



**HAL**  
open science

## Les mobilisations pétitionnaires en ligne sur le survol de Bruxelles et de ses environs : du syndrome Nimby à l'effet foot-in-the-door

Jean-Gabriel Contamin, Thomas Léonard, Olivier Paye, Thomas Soubiran,  
Camille Kelbel

### ► To cite this version:

Jean-Gabriel Contamin, Thomas Léonard, Olivier Paye, Thomas Soubiran, Camille Kelbel. Les mobilisations pétitionnaires en ligne sur le survol de Bruxelles et de ses environs : du syndrome Nimby à l'effet foot-in-the-door. *Participations - Revue de sciences sociales sur la démocratie et la citoyenneté*, 2021, *Participations - Revue de sciences sociales sur la démocratie et la citoyenneté*, 28, pp.81-124. 10.3917/parti.028.0081 . hal-03242850

**HAL Id: hal-03242850**

**<https://hal.univ-lille.fr/hal-03242850>**

Submitted on 31 May 2021

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# Les mobilisations pétitionnaires en ligne sur le survol de Bruxelles et de ses environs : du syndrome Nimby à l'effet *foot-in-the-door*

Jean-Gabriel Contamin, Thomas Léonard, Olivier Paye, Thomas Soubiran,  
Camille Kelbel

Résumé : Alors que la digitalisation semble de nature à intensifier considérablement les pratiques pétitionnaires, peu d'études systématiques ont été consacrées aux e-pétitions. Basé principalement sur des données individuelles issues d'un site belge francophone de pétitions en ligne, cet article analyse la propension différenciée à l'engagement politique au travers de pétitions portant sur un enjeu spécifique : le survol de Bruxelles par les avions. Il conclut que c'est l'exposition aux nuisances environnementales et davantage encore la dotation en ressources qui expliquent les dynamiques e-pétitionnaires, nuancant ainsi la thèse de la mobilisation. Toutefois, la politisation induite permettrait parfois à l'engagement de survivre à la disparition de la nuisance et de l'intérêt « direct » des acteurs ayant mis un « pied dans la porte ».

\*\*\*

À l'instar de plusieurs contributions à ce dossier de la revue *Participations* consacré aux pétitions en ligne, le matériau empirique principal sur lequel repose le présent article<sup>1</sup> réside dans une base de données servant de *backend* au site *lapetition.be*, dont les caractéristiques, potentialités et limites ont été exposées par ailleurs (Contamin, Léonard, Soubiran, 2017) et sont résumées en introduction de ce dossier. Cette base de données a été confiée sous forme anonymisée au consortium de recherche « APPEL »<sup>2</sup>.

Pour faire parler ces données singulières, nous avons choisi de nous pencher sur les mobilisations portant sur un enjeu de politique publique particulier : la régulation du trafic aérien au-dessus de Bruxelles et de sa périphérie, en provenance ou à destination de Brussels Airport. Parmi les pétitions postées sur le site *lapetition.be*, deux parmi les plus signées, datant chacune de février 2014, concernent en effet le survol de Bruxelles par les avions. La pétition

---

<sup>1</sup> Cet article est issu notamment de communications qui ont été présentées, en français ou en anglais, lors des conférences suivantes : Conférence générale de l'European Consortium for Political Research (ECPR), Prague, 7-10 septembre 2016 ; Congrès triennal de l'Association belge de science politique (ABSP), Mons (Belgique), 3-5 avril 2017 ; Third International Conference on Public Policy (ICPP), 28-30 juin 2017, Singapour ; Mid-Term Conference of the International Sociological Association (ISA), Lisbonne (Portugal), 12-15 juillet 2017. Que les collègues qui ont discuté ou commenté ces communications en soient très fortement remerciés. Nos plus vifs remerciements s'adressent également aux évaluateurs ou évaluatrices anonymes de la première version du texte que nous avons adressée à la revue *Participations*.

<sup>2</sup> Signifiant « Analyse Pluridisciplinaire du Pétitionnement en Ligne », l'acronyme « APPEL » désigne un projet de recherche sélectionné en réponse à l'appel « Grands défis sociétaux » (défi n° 8 « Sociétés innovantes, intégrantes et adaptatives ») lancé par l'Agence nationale de la recherche (ANR) en 2013. Ce projet associe des équipes des universités de Lille et de Paris-Est Créteil Val-de-Marne, d'une part, de l'Université Libre de Bruxelles (ULB) et de l'Université Saint-Louis-Bruxelles (USL-B), d'autre part.

n° 14184 intitulée « STOP-au-survol-aerien-de-Watermael-Boitsfort », initiée par la commune de Watermael-Boitsfort, a récolté un peu plus de 2 500 signatures<sup>3</sup>. La pétition n° 14178, fondatrice du mouvement Pas question !, intitulée « Pour une solution durable au survol de Bruxelles, contre le plan de dispersion », en a récolté quant à elle plus de 20 000 – en faisant la douzième pétition la plus signée sur le site et celle ayant donné lieu au plus grand nombre de commentaires (3 412).

