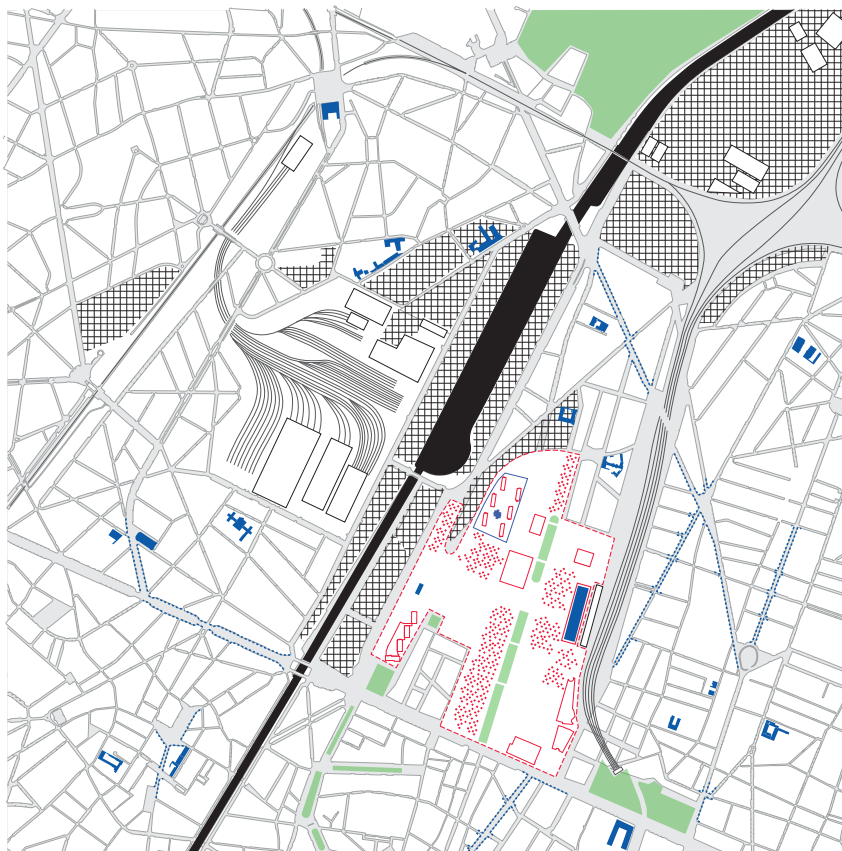


Fig 39. Carte de la zone d'étude en 1977 avec une représentation approximative de l'infrastructure sociale. Cartographie de Louise Troosters.

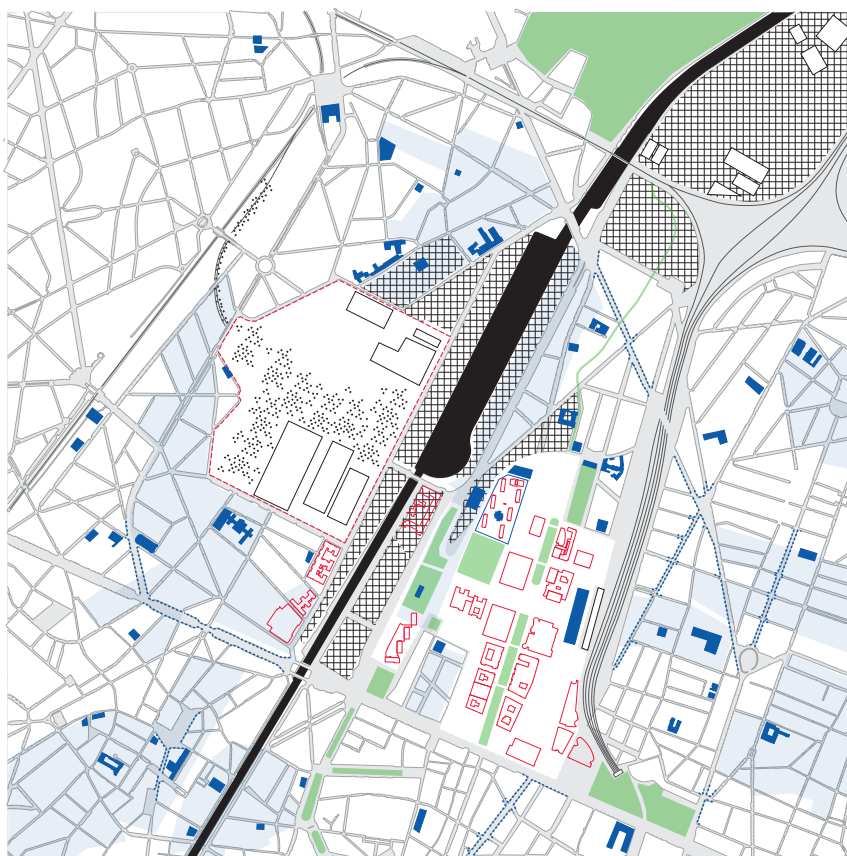


Fig 40. Carte de la zone d'étude en 2012 avec une représentation approximative de l'infrastructure sociale. Cartographie de Louise Troosters.

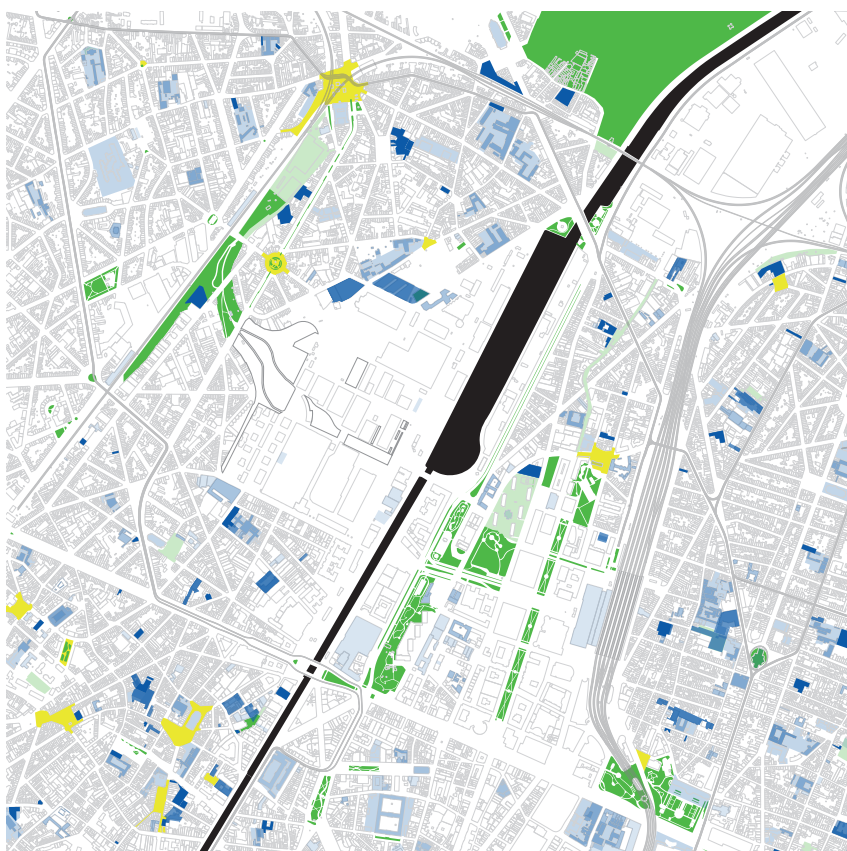


Fig 41. Carte contemporaine de la zone d'étude avec l'infrastructure sociale selon le type d'espace et de financement public. Cartographie de Pauline Varloteaux et Louise Troosters.

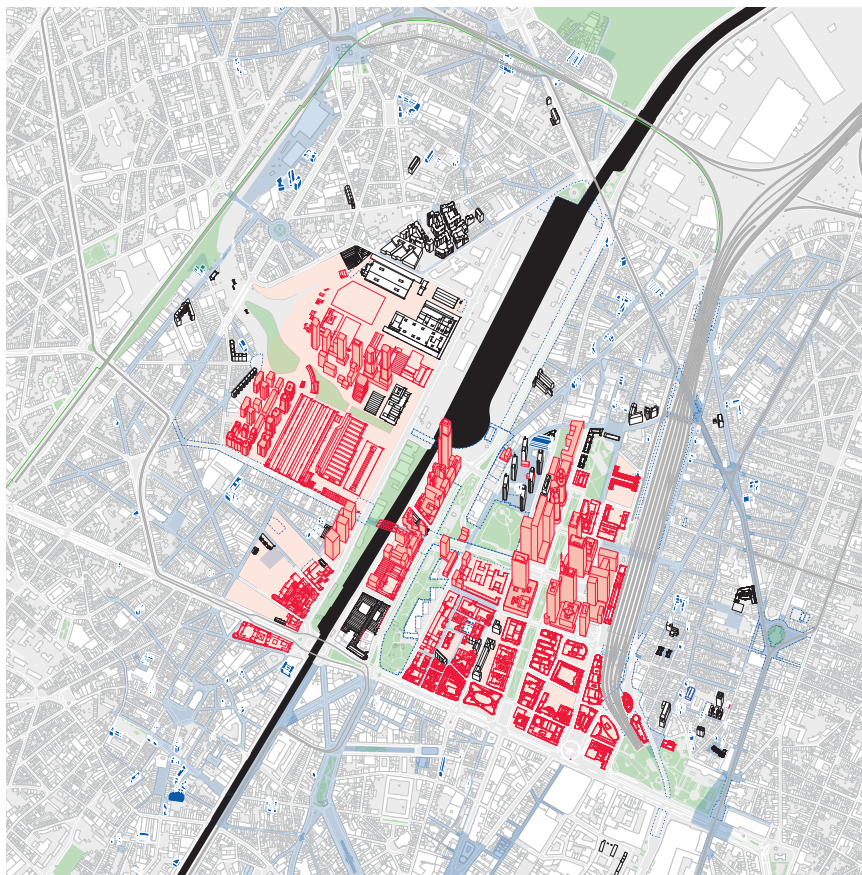


Fig 42. Axonométrie contemporaine de la zone d'étude représentant les grands projets immobiliers privés et les projets de la rénovation urbaine. Cartographie de Pauline Varloteaux et Louise Troosters.

- Grands projets des zones stratégiques du Quartier Nord et de Tour & Taxis
- Espaces publics et voiries réaménagés dans le cadre d'un CQD
- Espaces publics et voiries réaménagés dans le cadre d'un projet Beliris
- Opérations de rénovation urbaine programmées dans le cadre des Contrats de Rénovation Urbaine (CRU)
- Projets d'équipements réalisés dans le cadre d'un CQD
- Projets réalisés par un grand opérateur régional sectoriel/ou ayant bénéficié d'un financement européen (Citydev, SLRB)
- Espaces verts

quatre quartiers périphériques : Maritime, Harmonie, Masui et du vieux Laeken¹⁴. Ces derniers comportent une diversité d'espaces ouverts et d'intérieurs publics de petites échelles. Ce sont les parcs, les écoles, les associations, les centres culturels et communautaires et les maisons médicales présentes dans chacun des quatre quartiers. Ils forment un maillage d'infrastructure sociale relativement fin pour chacun d'entre eux. Mais on relève aussi des exceptions à ce maillage : le parc Maximilien et l'îlot très long du Quai des Matériaux se présentent comme deux espaces de taille relativement importante isolés des quartiers habités et à la périphérie de l'ensemble tertiaire du Quartier Nord, de Tour et Taxis et de l'îlot résidentiel et culturel abritant le musée régional Kanal situé entre le canal et le Quai de Willebroeck.

Ces espaces résiduels situés dans les interstices des grands projets urbains sont, comme nous venons de le préciser, ceux qui ont accueillis des publics particulièrement vulnérables. En prenant en compte la place de ces publics dans les quartiers nord, on voit donc apparaître une définition plus précise du territoire d'étude ; les deux grandes enclaves que constituent Tour et Taxis et l'ensemble tertiaire du Quartier Nord sont séparées par des interstices qui abritent des publics vulnérables : le parc Maximilien et le Quai des Matériaux. Mais le devenir de ces espaces, qui sont en cours de transformation, pose question : le Quai des Matériaux a en quelques années été complètement rénové, et le parc Maximilien devrait l'être prochainement. Nous avons donc décidé de sélectionner un premier cas d'étude dans ces interstices : il s'agit du Hub humanitaire qui se trouve à la frontière entre Tour et Taxis et le canal. Le public du hub entretient des rapports étroits avec le parc Maximilien ; ce cas d'étude nous permet de comprendre comment les publics perçus comme indésirables prennent place dans ces espaces interstitiels.

Un deuxième type d'espace interstitiel a retenu notre attention : il s'agit des espaces frontières entre les grands projets immobiliers de Tour et Taxis et du Quartier Nord et des quatre quartiers environnants. Ce sont dans ces marges qu'une grande partie des investissements de la rénovation urbaine publique se concentre depuis plus de trente ans. Nous avons décidé de sélectionner trois autres cas d'étude composant l'infrastructure sociale dans ces marges. Le premier est la maison de quartier Soleil du Nord et le parc Gaucheret situé à la frontière entre l'ensemble tertiaire du Quartier Nord et le Quartier Masui, et financé par la commune de Schaerbeek. Le deuxième est le Centre Communautaire Maritime (CCM) situé en bordure de Tour et Taxis et financé dans le cadre d'un Contrat de quartier à Molenbeek. Le troisième cas d'étude, moins directement lié à la politique de rénovation urbaine, est Parckfarm, la ferme de quartier à l'initiative des habitants financée par Bruxelles Environnement. L'enquête sur ces quatre cas d'étude nous permettra d'étudier une diversité de logiques de production, de gestion et d'usage de l'infrastructure sociale (**Figure 43**).

14 Bien que non repris dans le Monitoring des quartiers, les quartiers Masui et Harmonie sont des quartiers historiques situés au nord et sud du Quartier Nord.

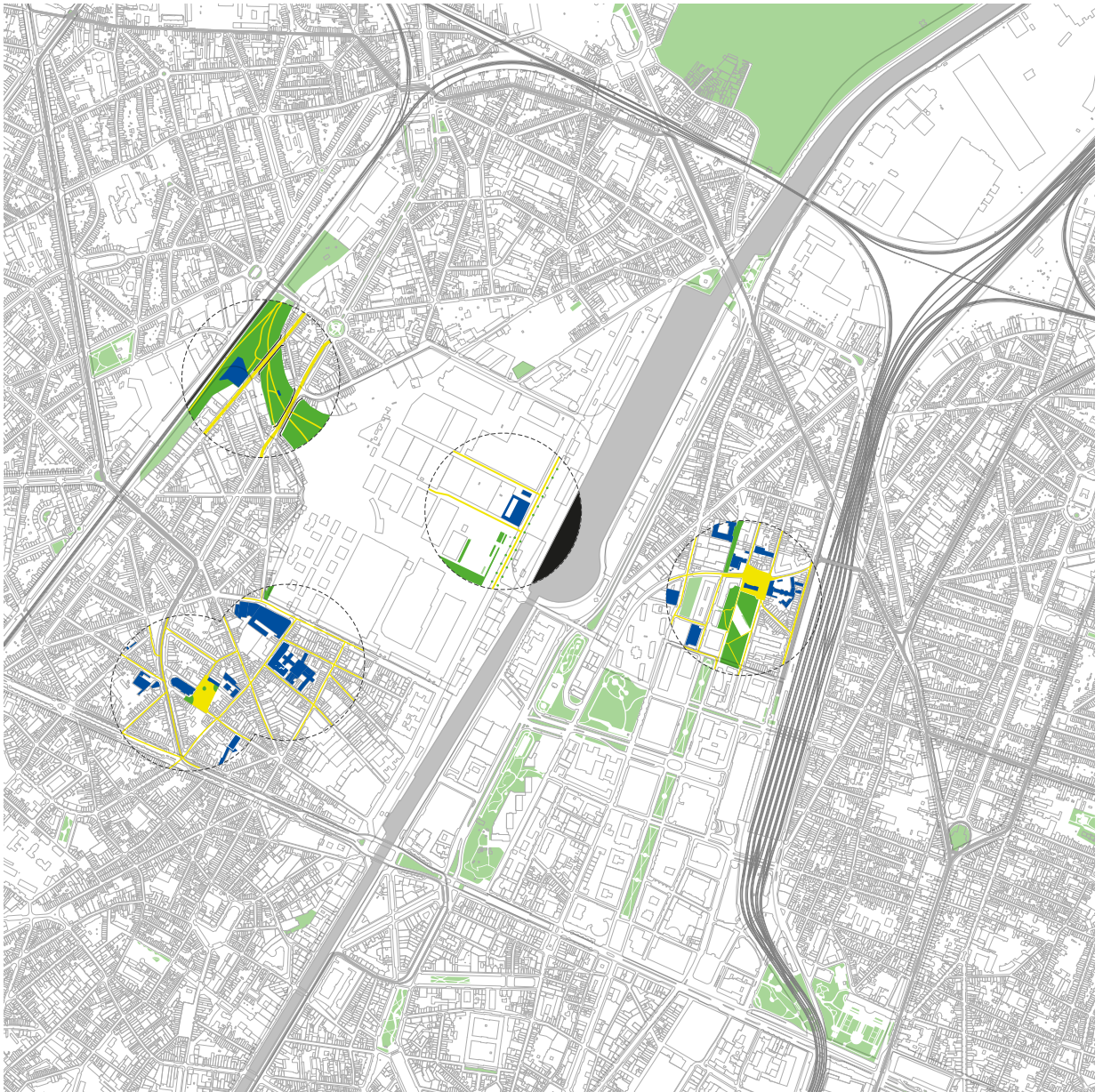


Fig 43. Carte contemporaine de la zone d'étude montrant les quatre infrastructures sociales étudiées : Maison des Citoyens Gaucheret (à droite), Centre Communautaire Maritime (au centre), Hub Humanitaire (en bas à gauche) et Parckfarm (en haut à gauche). Cartographie de Pauline Varloteaux et Louise Troosters.

Choix des quatre cas d'étude

Nos quatre cas d'étude correspondent à quatre types de rapport entre espace intérieur accessible à certains publics, espace public extérieur et espace vert que nous avons représentés sur un schéma complémentaire (**Figure 44**). Alors que dans certains cas, un espace public extérieur accessible aux publics forme un parvis entourant le bâtiment et l'espace intérieur, dans d'autres cas, il n'y a pas d'espace public extérieur à l'architecture qui permette la coprésence des publics. Dans d'autres cas encore, c'est un espace vert qui forme l'espace prolongeant le bâtiment et l'intérieur public.

Un second critère de sélection est lié aux types d'acteurs impliqués dans la production des lieux de l'infrastructure sociale. À côté des équipements publics de quartier gérés par des communes, nous avons souhaité inclure d'autres équipements gérés par des associations de quartier ou des collectifs citoyens.

Un dernier critère pour la sélection des cas d'étude est la distribution spatiale au sein de la zone d'étude. L'ensemble de ces critères nous a conduits à sélectionner les quatre cas d'études déjà mentionnés : (1) Maison des Citoyens Gaucheret, (2) Centre Communautaire Maritime (CCM), (3) Hub Humainaire et (4) Parckfarm.

Considérant que l'infrastructure sociale est constituée d'un réseau de lieux comprenant tant des espaces intérieurs qu'extérieurs, nous avons pour chaque équipement analysé l'espace public ouvert auquel il est associé, via les logiques d'usage et/ou de production urbaine. L'enquête de terrain a donc été élargie à ces espaces publics qui ne sont pas nécessairement adjacents aux bâtiments : il s'agit pour la Maison des Citoyens, du parc Gaucheret; pour le Centre Communautaire Maritime (CCM), de la place Saint-Remy; pour le Hub Humainaire du parc Maximilien et pour Parckfarm, du parc de la Ligne 28 (L28). Dans les chapitres qui suivent, nous procédons à une analyse de chacun des cas d'étude sur base d'entretiens avec leurs gestionnaires et d'observations de terrain. Dans un premier temps, nous revenons sur le contexte et le processus de production de l'infrastructure sociale avant de nous intéresser aux publics et aux usages de celle-ci.

