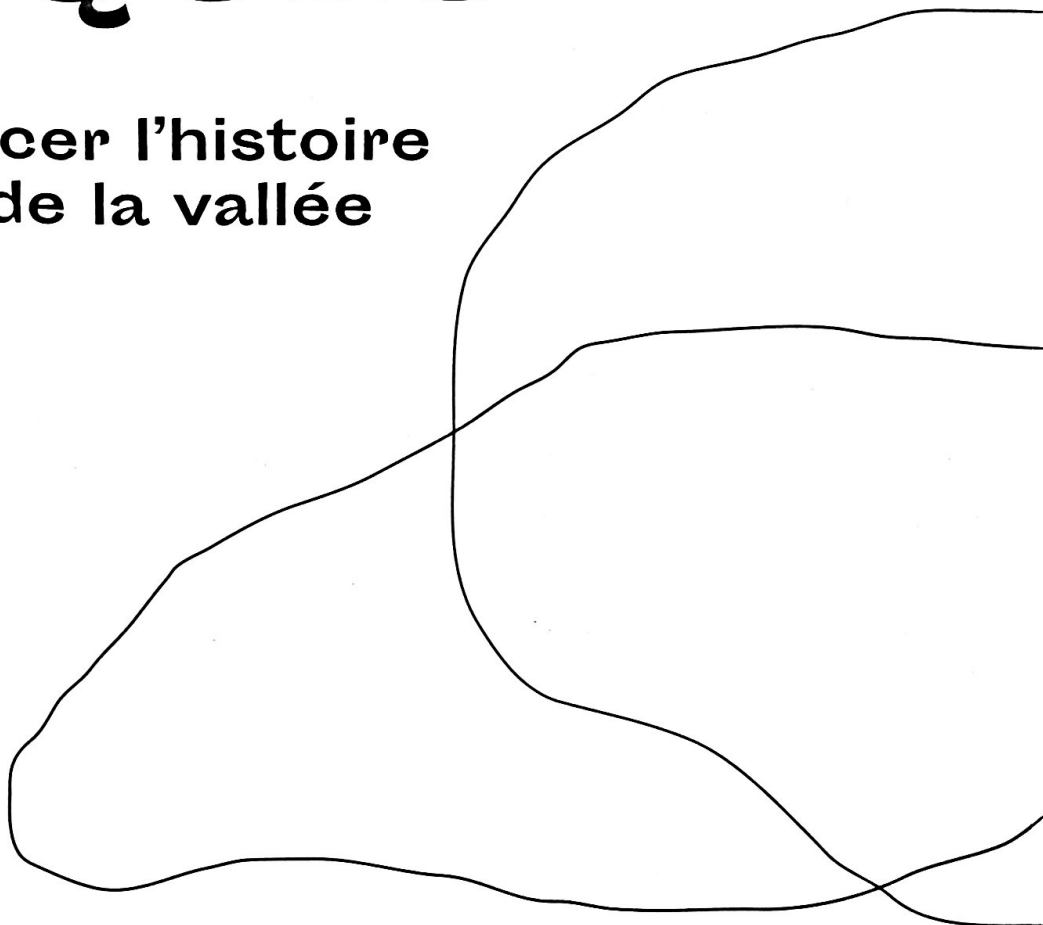


CROISIÈRES TOXIQUES

**Décontenancer l'histoire
industrielle de la vallée
de la Meuse**



**En amont de Liège, les rives
encaissées de la vallée de la Meuse
sont densément occupées par des
friches industrielles, restes de la
grande époque de la métallurgie
et de la sidérurgie wallonnes.
Au-delà du grand récit du Progrès,
quelles histoires sourdent
de ces imposantes usines éteintes ?
Embarquez à bord
du Pays de Liège pour une
« croisière toxique ».**

**Le grand récit du Progrès ou comment les histoires
façonnent le monde dans lequel nous vivons**

Il se raconte que la ville de Liège fut démolie trois fois : en 1468 par Charles le Téméraire, une deuxième fois lors de la Première Guerre mondiale et une troisième fois par les urbanistes dans les années 1970 – époque enchantée du béton et du tout-à-la-voiture. Le 16 décembre 2016 à 15 heures, les foules s'attourent sur les hauteurs de la vallée industrielle. Des étudiantes et des étudiants sont venu-es, caméra au poing. Des gens brandissent leur smartphone pour capturer la scène. Les dirigeants d'ArcelorMittal contemplant leur patrimoine. Tout se déroule très rapidement ; à l'heure dite, en quelques secondes, le haut-fourneau 6 de Seraing, dans la périphérie fortement industrialisée de Liège, succombe à la déflagration de 20 kilos de dynamite. Serions-nous en train d'assister à une quatrième démolition, sous la forme d'une grande désindustrialisation ?