## **D'une étude des dynamiques de mobilisation en ligne à une analyse des dispositions différenciées à l'engagement**

Notre questionnaire premier a consisté à nous demander ce qui faisait que ces pétitions-là ont connu un tel succès, à la fois en termes de nombre de signatures récoltées et au regard de la réalisation de leur revendication visant à faire revenir le gouvernement fédéral sur la redéfinition des routes aériennes qu'il venait de mettre en œuvre (voir *infra*). Comment expliquer pareille réussite qui contraste avec les autres pétitions sur le même sujet, beaucoup moins signées et guère influentes sur la décision publique, et encore plus avec le fait que d'autres décisions publiques du même ordre n'ont suscité pour leur part aucune pétition ? Quels sont les déterminants et les spécificités des dynamiques pétitionnaires qui se sont révélées « gagnantes » sur cet enjeu de politique publique ? Notons ici que pour mieux contextualiser ces pétitions « victorieuses » lancées en février 2014, nous avons prolongé d'un an par rapport à la date d'extraction de la base (le 12 février 2015) la période de prise en compte des e-pétitions sur le sujet (voir *infra*, tableau 1), qui s'étend donc du 31 octobre 2006 au 15 février 2016<sup>4</sup>.

Munis uniquement de ces données numériques, nous ne pouvions être en mesure de rendre compte de l'entière de l'histoire de mobilisations citoyennes qui ne s'épuisaient pas dans leurs activités *online*, dès lors que leur déroulement et ressorts se jouaient aussi pour partie *offline*<sup>5</sup> (Gibson, Cantijoch, 2013). Ce matériau empirique de base a donc été complété par deux autres sources de données. Premièrement, nous avons collecté en ligne des archives issues de la presse, d'administrations publiques et d'acteurs individuels<sup>6</sup> ou collectifs mobilisés sur notre enjeu. Deuxièmement, nous avons mené des entretiens, non seulement à plusieurs reprises avec le propriétaire-gestionnaire du site *lapetition.be*, mais aussi avec six initiateurs et initiatrices de pétitions relatives au survol de Bruxelles, ainsi qu'avec la présidente d'une association-couple, Bruxelles Air Libre Brussel, active sur cet enjeu.

Au travers de l'étude des e-pétitions portant sur le survol de Bruxelles et de ses environs, il s'agit donc de cerner les usages différenciés des nouvelles formes, numériques, de mobilisation,

---

<sup>3</sup> Le seuil des 10 % de pétitions les plus signées se situe à 545 signatures.

<sup>4</sup> Ceci explique que dans notre article l'indication du nombre « final » de signatures d'une même pétition pourra varier selon que l'on évoquera les données issues de la base (date de relevé : 12 février 2015) ou bien de notre ultime consultation du site à propos des pétitions qui nous occupent (date de relevé : 15 février 2016).

<sup>5</sup> Par exemple, les deux e-pétitions précitées ont eu toutes deux leur pendant en format papier, se prêtant à une dynamique de récoltes de signatures « physiques » accompagnant celle des signatures numériques sur le site *lapetition.be*.

<sup>6</sup> Dans le présent texte, certains mots de genre masculin appliqués aux personnes désignent à la fois les hommes et les femmes.

ainsi que les capacités distinctes d'en faire des outils efficaces d'influence sur la décision publique. Nos analyses s'inscrivent au confluent de deux grandes littératures : celle, classique, qui porte sur la participation politique dans ses différentes formes ; et celle plus récente, qui porte sur les caractéristiques de ces mêmes phénomènes lorsqu'ils se déroulent en ligne – autrement dit, la littérature sur la « participation en ligne » ou la « démocratie électronique » (Monnoyer-Smith, Wojcik, 2014 ; Coleman, Freelon, 2016).

### *Des dispositions différenciées habituelles à s'engager si l'on est impacté et bien doté en capitaux*

De la littérature classique sur l'action collective et la participation politique, nous retenons qu'il existe des caractéristiques spécifiques qui disposent plus que d'autres certaines catégories sociales à se mobiliser politiquement, et que ce « passage à l'acte » – et en amont, l'intérêt pour un enjeu politique particulier (voir *infra*) – aura d'autant plus de chances de s'opérer qu'une personne dispose de ressources élevées (variable des ressources) et est touchée dans un intérêt social particulier (variable de l'impact).

Bien connue en sociologie, la *variable des ressources* est liée aux effets des inégalités sociales sur les conditions et trajectoires de vie des personnes et des groupes. Ainsi nombre d'études ont mis en avant, à l'échelle individuelle, une corrélation entre une faible dotation en ressources, culturelles ou économiques, et une participation électorale moindre (Gaxie, 1993), sinon une implication politique moindre (Braconnier, Mayer, 2015 ; Dalton, 2017). À l'échelle de l'action collective, l'un des apports de la théorie de la mobilisation des ressources (McCarthy, Zald, 1977) a été précisément de poser que l'efficacité d'une mobilisation dépendait des ressources sur lesquelles elle peut s'appuyer, entendant par mobilisation « le processus par lequel un groupe mécontent assemble et investit des ressources dans la poursuite de buts propres (*the processes by which a discontented group assembles and invests resources for the pursuit of group goals*) » (Oberschall, 1973, p. 28 ; trad. Blin, 2005, p. 171)<sup>7</sup>. De l'abondante littérature sur les liens entre inégalités sociales et mobilisation politique, nous retenons ici que la propension différenciée à l'engagement politique va de pair avec une répartition différenciée de « capitaux » entre les personnes et les groupes. Nous formulons ainsi comme première hypothèse de recherche que les engagements politiques qui s'effectuent au travers de la pratique du pétitionnement en ligne sur le survol de Bruxelles et de ses environs par les avions seraient d'autant plus présents et importants que les pétitionnaires sont bien dotés en ressources.