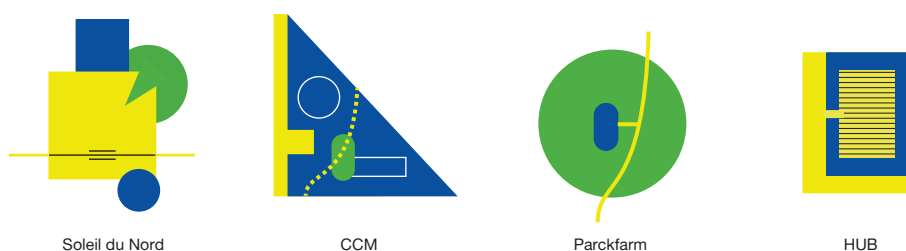


Fig 44. Typologie spatiale des infrastructures sociales étudiées. Cartographie de Pauline Varloteaux et Louise Troosters.

Quatre cas d'étude

Maison des citoyens Soleil du Nord et parc Gaucheret

La Maison des citoyens et le parc Gaucheret se situent à la frontière des opérations de démolition-reconstruction réalisées dans le cadre du plan Manhattan, et constituent à ce titre des exemples d'infrastructure sociale qu'il nous semble particulièrement intéressant d'explorer. Jusqu'aux années 1950, l'avenue de l'Héliport est une voie de chemin de fer desservant les industries installées le long de celle-ci. À partir de la fin des années 1960, les îlots situés entre la rue Gaucheret et la rue Jolly sont détruits en vue de la construction des tours prévues dans le Plan Particulier d'Aménagement signé par la commune de Schaerbeek en 1967 (**Figure 45**). La démolition du quartier Gaucheret se prolonge au début des années 1970, mais la crise économique de 1973 met en suspens une partie des opérations immobilières privées. L'ensemble de barres de logements sociaux du foyer laekenois construites par Gaston Brunfaut et Georges Peppermans à partir de 1972 constituent une des rares opérations qui doit permettre de reloger les expulsés. Entre cet ensemble moderniste, les tours du WTC et les îlots accolés aux voies de chemin de fer, s'étendent des terrains vagues qui vont devenir le symbole de la destruction du milieu de vie des habitants du Quartier Nord. Une photo de trois enfants du quartier devant ce *no man's land* face à la place Gaucheret sera reproduite à de nombreuses reprises pour symboliser cette destruction (**Figure 15**).

Modalités de production

Dans les années 1990, à la suite de la création de la Région et de la mise en place d'une politique de revitalisation des quartiers défavorisés, la reconstruction du quartier Gaucheret devient prioritaire pour la Région (le PRD de 1995 l'identifie comme un périmètre d'intérêt régional, le PRD de 2002 comme une Zone d'Intérêt Régional, où Gaucheret fait partie des 12 nouveaux espaces verts à réaliser) et la commune de Schaerbeek. Un Plan Particulier d'Affectation du Sol (PPAS) va être développé par la commune et être sujet à des modifications successives.

Les principes modernistes modelant le Quartier Nord en centre administratif monofonctionnel sont progressivement atténués par les charges d'urbanisme et les nouveaux Plans Particuliers d'Aménagement mis en place par les pouvoirs publics. Ceux-ci imposent la construction d'immeubles de logements plus bas et alignés sur les rues, dans la perspective d'une reconstruction de quartiers habités.

C'est à la fin des années 1990 que la commune de Schaerbeek et la Région financent la reconstruction du quartier Gaucheret avec les charges d'urbanisme des tours Zenith et Progrès. C'est donc grâce à une nouvelle coalition formée entre la commune de Schaerbeek et le promoteur Codic, que le projet « Espace Gaucheret » se matérialise en conformité avec un nouveau Plan Particulier d'Affectation du Sol (Bocart, 2007) (**Figure 46**).

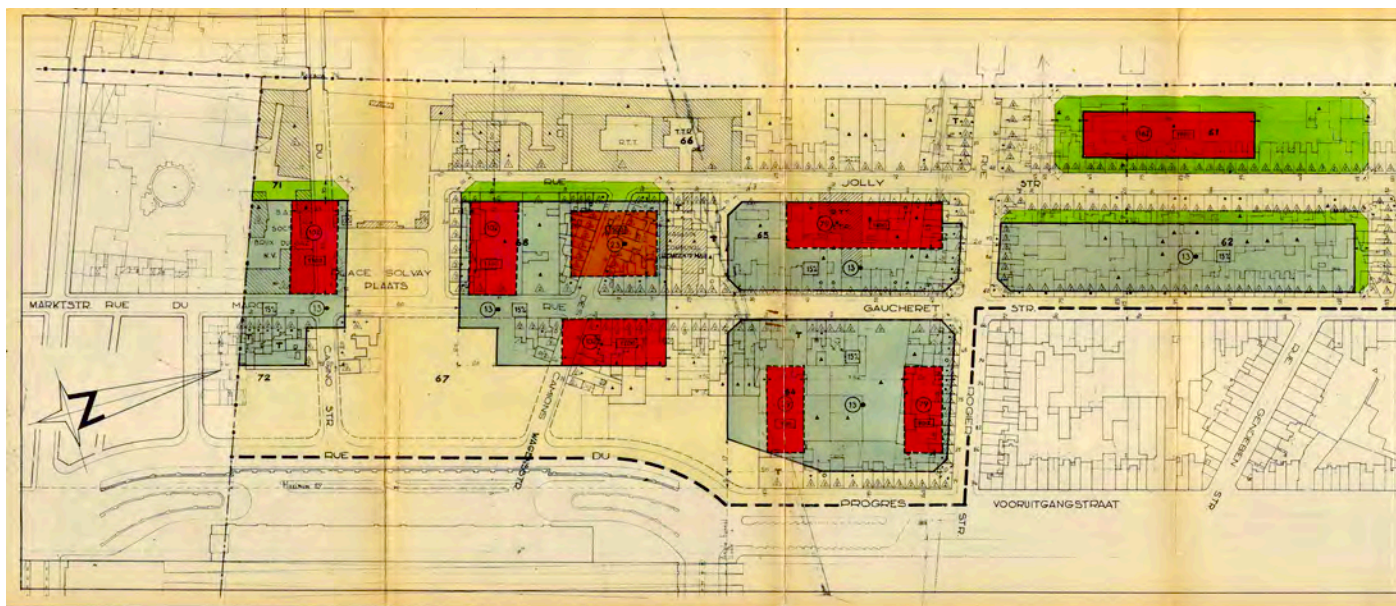


Fig 45. Plan Particulier d'Aménagement de la commune de Schaerbeek (1966) pour la démolition-reconstruction des îlots autour de la rue Gaucheret. Archives de perspective.brussels.

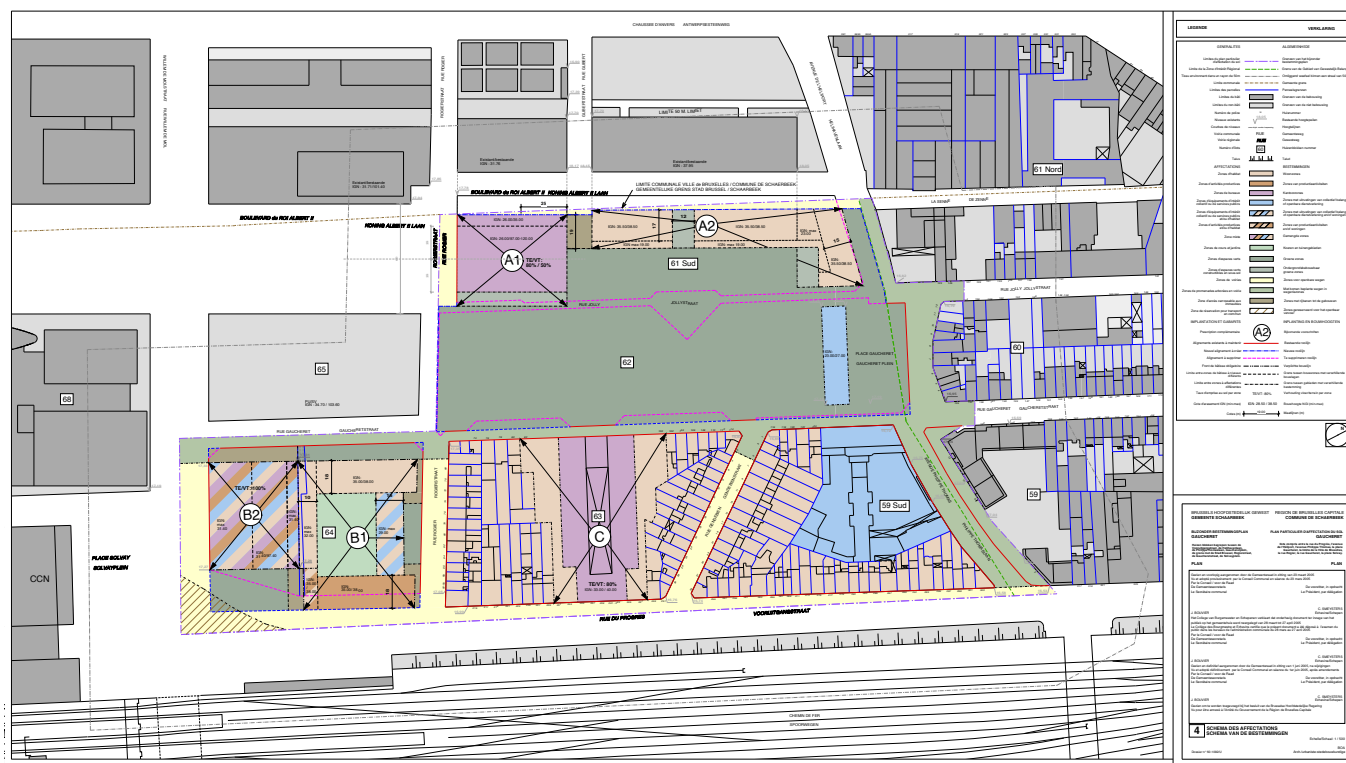


Fig 46. Plan Particulier d'Aménagement de la commune de Schaerbeek (2005) pour le réaménagement des îlots détruits autour de la rue Gaucheret. En compensation de la construction de la tour de bureau Zenith, le PPAS prévoit la construction de logements, d'un parc et d'un équipements publics. Archives de perspective.brussels.

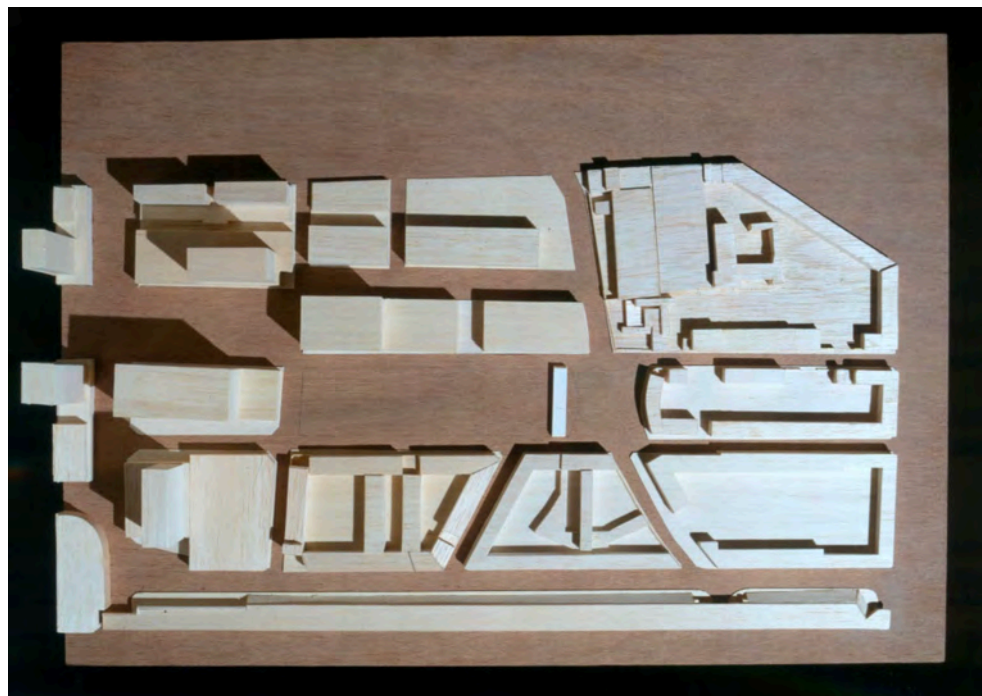


Fig 47. Maquette de la Maison des citoyens Gaucheret réalisée en 2004 par l'Atelier d'Architecture Pierre Hebbelinck.
©Atelier d'Architecture Pierre Hebbelinck.



Fig 48. Façade de la Maison des citoyens donnant sur le parc Gaucheret. Été 2024. Photo de Samir Amezian.



Fig 49. Le bord de la place Gaucheret situé entre la rampe d'accès au toit terrasse et l'école Frédéric De Jongh. Été 2024. Photo de Samir Amezian.

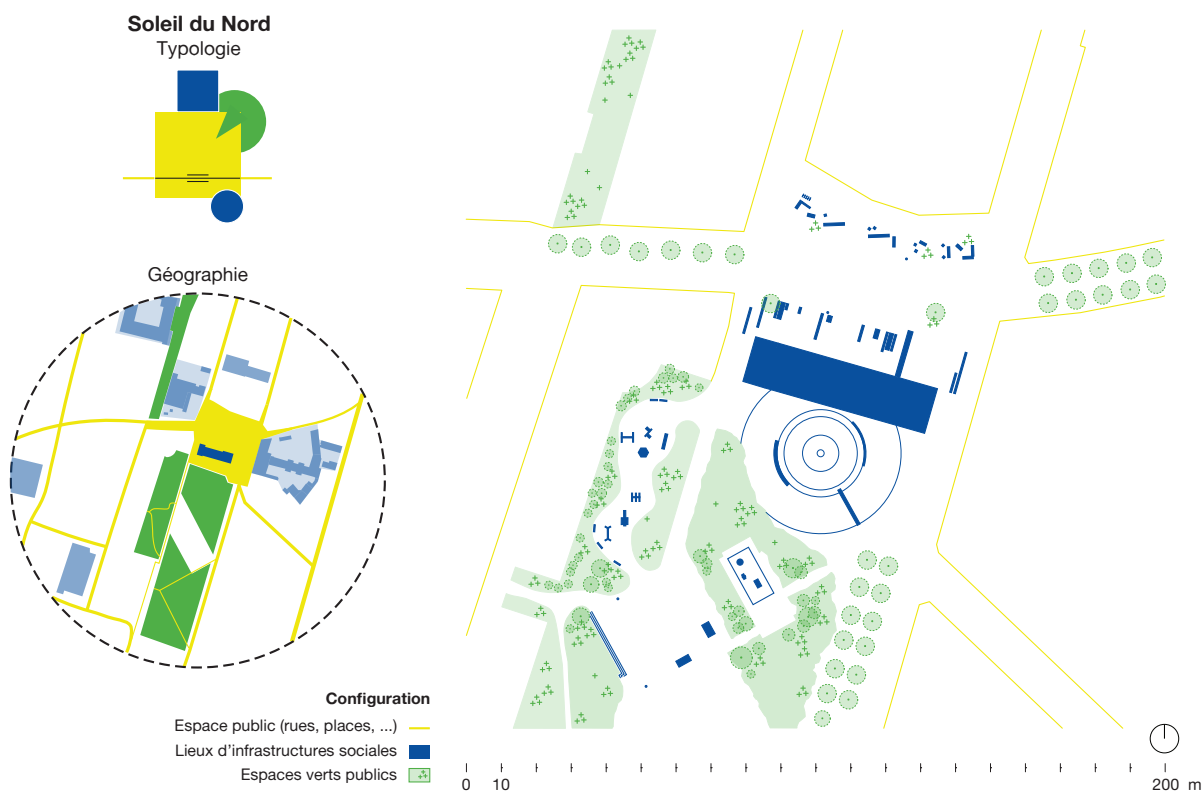


Fig 50. Plan d'implantation de la Maison des citoyens et du parc Gaucheret. Cartographie de Louise Troosters et Pauline Varloteaux.

Le promoteur privé est amené à participer, sous un angle financier, à cette visée : ainsi, les dernières tours qui prolongent le Plan Manhattan après les années 2000, comme les Tours North Galaxy ou la Tour Zénith, permettent, à travers les charges d'urbanisme, de contribuer au financement de la Maison des citoyens et du parc Gaucheret, visant à recoudre la frontière entre le Quartier Masui et le Quartier Nord.

La rénovation du Quartier Gaucheret montre, comme plusieurs autres territoires bruxellois, le rôle qu'endossent les pouvoirs publics à partir des années 1990 face aux projets tertiaires privés : il s'agit de s'associer aux promoteurs privés pour reconstruire les marges entre la zone de démolition-reconstruction du Plan Manhattan et le Quartier Masui. Les charges d'urbanisme de la Tour Zenith soutiennent la construction de logements moyens et d'équipements autour d'un parc dans le prolongement de la tour (Bocart, 2007). Le parc s'étend sur deux îlots qui, dans les années 1980, avaient été détruits pour faire place au Plan Manhattan et étaient restés des terrains vagues pendant presque dix ans. Dessiné par Bruxelles Environnement, le parc est conçu comme une succession d'espaces à usages spécifiques : jeux d'enfants, fontaines, bancs, etc. Construits sur cet emplacement symbolique, le parc et la maison de quartier devaient fonctionner comme espaces-tampon et retisser les liens entre le nouveau centre d'affaires du Quartier Nord et les îlots d'habitations préservés des opérations de démolition-reconstruction du Quartier Masui (**Figure 47**).

La Maison des citoyens est construite avec des financements de la commune de Schaerbeek en 2004. Située à la frontière entre la place et le parc Gaucheret, la Maison des citoyens a été conçue par l'Atelier d'architecture de Pierre Hebbelinck comme une construction linéaire au milieu de l'espace ouvert défini par ces deux pôles (**Figure 48**). Elle vise « à implanter, dans un quartier particulièrement défavorisé, un lieu permettant d'abriter des services sociaux multiples (éducateurs de rue, etc...) autour d'une salle polyvalente incluant une cafétéria avec des objectifs socio-culturels destinés à l'activité du lieu (Hebbelinck, sd). » L'intérieur et l'extérieur de la Maison des citoyens sont conçus pour proposer différentes activités aux habitants : potager, salle polyvalente, salle de réunion, etc (**Figure 49-50**). Une rampe d'accès relie la place à un toit-terrasse, programmé au départ comme étant accessible au public. L'aménagement de cette terrasse et la création du potager ont été élaborés dans le cadre du Contrat de quartier Reine-Progrès.

Publics et usages

Situé à la frontière entre le Quartier Nord et le Quartier Masui, l'équipement, initialement pensé comme une maison de quartier, offre surtout un service individualisé : il accueille aujourd'hui une antenne communale d'aide sociale et juridique de la commune (SN, 2018a). Pendant plusieurs années, seul Soleil du Nord, antenne du programme de prévention urbaine de la Commune de Schaerbeek, occupait les lieux avec une équipe beaucoup plus importante qu'aujourd'hui. Le bâtiment a subi plusieurs changements au niveau des usages programmés depuis sa conception. Si au départ il intégrait une salle polyvalente pour des usages collectifs, celle-ci a été transformée en salle d'attente et de réunion pour les employés.