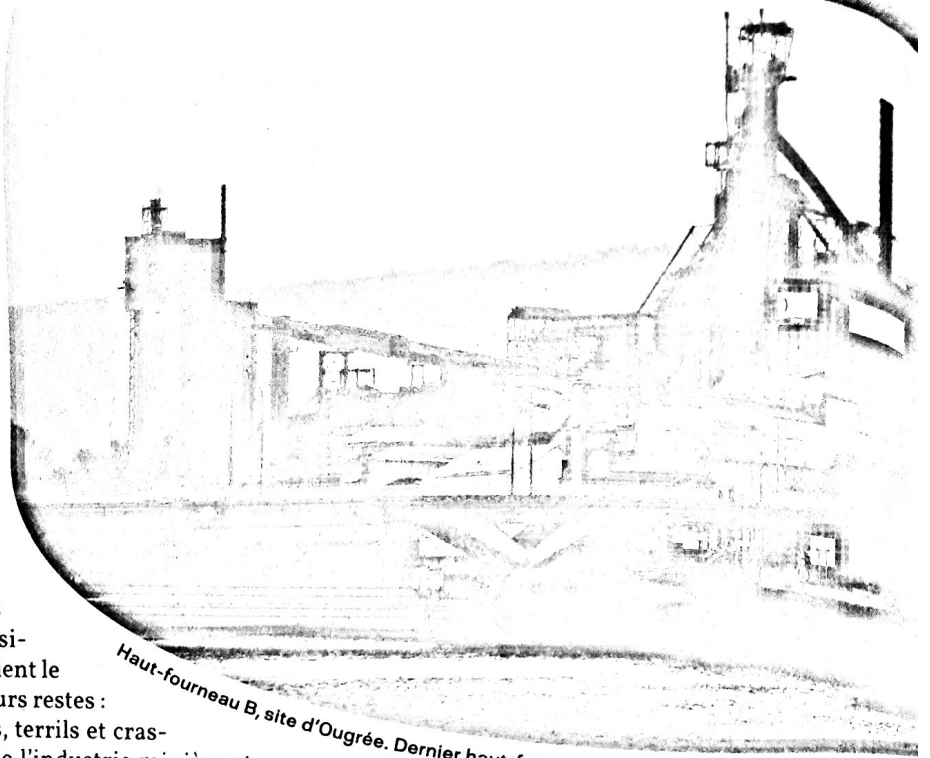
Cette histoire des trois massacres de Liège s'enchaîne dans le grand récit du Progrès. Ce récit entonne le refrain des lendemains qui chantent au moins depuis le début du

XIX^e siècle. Il a légitimé l'altération des corps, des sols, des airs, des eaux, la destruction de milieux de vie engendrée par l'implantation et l'expansion industrielle.

Or, les histoires que nous nous racontons et celles qu'on nous raconte façonnent les mondes dans lesquels nous vivons¹. C'est ainsi que le récit du Progrès a littéralement modelé le paysage. Pour la population liégeoise, la normalité, ce fut longtemps ces mastodontes de fonte et d'acier, ces odeurs d'œuf pourri et ces résidus de fumée noire qui inondaient le bassin. Aujourd'hui, ce sont leurs restes : structures à l'abandon, friches, terrils et crasiers, montagnes de déchets de l'industrie minière et métallurgique qui jalonnent les berges de la Meuse. Ce sont encore ces hangars gigantesques qui se succèdent et dont on méconnaît souvent l'usage, dont on ne sait même pas s'ils sont encore en activité. Ces industries ont défini et définissent encore le bassin industriel. Les histoires et leurs émanations sédimentent dans les sols et imprègnent les corps.

À l'heure où les activités minières et métallurgiques s'éteignent à petit feu, l'omniprésence des restes industriels fait tache. Les friches s'étendent à perte de vue et sont là pour rester. Endurantes, les infrastructures et les substances toxiques de notre passé industriel ne disparaîtront pas d'un tour de main. Comment habiter ces lieux, catastrophes ordinaires dans les corps et les environnements ? Comment composer avec ces territoires toxiques ? Comment mettre au travail cet héritage autrement qu'en attendant que celles et ceux qui nous gouvernent trouvent des solutions ?