La *variable de l'impact* est mise en avant notamment dans la littérature qui isole un effet « Nimby » comme ressort de certaines mobilisations, essentiellement dans le domaine environnemental – « Nimby » signifiant « *Not in my backyard* », autrement dit « pas dans mon jardin », « pas de cela chez moi » (Dear, 1992 ; Freudenburg, Pastor, 1992). Dans un mode d'action « Nimby », des habitants ou habitantes s'opposeraient à un projet présenté comme d'intérêt général non pas tant par refus du principe de ce projet, mais seulement dans la mesure

---

<sup>7</sup> Toutes les autres traductions vers le français ont été effectuées par nos soins.

où celui-ci les exposerait à des effets négatifs, heurtant leurs intérêts particuliers<sup>8</sup>. Nombre de critiques ont été adressées aux utilisations à des fins scientifiques de la notion, surtout dans l'expression « syndrome Nimby » qui fait d'une logique d'action collective particulière une pathologie. D'une part, est évoquée une possible confusion avec les usages politiques du concept, dans lesquels l'appellation « Nimby » sert moins à qualifier qu'à disqualifier (Jobert, 1998 ; Trom, 1999). De l'autre, sont dénoncés certains usages scientifiques trop peu rigoureux de la notion qui ont pu amener leurs auteurs à conclure à une mobilisation « Nimby » à partir de la seule observation que ladite mobilisation est le fait de personnes ou de groupes directement concernés par les effets d'une décision publique. Or, le fait de ne s'engager que lorsque l'on est directement touché par une question politique n'implique pas que l'engagement se limitera à un ressort particulariste du type « pas de ça chez moi » (Neveu, 2002).

Quelles que soient les critiques qui leur sont adressées, il ressort des travaux sur les phénomènes « Nimby » que le fait d'être directement concerné par une décision publique, d'être exposé à celle-ci ou impacté par celle-ci constitue souvent un élément déclencheur de mobilisation à l'encontre de décisions publiques à impact environnemental, comme celles qui nous occupent ici. Notre deuxième hypothèse de recherche pose donc que les engagements politiques qui s'effectuent au travers de la pratique du pétitionnement en ligne sur le survol de Bruxelles et de ses environs seraient d'autant plus présents et importants que les pétitionnaires sont directement impactés par les décisions publiques, que celles-ci soient effectives (impact présent) ou en projet (impact futur).

### *Les canaux numériques modifient-ils les dispositions différenciées habituelles à s'engager ?*

En cherchant à vérifier au travers de notre cas d'étude si l'activisme e-pétitionnaire serait davantage le fait de personnes ou de groupes impactés et/ou bien dotés, nous entendons également rattacher notre recherche à la littérature plus récente consacrée aux activités politiques en ligne. L'un de ses débats principaux porte en effet sur le fait de savoir si la digitalisation constitue un canal de participation politique susceptible d'augmenter le volume de participation, ou d'attirer des personnes aux profils plus diversifiés, que les modes d'action traditionnels, « physiques », hors ligne (Monnoyer-Smith, Wojcik, 2014). La controverse oppose celles et ceux qui promeuvent la thèse dite de la normalisation qui répondent par la négative à cette question (Margolis, Resnick, 2000), aux soutiens de la thèse dite de la mobilisation qui y répondent positivement (Norris, 2000).

À suivre la thèse de la mobilisation nous ne devrions pas observer, ou en tout cas moins observer, d'effets de ressources et/ou d'impact sur la présence et l'intensité de l'engagement politique qui s'opère en ligne. Du point de vue de la première variable (« ressources »), les coûts d'accès moindres aux canaux de participation en ligne (limités au coût financier d'accès à l'internet et au coût intellectuel de la maîtrise technique de la navigation) sont censés favoriser de nouveaux participants et participantes issus précisément des groupes sociaux que des contraintes

---

<sup>8</sup> Un ressort assez similaire au mobile « Nimby » est mis en avant par une autre communauté littéraire, celle qui use du qualificatif « corporatiste » pour rendre compte de mobilisations portant davantage sur des enjeux socio-économiques (Segrestin, 1980, 1985).

structurelles, notamment en termes de ressources moindres, tenaient jusque-là éloignés des « formes instituées et temporellement circonscrites de la participation » (Hirzalla, van Zoonen, de Ridder, 2011 ; Sheppard, 2015). Au regard de la seconde variable (« impact »), la digitalisation est censée favoriser l'engagement de personnes non directement impactées par une décision publique, en élargissant l'éventail des activités collectives auxquelles il est possible de participer à faible coût (Margetts et al., 2015) et en supprimant les contraintes géographiques (Ayres, 1999 ; Earl, Kimport, 2013). Dans le cas qui nous occupe, le développement de l'internet, et plus encore celui de sites de pétitionnement en ligne, ouvre aux personnes qui voudraient s'engager politiquement l'accès à un stock immensément plus large de pétitions que dans le cadre du monde « physique ».