De même, l'usage du toit-terrasse de la Maison des citoyens a également évolué. La rampe d'accès reliant le toit à l'espace public a été fermée, l'accès au toit étant aujourd'hui réservé aux participants des projets collectifs, qui incluent certains riverains et/ou associations. On constate donc une discordance entre le programme initial et les usages du lieu.

La Maison des citoyens est actuellement occupée par deux services publics : Soleil du Nord de la commune de Schaerbeek, une antenne communale d'aide sociale et juridique de la commune (SN, 2018a) ; et les gardiens de parcs de Bruxelles Environnement. La logique d'usage au sein du bâtiment est plutôt double : d'un côté, Soleil du Nord part du principe de l'accueil des publics dans le bâtiment, mais de façon très ciblée et cadrée afin de s'aligner sur les missions du service de prévention urbaine de la commune de Schaerbeek. De l'autre côté, les gardiens de parcs de Bruxelles Environnement, qui ont pour mission principale la régulation des usages et des activités dans le parc. La gestion du potager collectif est partagée par Soleil du Nord, Bruxelles Environnement et l'association JST.

Si, au quotidien, le lieu accueille principalement le public de l'antenne communale, il devient lors des événements et animations un espace qui rassemble une plus grande diversité de publics (**Figure 51-52**). Soleil du Nord organise des animations avec des projets collectifs en petit groupe, où le public féminin est surreprésenté, et intègre une forte diversité culturelle. Le public des enfants est principalement touché pour les fêtes de quartier ou pour les événements en été, comme « Gaucheret GO », événements annuels qui permettent à plusieurs associations et acteurs dans le quartier de se rejoindre et de mélanger les publics avec qui ils travaillent. Les gardiens de parcs font des animations régulièrement, notamment les mercredis (ateliers vélos, animations sportives, sensibilisation à l'environnement, etc.). Ces animations permettent aussi la rencontre de publics assez diversifiés en termes d'âge et de culture : « Il y a des personnes qui ne parlent pas forcément français et donc il y a des Marocains, il y a des Turcs, il y a des Roumains, des Albanais, donc parfois ils restent en petit comité, il y a des Syriens aussi ... nous on peut recréer des liens qu'à travers nos activités et parfois ça marche. » (Gardienne de parc Gaucheret)

Le parc Gaucheret accueille des publics diversifiés. La conception du parc oriente certains usages vers différentes zones fonctionnelles (ex. espace de jeux, terrain de foot) tout en laissant place à des appropriations spontanées. Le parc accueille au quotidien, tout au long de l'année, les enfants et habitants des logements sociaux situés à proximité immédiate, ou fréquentant les écoles du quartier : « Ici c'est très familial, parfois il y a des grands qui s'occupent des enfants des autres, etc. Il y a beaucoup des jeunes qui viennent sans leurs parents ici, ça arrive souvent, et ils sont parfois très jeunes, ils ont dix ans, parfois il y en a qui ont onze ans qui viennent avec leurs petites sœurs, petits frères de six ans, cinq ans, sans parents » (Gardienne de parc Gaucheret).

Certains usages sont plus saisonniers, comme la fontaine d'eau en été qui attire beaucoup d'enfants. L'ouverture de cafés l'été sur la rue Gaucheret attire d'autres publics.



Fig. 51. Fête de quartier organisée à la Maison des citoyens. Hiver 2024. Photo de Samir Amezian.



Fig. 52. Fête de quartier organisée à la Maison des citoyens. Hiver 2024. Photo de Samir Amezian.

Le terrain de foot central est principalement occupé par les garçons, bien que les gardiens du parc essaient d'assurer une certaine mixité de genres lors de leurs animations.

Le parc attire aussi des publics réguliers comme des passants. Ces publics ont beaucoup évolué au cours des années, en se diversifiant. La proximité de la gare et le développement de nouveaux logements conduisent à un renouvellement des publics et une intensification de la présence des passants : « Vu qu'on n'est pas loin de la gare, on a quand même beaucoup de passage, c'est aussi un parc de passage et on a énormément de gens du quartier...on a beaucoup de touristes et alors, les travailleurs des bureaux qui viennent jouer à la pétanque dans le parc... » (Gardienne de parc Gaucheret).

Ce public de passants côtoie donc le public du quartier souvent présent dans le parc, et les familles qui peuvent être là de jour comme en soirée. Au sein du parc Gaucheret, on observe ainsi une coexistence d'usages et de publics différenciés.

Tensions

Parmi ces usages et publics, certains sont source de tensions. Les gestionnaires du site soulignent la présence d'usages perçus comme indésirables aux marges de la Maison des citoyens – à ses bords et à l'abri du préau – et dans le parc. Ces usages concernent la vente de drogue, la consommation d'alcool et le sans-abrisme (**Figure 53-55**).

La Maison des citoyens est impactée par ces problématiques sociales présentes dans son environnement immédiat. Si au niveau de sa conception initiale, ses bords étaient pensés pour privilégier une continuité entre espaces extérieurs et intérieurs, on constate qu'ils sont devenus des sources de tensions. Le préau du bâtiment à l'Est, orienté vers l'école, est devenu un coin de *deal* malgré le passage fréquent de la police, et semble contourné par les autres usagers du parc. Ces usages s'inscrivent dans l'espace, laissent des traces dans les aménagements et le mobilier urbain (cannettes, bonbonnes, bouteilles sur les bancs ou laissées par terre), considérées comme dégradantes envers les qualités des aménagements.

Les gardiens du parc jouent en grande partie un rôle de médiation, par leur travail quotidien, et leur présence répétée dans l'espace : ils agissent au niveau de la régulation des tensions d'usages entre les différents publics : « si nous on va vers eux et on leur dit 'écoutez les gars, il y a des enfants, etc., faites vos trucs ailleurs', ils vont nous écouter et vont le faire ailleurs... il y a des gardiens qui sont là depuis 17 ans ... Il y a même, dites-vous qu'il y a des jeunes du quartier qui ont grandi et qu'eux-mêmes sont devenus gardiens de parc. » (Gardien de parc) Cependant, leur implication dans la régulation des tensions a des limites territoriales, administratives et horaires. Les gardiens de parcs peuvent seulement agir dans le périmètre du parc, entre 8h et 21h.

À côté de ces usages et de ces présences indésirables, le parc accueille aussi certains migrants et sans-abris, qui viennent s'y reposer. Ces figures sont perçues par leur vulnérabilité autant que par leur marginalité, face auxquelles les gestionnaires du parc « ne savent pas quoi faire ». Parfois, ils leur offrent un café, ou font le relai vers d'autres services sociaux susceptibles d'accueillir ces publics et de répondre à leurs besoins.



Fig 53. Matelas placé sous un banc de la place Gaucheret. Été 2024. Photo de Samir Amezian.

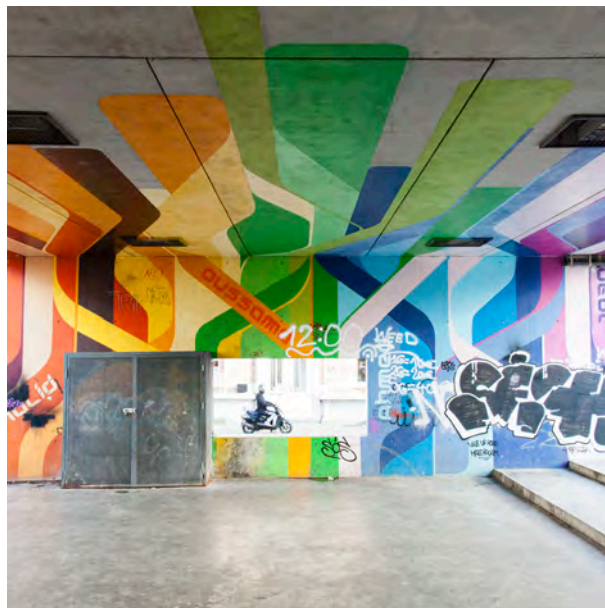
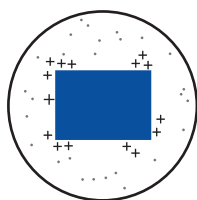


Fig 54. Préau de la Maison des citoyens. Été 2024. Photo de Samir Amezian.

Soleil du Nord

Topologie



- Observations**
- Espaces d'adossement aveugles ———
 - Espaces couverts - - - - -
 - Publics perçus comme indésirables ++
 - Publics autres •••
 - Dispositifs d'accueil □
 - Équipement (espace intérieur) ■
 - Entrées ▲

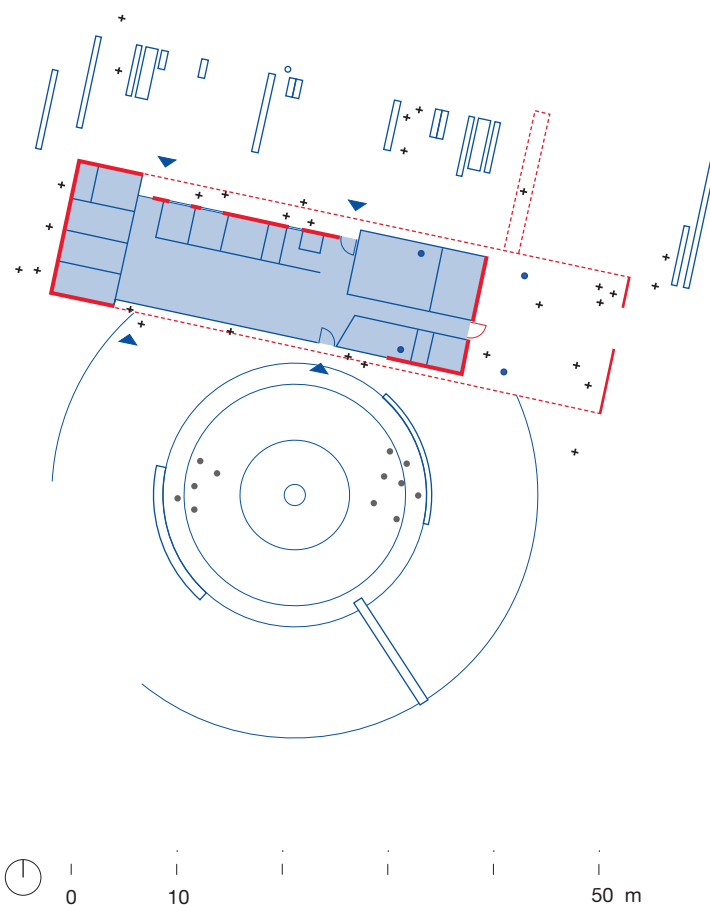


Fig 55. Publics et usages autour de la Maison des citoyens et du parc Gaucheret. Cartographie de Louise Troosters et Pauline Varloteaux sur base des observations de Romina Cornejo Escudero..

Le Hub Humanitaire et le parc Maximilien

Modalités de production

En 2015, l'Europe connaît une « crise de l'accueil » face aux vagues migratoires. La file de demandeurs d'asile devant l'Office National des étrangers, alors installé dans le socle de la tour WTC II, se transforme progressivement en une occupation du parc Maximilien par un public migrant. Le parc est conçu au début des années 1980 sur le site de l'ancienne gare de l'allée verte transformée en Héliport pour l'exposition universelle de 1958. Le parc fait face aux nombreuses barres de logements (Amelinckx et Foyer Lakenois) construites le long de l'avenue de l'Héliport dans les années 1970 pour accueillir les expulsés du Plan Manhattan. Avec la crise migratoire, le parc bascule d'un usage récréatif à celui d'accueil et de campement pour les migrants dans la deuxième moitié des années 2010. En 2017, le camp est démantelé par la police, sur base d'un arrêté interdisant le campement dans le parc (interdiction de tentes et de couvertures). Les migrants dorment dès lors sur des cartons, et sont expulsés, quotidiennement, par les forces de l'ordre – avant d'y revenir, faute d'infrastructure susceptible de les héberger (**Figure 26**).

Le manque d'infrastructures d'accueil va susciter la mobilisation de la société civile, et la création de la Plateforme Citoyenne de soutien aux réfugiés (ARCH, 2019; Deleixhe, 2018), qui va mettre en place des services de première nécessité pour les migrants (hébergement, distribution alimentaire, aide médicale et juridique, etc.). C'est ainsi qu'est né le Hub humanitaire à partir de 2017. Il abrite cinq associations principales: Médecins du Monde, Médecins Sans Frontières, la Croix-Rouge de Belgique, SOS Jeunes-Quartier Libre AMO et la Plateforme Citoyenne BxlRefugees.

Le Hub humanitaire offre différents services aux publics migrants, tant pour ceux qui souhaitent introduire une demande d'asile en Belgique, que pour ceux pour lesquels Bruxelles est un lieu de transit avant d'atteindre une autre destination. Au début, ces associations se sont installées à la rue du Frontispice 31, 33 et 35 à proximité du Boulevard Baudouin et de la ferme du parc Maximilien; leur espace, d'environ 100 m², avait été mis à disposition par la Ville de Bruxelles. Trois mois plus tard, début 2018, le Hub s'est installé dans un espace de 800 m² à la Gare du Nord, un local prêté par la société d'assurance AXA en attendant la rénovation de son immeuble (**Figure 27**). Le Hub est resté une année et demie dans ce local situé au premier étage de la Gare du Nord, tandis que le sous-sol était utilisé comme « dortoir ». La présence et les usages du public migrant débordaient aux abords de la gare, ce qui a suscité de vives tensions, et a conduit à son expulsion du sous-sol (ARCH, 2019). Le bail de la Gare du Nord prenant fin, en juin 2019, le Hub déménage dans l'ancien garage Peugeot situé à côté de Tour et Taxis, au 94-98 avenue du Port, ainsi que dans le bâtiment contigu (n°100) mis à disposition par le Port de Bruxelles – occupation conditionnée par la présence d'un service professionnel garantissant la sécurité du site (**Figure 56**).

Publics et usages

Le Hub, occupe donc aujourd'hui l'ancien garage Peugeot et concentre la plupart de son activité d'accueil dans l'ancien showroom de voitures dont les grandes vitrines sont couvertes de dessins pour créer un minimum d'intimité (**Figure 57-59**).



Fig 26. Occupation du parc Maximilien pendant la crise migratoire de 2019. Photo de Badr Zamane Sehaki.



Fig 27. Hub humanitaire installé dans la Gare du Nord pendant la crise migratoire de 2019. Photo de Louise Carlier.



Fig 56. Plan d'implantation du Hub humanitaire à l'avenue du Port. Cartographie de Louise Troosters et Pauline Varloteaux.



Fig 57. Le Hub humanitaire situé dans l'ancien showroom PSA à l'avenue du Port. Hiver 2024. Photo de Samir Amezian.



Fig 58. Façade taguée du Hub humanitaire situé dans l'ancien showroom PSA à l'avenue du Port. Hiver 2024. Photo de Samir Amezian.

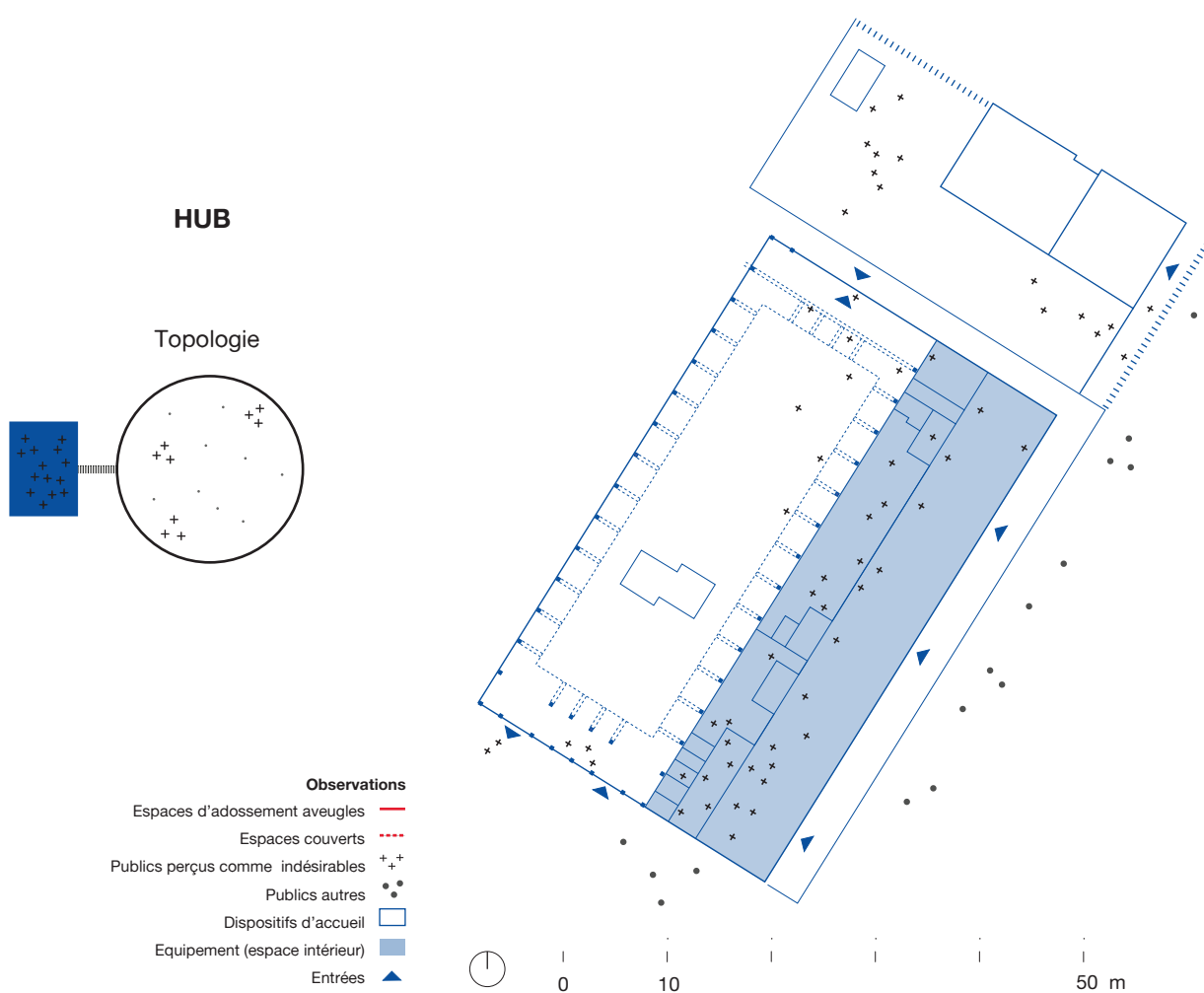


Fig 59. Publics et usages autour du Hub Humanitaire.
Cartographie de Louise Troosters et Pauline Varloteaux sur base des observations de Romina Cornejo Escudero.

Derrière l'ancien atelier de mécanique et la cour sont utilisés comme espace de stockage logistique du Hub.

Avec la création du Hub, l'intensité de la présence des migrants au parc Maximilien a diminué. Auparavant, la distribution alimentaire se faisait dans le parc, où se concentraient différents services destinés aux migrants. Au moment du COVID-19, le Hub humanitaire a complété les services offerts par un centre de jour proposant une distribution alimentaire via la Croix-Rouge.

Si quelques services sont toujours prestés dans le parc, la plupart de ceux-ci se font dorénavant au sein du Hub. Deux fonctions différentes sont donc intégrées dans l'ancien garage. Il y a d'une part, l'espace « ticket » où sont prestés les services individuels tels que les consultations médicales et, d'autre part, le centre du jour pour se reposer, prendre un café, charger son téléphone, etc.

À côté de ces services, de nouvelles activités se sont ajoutées peu à peu, comme des activités sportives, culturelles ou récréatives. De même, le Hub organise des activités en dehors de ses murs en groupes de 15 ou 20 personnes. Il s'agit par exemple de visites de musées (Musée des sciences naturelles, etc.) ou d'expositions (Mima).