Pour répondre à ces questions, vitales pour les Liégeoises et les Liégeois, il fallait peupler ce territoire d'autres histoires. C'est ainsi qu'a émergé le dispositif d'enquête fluviale des croisières toxiques. Il s'agit d'un bateau que l'on emprunte pour remonter le bassin industriel de Liège vers Seraing, pour ensuite redescendre vers Chertal - territoire d'une industrialisation plus tardive. Durant ce trajet, trois historien-nes font le récit des conflits et des luttes ayant tenté d'enrayer cette dévastation industrielle. Le collectif des croisières toxiques cherche par là à décontenancer le récit du progrès, c'est-à-dire à lui faire perdre sa contenance, à le défaire du statut d'évidence que lui confère la présence imposante des usines, et à le réinsérer en même temps dans la matérialité des paysages et des corps au façonnement desquels il a participé. Mais il s'agit aussi de favoriser la résurgence d'autres histoires, des expériences familières et



Haut-fourneau B, site d'Ougrée. Dernier haut-fourneau encore debout dans la vallée.

ordinaires des passagères et passagers qui ont vécu sur ce territoire ou y vivent encore.

Ces croisières puisent leur inspiration dans une pluralité d'initiatives congruentes auto-organisées en provenance des États-Unis et déclinées localement en France et ailleurs en Europe, parmi lesquelles les Toxic Tours Detox². Par l'organisation de luttes, la production de savoirs collectifs et la construction de solidarités nouvelles, ces initiatives cherchent à forger les moyens d'une réappropriation collective des territoires dévastés de l'industrialisation.

La croisière comme dispositif d'enquête fluviale

Les croisières toxiques sont issues d'une rencontre, au départ de laquelle on trouve le livre d'Alexis, *Brouillards toxiques*. En décembre 1930, un brouillard épais s'installe cinq jours durant dans le creux de cette portion de vallée de la Meuse, tuant près de 70 personnes et en rendant plusieurs milliers malades. Cette catastrophe aboutit à la première démonstration scientifique de la mortalité liée à la pollution de l'air. *Brouillards toxiques* mobilise plus d'un siècle d'histoire pour tenter de comprendre comment cette vallée industrielle a pu devenir un puissant générateur de météores toxiques et mortels. En étudiant les rôles respectifs des matériaux (comme le charbon) et des pratiques savantes, ce livre permet de comprendre la transformation conjointe, par l'industrialisation, des corps et des environnements. François, né dans la principauté de Liège qu'il a chevillee au corps, comme nombre de ses ami-es et camarades, a rapidement eu l'intuition que ce propos devait trouver un écho à l'échelle du territoire mosan. Nous avons eu envie de déjouer l'expérience affective du sentiment de

déclin et du contexte de crise permanente qui tient lieu de politique à Liège et, plus largement, en région wallonne. Il fallait ouvrir un espace de propagation pour d'autres histoires.

L'héritage industriel du bassin mosan a d'ores et déjà conduit à de nombreuses formes de patrimonial-

**Il fallait ouvrir
un espace
de propagation
pour d'autres
histoires.**

lisation et de promotion touristique. L'une d'entre elles est la « croisière berceau sidérurgique » qui est régulièrement organisée sur le bateau *Pays de Liège*. Ce majestueux navire est équipé de vastes ponts et de deux grands étages tapissés d'une moquette de velours. Au bar, on sert notamment des bières faites à façon pour Blegny-Mine, propriétaire du bateau, dont l'effort de valorisation du patrimoine minier s'est récemment vu décerner un label de l'Unesco. Il s'est alors produit un déclic ; nous allons pouvoir embarquer d'autres histoires à bord de ce bateau.