L'hypothèse de la mobilisation supposerait donc que dans les dynamiques d'e-pétitionnement que nous allons examiner on n'observe pas, ou moins, le jeu des facteurs « ressources » et « impact », ces variables classiques de différenciation des mobilisations politiques dans le monde *offline*. C'est précisément à la vérification de cette hypothèse que nous allons nous atteler de façon centrale dans l'analyse de notre cas d'étude. Pour ce faire, nous pouvons prendre appui sur l'une des rares études portant sur les mobilisations relatives au survol de Bruxelles et de ses environs durant les années qui précèdent notre période de référence (Dobruszkes, 2008).

### *Les canaux numériques modifient-ils les dispositions différenciées à l'engagement observées dans les mobilisations précédentes sur le survol de Bruxelles et de ses environs ?*

Développée par un géographe qui a produit d'autres publications sur le sujet (Dobruszkes, Decroly, Sotiaux, 2014 ; Dobruszkes, 2016), l'analyse a été menée à partir d'une localisation géographique par commune de trois types d'acteurs politiques mobilisés : les principales associations mobilisées ; les citoyens et citoyennes qui ont déposé des recours en justice ; et celles et ceux qui ont introduit des plaintes auprès du Service de médiation du gouvernement fédéral pour Brussels Airport. De ces trois vecteurs de mobilisation, un seul était essentiellement numérique : les plaintes auprès du service de médiation, dont la quasi-totalité étaient reçues par e-mail à « 92 % rédigées de manière semi-automatique par le site web [d'une] association » (Dobruszkes, 2008, p. 153).

Au final, l'auteur concluait :

« [L]a géographie d'une nuisance ne peut se réduire à la géographie de sa contestation [...]. La question des nuisances aériennes en Région bruxelloise apparaît comme une bonne illustration de ce que les inégalités sociales [...] conduisent à une différenciation de la capacité de défense de son environnement local, au bénéfice des groupes sociaux favorisés. [...] Les inégalités sociales conduisent à une différenciation des ressources mobilisables [...] la meilleure capacité d'organisation et de défense des populations aisées leur garantit potentiellement une réduction des nuisances, au détriment de quartiers populaires demeurant passifs » (Dobruszkes, 2008, p. 155).

Autrement dit, même s'il ne s'agissait pas d'une préoccupation centrale de l'étude, les résultats de celle-ci allaient dans le sens de la thèse de la normalisation, en mettant en exergue le facteur « impact » et plus encore le facteur « ressources » dans l'explication des (non-)mobilisations observées, que celles-ci s'opèrent en ligne ou hors ligne.

Le présent article a pour objet premier d'affiner les enseignements tirés de cette étude antérieure, en testant leur validité sur une période temporelle plus proche, mais surtout cette fois à partir d'un mode exclusivement numérique de mobilisation, l'e-pétitionnement. De façon analogue, nous avons cherché à déterminer l'ancrage géographique des mobilisations pétitionnaires en ligne relatives au survol de Bruxelles et de ses environs par les avions, en nous axant aussi sur la distribution géographique par commune des personnes mobilisées (à l'initiative des e-pétitions ou signataires). Notre corpus ne recèle en effet que peu d'éléments d'information susceptibles d'éclairer le profil des personnes engagées en termes de capitaux, autrement que par leur localisation géographique à une échelle communale.

Dans la mesure où l'on retient comme unité d'analyse des subdivisions territoriales (les communes), et non pas par exemple des individus regroupés en catégories socioprofessionnelles<sup>9</sup> ou de revenus, notre interprétation peut prêter le flanc à la critique de l'« *ecological fallacy* » ou erreur écologique (Firebaugh, 2015). Lorsqu'en rapport avec la variable « ressources », nous serons amenés à parler dans notre analyse d'une « commune riche », en faisant comme si tous ses habitants étaient riches, il nous faudra rester conscients qu'une telle commune peut aussi abriter des « quartiers pauvres », et qu'inversement des personnes relativement bien dotées en capitaux peuvent aussi habiter des « quartiers pauvres ». La même vigilance vaudra pour la notion de « commune impactée », en rapport avec la variable « impact » de notre cadre d'analyse. Des décisions publiques en matière de régulation du trafic aérien au-dessus de Bruxelles et de sa périphérie peuvent en effet impacter certaines parties d'une commune et en épargner d'autres<sup>10</sup>, comme cela va transparaître du rapide rappel que nous allons faire du contexte sociopolitique dans lequel prend place l'enjeu du tracé des routes aériennes au départ ou à destination de Brussels Airport, ainsi que des pétitions postées à ce sujet sur le site *lapetition.be* entre fin 2006 et début 2016.