Le Hub humanitaire constitue une des rares infrastructures du quartier¹⁵ orientées vers les publics migrant et sans-abri, caractérisés par une très forte précarité et un manque de prise en charge institutionnelle. Il abrite des services qui répondent à des besoins élémentaires; nécessitant des espaces intérieurs. Sa grande taille permet d'accueillir un nombre important de bénéficiaires. Il permet aussi d'intérioriser certains usages qui, avant sa création, prenaient place dans le parc, où la présence massive des migrants suscitait de très fortes tensions de voisinage.

Tensions

La présence de ce public dépasse nécessairement des limites du Hub et s'étend dans les espaces publics alentours – tant aux abords immédiats du hub, que dans les espaces publics du quartier où se concentre la présence des migrants. On observe la présence ponctuelle de tentes à proximité du Hub et de certains groupes de migrants sur les espaces adjacents à Tours et Taxis, en particulier ceux situés entre le Hub humanitaire et les bureaux de la Communauté flamande (Bâtiment Herman Teirlinck).

Ces tensions amènent notamment à l'intensification des frontières entre « voisins », en particulier les voisins administratifs du Hub; à la privatisation de certains espaces extérieurs ou au report de la présence de ce public précarisé vers des espaces publics à proximité non immédiate, susceptibles d'accueillir ces usages sans générer de trop vives tensions.

Si le bâtiment de la Communauté flamande présente l'avantage d'offrir un grand auvent qui fait face au Hub humanitaire, un panneau d'interdiction d'occupation met clairement en avant que son public ne peut utiliser cet espace (**Figure 60**). Tous les usages des fonctionnaires, y compris le parking vélo, sont

15 Jusqu'en 2022, l'occupation temporaire à l'allée du Kaai par le collectif Toestand permettait aussi de répondre aux besoins de ces publics particulièrement précaires, mais lui a succédé la création d'un parc faisant la connexion entre Tour et Taxis et les logements de luxe situés sur le Quai des péniches.

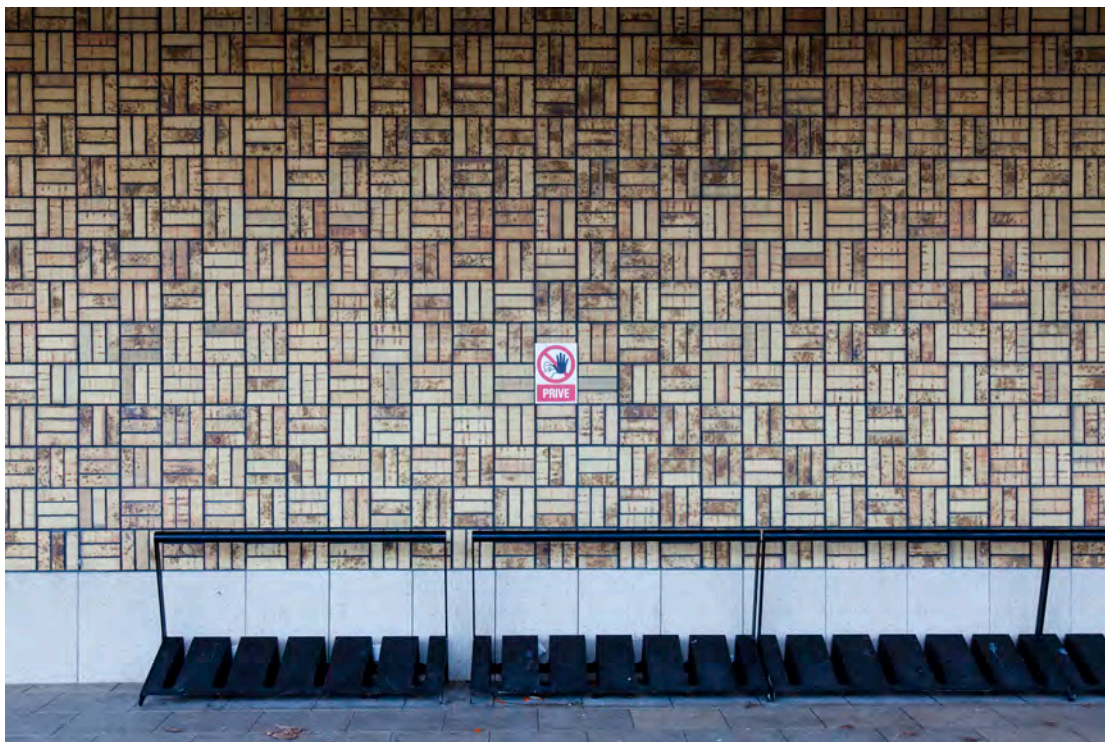


Fig 60. Façade du bâtiment Herman Terlinck du Gouvernement flamand faisant front au Hub humanitaire. Hiver 2024. Photo de Samir Amezian.



Fig 61. Façade du bâtiment Herman Terlinck du Gouvernement flamand faisant front au parc de Tour et Taxis. Hiver 2024. Photo de Samir Amezian.

internalisés au bâtiment de la Communauté flamande, ce qui permet de renforcer le contrôle sur les espaces publics environnants biens gardés par les services privés de sécurité de Tours et Taxis (**Figure 61**). Comme expliqué plus haut, une société de sécurité a été mandatée pour gérer les usages du site et, contenir la présence des migrants et empêcher les débordements sur les espaces alentours. Il s'agit de la même société qui gère la sécurité de Tour et Taxis. L'espace en apparence ouvert entre le Hub humanitaire et le bâtiment de la Communauté flamande matérialise une limite claire entre les usagers de Tour et Taxis et le public des migrants considérés comme indésirables. Situé à 1km de distance, le parc Maximilien constitue, donc, le seul véritable espace public qui peut accueillir les migrants.

Le parc Maximilien compte des équipements sportifs en plein air, comme des terrains de football et de basketball, un espace de musculation, ainsi que deux plaines de jeux pour les enfants. Ces équipements étaient largement détournés de leur fonction première, lors des périodes où la présence des migrants était particulièrement intense – araignée de jeu utilisée pour faire sécher le linge, fontaine utilisée pour les soins élémentaires personnels, etc. – entraînant de nombreuses tensions avec les habitants résidant à ses entours (ARCH, 2019). L'intériorisation de certains usages au sein du Hub et du centre de jour a permis progressivement de diluer la présence des migrants dans le parc.

Aujourd'hui, il n'y a plus de tentes dans le parc, et son usage est partagé aussi avec les familles, les jeunes du quartier et plus sporadiquement par les voyageurs de la gare, les travailleurs des bureaux et autres passants. Malgré ce partage de l'espace, l'interaction entre ces publics est particulièrement tendue, les pratiques d'évitement semblent la règle, et amènent à une distribution des places et des usages.

L'occupation de l'espace urbain par le public migrant est liée au parcours entre le Hub humanitaire, le parc Maximilien et la Gare du Nord. Ce parcours passe souvent par le parc Willebroek, mais traverse aussi la dalle Héliport et en moindre importance le parc de Saint-Roch près de la ferme Maximilien. Ces derniers espaces accueillent d'autres usages considérés comme indésirables, tels que sont la vente et la consommation de drogue. Les agents sur le terrain associent à ces usages différenciés des espaces distincts – «les migrants sont plus ici (parc Maximilien), alors tous les toxicos sont parc Saint-Roch... à un moment ils étaient partis, car la police intervient le mardi et le vendredi, mais depuis un petit temps ils sont de retour... » (Travailleur du service Espaces Verts, Ville de Bruxelles). Le parc Maximilien et le Hub, proches spatialement, mais détachés physiquement (1 km de distance), sont considérés dans l'imaginaire collectif comme formant un même ensemble, incluant les autres espaces publics ici mentionnés, au sein duquel se condensent les usages perçus comme indésirables dans le Quartier Nord. Ces espaces publics accueillent par ailleurs d'autres usages et publics perçus comme indésirables, qui tendent à se confondre et à former un ensemble spatial.

Des mesures d'adaptations micro-urbanistiques ont été réalisées pour éviter ces usages et présences (installation de caméras de vidéosurveillance, disparition des toilettes publiques et de bancs, installation de grillages) (Dresler 2019). Des grilles ont notamment été installées sous la dalle Héliport, en bas des immeubles

de logement sociaux : « Les riverains ont décidé de barrer. Ils ont écrit au bourgmestre, M. Close... Parce que tous les drogués étaient ici... Là ils ont mis des grillages aussi parce qu'avant ils dormaient là en dessous, les migrants » (Travailleur du service Espaces Verts, Ville de Bruxelles).

À ces dispositifs urbanistiques s'ajoutent les interventions policières, très fréquentes dans la zone. L'absence d'une figure de médiateur, comme celle du gardien de parc, s'explique par les modalités de gestion du parc. En effet, si le parc Gaucheret, propriété de Bruxelles Environnement, est géré par des gardiens des parcs - animateurs, le parc Maximilien est propriété de la Ville de Bruxelles, et géré par son service Espaces Verts, qui ne s'occupe pas de travailler avec les publics. Face aux tensions d'usages et la présence de publics perçus comme indésirables, le seul moyen d'action est le recours à la police.

Centre Communautaire Maritime et place Saint-Rémy

Modalités de production

Le Quartier Maritime constitue un quartier populaire du Nord de Bruxelles délimité par le canal, le Boulevard Léopold II, la ligne 28 et Tour et Taxis. tant situé dans la Zone de Revitalisation Urbaine et dans une Zone Levier du PRD dès 2002, il a fait l'objet d'importants investissements publics pour sa rénovation. Un premier Contrat de quartier (Maritime) est intervenu entre 2003 et 2007, dont le projet central fut la création d'un centre communautaire (**Figure 62**). Alors que les Contrats de quartiers antérieurs s'étaient matérialisés par une multitude de petites opérations, pour la première fois, ce dispositif de rénovation urbaine concentre les investissements dans une infrastructure sociale majeure (Berger 2019) – « c'était le projet phare de ce Contrat de quartier. » (Gestionnaire CCM)

La réalisation du Centre Communautaire Maritime a nécessité le partenariat entre trois opérateurs publics : la Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (SDRB) aujourd'hui Citydev, l'Office Régional Bruxellois de l'Emploi (Orbem) et la commune de Molenbeek. Il a permis l'achat et la rénovation d'un bâtiment rue Vandenboogaerde, où se trouve aujourd'hui le Centre Communautaire Maritime (CCM). Il s'agit d'un bâtiment industriel et de bureaux qui a été historiquement occupé par la société Martini puis par la société L'Oréal jusqu'en 2003.

La rénovation du bâtiment soutenue par le partenariat entre ces trois entités publiques visait une occupation partagée du bâtiment avec une antenne d'Actiris, le centre communautaire et un incubateur d'entreprises. Le Contrat de quartier Maritime a permis la rénovation du bâtiment (le rez-de-chaussée, le deuxième étage et la cour) autant que la programmation socio-culturelle du CCM, intégrant le volet socio-économique du dispositif.

Depuis sa création, le Centre Communautaire Maritime a été conçu pour renforcer la cohésion sociale à l'échelle du quartier ; le bâtiment intègre des activités socio-culturelles ainsi que d'autres fonctions. Le rez-de-chaussée compte une grande salle, une cafétéria et la cour, occupés par le CCM. Au premier étage, le bâtiment est occupé par une antenne d'Actiris (ainsi qu'une crèche) et un incubateur d'entreprises ; au deuxième se trouvent une radio, une

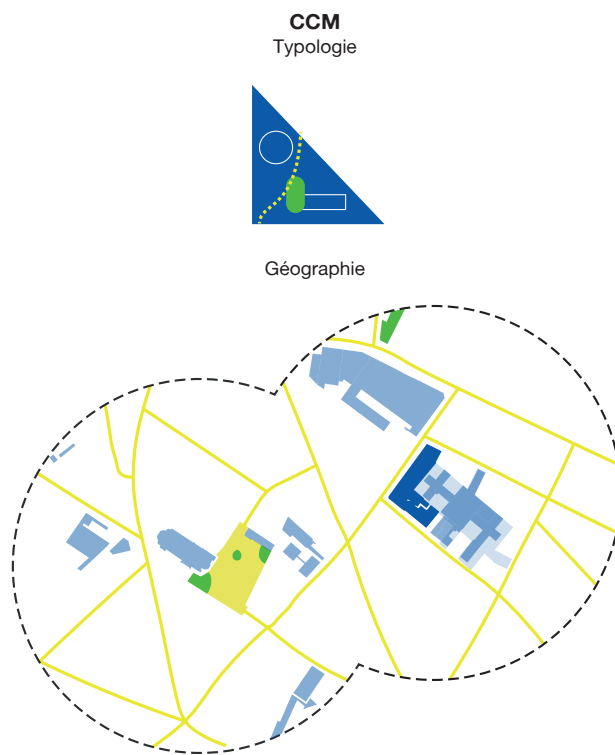


Fig 62. Façade du Centre Communautaire Maritime sur la rue Vandenboogaerde. Printemps 2024. Photo de Samir Amezian.

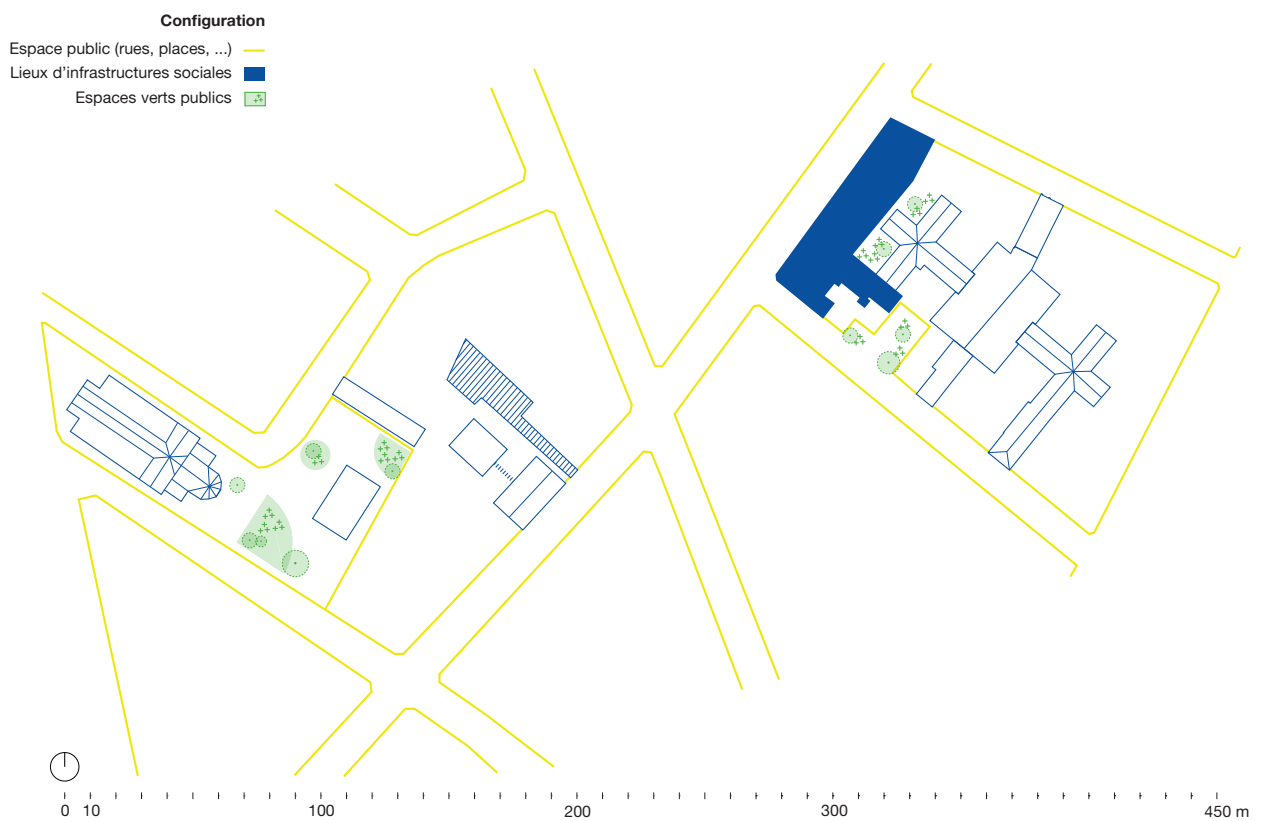


Fig 63. Plan d'implantation du Centre Communautaire Maritime et de la Place Saint Remi. Cartographie de Louise Troosters et Pauline Varloteaux.

maison de jeunes, des ateliers... Si le CCM a commencé ses activités en 2007 au sein de ce qui est appelé « Maison Maritime », certaines d'entre elles avaient déjà lieu préalablement dans une installation provisoire à la rue de l'Escaut¹⁶. En plus de l'hébergement de ces acteurs fondateurs du CCM (Citydev, Orbem et Actiris), l'infrastructure offre l'opportunité à plusieurs associations du quartier de développer des initiatives qui s'alignent sur les objectifs du centre communautaire (Figure 63-64).

Publics et usages

La programmation permanente du CCM est assez diversifiée et laisse suffisamment d'ouverture pour accueillir de nouvelles activités. Les usages se modifient au gré du temps. La flexibilité des espaces du CCM permet, selon les disponibilités, la location de certaines salles de tailles différentes pour des activités communales ou associatives. Les activités privées sont moins nombreuses.

Le Centre Communautaire Maritime offre un répertoire d'activités dont certaines sont régulières tandis que d'autres sont plus ponctuelles. Elles vont des rencontres entre riverains jusqu'aux ateliers pour des enfants ou des adultes. Font partie des activités régulières : l'école des devoirs, les cours de français, de néerlandais et d'alphabétisation, l'atelier d'initiation à l'art, l'atelier de cuisine, l'atelier vélo, etc., qui rencontrent beaucoup de succès, et pour lesquels les demandes d'inscription sont parfois plus importantes que les capacités d'accueil (Figure 64). Une bonne partie des enfants qui fréquentent le lieu viennent des écoles qui se situent dans le quartier. Au-delà des ateliers et des événements, le CCM est également un lieu où les enfants peuvent venir jouer en dehors des activités programmées.

Le CCM organise également des activités en vue de favoriser la rencontre de leurs différents publics. D'une part, les « café matin » qui se déroulent les mercredis matin dans la grande salle et, d'autre part, les apéros des vendredis : « là l'objectif c'est de mélanger un peu le public. Le public qui vient pour l'alphabétisation et celui qui vient pour l'atelier de couture qu'on puisse trouver aussi des activités qui permettent de se rencontrer en dehors de l'activité, donc de parler, de se rencontrer, de se connaître, etc., c'est un peu l'objectif ». (Gestionnaire CCM)

Le Centre Communautaire Maritime constitue un équipement qui accueille une diversité de publics du quartier, grâce à sa programmation diversifiée et orientée vers leurs besoins. Ses nombreux espaces intérieurs permettent de faire co-exister des usages multiples. Il s'agit d'un fonctionnement plutôt vertical des activités qui trouvent leur place sur plusieurs étages et à travers une flexibilité modulaire des salles.

Ces usages sont intériorisés et peu articulés aux espaces publics extérieurs. Si le bâtiment offre une certaine transparence vers l'espace public, le CCM accueille la majorité de ses activités à l'intérieur de son bâtiment, bien que certaines prennent place dans la cour et sur la terrasse du CCM. Quelques activités sont organisées ponctuellement à l'extérieur, comme lorsque le CCM participe à la Zinneke Parade, ou lors des fêtes de quartier.

16 La pérennisation des activités issues du programme du Contrat de quartier a été rendue possible par la prise en charge de la gestion par la commune de Molenbeek. De même, un cumul des subsides permet le déroulement de plusieurs activités développées sur place.



Figure 64. Cours de français et d'alphabétisation dans le Centre Communautaire Maritime. Hiver 2024. Photo de Samir Amezian.