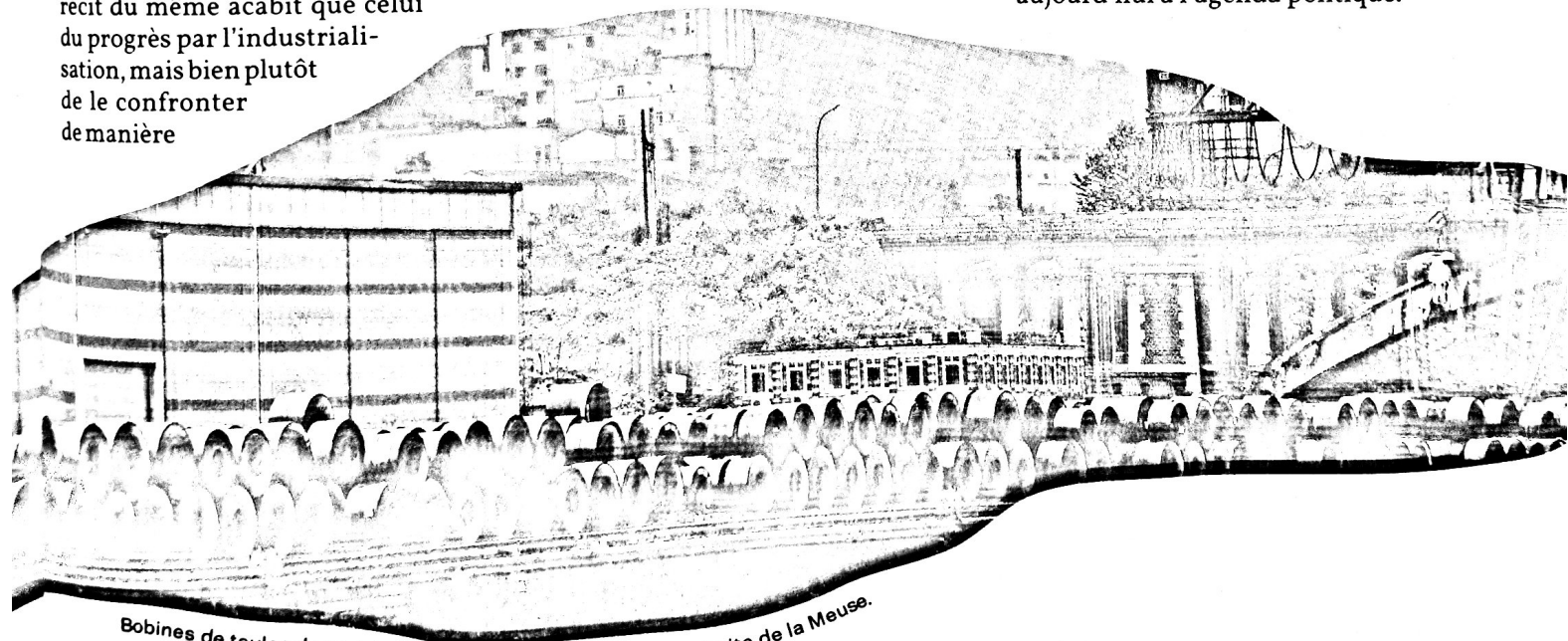
Les « croisières toxiques » allaient permettre une exploration de ce territoire si familier, mais depuis une autre perspective ; celle d'un fleuve radicalement transformé – canalisé, dragué, détourné – pour les besoins de l'industrie dont les infrastructures jalonnent les rives. Au ras des flots, au rythme de la croisière, il devient possible de faire émerger une histoire rugueuse qui rende tangibles des conflits d'implantation, des pollutions industrielles, des aménagements du paysage et de ses friches.

Il ne s'agit pas de produire un contre-récit du même acabit que celui du progrès par l'industrialisation, mais bien plutôt de le confronter de manière

toujours locale à des histoires autres, faites de bribes et de frottements, de coups de force³ mais aussi d'attachements complexes. D'en bas, d'autres régimes de sensibilités peuvent s'ouvrir, à la condition de ne pas noyer les aspérités de l'expérience sensible sous un récit uniforme – que cette uniformité prenne la forme du progrès ou de l'anti-progrès. Il s'agit au contraire d'éprouver le roulis de l'histoire telle qu'elle s'est écrite là, sa puissance motrice et son caractère tumultueux.

La suite est une affaire d'affinités. Pour rendre une telle équipée envisageable, il fallait nouer des alliances et rassembler des moyens matériels. Un collectif a vu le jour, à la jonction entre les milieux académique, culturel et associatif. C'est ainsi que le jeudi 10 novembre 2016, un bon mois avant la démolition du HF6, à 14 heures précise, devant l'institut de Zoologie, à hauteur du 22, quai Van Beneden, le *Pays de Liège* était prêt à appareiller pour une croisière toxique.