## **Bref historique de la régulation du trafic aérien en lien avec Brussels Airport et des mobilisations pétitionnaires qu'elle a suscitées**

Comme d'autres zones aéroportuaires dans le monde (Halpern, 2006), avec le développement de l'aviation civile au cours de ces dernières décennies, Bruxelles et sa périphérie sont devenues le théâtre régulier de protestations contre le survol des avions. En ligne de mire : les décisions publiques qui définissent les routes aériennes que doivent emprunter les avions atterrissant à ou

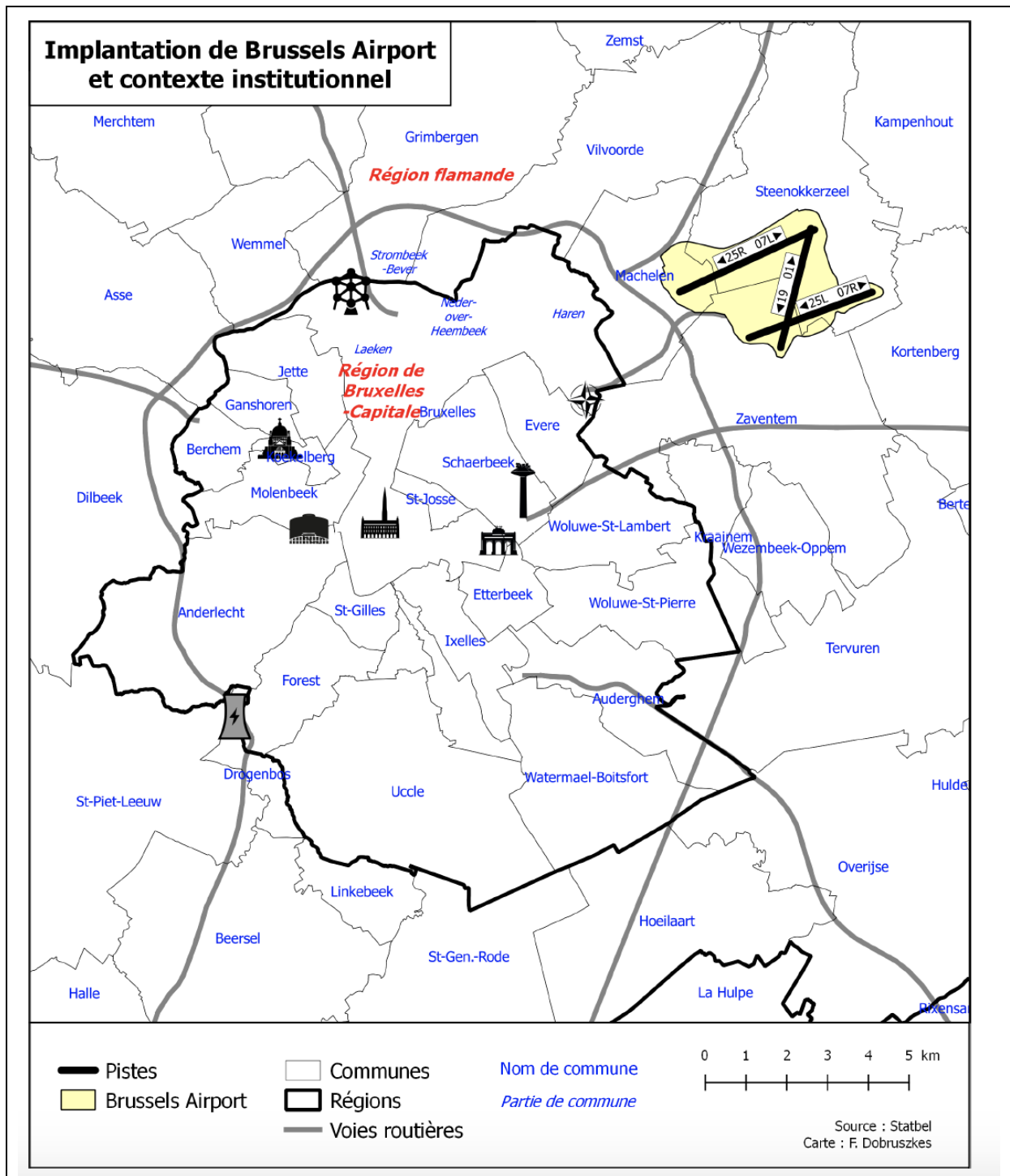
---

<sup>9</sup> Dans la très grande majorité des cas, les signataires des pétitions relatives au survol de Bruxelles et de ses environs par les avions n'ont pas rempli la rubrique « profession ».