Figure 65. La place Saint-Rémy. Printemps 2024. Photo de Samir Amezian.



Fig 66. Publics et usages autour du Centre Communautaire Maritime et de la Place Saint-Rémy. Cartographie de Louise Troosters et Pauline Varloteaux sur base des observations de Romina Cornejo Escudero.

Tensions

On n'observe pas de tensions de voisinage, notamment parce que le CCM ne compte pas de « voisins » immédiats. La localisation du CCM à l'angle de deux rues ne permet pas de débordement des usages sur l'espace public. Pour les acteurs du CCM, cette déconnexion avec l'espace extérieur présente donc certains avantages ; elle confère notamment un sentiment de « protection » aux usagers qui le fréquentent. Il faut cependant souligner que la transparence du bâtiment connecte visuellement l'équipement à son environnement.

Cet environnement compte peu d'espaces publics utilisés par les usagers du CCM, hormis la Place Saint-Remy située à deux pas du CCM, qui a été rénovée en 2015 dans le cadre d'un nouveau Contrat de quartier (Autour de Leopold II) (**Figure 65**). Le CCM est ainsi détaché de l'espace public principal du quartier, qui fonctionne comme espace de coprésence entre les habitants du quartier, et où s'observent certaines tensions liées à des usages déviants (vente de drogue, petite délinquance) : « c'est le seul espace public dans le quartier, parce que Parckfarm et Tour et Taxis c'est quand même en marge du quartier (...). Il y a pas mal d'enfants, adolescents. (...) Ça fonctionne plutôt bien, mais, les contacts avec les voisins ce n'est pas évident, on sait qu'il y a les phénomènes de vente de drogue, des phénomènes parfois de petites criminalités, etc. ». (Gestionnaire CCM) (**Figure 66**)

Parckfarm

Modalités de production

Parckfarm et le parc de la L28 sont deux opérations publiques satellites gravitant autour du projet de Tour et Taxis et cherchant à l'inscrire dans son contexte environnant. Vers la fin des années 1980, et suite à l'abandon des activités logistiques, la valeur patrimoniale et paysagère du site de Tour et Taxis a été mise en avant par la Région bruxelloise qui l'a inscrite au PRD de 2002 en Zone d'Intérêt Régional avec l'objectif d'y encadrer le futur développement. Cependant, la maîtrise foncière a échappé à la Région, le site ayant d'abord été racheté par la SNCB avant d'être revendu à des promoteurs privés au début des années 2000. La valeur patrimoniale de l'Entrepôt Royal et de la Gare Maritime tout autant que la disponibilité foncière importante ont stimulé les ambitions en termes de développement immobilier de la part des promoteurs. Parallèlement, ces ambitions ont suscité de nombreuses mobilisations des citoyens, des associations et des comités des quartiers vis-à-vis des intentions des projets (Hubaut, 2021) (**Figure 67**). Si l'élaboration d'un PPAS a débuté en 2004 par la Ville de Bruxelles, les élections et la pression citoyenne ont empêché sa finalisation et la Région a proposé d'élaborer un schéma directeur afin de définir un projet négocié entre différentes parties prenantes.

Les projets de construction et de rénovation qui découlent du schéma directeur valorisent l'idée d'un quartier mixte : immeubles de logements et de bureaux, réaffectation des bâtiments existants pour des activités économiques, commerciales et des bureaux. La construction du Port Business Park par le port de Bruxelles permet également de garantir la présence d'activités productives.

L'objectif du schéma directeur était aussi de soutenir l'intégration du projet dans son contexte et de définir les contraintes en termes d'aménagement

d'espace ouvert et de continuité paysagère (**Figure 23**). Ce schéma directeur et une étude paysagère ultérieure commanditée par Bruxelles Environnement (2010) font émerger l'idée d'un parc urbain continu se prolongeant sur l'ancienne ligne ferroviaire 28 (**Figure 68**). la suite de ces études, le promoteur confie en 2014 la réalisation du parc de Tour et Taxis au Bureau Bas Smets. la même époque, en 2014, Bruxelles Environnement¹⁷ décide d'organiser la biennale Parckdesign afin d'activer le nouveau parc de la ligne 28 avec la thématique « du paysage à l'assiette », qui associe le paysage à la production alimentaire locale et durable (Kandjee *et al.*, 2015). L'activation du parc développé par les agences Taktyk, Alive et 1010 s'appuie sur un processus participatif intense qui implique de nombreux acteurs locaux dans la coproduction et l'animation d'une multiplicité d'infrastructures à la disposition des citoyens : serre-cuisine, four à pain, ferme animale, hut, etc. (**Figure 69**). L'aménagement phare se concrétise par l'implantation d'une serre recyclée qui est mise à la disposition d'un collectif habitant (**Figure 70-71**). Les concepteurs envisagent Parckfarm comme une nouvelle manière de coproduire des infrastructures sociales de manière incrémentale et inclusive au travers d'échanges entre les concepteurs et une diversité d'acteurs locaux qui forment les publics du projet (Kandjee *et al.*, 2015). Parmi ces acteurs locaux impliqués dans le projet, les concepteurs mettent notamment en avant l'implication d'un sans-abri qui vivait dans une cabane sur le site et qui a été ultérieurement engagé comme gardien de la ferme (Kandjee *et al.*, 2015, p27).

Bien que le festival devait initialement durer une saison, la dynamique citoyenne était telle que le projet a pu être pérennisé par la création d'une ASBL soutenue par Bruxelles Environnement, qui compte aujourd'hui plusieurs employés et plus de dix bénévoles actifs.

En parallèle, un projet de prolongement du parc pour l'axe de la L28 a été développé conjointement par Beliris et la Région bruxelloise en s'appuyant en partie sur le Contrat de quartier durable Bockstael. Ce prolongement du parc a été réalisé en deux étapes. La première étape financée par Beliris en 2014 concerne la partie qui relie Parckfarm à la station de métro Belgica le long de la ligne 28. La deuxième étape, programme phare du Contrat de quartier Bockstael, comprend plutôt la partie qui s'étend vers Pannehuis-Bockstael. Elle a été finalisée en 2021.

La création de ce parc continu concrétise l'intention du Schéma directeur de développer une continuité d'espaces publics entre Tour et Taxis et les quartiers populaires environnants. Mais dans les faits, le dénivelé important entre le parc et ces quartiers (Maritime et du vieux Laeken Est) tend à mettre à distance le parc de ces derniers. Cette mise à distance est d'autant plus prononcée que jusqu'en 2025, il n'y a pas d'accès direct entre le parc de Tour et Taxis et les quartiers avoisinants¹⁸.

Parckfarm se situe donc à l'entrée du parc de la ligne 28 dans le prolongement du parc de Tour et Taxis. Cette frontière est symboliquement marquée par le pont du Boulevard du Jubilé (**Figure 72**).

17 À l'époque, IBGE.

18 Le schéma directeur proposait une connexion directe entre le parc de Tour et Taxis et le Square adjacent du Laekenveld. Celle-ci a été initialement refusée par les promoteurs du projet de Tour et Taxis mais a finalement été ouverte en 2025.

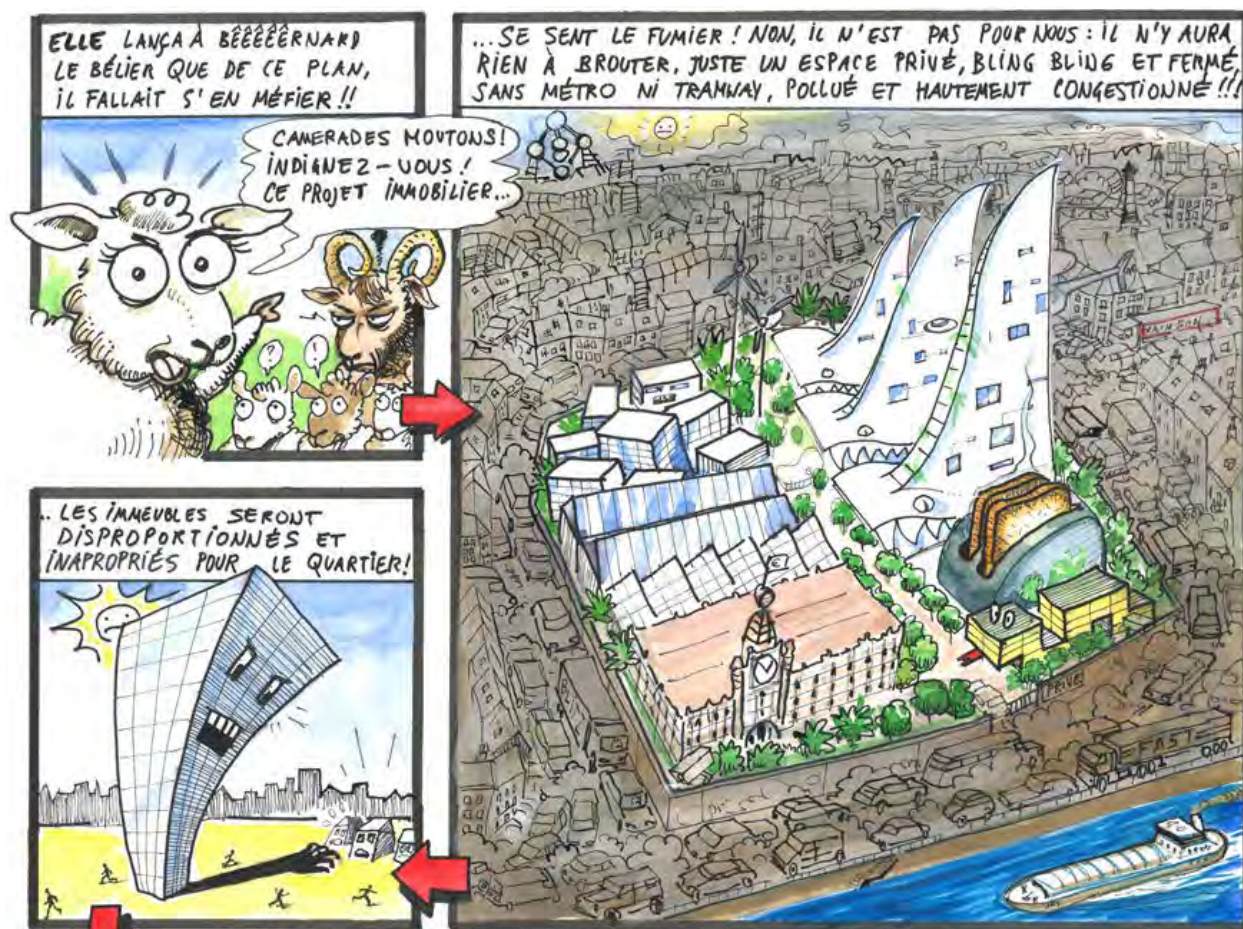


Fig 67. Extrait de la Bande dessinée *Les Aventures de bêteêêrtha et ses amis*. *Tour et Taxis sera-t-il sauvé par une brebis?* 2017. BRAL asbl et le collectif Toutpublick.



Fig 68. La friche végétalisée de l'ancienne ligne 28 avant l'activation du Parc. Photo de Taktyk et Alive Architecture.



Fig 69. Four à pain réalisé par un habitant dans le cadre de Parckfarm. Printemps 2014. Photo de Taktyk et Alive Architecture.



Fig 70. Inauguration de Parckfarm. Printemps 2014. Photo de Lou Vernin.



Fig 71. Atelier participatif dans la serre de Parckfarm. Printemps 2014. Photo de Taktyk et Alive Architecture.

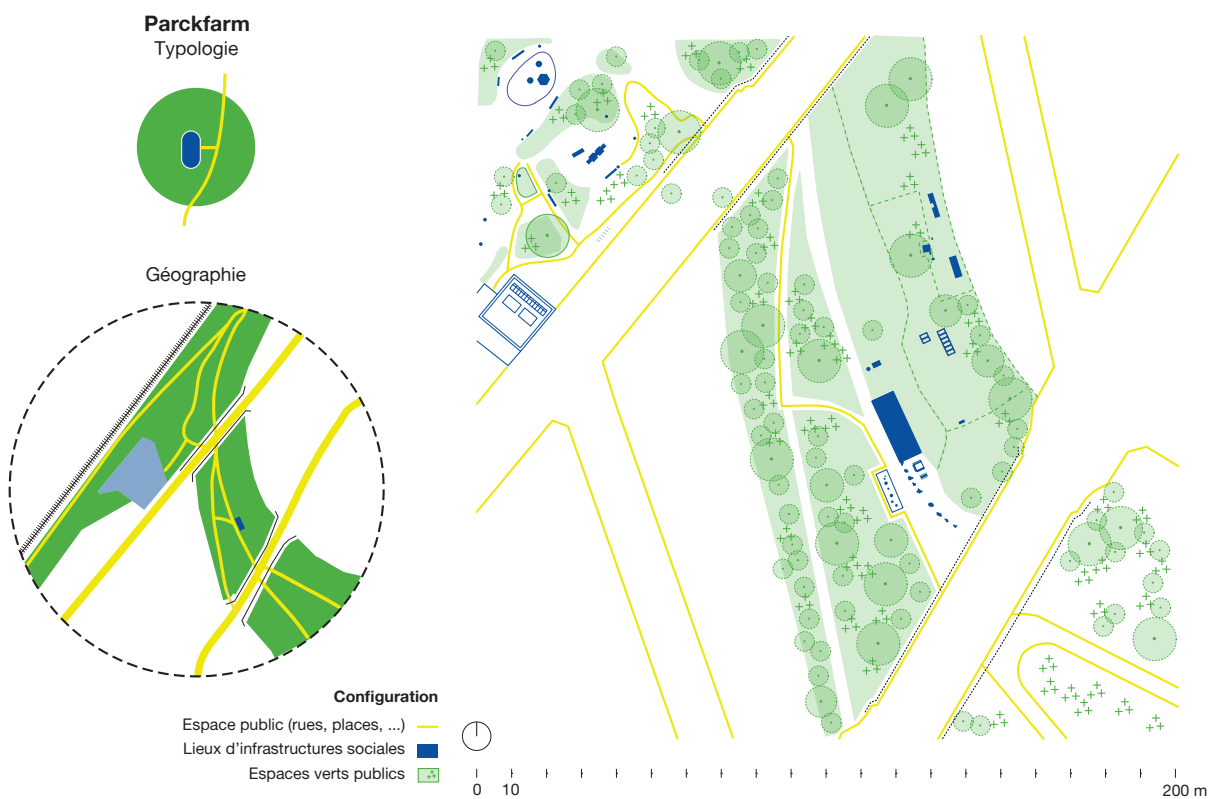


Fig 72. Plan d'implantation de Parckfarm dans le parc de la ligne 28. Cartographie de Louise Troosters et Pauline Varloteaux.

Usages et publics

Les usages de Parckfarm se divisent d'une part, entre les usages prévus dans la serre (cantine, espace de rangement, cuisine, toilette, etc.) et les usages qui se développent autour : compost de quartier, four à pain, etc. Situé à la frontière de quatre communes, Bruxelles-Ville, Laeken, Jette et Molenbeek, Parckfarm offre différentes activités qui, au début, étaient surtout axées vers les familles avec des programmes destinés aux enfants du quartier (**Figure 73-74**).

Depuis sa conception, le programme de Parckfarm tourne autour de thématiques comme l'alimentation, la durabilité et la cohésion sociale. À l'extérieur de la serre, des programmes issus de Parckdesign ont été conservés comme le potager mis à disposition des habitants du quartier.

Parckfarm a également des contacts avec les écoles implantées aux alentours, principalement primaires, pour l'organisation conjointe d'ateliers. Parckfarm propose un programme par saison et les ateliers peuvent être organisés pour les enfants, les parents et enfants, ou les adultes : cuisine, arboristerie, zéro déchet, cuisine sauvage, visites guidées, cuisine du monde, etc. Les contacts avec les habitants du quartier sont assez étroits, d'une part au vu des liens avec les écoles environnantes, mais aussi via le potager qui se situe à l'arrière de la serre et qui est utilisé quotidiennement par des habitants du quartier.

Parckfarm, via sa programmation (activités dans la serre, sa cafétéria et les grandes tables à l'extérieur), attire donc de nombreux publics et permet un certain brassage : « On veut rassembler. Tous ceux qui viennent au parc sont les bienvenus et puis de temps en temps il y a un groupe qui vient de gens de voyage, ou par exemple des femmes, souvent... il y a souvent des femmes d'origines marocaine et turque qui trouvent leur place ici... elles cuisinent pour tout le monde, et ce que j'adore le plus c'est qu'on voit le public dans sa diversité. » (Bénévole Parckfarm)

Parckfarm accueille principalement ses publics dans la serre, mais se situe au milieu d'un grand espace ouvert et de passage, faisant place à une diversité d'usages. L'aménagement du parc L28, compte des espaces avec des équipements fixes de plein air (musculature), des parcours, des terrains sportifs, des pistes de course à pied, des espaces de jeux pour les enfants, ainsi que des lieux de détente. Différentes animations sont proposées par les gardiens et organisées dans le parc L28 ; elles sont principalement orientées vers les jeunes du quartier.

Les personnes engagées au sein de Parckfarm apprécient la localisation de cette association au sein du parc, le passage fréquent des usagers garantissant l'hospitalité de l'espace.

Contrairement aux cas d'étude précédents, on observe une continuité entre les espaces intérieur et extérieur malgré le fait que le jardin potager ne soit pas géré par le collectif : « On est transparent dans le vrai sens du terme, toutes nos activités sont à la vue de tout le monde ». (Bénévole Parckfarm)

Tensions

Pourtant, on relève aussi certaines tensions, en partie liées aux usages, parfois illicites, qu'accueillait cette partie du parc (notamment le trafic de drogue). Au début de l'aménagement du parc L28, plusieurs conflits et incidents ont eu lieu, surtout près de la cabane où les gardiens des parcs organisent des activités. Ce



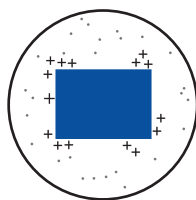
Fig 73. La serre de Parkfarm dans le parc de la ligne 28. Été 2024. Photo de Samir Amezian.



Fig 74. Animation autour de la construction d'une cabane aux abords de la serre. Été 2024. Photo de Samir Amezian.

Soleil du Nord

Topologie



- Observations**
- Espaces d'adossement aveugles ———
 - Espaces couverts - - - - -
 - Publics perçus comme indésirables ++
 - Publics autres •••
 - Dispositifs d'accueil □
 - Équipement (espace intérieur) ■
 - Entrées ▲

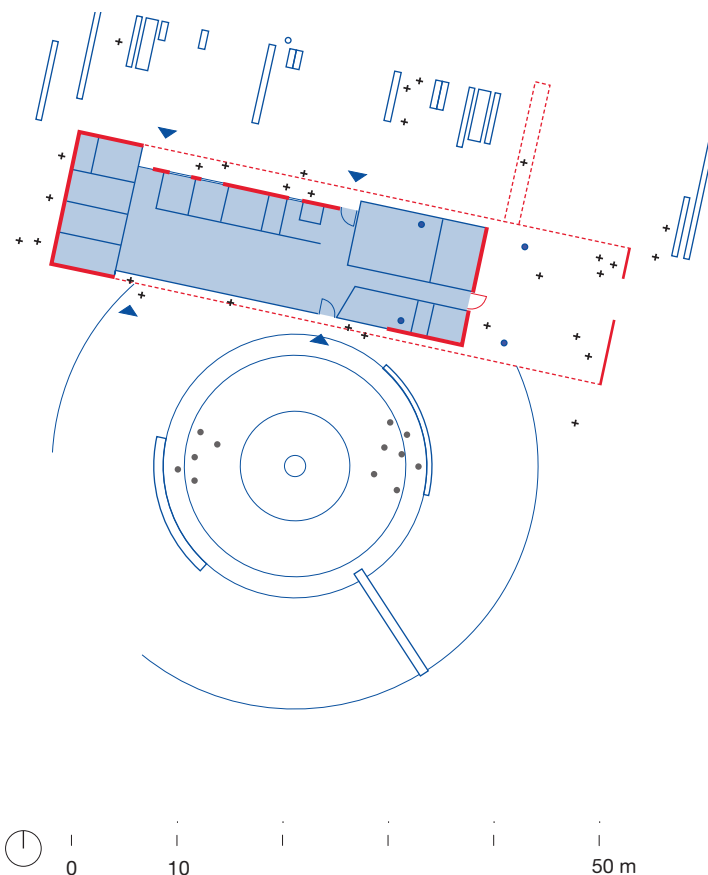


Fig 75. Publics et usages autour de Parckfarm et du parc de la ligne 28. Cartographie de Louise Troosters et Pauline Varloteaux sur base des observations de Romina Cornejo Escudero..

sont des événements qui sont restés dans la mémoire collective tant des gardiens du parc que des personnes qui travaillent à Parckfarm : « Le parc est là depuis sept ou huit ans, mais avant ce n'était pas comme ça, il y avait de la criminalité... bon je ne veux pas dire criminalité, mais... en soit la cabane où ils font des animations a été brûlée avec du cocktail Molotov il y a quelques années. Aussi, ils ont jeté des œufs à un des gardiens, un collègue et ils ont cassé la voiture du chef du secteur, les vitres, le rétroviseur, etc. » (Gardien de parc).