À son bord se tiennent trois intervenant-es armé-es d'un micro et d'une sonorisation amplifiée : Arnaud Peeters (chercheur au Centre d'histoire des sciences et des techniques de l'université de Liège), Anne Stelmes (responsable scientifique des collections de la Maison de la métallurgie et de l'industrie de Liège), et Alexis. Chacun-e est venu-e habité-e par les histoires que son métier lui a fait découvrir, sentir, fabriquer. La conduite est vague. Les propos se conjuguent et racontent ce qu'il a fallu inventer – techniquement, juridiquement, etc., pour enrôler les minerais extraits des sous-sols de la vallée. Ils et elle évoquent toutes les forces qu'il a fallu déployer pour gouverner une industrialisation contestée, arriment ces histoires aux paysages qui défilent, les décrivant, distinguant les infrastructures à l'arrêt de celles en activité, questionnant les perspectives d'héritage et de patrimonialisation qui sont aujourd'hui à l'agenda politique.



Bobines de taules du port fluvial de Renory, situé sur la rive droite de la Meuse.

[1] William Cronon, *Nature et récits*, Éditions du Dehors, 2016.

[2] Voir <toxicourdeto93.wordpress.com> et pour un inventaire des façons de raconter des vies en milieu toxique, voir le site Internet Toxic Bios, conçu par Daniele Valisena.

[3] Jean-Baptiste Fressoz, *L'Apocalypse joyeuse*, Le Seuil, 2012.

L'embarquement se fait pour une durée d'environ trois heures trente. Le bateau remonte la Meuse jusqu'à Seraing, où se situent les plus vastes et impressionnantes infrastructures de la métallurgie et bon nombre d'industries encore en activité. On y trouve le groupe Cockerill Maintenance & Industrie ou encore Renory, spécialisée dans l'entreposage et la manutention, notamment de bobines en taule. Le bateau fait ensuite demi-tour et revient jusqu'à Liège, d'où il poursuit sa navigation en aval, en direction des Pays-Bas, jusqu'à Chertal, le site qui accueille le Trilogiport, second port fluvial d'Europe qui participe du projet politico-industriel de redéploiement de l'économie wallonne par la logistique.

La croisière suppose de se laisser voguer, happer par le paysage, de se laisser bercer par le bruit blanc émis par le moteur du bateau et de musarder à travers les propos des intervenant-es. Il est nécessaire de ménager des moments vacants à bord pour permettre tantôt de concentrer son attention et tantôt de la laisser voguer à la dérive ; de s'imprégner de l'immensité des friches⁴. Hauts-fourneaux à coke, cokeries, anciens fours à zinc, crassiers, stations de pompage, terrils, « constructions enchevêtrées, passerelles d'aciers, tourelles d'aciéries, coulées de coronas uniformes et sombres »⁵ ; les paysages se déploient à mesure que la croisière avance. Le rythme constant et hypnotique du bateau y fait beaucoup : peu à peu des histoires s'en dégagent.

Susciter des histoires, exprimer le paysage

Cette manière d'entremêler histoires et paysage nous a rappelé ce récit que David Abram rapporte à propos d'un aborigène surnommé Limpy. Dans ce récit, Limpy, qui voyageait avec quelques amis dans un Land Cruiser, à la vitesse de 40 km/heure, s'est soudain mis à bouger très rapidement les lèvres et « à travers elles est venu comme un bruissement, le son du vent à travers les branches ». Le paysage qui défilait activait en lui les vastes chants épiques qui racontent les aventures de l'Ancêtre. Limpy les avait appris à l'allure du marcheur. Le conducteur ralentit le véhicule jusqu'à atteindre la vitesse de 6 km/heure : « le son devint un plaisant sifflement mélodieux. »⁶

Les croisières toxiques peuvent être envisagées comme un dispositif d'attention ; apprendre à regarder ce paysage dont nous sommes imprégnés, à en lire les strates aujourd'hui sédimentées qui le composent, à faire l'expérience d'une généalogie dont n'émerge plus que la partie visible. Le paysage fonctionne aussi comme une technique mnémorique visuelle. Le fait même de le parcourir fait émerger toute une série d'indices qui éveillent des histoires, comme autant de moyens de s'orienter, géographiquement et historiquement, à travers les courbes du territoire et ses aménagements rectilignes. Par exemple, le HF6 de Seraing était, avant son dynamitage, l'un des derniers stigmates des 27 hauts-fourneaux à coke érigés dans la vallée. Il devient l'occasion de faire le récit de toutes ces inventions sociales, juridiques, politiques, techniques et financières qui ont rendu possible l'exploitation du charbon de terre. Ainsi, le charbon devient artefact et cesse de n'être envisagé qu'en tant que « ressource naturelle »⁷.