<sup>10</sup> On ajoutera qu'exposée à une même distance d'un avion en survol, une personne pourra ressentir une nuisance (auditive, paysagère...) – se sentir impactée – et une autre pas, que ce soit pour des raisons physiologiques (capacités auditives différenciées, propension différenciée à tolérer le bruit durant son sommeil...) ou sociologiques (projection différenciée de la qualité attendue de son environnement ; voir *infra*).

décollant de Brussels Airport. Principal aéroport de Belgique, celui-ci se situe sur la commune de Zaventem, en Région flamande, à quelques kilomètres de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) (voir carte 1, *infra* ; Dobruszkes, 2008, p. 147-148 ; Lohest, Aubin, 2011, table 1, annexe 1).

Carte 1. Localisation de l'aéroport de Zaventem



Source : Dobruszkes, 2016, fig. 7.



Sur un plan institutionnel, dans le cadre de la fédéralisation de l'État belge, la régulation des activités de l'aviation civile en lien avec l'aéroport de Zaventem demeure du ressort des autorités fédérales, alors que ce sont les autorités régionales qui sont devenues compétentes, à l'échelle de leur territoire, pour ce qui concerne le développement économique et la protection de l'environnement, ce qui a notamment engendré en 1999 l'arrêté Gosuin qui établit des limites au bruit que peuvent produire les avions en RBC<sup>11</sup>.

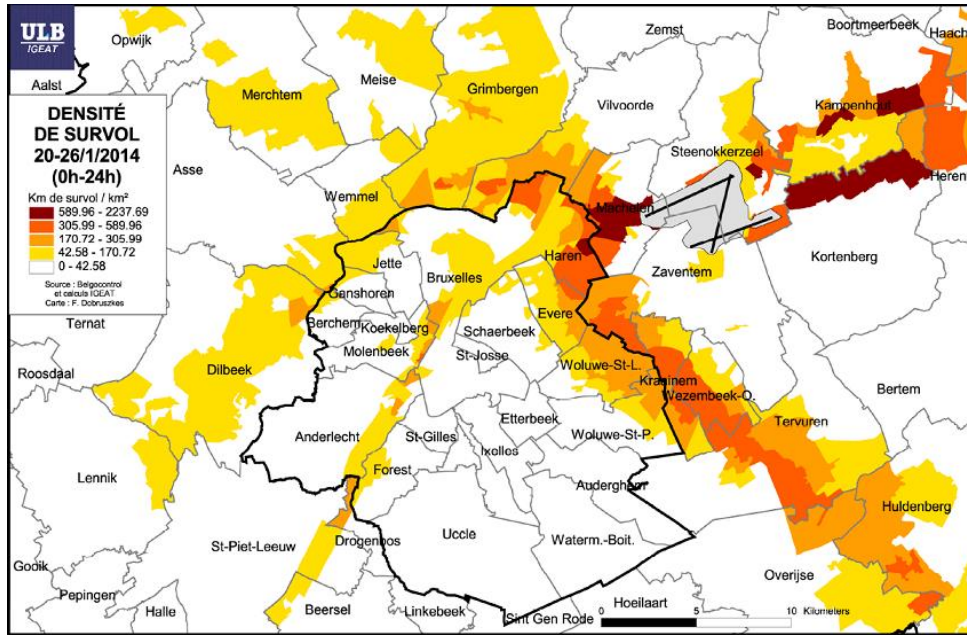
L'une des dernières mobilisations significatives en la matière a visé au rejet de ce que l'on a appelé communément le plan Wathelet, du nom du secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles du gouvernement fédéral d'alors, Melchior Wathelet (issu du Centre démocrate humaniste, cdH, ex-Parti social-chrétien, PSC, francophone). Comprenant différentes phases, le plan Wathelet entendait mieux répartir les nuisances sonores causées par les avions atterrissant à ou, surtout, décollant de Brussels Airport. Dans sa dernière phase, le plan Wathelet modifiait à dater du 6 février 2014 les trajectoires d'envol des avions au départ de Brussels Airport. D'un côté, il densifiait l'utilisation de la « route du Canal » qui survole les quartiers du « croissant pauvre » situé au centre de la Région bruxelloise<sup>12</sup> ; de l'autre, il créait une nouvelle route dite du « virage large à gauche » qui traverse tout l'est de la RBC. Ce faisant, ainsi que le montrent les cartes 2 et 3 qui représentent la densité de survol de la RBC respectivement avant et immédiatement après la mise en application de ces mesures (Dobruszkes, 2014), le plan Wathelet réorientait largement les trajectoires empruntées par les avions au départ de Zaventem, de la périphérie est de Bruxelles située en Région flamande (*Oostrand*, en néerlandais), vers la Région bruxelloise. En revanche, pour l'essentiel, le plan Wathelet ne modifiait pas la situation préexistante dans la périphérie nord de Bruxelles (*Noordrand*, en néerlandais), elle aussi située en Région flamande.

---

<sup>11</sup> Ce texte définit des seuils maximaux de bruit autorisés de la part des avions survolant la RBC, qui diffèrent pour le jour et la nuit, en divisant le territoire régional bruxellois en trois zones dotées de seuils d'autant plus bas qu'elles sont éloignées de l'aéroport de Zaventem, voir : <https://environnement.brussels/thematiques/bruit/les-sources-de-bruit/bruit-des-avions/le-controle-du-bruit-des-avions> (accès le 01/03/2021).