Les gardiens de parc sont des gardiens-animateurs de Bruxelles Environnement. Comme dans le cas du parc Gaucheret, ils sont présents principalement en journée. Leur présence et le travail quotidien aident à réduire les tensions d'usages et les incidents sur place. Leur champ d'action est toutefois limité par le périmètre du parc L28 ainsi que par les horaires de travail. Les gardiens des parcs considèrent que les animations autant que leur présence continue sur le site leur ont permis de gagner le respect des jeunes qui fréquentent le parc.

Par ailleurs, la présence de migrants et de sans-abris, bien qu'elle soit attestée par nos entretiens et observations, ne semble soulever aucune tension particulière; ils occupent les espaces invisibles du parc que sont ses marges morphologiques (en haut des vallons, le long des voies de chemin de fer), en particulier la nuit, lorsque les autres publics ont déserté le parc (**Figure 75**).

Infrastructure sociale et inclusion sociale

L'infrastructure sociale et ses formes

Ces quatre cas d'étude montrent la diversité des formes prises par l'infrastructure sociale, notion englobante, autant que la difficulté d'identifier empiriquement des lieux qui rencontrent l'ensemble de ses différents critères : des espaces intérieurs ou extérieurs, accessibles et hospitaliers à une pluralité de publics, soutenant leurs interactions, répondant à des enjeux d'inclusion sociale.

Les différents espaces étudiés n'ont en commun ni leur degré d'accessibilité, ni la configuration formée par les espaces intérieurs et extérieurs, ni la pluralité des publics qu'ils accueillent : certains équipements sont orientés vers des publics spécifiques, d'autres soutiennent l'interaction entre différents publics, ou du moins leur coprésence. Parfois leur accessibilité est restreinte aux publics associés aux usages programmés, parfois l'accessibilité est limitée par des dispositifs de filtrage. Les espaces intérieurs et extérieurs présentent dans certains cas une continuité, d'autres fois une déconnexion. Et l'on ne peut, empiriquement, déclarer que la mise en place de dispositifs de filtrage, la limitation de la programmation à certains publics et la déconnexion intérieur/extérieur vont à l'encontre des enjeux d'inclusion sociale.

L'équipement qui prend en charge le plus directement les problématiques d'exclusion et de précarité, le Hub, est aussi celui qui s'adresse à un public spécifique plutôt qu'un équipement accueillant une diversité de publics ; dont l'accessibilité à tout un chacun se combine avec la présence d'un service de sécurité privé à ses abords ; et dont la déconnexion avec le voisinage est particulièrement marquée. En dehors du Hub, qui est le seul équipement étudié orienté vers eux, l'hospitalité de l'infrastructure sociale aux publics marginalisés tient surtout à l'existence d'espaces interstitiels non programmés, offrant des « dispositifs d'accueil », c'est-à-dire du mobilier urbain de type assises et des zones de repos, comme les bancs, le préau, etc.

Le seul point commun à l'ensemble des cas étudiés concerne la problématique des publics perçus comme indésirables et des troubles générés par leur présence, à laquelle ces cas sont tous confrontés, et avec laquelle ils doivent tous composer. Les problèmes de l'environnement social se reportent sur l'infrastructure sociale : c'est peut-être ici que se situe un élément clé permettant de mieux cerner les enjeux d'inclusion sociale qu'elle est appelée à rencontrer.

À l'issue de l'analyse des cas d'étude, il apparaît en effet que la qualité d'inclusion sociale d'une infrastructure repose sur des éléments qui ne sont pas pris en compte dans sa définition initiale : elle renvoie à la place accordée ou concédée aux publics marginalisés, souvent perçus comme indésirables. Nous entendions questionner les qualités d'accessibilité et d'inclusion de l'infrastructure à partir de ces figures ; nous proposons maintenant d'analyser les formes de

l'infrastructure sociale à partir de la place qu'elles tiennent dans les configurations spatiales étudiées.

Le Hub est une infrastructure dite « bas seuil » en raison de la grande accessibilité et l'inconditionnalité de ses services. Il n'est pas un espace soutenant les interactions entre les différents publics et usagers des quartiers nord ; mais il est le seul équipement étudié qui prend en charge les publics vulnérables qui y (sur)vivent, sans-papiers, sans chez soi. L'hospitalité des espaces du Hub contraste avec l'inhospitalité et l'inaccessibilité des espaces alentours (Printz & Carlier, 2019). Le Hub forme une « enclave inclusive » (Berger & Moritz, 2018 et 2021), dont les limites sont très marquées : soit, matérialisées par des dispositifs spatiaux (des grilles), soit, là où se trouvent les entrées vers le Hub. Celles-ci font l'objet d'une surveillance continue par des gardes de sécurité. Le bâtiment, conçu pour être un showroom, est initialement transparent et ouvert visuellement sur l'avenue du Port. Les vitres ont été tapissées et habillées pour limiter cette visibilité depuis l'extérieur, créant également une limite entre l'intérieur et extérieur. Cette limite contient cependant deux ouvertures qui sont les accès principaux au bâtiment pour les usagers. Le seul espace public accessible à proximité immédiate du Hub est l'avenue du Port, qui ne permet que la circulation et le passage étant donné sa pauvreté en termes de dispositifs d'accueil (mobilier urbain de type assises, zones de repos). Le public du Hub se reporte dès lors vers le parc Maximilien, où la surveillance et le contrôle sont moins constants, et qui présente de plus grandes qualités d'hospitalité à son usage en raison des dispositifs d'accueil qu'il présente quant à lui. De nouveau, on observe que ces dispositifs sont parfois détournés de leur fonction première pour accueillir des usages qui ne trouvent pas de place ailleurs (qu'il s'agisse de l'araignée qui était utilisée comme séchoir, de la fontaine utilisée pour les soins élémentaires personnels, des espaces aux abords des logements, protégés des intempéries, qui permettaient de s'abriter la nuit jusqu'à ce qu'ils soient condamnés...).

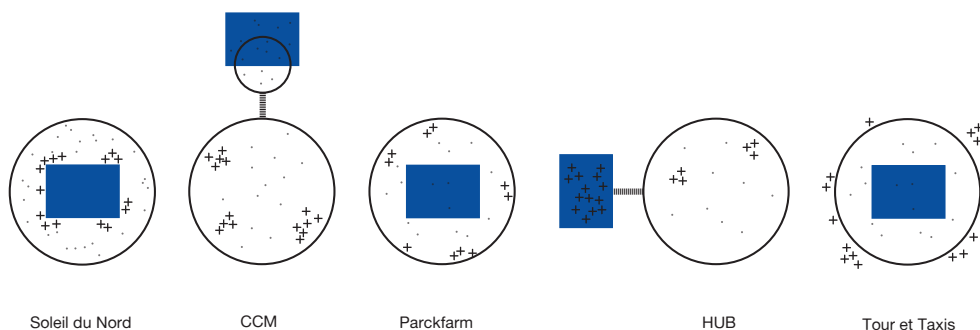


Fig 76. Topologie des différents infrastructures sociales étudiées. Cartographie de Louise Troosters et Pauline Varloteaux.

Comme le montre la **figure 76**, l'infrastructure sociale prend donc ici la forme d'une enclave intérieure où se concentrent les publics perçus comme indésirables. Cette enclave est articulée par différents espaces de circulation à un espace public qui ne fait pas partie de son environnement immédiat et qui, quant à lui, accueille une diversité de publics et d'usages – auxquels se mêlent les publics perçus comme indésirables.

Dans le cas de Soleil du Nord, l'infrastructure sociale prend une forme différente. Au départ, la conception prévoit une continuité des espaces par un système de seuils : la rampe et le préau sont des dispositifs architecturaux qui visent à relier l'espace public à l'équipement. L'espace ouvert qui l'environne est constitué d'une place et d'un parc, mais l'équipement présente peu d'ouvertures vers ces espaces ; deux portes prévoient les passages depuis l'espace extérieur vers l'espace intérieur, dont la transparence indique une intention architecturale de traversabilité. Mais progressivement, on observe que ces espaces seuils deviennent des espaces frontières : l'accès à la toiture par la rampe est condamné, le préau est investi d'usages perçus comme indésirables. L'accès des publics à l'intérieur (salle polyvalente) a été limité. La porte est fermée en dehors des prises de rendez-vous – sa programmation continue se limitant à certains services spécifiques et individualisés qui ne justifient pas une ouverture et une traversabilité permanentes. Le bâtiment s'ouvre lors des événements, mais au quotidien, il est déconnecté de l'espace public au sein duquel il est implanté. Et les espaces comme le préau, qui permettraient cette traversabilité, sont appropriés par des présences et des usages perçus comme indésirables par les autres publics, qui dès lors préfèrent se tenir à distance de l'équipement. Cependant, le bâtiment et son parvis présentent une certaine générosité architecturale, notamment en termes de dispositifs d'accueil : bancs, préaux, rampe utilisée comme mobilier ludique par des enfants, etc. Les publics vulnérables du quartier, y compris ceux qui peuvent être perçus comme indésirables pour d'autres, y trouvent des espaces interstitiels (libres et en marge des espaces de passage) hospitaliers à leurs usages. Ainsi en est-il du banc qui devient un espace de couchage la nuit et dont l'espace en creux au milieu permet de cacher quelques affaires la journée. Il en est de même des différentes assises, qui accueillent divers publics auxquels ne s'adressent pas les services intégrés à l'équipement. La qualité inclusive du lieu vient de la possibilité de détourner ses espaces et ses dispositifs architecturaux pour les adapter à différentes pratiques ; et c'est ce qui permet, *in fine*, la coprésence de différents publics, même si leurs interactions sont tendues. Cette coprésence est également rendue possible par la situation de l'équipement à la jonction d'une place et d'un parc, dont les qualités d'accessibilité et l'échelle plus grande permettent d'accueillir une diversité de publics et d'usages. L'infrastructure sociale est formée par l'imbrication de l'équipement au sein d'un espace public ouvert formé par la place et le parc, situé à la jonction entre le Quartier Masui et le Quartier Nord, accueillant leurs habitants et usagers.

Comme le montre la **figure 76**, l'infrastructure sociale du Soleil du Nord prend donc la forme d'un espace intérieur préservé de présences perçues comme indésirables, qui se concentrent et sont rendues visibles dans les espaces ouverts situés à ses abords immédiats.

Parckfarm présente encore une autre configuration. L'équipement est de taille très modeste, ses limites sont peu marquées ; il est ouvert sur l'espace vert où il est implanté et avec lequel il tend à se fondre. La particularité de ce cas d'étude tient également à la grande échelle du parc de la ligne L28 et à la générosité des dispositifs d'accueil qu'il intègre. Les publics de Parckfarm et du parc, usagers et passants, sont confondus. Il n'y a aucune limite en termes d'accessibilité à ces espaces, hormis celle qu'induit la topographie du parc –

espace en contrebas, en creux, peu visibles depuis la rue – et la limite que forme le Pont du Boulevard du Jubilé, à partir duquel commence la surveillance par la société de gardiennage de Tour et Taxis. La coprésence des différents publics et l'hospitalité de l'espace tient à la pluralité des usages qu'il est susceptible d'accueillir, en raison des multiples équipements qu'il intègre (dispositifs d'accueil, mobilier ludique, assises, *street work-out*, etc.), ainsi qu'à sa qualité d'espace de passage. Parckfarm, à l'échelle réduite et au caractère peu monumental, apparaît comme un élément faisant partie d'un ensemble d'équipements. Les limites du parc deviennent dès lors les limites de l'infrastructure sociale en soi. L'espace ouvert englobe l'espace intérieur; à l'inverse du CCM, l'infrastructure sociale est extériorisée. La présence de publics marginalisés, notamment sans-chez soi, est reportée aux limites morphologiques de l'espace (en haut des vallons, le long de la voie de chemin de fer, particulièrement en soirée); invisibilisée, elle ne semble pas source de tensions. Comme le montre la **figure 76**, l'infrastructure sociale de Parckfarm se matérialise par un espace intérieur intégré dans un espace ouvert, où les présences perçues comme indésirables sont peu visibles, diffuses et reportées aux marges de cet espace ouvert, selon une temporalité différée des autres usages. Elles se tiennent donc à distance de l'équipement.

Le CCM, pour sa part, accueille une diversité de publics liés aux activités prévues par sa programmation particulièrement riche et orientée vers les besoins des habitants du quartier. Il fonctionne comme espace de coprésence pour ces derniers, et semble quant à lui préservé d'usages imprévus. Si d'un point de vue architectural, la transparence du rez-de-chaussée du bâtiment vise une continuité entre espace extérieur et espace intérieur, on voit que l'espace public qui entoure le bâtiment est essentiellement un espace de passage, qui ne présente pas de dispositif d'accueil outre l'élargissement du trottoir et quelques arceaux à vélos. Il n'y a pas de tensions à ses marges, ces dernières n'étant nullement investies, comme dans le cas de Soleil du Nord, par des publics ou des usages marginalisés. D'un point de vue morphologique, le CCM prend la forme d'un bâtiment aux limites très définies. L'espace ouvert principal auquel il est articulé est sa cour intérieure, fréquentée par les publics du CCM. Un sas d'accueil est aménagé à l'entrée du bâtiment, où se croisent les divers publics qui participent aux activités qui y sont organisées. Un lien plus faible relie le CCM à la Place Saint-Remy, qui bien que n'étant pas située à proximité immédiate de l'équipement, est aussi fréquentée par ses publics ainsi que par d'autres.

Comme l'indique la **figure 76**, l'infrastructure sociale du CCM prend donc la forme d'un espace intérieur intégrant un espace ouvert, préservé de présences perçues comme indésirables, reportées vers un espace ouvert périphérique, qui n'avoisine pas l'équipement. L'infrastructure sociale est dans ce cas intériorisée.

Nos quatre cas d'études présentent ainsi une gradation: dans le cas du hub, les indésirables sont inclus dans l'espace intérieur, où leur présence est massive; dans le cas de Soleil du Nord, les indésirables sont concentrés aux abords extérieurs immédiats de l'espace intérieur et leur présence est visible; pour Parckfarm, les indésirables sont présents, de manière plus diffuse et moins visible, aux abords de l'espace extérieur incluant l'équipement; et enfin dans le cas du CCM, les indésirables sont reportés vers un espace extérieur déconnecté de l'espace intérieur.

L'infrastructure sociale, approchée sous un angle topologique, présente donc différentes formes selon la place qu'occupent les publics perçus comme indésirables, qui peut être intégrée aux espaces intérieurs ou reportée vers les espaces extérieurs ; le régime de proximité ou d'éloignement des indésirables aux espaces intérieurs ; et enfin, le caractère diffus ou concentré de leur présence.

Par la place accordée aux indésirables, nous pouvons donc approcher les différentes formes de l'infrastructure sociale. C'est aussi par ce biais que nous pouvons souligner ce qui la constitue en propre et la distingue des projets privés développés dans les quartiers nord.

L'infrastructure sociale sans l'inclusion : le cas de Tour et Taxis

Le projet de Tour et Taxis a été abordé à diverses reprises dans les parties précédentes de cette enquête ; nous proposons de le considérer comme un cas d'étude de plein droit, et d'appliquer les mêmes critères d'analyse socio-spatiale que pour les cas précédents, étant donné sa proximité avec certains éléments de leur définition. Après tout, l'infrastructure sociale telle que la comprennent des sociologues urbains américains comme E. Klinenberg ou E. Anderson intègre bien des espaces privés et de consommation. Il importe d'examiner l'hypothèse d'une infrastructure sociale privée pour la mettre à l'épreuve de l'observation.

Projet de promotion privé emblématique du Quartier Maritime, Tour et Taxis intègre des espaces intérieurs et extérieurs, et se présente comme un morceau de ville à part entière, adoptant les principes de mixité et d'ouverture. S'y croisent divers publics – résidents, usagers, passants. Le site est ouvert, spatialement, vers les quartiers environnants ; ses limites ne sont pas matérialisées d'un point de vue urbanistique ou architectural. Sa programmation, orientée principalement vers les fonctions résidentielles, commerciales et de bureau, comprend aussi de manière plus marginale des fonctions sociales. Tour et Taxis accueille des bureaux d'Actiris, une salle d'étude pour les jeunes du quartier et permet l'occupation ponctuelle de certains locaux par des associations. Le gestionnaire du site travaille avec diverses écoles et associations de quartier, et soutient la ferme de quartier Parckfarm¹⁹.

Tour et Taxis emprunte à cet égard certains traits de l'infrastructure sociale : réseau d'espaces intérieurs et extérieurs accessibles, soutenant la coprésence de divers publics (**Figure 77-78**). Ces espaces présentent cependant une accessibilité restreinte, qui limite par là même leur dimension publique – comme cela est observé, aussi, pour les autres cas d'étude. La spécificité de Tour et Taxis repose moins sur les limitations de l'accessibilité, que sur ses modes de régulation.

Pour comprendre comment s'y régle l'accessibilité, il est important de noter que contrairement aux cas d'étude précédents, dans le cas de Tour et Taxis, la gestion est coordonnée pour les espaces intérieurs et extérieurs. Une même

19 Tous ces éléments font partie d'un investissement du promoteur dans des actions environnementales, sociales et de gouvernance. Il en est de même pour l'investisseur de la tour ZIN qui met en avant les aspects de circularité de la rénovation autant que le caractère social de l'occupation temporaire du WTC. Il faut souligner que ces actions ESG sont importantes pour la valorisation des actifs immobiliers sur les marchés boursiers (Guironnet et Halbert, 2023 ; p. 142-152). De ce point de vue, des critères d'inclusion sociale entrent en ligne de compte autant que la réduction de la consommation d'énergie.



Fig 77. Le parc de Tour et Taxis. Été 2024. Photo de Samir Amezian.



Fig 78. La halle de la gare Maritime de Tour et Taxis. Été 2024. Photo de Samir Amezian.



Fig 79. Stewards de Tour et Taxis. Été 2024. Photo de Samir Amezian.

société de surveillance veille nuit et jour à garantir l'absence de troubles ou de tensions sur l'ensemble du site. La sécurité du site est organisée, coordonnée, continue. Le contrôle se focalise sur les abords du site : les entrées sont filtrées, afin de garantir l'absence de présences et d'usages perçus comme indésirables. Depuis la « dispatch room », les agents mobiles sont informés, 24h/24, des troubles et débordements éventuels, qui sont anticipés, et ont pour mission de les contenir (Gestionnaire de Tour et Taxis). Ces troubles concernent principalement le trafic de drogue, le vol ou les infractions, les agressions, la présence de sans-abris et de migrants. L'anticipation des débordements éventuels causés par la présence de ce public est facilitée par le fait que la même société de sécurité est chargée des sites du Hub et de Tour et Taxis, ce qui assure une communication et une coordination de l'action.