D'étonnantes résonances se produisent lorsque, croisant au large du Trilogiport à Chertal, on aperçoit de gigantesques tas de charbon entreposés ; ce sont des réserves stratégiques constituées par l'État belge en cas de pénurie d'électricité provenant des centrales

nucléaires. Les friches, quant à elles, cessent d'apparaître comme des territoires uniformément déshérités et pollués. Chaque friche a son histoire et ses pollutions spécifiques, toujours locales, dont dépendront les possibilités de les apurer, même partiellement ; ces histoires délimitent les usages qui pourront être faits, ou pas, de chacun de ces territoires⁸.

Greg Pascon, une des chevilles ouvrières du collectif, insiste : « Nous avons grandi ici, mais le fleuve demeure lointain. Les berges de béton sont hautes. De part et d'autre, il est cerné par des grands-routes de deux à quatre voies, empruntées par d'innombrables véhicules qui parcourent la vallée à toute allure. La Meuse n'est plus habitée, sinon par quelques irréductibles pêcheurs. Pour le reste, c'est devenu une autoroute à marchandises et, à l'occasion, un des supports de déploiement d'un tourisme fluvial. »

À bord, des moments sont aménagés pour que les histoires que nous racontons puissent être interrogées, questionnées, mises à l'épreuve de celles et ceux qui y vivent. Le trajet retour laisse place à la discussion et aux autres histoires suscitées par les propositions de l'aller. Ainsi, un homme issu de l'immigration italienne des années 1950 : « Lorsque nous étions adolescents, il nous fallait de l'imagination. L'ennui régnait. C'était comme si tous les éléments du paysage étaient muets, sans histoires. » Ailleurs, un ouvrier ayant assisté à l'arrêt progressif des infrastructures de la métallurgie : « Ces hauts-fourneaux, cette cokerie, et cette odeur de soufre... pour nous c'était la vie. Aujourd'hui, c'est comme si tout était mort. » D'autres histoires s'accumulent... Des histoires de poussières qui se déposent partout et s'immiscent par les fenêtres. Ces fenêtres elles-mêmes patinées par les émanations fluorées d'un géant de la chimie. Ce corps d'un ouvrier terrassé par un cancer, à peine la retraite atteinte. Ces rues où la fréquence de certaines pathologies semble plus importante qu'ailleurs et le refus des autorités de mener une enquête sérieuse.