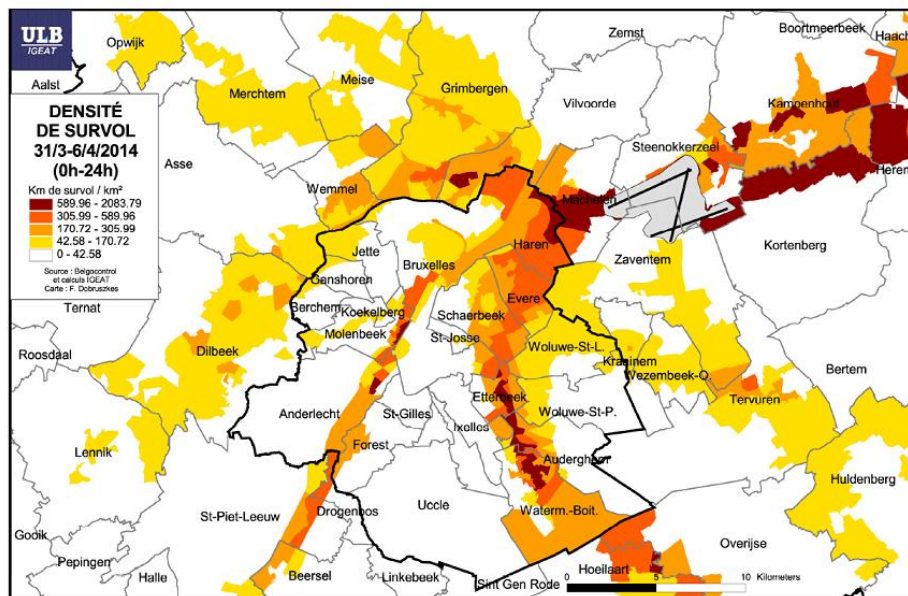
<sup>12</sup> Le « croissant pauvre » est une « [z]one concentrant depuis plusieurs décennies les populations les moins favorisées sur le plan économique. Elle reprend les quartiers en première couronne nord et ouest, qui sont parmi les plus pauvres de la Région bruxelloise et qui forment un croissant autour du centre-ville. Les quartiers de cette zone sont : à l'intérieur du Pentagone [qui forme le cœur de Bruxelles], à l'ouest de la jonction nord-midi plus les Marolles [un quartier historique populaire situé à la pointe sud du Pentagone] ; l'est d'Anderlecht et de Molenbeek-Saint-Jean (entre le chemin de fer et le canal) ; au nord, la commune de Saint-Josse, l'ouest de Schaerbeek et les zones industrielles le long du canal ; au sud, le bas de Saint-Gilles et le bas de Forest » (<http://monitoringdesquartiers.brussels/glossaire>, accès le 01/03/2021).

**Carte 2. Densité de survol jour+nuit (20-26/1/2014)**



Source : Dobruszkes, 2014, fig. 19.

**Carte 3. Densité de survol jour+nuit (31/3-6/4/2014)**



Source : Dobruszkes, 2014, fig. 20.

En réaction au plan Wathelet, plusieurs initiatives pétitionnaires sont lancées sur le site *lapetition.be* mettant en cause la route du virage large à gauche, et parmi elles, les deux pétitions « gagnantes » que nous évoquions en début d'article.

Une première pétition n° 14178 intitulée « Pour une solution durable au survol de Bruxelles, contre le plan de dispersion » demande la suspension immédiate du plan Wathelet. Lancée par une conseillère communale de l'opposition de Watermael-Boitsfort, commune du sud de Bruxelles, nouvellement impactée par le survol des avions, la pétition est « transférée » au mouvement Pas question ! en cours de création, qui en fait un élément-clé de sa mobilisation en la mettant en ligne le 20 février 2014. Cette pétition récolte plus de 10 000 signatures en deux mois et plus de 20 000 signatures à la date du 15 février 2016.

Le 21 février 2014, le Collège des bourgmestre et échevins de Watermael-Boitsfort (l'exécutif de la commune) met en ligne une autre pétition, n° 14184, intitulée « STOP-au-survol-aerien-de-Watermael-Boitsfort », qui dénonce elle aussi la « nouvelle route aérienne survolant Evere, Etterbeek, Auderghem et Watermael-Boitsfort » et recueille un peu plus de 2 700 signatures au 15 février 2016. Ces deux pétitions inaugurent un activisme pétitionnaire au cours des années 2014-2015 d'une densité inédite (voir tableau 1)<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> Bien que les pétitions et les commentaires éventuels qui accompagnent leurs signatures puissent être rédigés sur le site *lapetition.be* dans d'autres langues que le français (et qu'ils le sont effectivement dans certains cas), le fait que le seul site de pétitionnement en ligne que nous avons consulté soit essentiellement utilisé par des initiateurs et initiatrices de pétition francophones pourrait contribuer à surreprésenter au cours de la période étudiée les seules mobilisations pétitionnaires francophones en lien avec les nuisances aériennes sur Bruxelles et ses environs. On ne trouve en tout cas pas sur le site *lapetition.be* de trace de pétitions néerlandophones dont les initiateurs ou initiatrices viendraient soit du *Noordrand* soit de l'*Oostrand* lequel comprend par ailleurs nombre d'habitants francophones, par exemple largement majoritaires dans la commune flamande de Wezembeek-Oppem. Cela dit, les autres sources que nous avons consultées laissent supposer que l'activisme pétitionnaire que l'on peut observer en 2014 et 2015 sur le site *lapetition.be* a bien été d'une ampleur inédite dans le cadre des mobilisations autour de l'aéroport de Zaventem.