La sécurité est assurée par des gardes privés, jouant le rôle des « bad cops », et des personnes du quartier engagées comme stewards assurant le rôle de « good cops », et qui sont en contact avec les écoles, les associations, les habitants du quartier et les auteurs de troubles éventuels (Gestionnaire Tour et Taxis) (**Figure 79**). Le lien avec le tissu local est considéré comme une condition pour assurer la sécurité du site et les relations pacifiées avec les habitants des alentours. Des conventions ont été établies avec certaines associations locales pour les actes d'incivilité qui concernent les jeunes du quartier, dans une logique de réparation et de compensation : le coût des dégâts qu'ils ont causé est converti en heures de travail qu'ils prestent sur le site.

L'accessibilité du site est limitée par ces dispositifs sécuritaires plutôt que par des dispositifs architecturaux. Si le schéma directeur a permis de garantir l'accès aux espaces ouverts de ce site, dans les faits, différents mécanismes de filtrage permettent de maintenir les publics perçus comme indésirables à distance, via le contrôle permanent des espaces ouverts et des abords du site. L'impossibilité pour les usagers du Hub humanitaire d'occuper les espaces de Tour et Taxis en est un exemple, mais il en est de même pour d'autres publics perçus comme indésirables. Si les classes moyennes et supérieures qui travaillent à Tour et Taxis ont la possibilité d'utiliser le parc de la ligne 28 pour leurs usages, une limite invisible sépare le parc de la ligne 28 du parc de Tour et Taxis, symbolisée par le pont du Boulevard du Jubilé, et marque la frontière entre l'espace public du parc de la ligne 28 et l'espace privatisé de Tour et Taxis. Les connexions entre le site de Tour et Taxis et les quartiers environnants restent limitées et soumises au dispositif de surveillance. Les entrées logistiques et de parkings situées rue Picard sont les seules connexions au Quartier Maritime.

Les limites à l'accessibilité par le filtrage se combinent avec les ouvertures au niveau spatial du site. Si jusqu'ici Tour et Taxis consistait plutôt en une enclave isolée dans l'environnement des quartiers populaires et des infrastructures portuaires, la construction du pont Suzanne Daniel tout comme le réaménagement des quais Beco et des Matériaux en lieu et place de l'occupation de l'Allée du Kaai par Toestand permet aujourd'hui d'envisager l'extension et l'ouverture de Tour et Taxis vers l'espace intégré de BXNord, jusqu'à la Gare du Nord²⁰. Mais cette ouverture spatiale va de pair avec l'inaccessibilité et l'inhospitalité du site

aux publics marginalisés refoulés au-delà de ses limites. Espaces intérieurs et extérieurs forment un ensemble cohérent et continu, où « rien n'a été laissé au hasard »²¹, et où aucun espace interstitiel n'apparaît.

La **figure 76** montre que d'un point de vue topologique, l'espace intérieur est intégré dans un espace extérieur ; ils constituent un ensemble cohérent aux atmosphères consonantes, préservé des publics perçus comme indésirables, qui sont reportées au-delà des limites du site. Aucune place ne leur y est concédée.

Il nous semble que c'est sur ce point, précisément, que l'infrastructure sociale se distingue des enclaves privatisées des quartiers nord. *Une infrastructure se dote de qualités d'inclusion sociale lorsqu'elle intègre ou compose avec les publics marginalisés présents dans son environnement urbain immédiat, et leur accorde, ou du moins, leur concède une place.*

Les projets privés ne peuvent dès lors être saisis comme participant de l'infrastructure sociale : ils constitueraient plutôt une « infrastructure anti-sociale » (Berger, 2024a).

L'infrastructure sociale comme politique urbaine

À partir de ces éléments peut s'opérer une critique de la fabrique de l'infrastructure sociale par les politiques de rénovation urbaine portées par les pouvoirs publics, relative à leur capacité à prendre en compte les enjeux d'inclusion sociale.

L'ambiguïté des politiques urbaines

Tout d'abord, par les politiques de rénovation urbaine sont développés des équipements qui offrent différents services et proposent des activités aux publics socio-économiquement plus désavantagés que les publics cibles des projets portés par les promoteurs privés, et qui répondent à un ensemble de besoins sociaux : éducation et alphabétisation, soutien administratif et juridique, activités parascolaires sportives et culturelles, etc.

Mais les pouvoirs publics participent aussi aux coalitions de croissance contemporaines, dans le Quartier Nord, qui font fi des problématiques d'exclusion sociale qui s'y jouent. BXNord, qui implique à la fois les pouvoirs publics et les promoteurs immobiliers du quartier, entend promouvoir la « mixité » urbaine ; mais cette mixité se présente comme une réduction de la diversité sociale caractéristique de ce territoire – comme en témoigne le cas de Tour et Taxis. Les associations d'habitants comme l'Union des Locataires du Quartier Nord, les associations engagées dans les problématiques humanitaires et sociales du quartier sont absentes de ces coalitions, leurs besoins et leurs publics ne sont pas pris en compte. Il est évident que la logique même du marché tend à régler ces problèmes, spatialement, par des processus de privatisation voire de « purification » (Lofland, 1998). Comme le montre le cas de Tour et Taxis, ces processus sont liés à une gestion très fine des espaces et des publics qui les fréquentent, dont la sécurité est garantie par l'expulsion des figures de l'indésirable, reportées au-delà de ses abords.

Les politiques de rénovation urbaine sont progressivement réorientées vers l'aménagement des abords des enclaves privatisées, afin d'atténuer les

21 Entretien avec le gestionnaire de Tour et Taxis, juin 2024.

effets de rupture et de favoriser une continuité paysagère. On peut prendre pour exemple le cas de Tour et Taxis et l'investissement des pouvoirs publics dans la rénovation de ses quartiers adjacents (Contrats de quartiers Maritime (2003-2007), Escaut-Meuse (2004-2008) et Marie-Christine (1997-2001), investissements Beliris dans l'aménagement du parc de la Ligne 28 et des voiries du Quartier Maritime) poursuivant l'objectif d'intégrer le projet urbain de Tour et Taxis dans son environnement plus populaire par la revalorisation de ses franges. L'ouverture ou l'intégration visée est avant tout visuelle, esthétique et paysagère, mais elle se combine avec des dispositifs de filtrage qui la rendent superficielle. Ce tournant dans les objectifs poursuivis par les politiques de rénovation urbaine est d'ailleurs perçu par les associations d'habitants comme servant les intérêts du privé, amplifiant les processus d'exclusion à l'œuvre envers les habitants des quartiers populaires alentours²², et négligeant les problèmes qui les affectent au quotidien (manque d'infrastructures de base comme des maisons médicales ou des crèches, insalubrité des logements et flambée des prix immobiliers, etc.).

De ce point ressort le rôle ambigu des pouvoirs publics dans la fabrique de l'infrastructure sociale : à la fois, les pouvoirs publics soutiennent le financement des équipements de quartiers et des espaces publics observés ; à la fois, ils contribuent aussi aux effets d'exclusion engendrés par les grands projets.

La maîtrise foncière, une condition nécessaire

L'expérience de la production urbaine contemporaine des quartiers nord montre la difficulté de préserver et de soutenir leur infrastructure sociale lorsque le développement urbain et le sol des villes sont délégués au privé. Si le nouvel esprit de la production urbaine a intégré les principes de mixité fonctionnelle, de patrimonialisation, de végétalisation et de créativité, il ne permet pas de garantir les principes d'inclusion des publics et des usages marginalisés. Le filtrage des publics considérés comme indésirables dans les espaces ouverts réalisés dans le cadre des projets de Tour et Taxis et de ZIN montre les limites de l'approche négociée dans le cadre des schémas directeurs et des permis d'urbanisme. La maîtrise publique du sol est une condition de base à la préservation du domaine public et du principe d'accessibilité. La vente des terrains de Tour et Taxis, du WTC, des tours Proximus et du Centre de Communication Nord sont autant d'occasions manquées pour pouvoir préserver l'accessibilité des espaces ouverts des quartiers nord à tous les publics (**Figure 80-82**). Les difficultés rencontrées pour garantir l'accès aux publics vulnérables des espaces et des équipements publics à l'intérieur de ces parcelles privées (sous forme de charge d'urbanisme) démontrent l'impossibilité de soutenir et de développer une infrastructure sociale sur les terrains privatisés.

Mais cette maîtrise publique du sol urbain n'est pas suffisante pour garantir l'inclusion des publics. Nous avons vu que la rénovation d'espaces publics comme les projets de parc Max-sur-Zenne et du Quai des Matériaux tendent eux-mêmes à marginaliser les publics et les usages considérés comme indésirables au profit d'enjeux environnementaux et de renaturation ; en ce sens ils s'inscrivent eux aussi dans le nouvel esprit de la production urbaine, où les enjeux d'inclusion sociale et



Fig 80. La dalle devant la gare du Nord après démolition du Centre de Communication Nord. Été 2025. Photo de Samir Amezian.



Fig 81. L'accès à l'occupation temporaire de la dalle de l'ancien Centre de Communication Nord situé devant la Gare du Nord. La démolition du CCN permettra la construction du complexe immobilier NOR.Brussels. Été 2025. Photo de Geoffrey Grulois.



Fig 82. La façade de la serre végétalisée du complexe immobilier ZIN avec les parois vitrées fermées en dehors des heures de bureau. Été 2025. Photo de Geoffrey Grulois.

de transition écologique sont désarticulés. La maîtrise publique du sol se présente donc comme une condition nécessaire, mais non suffisante pour une politique d'infrastructure sociale.

Une infrastructure orientée vers des enjeux d'inclusion sociale

On observe que les lieux produits dans le cadre des politiques de rénovation urbaine intègrent une programmation orientée vers les habitants et les publics moins favorisés des quartiers nord ; mais qu'en dépit de leur caractère public et social, ils filtrent aussi les usagers et les usages qu'ils reçoivent. Rarement prises en compte dans la programmation des équipements, les figures de l'indésirable sont souvent repoussées à leurs marges, ce qui peut être source de tensions et de limitations à leur accessibilité.

Certes, ces équipements n'ont souvent ni les capacités physiques ni les ressources humaines nécessaires pour accueillir et composer avec les publics marqués par les processus d'exclusion qui se manifestent à leurs entours. Dès lors, le caractère hospitalier de l'infrastructure sociale relève de l'existence de dispositifs d'accueil susceptibles de recevoir ces publics maintenus au dehors des équipements. Voire même, il relève de la discordance entre la programmation des équipements et les usages observés, comme dans le cas de Soleil du Nord.

Paradoxalement, les équipements qui prennent directement en charge les publics marqués par les problématiques sociales aigües qui se posent dans les quartiers nord, comme le Hub humanitaire, manquent de soutien au niveau des pouvoirs publics. Ainsi, en dépit du rôle crucial qu'il joue, sa localisation dans la zone est mise en cause, et sa présence non assurée. L'occupation du bâtiment avenue du Port est temporaire, et le Hub est toujours à la recherche d'un lieu pérenne pour mener au mieux ses activités. L'ancien garage Peugeot a en effet été racheté par la Société d'Aménagement Urbain de la Région (SAU), en vue d'un nouvel usage – alors même que Citydev est chargé par le gouvernement bruxellois de mettre à disposition des espaces pour le Hub humanitaire .

La Région envisage un déménagement en seconde couronne, dans le parc d'activités Da Vinci appartenant à Citydev situé le long du Boulevard Leopold III. Compte tenu de la dimension spatiale des problématiques migratoires à Bruxelles, la localisation du Hub dans le Quartier Nord prend pourtant tout son sens, le Hub étant le seul lieu à accueillir ce public spécifique dont l'arrivée et la présence dans le Quartier Nord, noeud des flux migratoires internationaux, n'a cessé de se poursuivre jusqu'à ce jour. On voit donc le rôle ambivalent des pouvoirs publics par rapport à l'infrastructure sociale. Avec la disparition du Hub humanitaire, celle de l'occupation temporaire de l'allée du Kaai et le réaménagement du parc Maximilien, ce sont les interstices dans lesquels les publics et les usages perçus comme indésirables pouvaient trouver une place au cœur des quartiers nord de Bruxelles qui semblent disparaître. Plutôt que de composer avec les besoins de ces publics précarisés, les pouvoirs publics semblent miser sur leur déplacement dans d'autres territoires.

Un urbanisme inclusif pour les quartiers nord supposerait, d'abord, de faire avec les différents milieux qui les habitent, y compris ceux qui sont perçus comme les plus indésirables d'entre eux.

Une politique d'inclusion sociale supposerait de faire place aux publics marginalisés, dans la programmation des équipements ou du moins, à leurs abords ; et de privilégier des modes de régulation des troubles suscités par leur présence axés sur la médiation plutôt que sur la mise en place de dispositifs de filtrage ou d'expulsion. Nos enquêtes soulignent sur ce point le rôle largement sous-estimé des acteurs qui prennent en charge les tensions d'usages par des pratiques de médiation, et qui se présentent comme garants, dans différents cas, des possibilités de coprésence entre publics. En un mot, il s'agirait de défendre un mode de régulation qui ne soit pas dicté par une « esthétique de l'ordre », et qui maintiendrait la possibilité d'une coexistence entre une diversité de publics, en misant sur leurs compétences en matière de civilité, de tolérance et de patience. L'infrastructure sociale, si elle répond aux enjeux d'inclusion sociale, suppose de composer avec les publics perçus comme indésirables, marqués par des situations d'exclusion.

Du point de vue de la conception et de la production de l'infrastructure sociale, l'exemple de Parckfarm montre qu'il est possible d'envisager un processus inclusif et incrémental de coproduction qui implique une variété de publics, dont des acteurs marginalisés. Ce processus de coproduction inclusif et incrémental de l'infrastructure sociale a permis d'assurer l'implication des différents publics sur le long terme. Cette réussite semble conditionnée par le fait que les concepteurs de Parckfarm se sont progressivement mis en retrait du projet au profit des citoyens et que les pouvoirs publics ont soutenu financièrement le projet tout en laissant une autonomie suffisante au collectif engagé dans le projet. Cette attitude des concepteurs de Parckfarm contraste fortement avec celle plus surplombante des acteurs créatifs engagés dans les projets immobiliers privés du Quartier Nord. Si les projets d'occupation temporaire et d'espace ouvert liés aux projets immobiliers privés (parc de Tour et Taxis, serre de ZIN, Track, Place Noord, etc.) reprennent souvent le langage de l'inclusion et de la coproduction, ils sont conçus par une élite créative qui semble déconnectée des acteurs sociaux du quartier.

Conclusion

L'infrastructure sociale dans les quartiers nord se situe en marge des enclaves formées par les grands projets immobiliers privés. Déconnectés de leur environnement direct, ils entendent garantir la possibilité de vivre (consommer, travailler et habiter) dans un entre-soi préservé des présences et usages perçus comme indésirables qui se manifestent à ses entours.

Les politiques de rénovation urbaine tendent à compenser les effets de privatisation et d'exclusion générés par ces projets par la production d'équipements et d'infrastructures orientées vers les habitants des quartiers avoisinants; et par l'atténuation des marges spatiales et des frontières paysagères. Il est devenu commun en urbanisme de prendre soin des marges et des seuils, mais ces derniers sont saisis selon une perspective d'abord architecturale, peu attentive aux problématiques sociales qui s'y jouent. On a relevé la réorientation des politiques de rénovation vers l'aménagement des abords des grands projets et des enclaves privatisées. Mais les marginalités sociales semblent rester hors des objectifs de ces politiques. Et les équipements développés par les pouvoirs publics tendent eux-mêmes à maintenir les plus touchés par les situations d'exclusion sociale, dont la présence est perçue comme indésirable, à leurs marges.

Le caractère d'enclave des grands projets n'est plus tant lié à la logique du zonage ou de la monofonctionnalité, comme ce fut le cas dans le passé; les tours et les friches aujourd'hui reconverties sont développées selon le principe de mixité et intègrent des espaces ouverts et des programmes divers. Leur qualité d'enclave découle dès lors plutôt des limitations d'accès et des mécanismes de filtrage qui s'opèrent à leurs abords, qu'il s'agisse de dispositifs architecturaux ou procéduraux, garantissent leur caractère exclusif.

Paradoxalement, on observe des processus d'introversion et d'enclavement similaires lorsqu'on s'intéresse à l'infrastructure sociale des quartiers nord. Face aux publics et aux usages perçus comme indésirables, l'infrastructure sociale elle-même semble adopter la forme d'une enclave. Soit parce qu'elle se referme sur elle-même, en réponse aux troubles observés à ses abords, en raison de la présence d'usagers indésirables. Soit, parce qu'elle se matérialise elle-même sous la forme d'une enclave qui, contrairement aux enclaves des projets privés, présente des qualités d'hospitalité et d'inclusion. Le Hub se présente comme une enclave inclusive (Berger & Moritz, 2021), mais qui ne peut maintenir ses services qu'en fonctionnant de manière introvertie.

On observe donc un double processus d'enclavement, du côté des grands projets autant que du côté des équipements publics.

En accentuant les traits, l'horizon qui se dessine pour les quartiers nord est un paysage où se juxtaposeraient, selon des logiques d'usage et d'appropriation exclusives, deux types d'enclaves. D'une part, des enclaves privatisées et exclusives pour les publics privilégiés, formant un ensemble de pôles entre lesquels la mobilité et la circulation seraient favorisées, créant un ensemble spatial continu, sur le modèle de la «ville garantie». D'autre part, à leurs marges et dans

les espaces résiduels, des enclaves sociales voire humanitaires pour les publics les plus précarisés, où se concentreraient ces derniers.

On peut se demander quelles conséquences pour l'avenir des quartiers nord va entraîner le manque d'attention et de prise en charge des problématiques sociales les plus pressantes. Le paysage qui se dessine est celui d'une double dynamique d'enclavement sur fond d'espaces publics résiduels (Berger & Grulois, 2021, p. 113-117) perdant leur capacité à accueillir le domaine public des interactions ordinaires. Aux abords des enclaves privatisées, les espaces publics seraient réduits à leur fonction d'espace de circulation et de passage, les espaces extérieurs privilégiés pour d'autres usages étant situés au sein de ces enclaves. L'intériorisation des espaces ouverts assure en effet une atmosphère consonante entre intérieurs et extérieurs, comme dans le cas de Zin. Les espaces publics situés à proximité immédiate des enclaves destinées aux publics exclus et stigmatisés seraient quant à eux occupés massivement par ces derniers, effaçant leur hospitalité potentielle à d'autres publics.

S'efface dans cette projection le domaine public de la ville. Le domaine composé par ces espaces et ces lieux, accessibles à tout un chacun y compris à l'intrus (Joseph, 1998), accueillant les interactions entre personnes étrangères les unes aux autres, conjuguant la distance sociale et la contiguité physique. Une disparition des espaces où les mondes sociaux ne sont pas maintenus dans une « myopie spatiale » (Lofland, 1998), et où s'éprouve l'expérience de la coprésence avec l'autre. Une disparition des espaces publics au fondement de l'urbanité démocratique, où les principes de l'égalité de traitement, de la civilité envers la diversité, trouvent à s'éprouver concrètement, dans le milieu de vie quotidien des individus (Berger, *et al.*, 2011).