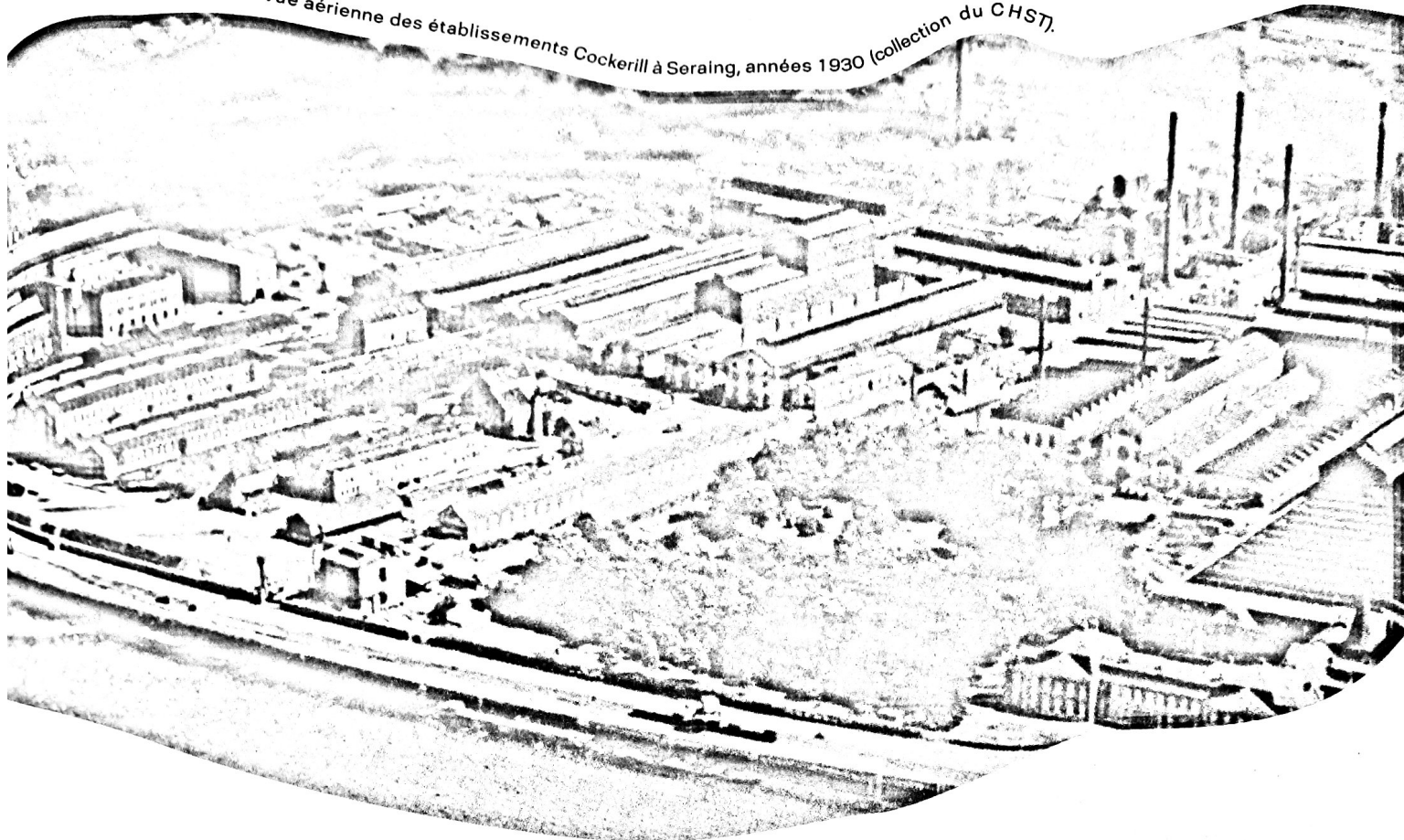
Réappropriations et contrepoisons

Il est temps, à présent, de sortir des berges rectilignes de la Meuse et d'en explorer les artéριοles, les affluents, les chemins de traverse. Le bassin industriel n'a d'ailleurs pas attendu les croisières toxiques pour s'interroger sur son devenir. Différents collectifs œuvrent, sur le terrain, à se réapproprier ce milieu dévasté. Ainsi, des ateliers ont lieu dans des écoles primaires du bassin, ou encore des rencontres avec les musées et dépositaires du patrimoine industriel. Notre collectif s'associe à ces initiatives et planche, en outre, sur l'organisation d'un « Festival des contrepoisons » susceptible de faire exister les modalités de résistance et de joie qui s'expriment dans la vallée.

**Des histoires
de poussières
qui se déposent partout
et s'immiscent
par les fenêtres.**



Vue aérienne des établissements Cockerill à Seraing, années 1930 (collection du CHST).



À ce stade, il nous semble crucial d'insister sur les processus massifs de réindustrialisation qui se déroulent actuellement. Pendant que nous contemplons les reliquats d'une certaine industrie, nous risquons d'entériner le discours convenu de la désindustrialisation. Or, voilà quarante ans que tout est mis en œuvre pour maintenir et intensifier l'industrie de la logistique dans le bassin liégeois, dont le rôle historique a toujours été très important. Cette stratégie politique vient de remporter deux succès spectaculaires : d'une part, l'ouverture d'une ligne de fret ferroviaire entre Zhengzhou, en Chine, et Liège, Belgique, douze jours de train le long de cette « nouvelle route de la soie » vouée à desservir tout l'ouest de l'Europe ; d'autre part, un accroissement sans précédent du fret aérien suite au tapis rouge déroulé au géant chinois du commerce en ligne, Alibaba, qui va construire un entrepôt de 380 000 m² sur les hauteurs de Liège. Ironie du sort et des vases communicants ; il y a trente ans, on démontait une unité de production à Seraing et on la remontait, pièce à pièce, dans la banlieue de Pékin⁹. Et puis, même si l'industrie métallurgique a pris un coup, les industries extractivistes (du calcaire principalement), pétrochimique et nucléaire continuent de prospérer dans le bassin mosan.

Bien sûr il y a des ruines, des friches, mais il y a d'abord et avant tout des transformations, des déplacements. À ne contempler que les formes héritées du passé, on risquerait de louper les formes multiples par lesquelles le capitalisme ne cesse de se redéployer dans les régions sinistrées. Rien ne sert de tirer sur des ambulances et de redoubler l'épuisement du filon de l'industrie sidérurgique par une seconde mort, culturelle cette fois, alors même que son enterrement et son oubli sont la condition nécessaire à toute réindustrialisation. La chercheuse canadienne Max Liboiron soulève

[4] Pour un aperçu d'une croisière en particulier, on pourra écouter les podcasts concoctés par les camarades de PYR FM, qui avaient installé un studio radio à bord lors de l'édition du 23 septembre 2018, retransmise en direct sur les ondes du 107.7 FM dans tout le bassin liégeois. Les podcasts sont disponibles sur <croisieretoxique.org>.

[5] Propos rédigé par un journaliste à la suite du brouillard toxique de 1930 dans *Le Matin* du 8 décembre 1930.

[6] David Abram, *Comment la terre s'est tue*, trad. Didier Demorcy et Isabelle Stengers, La Découverte/ Les Empêcheurs de penser en rond, 2014.

[7] Ce point est développé dans *Brouillards toxiques, Zones sensibles*, 2016.

[8] Le Centre d'histoire des sciences et des techniques (CHST) a développé une expertise de localisation des pollutions industrielles sur la base de documents d'archives, pour le compte de la régie foncière publique Spaque. Cette expertise vise à permettre une dépollution des sols ou, à tout le moins, de tenir compte des emplacements les plus pollués dans les usages qui en seront faits.

[9] Voir le très beau documentaire audio de Seraing à Pékin : <mixcloud.com/bruits/de-seraing-à-pekin-documentaire-radiophonique-de-sarah-fautré-et-marc-monaco>.

cette question dramatique : comment ne pas ajouter du mal au mal¹⁰ ? Pour nous, il est essentiel d'apprendre à saluer les attachements forts que toute cette activité a suscités, les tours de main, les savoir-faire qui en ont découlé, l'infinie variété des formes par lesquelles elle est entrée en résonance avec l'expérience vécue des habitants et habitantes du bassin. Il s'agit donc de préserver ce qu'il y a de vivant dans les restes de ce développement-là, sans rien occulter de ses conséquences toxiques sur les milieux et les formes de vie qu'elle a détruites.

Les croisières toxiques ont manifestement touché une corde sensible. Les six éditions organisées à ce jour ont toutes affiché complet, avec des capacités d'accueil fluctuant de 80 à 150 passagères et passagers selon les cas. Impossible de savoir précisément qui constitue ce public, mais il est clair qu'il excède les « usual suspects » du milieu associatif et militant liégeois. On a ainsi aperçu à bord de jeunes écologistes, des familles ouvrières de Seraing ou Flémalle ou encore des étudiant-es venant de Bruxelles ou de Mons. Deux autres croisières sont prévues en 2019¹¹. Il reste cependant à renforcer nos capacités à collecter, compiler et mobiliser les histoires qui travaillent ces territoires, à les arrimer à des manières d'y lutter, d'y habiter, en un mot, d'y vivre mieux. C'est à ce programme, intitulé « Enquêtes sauvages », que nous allons désormais nous atteler avec le collectif – avec l'idée d'habiliter tout un-e chacun-e à un rapport désinhibé à l'enquête sur son milieu vécu et, pourtant, souvent si mal connu. Nul ne sait ce que peut un récit. Des histoires nous réunissent sur un bateau, nous apprenons les un-es des autres à nous en saisir et, déjà, à les raconter autrement. Il s'en est suivi, jusqu'à présent, de belles rencontres, de nouvelles amitiés, et des appétits colossaux de refaire ce monde qui est le nôtre. À l'échelle des ravages écologiques ambiants, c'est déjà beaucoup. ♻️

■ *François Thoreau et Alexis Zimmer*

20

[10] Chercheuse au *Civic Laboratory for Environmental Action Research (CLEAR)*, un laboratoire féministe et anticolonial qui s'est spécialisé dans la surveillance populaire de la pollution marine aux plastiques. Cette question elle se la pose notamment au moment de rendre compte des résultats liés à cette pollution dans une région déjà dévastée par l'effondrement de l'industrie de la pêche.

[11] Les croisières sont désormais au prix conseillé de 10 euros. Elles bénéficient aujourd'hui de quelques subsides publics, au titre de la vulgarisation scientifique, essentiellement, et du tourisme.