Annexe : recommandations pour une politique d'infrastructure sociale, guidant le développement de projets d'équipements et d'espaces publics :

- Privilégier un **mode de production** incrémental et situé, tenant compte des divers publics coexistant dans l'environnement social des espaces en projet (avec une attention particulière pour les plus vulnérables d'entre eux), et intégrant les acteurs associatifs locaux, en prise avec ces divers publics : il est nécessaire de leur faire place pour pouvoir rencontrer des enjeux d'inclusion.
- Privilégier des **modalités d'aménagement** qui ne soient pas surdéterminantes : les lieux voués à contribuer à l'infrastructure sociale pourraient être conçus systématiquement de manière «surdimensionnée», ou comprendre des espaces non programmés, afin de pouvoir intégrer des usages et publics imprévus et présenter des qualités d'hospitalité à leur égard.
- Privilégier des **modes de gestion** qui rendent possible l'ajustement de la programmation initiale des lieux aux problématiques et aux besoins qui émergent et qui s'observent au fur et à mesure du temps, dans leur environnement²³.
- Privilégier des **modes de régulation** axés sur la médiation plutôt que sur l'exclusion des publics dont la présence est source de tensions ou de troubles, mais cependant garante du caractère public des espaces ;
- Répondre aux **enjeux d'inclusion sociale** en renforçant la présence d'infrastructures orientées vers les publics marginalisés et marqués par les situations d'exclusion (étant donné qu'en raison de leur manque, la présence de ces publics est aujourd'hui reportée sur les espaces publics et les infrastructures orientées vers d'autres besoins).

23 Si les acteurs locaux participent à la programmation des opérations de rénovation urbaine (exemple des contrats de quartier), il n'en est pas de même pour la spatialité de l'infrastructure sociale qui reste souvent l'apanage des architectes (via par exemple les concours organisés par le BMA).

Bibliographie

- ARCH (2019). *Whose future is here ? Searching for Hospitality in Brussels' Northern Quarter*. Bruxelles: Metrolab Series.
- Aron, J. (1978). *Le Tournant de l'urbanisme bruxellois : 1958-1978*. Bruxelles: Fondation Joseph Jacquemotte.
- Berger, M. (2019). *Le Temps d'une politique. Chronique des Contrats de quartier bruxellois*. Bruxelles: CIVA (Centre International de la Ville et de l'Architecture).
- Berger, M. (2017). "Urban Topology: Between Human Ecology and Gestalt Psychology", Conférence, Masterclass Metrolab "In/Out Designing Urban Inclusion" (24 janvier 2017).
- Berger, M. (2024). "Palaces for the Homeless? Reassessing The Social Function of Grand Public Interiors in 2020s California". Rapport de recherche pour le Joint Research Centre de la Commission Européenne (Projet "Public spaces as spaces of citizen engagement").
- Berger, M., Cefai, D., Gayet-Viaud, C. (Éds.) (2011). *Du civil au politique: ethnographies du vivre ensemble*. Bruxelles: Peter Lang.
- Berger, M., Grulois, G. (2023). L'Ecosystème urbain: regards environnementaliste et sociologique. In S.N. *Faire de la ville un sujet de droit. Actes de la 53e École urbaine de l'ARAU*. Bruxelles: Atelier d'Action et de Recherche Urbaine. 17-27. Disponible sur Internet à l'adresse: <https://www.arau.org/content/uploads/2022/12/ARAU-EcoleUrbaine53-ActesColloques-v4.pdf>
- Berger, M., Grulois G. (2021). Vers une politique d'infrastructure sociale. In Berger, M., Grulois, G., Moritz, B., Van Hollebeke, S. (Éds.). *La Fabrique de l'infrastructure sociale. Vol. 1: défis contemporains dans la ville post-covid*. Bruxelles: Metrolab Series, 113-117.
- Berger, M., Grulois, G., Moritz, B., Van Hollebeke, S. (Éds.) (2021). *La Fabrique de l'infrastructure sociale. Vol. 1: défis contemporains dans la ville post-covid*. Bruxelles: Metrolab Series.
- Berger, M., Moritz, B. (2018). Inclusive urbanism as gatekeeping. In M. Berger, B. Moritz, L. Carlier, M. Ranzato (Éds). *Designing Urban Inclusion : Metrolab Brussels MasterClass I*. Bruxelles: Metrolab Series.
- Berger, M., Moritz, B., Carlier, L., Ranzato, M. (Éds). (2018). *Designing Urban Inclusion : Metrolab Brussels MasterClass I*. Bruxelles: Metrolab Series.
- Boltanski, L. Chiapello, É. (1999). *Le Nouvel esprit du capitalisme*. Paris: Gallimard.
- Breviglieri, M. (2013). Une brèche critique dans la "ville garantie"? Espaces intercalaires et architectures d'usage. In E. Cogato Lanza, L. Pattaroni, M. Piraud (Éds), *De la différence urbaine. Le quartier des Grottes à Genève* (pp. 213-236). Genève: MétisPresses.
- Brussels Studies Institute. *La ville à 10 minutes, note de synthèse*. Consulté le 19 avril 2024. Disponible sur internet à l'adresse: <https://bsi.brussels/wp-content/uploads/sites/2/2021/10/PlaquetteV10min.pdf>
- Burgess, E. W. (1925). The Growth of the City: An Introduction to a Research Project. In R.E. Park & E.W. Burgess (Éds.) *The City : Suggestions for Investigation of Human Behavior in the Urban Environment*, Chicago: The University of Chicago Press.
- Carlier, L. (2016). *Le Cosmopolitisme, de la ville au politique. Enquêtes sur les mobilisations urbaines à Bruxelles*. Bruxelles: Peter Lang.
- Carlier, L., Grulois, G., Moritz, B. (2022). *L'Espace des infrastructures sociales: Une histoire (bruxelloise) de l'urbanisme de proximité*. Bruxelles: Éditions de l'Académie.
- Carlier, L., Grulois, G., Moritz, B., & Varloteaux, P. (2021). *La Fabrique de l'infrastructure sociale. Vol. 2: Regard historique et réflexif sur les modèles et les outils de l'urbanisme de proximité à Bruxelles*. Bruxelles: Metrolab Series.
- Carlier L., Debersaques, S., Declève M., Ranzato, M., Van Hollebeke, S. (2021b). *Cartographier l'environnement social d'un projet urbain*. Bruxelles: Metrolab Series.
- Deleixhe, M. (2018). L'Événement de la rencontre. La Plateforme citoyenne de soutien aux réfugiés en Belgique, *Esprit*, 446, 130-138.
- Demey, T. (1990). *Bruxelles, chronique d'une capitale en chantier*. Bruxelles: Paul Legrain.
- Dresler, A.D. (2019). Time-lapses of the Northern Quarter's public space. In ARCH (Éds.), *Whose Future is Here? Searching for Hospitality in Brussels' Northern Quarter* (pp. 61-80). Bruxelles: Metrolab Series.
- Genard, J.-L., Moritz, B. (2008). "Mixité et Cohésion sociale: note de réflexions", ISACF-La Cambre, Rapport réalisé à la demande du SPP Intégration sociale.
- Genard, J.-L. & Bergilez, J.-D. (2002). Le Destin de l'architecture à l'ère de l'esthétisation de la vie quotidienne. *Recherches en communication*, 18, 133-153.
- Guironnet, A., & Halbert, L. (2023). *L'Empire urbain de la finance : pouvoirs et inégalités dans le capitalisme de gestion d'actifs*. Éditions Amsterdam.
- Harvey, D. (1985). *The Urbanization of Capital: Studies in the History and Theory of Capitalist Urbanization*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- Harvey, D. (1989). From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism, *Human Geography*, 71(1), 3-17.
- Hubaut, S. (2021). Qui construit le paysage bruxellois? Le cas de Tour et Taxis. *Projets de paysage*, 24, 1-27. Disponible sur Internet à l'adresse: <https://journals.openedition.org/paysage/1973>
- Jacobs, J. (2020). *The Death and Life of Great American Cities*. London: Bodley Head. (Oeuvre originale publiée en 1961).
- Joseph, I. (1998). *La Ville sans qualités*. La Tour d'Aigues: Éditions de l'Aube.
- Kandjee, T., Pferdmenges, P. & Gellynck, B. (2015). Curating the city making process. *Oase*, 96, 24-29.
- Klinenberg, E. (2018). *Palaces for the People. How Social Infrastructure Can Help Fight Inequality, Polarization, and the Decline of Civic Life*. London: Bodley Head.
- Klinenberg, E. (2021). Social Infrastructure and the Future of Civic Life. In M. Berger, G. Grulois, B., S. Van Hollebeke (Éds). *La Fabrique de l'infrastructure sociale : défis contemporains dans la ville post-covid* (pp. 21-34). Bruxelles : Metrolab Series.
- Lefebvre, H. (1968) *Le Droit à la ville*. Paris: Anthropos.
- Levy, S. (2015) *La Planification sans le plan. Règles et régulations de l'aménagement du territoire bruxellois*. Bruxelles: VUB Press.
- Lion (atelier) et MSA (2008). Schéma directeur de la Zone levier n°5 "Tour et Taxis". Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale, Administration de l'Aménagement du territoire et du logement. Disponible sur Internet à l'adresse: https://perspective.brussels/sites/default/files/documents/Tour_Taxis_Schema_Directeur_FR_comprese.pdf
- Logan, J., Molotch, H. (1987). *Urban Fortunes. The Political Economy of Place*. Berkeley: University of California Press.
- Lofland, L. (1998). *The Public Realm. Exploring the City's Quintessential Social Territory*. Amsterdam: De Gruyter.
- Martens, A. (1975). Le plan Manhattan ou que crèvent les expulsés? Disponible sur Internet à l'adresse: https://www.briobrusse.be/sites/default/files/plan_manhattan_livre%25201.pdf#page=20.08
- Martens, A. (2011). La non-réalisation du plan Manhattan (tel que conçu par le groupe Structures et approuvé par les A.R. du 17.02.1967), ou quatre décennies plus tard, qu'est devenu le quartier Nord? Consulté le 17 août 2023. Disponible sur Internet à l'adresse: http://www.quartiernord.be/fr/dossier_2011.html
- Mitchell, D. (2003). *The Right to the City: Social Justice and the Fight for Public Space*. New York: Guilford Press.
- Molotch, H. (1976). The City as Growth Machine; Toward a Political Economy of Place. *American Journal of Sociology*, 82(2), 309-332.
- MSA / IDEA Consult (2013). Plan Guide pour la Rénovation Urbaine. Étude relative à l'élaboration d'un Plan-guide pour la rénovation urbaine durable à l'échelle de la Région de Bruxelles-Capitale. Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

Pattaroni, L. (2011). Le Nouvel esprit de la ville. Les luttes urbaines sont-elles recyclables dans le "développement urbain durable" ?, *Mouvements*, 65(1), 43-56.

Région de Bruxelles-Capitale (2016). Ordonnance organique de la Revitalisation urbaine du 6 octobre 2016. Consulté le 12 mars 2024. Disponible sur Internet à l'adresse : <https://cloud.urban.brussels/index.php/s/QXcGMYQNw55FbR6>

Remy, J. (2015). *L'Espace, un objet central de la sociologie*. Toulouse : Erès.

Stavo-Debaugue, J. (2017). *Qu'est-ce que l'hospitalité ? Recevoir l'étranger à la communauté*. Montréal : Liber.

Strauven, F. (Éd.), *Wonen-TA/BK* (édition spéciale de la revue sur les activités de l'ARAU), 1975, 15/16, .

Van Crielingen, M. (2021). *Contre la gentrification : Convoitises et résistances dans les quartiers populaires*. Paris : La Dispute.

Vandermotten, Ch. (2014). *Bruxelles, une lecture de la ville*. Bruxelles : Edition de l'Université Libre de Bruxelles.

Whyte, W. H. (1980). *The Social Life of Small Urban Spaces*. Washington, DC : The Conservation Foundation.

Weber, R. (2002). Extracting Value from the City : Neoliberalism and Urban Redevelopment. *Antipode*, 34(3), 519-540.

Sitographie

Hebbelinc, P. (s.d.). La Maison des Citoyens. Atelier d'Architecture Pierre Hebbelinc Consulté le 3 février 2024. Disponible sur Internet à l'adresse : <https://pierrehebbelinc.net/fr/projets/237>

Bocart, S. (2007). *La tour Zénith boucle le quartier Nord*. Consulté le 8 mars 2024. Disponible sur Internet à l'adresse : <https://www.lalibre.be/regions/bruxelles/2007/10/06/la-tour-zenith-boucle-le-quartier-nord-A3ENJERA4RGMVJ3SSM2C7B5CZU/>

Deleru (2023). Le géant du coliving Habyt s'installe dans le Zin de Befimmo, L'Echo, 4 mai 2024. Consulté le 12 mars 2024. Disponible sur Internet à l'adresse : <https://www.lecho.be/entreprises/immobilier/le-geant-du-coliving-habyt-s-installe-dans-le-zin-de-befimmo/10544238.html>

Lemeret, M., Bernier J-C. (1979). La rénovation du quartier Nord. Consulté le 12 mars 2024. Disponible sur Internet à l'adresse : <https://www.sonuma.be/archive/autant-savoir-du-08031979>

Loverius, G., Dubié, J. (1972). Ne Perdons pas le Nord! Consulté le 12 mars 2024. Disponible sur Internet à l'adresse : <https://www.sonuma.be/archive/ne-perdons-pas-le-nord>

Manuel P., Lebrun C. (1983). Charlie De Pauw : promoteur. Consulté le 12 mars 2024. Disponible sur Internet à l'adresse : <https://www.sonuma.be/archive/charlie-de-pauw-promoteur>

Nextensa (2022) *Sustainability report*. Disponible sur Internet à l'adresse : <https://www.nextensa.eu/public/Nextensa-sustainability-report-2022.pdf>

S.N. (1966a). On en parle depuis prêt de vingt ans. L'aménagement des abords de la gare du Nord à Bruxelles. *Le soir*. 23 février 1966, p7. Consulté le 12 mars 2024. Disponible sur Internet à l'adresse : www.belgicapress.be

S.N. (1966b). Le futur visage du quartier nord. *Le Soir*, 2 avril 1966, p.1 et 6. Consulté le 12 mars 2024. Disponible sur Internet à l'adresse : www.belgicapress.be

S.N. (1971). Quand les expulsés du quartier nord seront-ils relogés? *Le Drapeau Rouge*. 24 décembre 1971, p6. Consulté le 12 mars 2024. Disponible sur Internet à l'adresse : www.belgicapress.be

S.N. (1974). Une mise en demeure d'Habitat Humain et du groupe d'Action du Quartier nord. *Le Drapeau Rouge*. 19 juillet 1974, p2. Consulté le 12 mars 2024. Disponible sur Internet à l'adresse : www.belgicapress.be

S.N. (2017). L'ASBL Up4North veut redynamiser le quartier Nord de Bruxelles. BX1, 26 octobre 2017. Consulté le 7 mars 2024. Disponible sur Internet à l'adresse : <https://bx1.be/categories/news/lasbl-up4north-veut-redynamiser-quartier-nord-de-bruxelles/>

S.N. (2018a). Gaucheret a survécu à la folie des grandeurs. *Schaerbeek info*, n°283. 8 octobre 2018, p10. Consulté le 7 mars 2024. Disponible sur Internet à l'adresse : <https://www.1030.be/fr/news/les-metamorphoses-du-quartier-gaucheret>

S.N. (2018b). Prostituées en grève à Bruxelles: le quartier Nord «est devenu d'une violence rare». RTBF, 6 juin 2018. Consulté le 7 janvier 2024. Disponible sur Internet à l'adresse : <https://www.rtb.be/article/prostituees-en-greve-dans-le-quartier-nord-ce-quartier-est-devenu-d-une-violence-rare-9937873>

S.N. (2022). Les violences explosent dans le quartier Nord à Bruxelles: un lieu sans avenir? (carte blanche). *Le Vif*, 14 septembre 2022 . Consulté le 7 janvier 2024. Disponible sur Internet à l'adresse : <https://www.levif.be/belgique/les-violences-explosent-dans-le-quartier-nord-a-bruxelles-un-lieu-sans-avenir-carte-blanche/>

Entretiens

Entretien du/de la coordinateur.trice de l'Union des locataires du quartiers Nord. 17/06/2024.

Entretien d'un.e gestionnaire et propriétaire de Tour et Taxis (Nextensa). 05/06/2024.

Entretien d'un.e gardien.ne-animateur.trice du parc Gaucheret. 16/06/2023.

Entretien d'un.e gestionnaire de Soleil du Nord. 01/03/2023.

Entretien d'un.e gestionnaire du Centre Communautaire Maritime. 27/04/2023.

Entretien d'un.e gardien.ne-animateur.trice du Parc de la Ligne 28. 21/06/2023.

Entretien d'un.e bénévole du Parckfarm. 05/03/2023.

La recherche a également été nourrie par plusieurs échanges informelles durant les années 2024 et 2025 avec des concepteur.trices du Schéma Directeur de Tour et Taxis, du Contrat de Rénovation Urbaine Citroën-Vergote, du Plan d'Aménagement Directeur Maximilien-Vergote et du Plan Particulier d'Aménagement du Sol du Quartier Ouest de la gare du Nord et de Parckfarm.

Colophon

Auteurs

Louise Carlier
Geoffrey Grulois
Mathieu Berger
Romina Cornejo Escudero

Couverture

Illustration de Pauline Varloteaux

Cartographie

Louise Troosters
Pauline Varloteaux

Photographie

Samir Amezian

Conception graphique

Ellen Van Huffel
Sur base d'une maquette graphique
d'Els Vande Kerckhove
Something Els

Remerciements

Benoit Moritz
Antoine Crahay
Sophie Hubaut
Thierry Kandjee
Nadia Casabella
Gery Leloutre
Christian Dessouroux
Robin Vinois
Francis Carpentier
Dalia Perziani
Pierre Hebbelinck
Mathieu Rosania

Le FEDER (Fonds Européen de Développement Régional) est un outil politique régional qui vise à créer de nouvelles opportunités pour les citoyens européens et à réduire l'écart de niveau de vie entre régions. Entre 2007 et 2013, le programme FEDER, à travers l'intervention de la Région et de l'Europe, a ainsi investi 108 millions d'euros dans 32 projets de la Région de Bruxelles-Capitale. Ces projets concernent la garde d'enfants, des mesures de réinsertion professionnelle, des programmes de formation, mais aussi le développement durable, le soutien aux activités économiques, et le renforcement de l'infrastructure et de la cohésion sociale dans la zone du canal. Le programme actuel (2014-2020) contient 46 projets portant sur l'accès à l'emploi, la recherche, l'économie circulaire, l'innovation et l'amélioration du cadre de vie. L'Europe et la Région investissent 200 millions d'euros dans ce nouveau programme. Cette publication et les activités de recherche ont été rendues possibles grâce au soutien financier du Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) (2014-2020) de la Région de Bruxelles-Capitale. © 2022 Université Catholique de Louvain Université Libre de Bruxelles Tous droits réservés. Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite ou transmise sous quelque forme ou par quelque moyen, électronique ou mécanique, y compris la photocopie, l'enregistrement ou tout système de stockage et de récupération d'information, sans l'autorisation écrite des détenteurs des droits d'auteur. Toutes les déclarations contenues dans ce rapport de recherche sont la seule responsabilité de leurs auteurs. Les éditeurs ont fait tout leur possible pour retrouver les

détenteurs de droits d'auteur, mais si certains ont été oubliés, nous nous ferons un plaisir de procéder aux accréditations nécessaires à la première occasion. Chaque élément de l'identité visuelle de Metrolab, y compris les marques, logos et tout élément graphique appartiennent exclusivement à Pam&Jenny et sont protégés par les lois sur la propriété intellectuelle. Bibliographic information published by the Royal Library of Belgium.

Editor ID: 14.488
ISBN 978-2-931189-05-4
Dépot: D/2026/14.488/01



La Région et l'Europe investissent dans votre avenir !
Het Gewest en Europa investeren in uw toekomst!