**Tableau 1. Pétitions relatives au survol de Bruxelles et sa périphérie postées sur le site *lapetition.be* entre le 31 octobre 2006 et le 15 février 2016<sup>14</sup>**

<b>Ordre chronologique</b>	<b>Numéro</b>	<b>Intitulé</b>	<b>Date de lancement</b>	<b>Initiateur ou Initiatrice</b>	<b>Origine</b>	<b>Nombre de signatures au 15/02/2016</b>
1	2256	Contre le plan de dispersion des vols autour de Brussels Airport	05/05/2008	Véronique Lens	La Hulpe (Brabant wallon)	634
2	3057	Trop d'avions dans notre ciel*	16/09/2008	Zoubida Jellab	Bruxelles-Ville (Laeken)	146
3	11929	Halte au survol aérien de Bruxelles zone canal	16/09/2012	Christophe Pourtois	Bruxelles-Ville (Laeken)	35
4	14178	Pour une solution durable au survol de Bruxelles, contre le plan de dispersion	20/02/2014	Sandra Ferretti → Pas Question ! [Antoine Wilhelmi]**	Watermael-Boitsfort	20 789
5	14184	STOP-au-survol-aerien-de-Watermael-Boitsfort	21/02/2014	Commune de Watermael-Boitsfort (Collège)	Watermael-Boitsfort	2 762
6	14222	Un p'tit geste pour une meilleure qualité de vie en ville !	01/03/2014	Jean-Marie Vanderweerden	Watermael-Boitsfort	87
7	14238	Limiter le vol des avions autour de Neder-Over-Heembeek	05/03/2014	Carole Biesemans	Bruxelles-Ville (Neder-over-Heembeek)	322

<sup>14</sup> Des entretiens auxquels nous avons fait allusion plus haut ont été menés avec les personnes ayant initié les pétitions numérotées 3 (Christophe Pourtois, juin 2017), 4 (Sandra Ferretti, juin 2017 et Antoine Wilhelmi, février 2019), 10 (Anne Caudron, février 2019) et 12 (Claire Vandevivere, échevine de la commune de Jette, juin 2017).

8	14401	Non au survol du Brabant Wallon et de Bruxelles	21/04/2014	Nicolas Brassart	Ophain (Brabant wallon)	345
9	14539	Contre le survol	26/05/2014	Jean Bernier	Ixelles	4
	<b>Non Inclus dans la base<sup>15</sup></b>					<b>Nb de signatures au 31/12/2015</b>
10	15596	Survol de Bruxelles et sa périphérie : pour une vraie solution***	31/03/2015	Asbl (F)Airways [Anne Caudron]	Woluwe-St-Pierre	272
11	16145	Stop survol des avions sur Berchem-Sainte-Agathe et ses environs	14/08/2015	De Loose	Berchem-Ste-Agathe	40
12	16432	STOP au survol intempestif des avions au-dessus de la Région bruxelloise	20/10/2015	Commune de Jette [Collège]	Jette	965
13	16449	Oui au survol de Bruxelles, de la Flandre et de leurs régions	27/10/2015	Duquesnoy	Non identifiée	2

\* L'intitulé de la pétition comprend aussi sa traduction en néerlandais.

\*\* Pétition initiée par Sandra Ferretti puis reprise et mise en ligne sur le site *lapetition.be* par Antoine Wilhelmi, au nom du mouvement Pas question !

\*\*\* L'intitulé de la pétition comprend aussi sa traduction en néerlandais et en anglais.

Certes, dans le passé, la question du survol de Bruxelles et de ses environs a déjà donné lieu à des mobilisations importantes (Dobruszkes, 2008, 2016), y compris pétitionnaires. Scandées par une série de décisions gouvernementales divergentes relatives aux routes aériennes liées à l'aéroport de Zaventem (plan Durant, route Onkelinx, plan Anciaux, etc.), les années 2002 et 2003 par exemple ont connu des mobilisations pétitionnaires significatives : « 17 500 pétitionnaires contre la dispersion en 2003, 7 000 contre la concentration en 2002 » (Touwaide,

<sup>15</sup> Pour rappel, dans notre article l'indication du nombre « final » de signatures d'une même pétition peut varier selon que l'on évoque les données issues de la base (date de relevé : 12 février 2015) ou bien de notre ultime consultation du site à propos des pétitions qui nous occupent (date de relevé : 15 février 2016). Voir note *supra*.

2006, p. 1). La première pétition citée provenait de l'*Oostrand*, la seconde émanait de la plateforme *Actie Noordrand* constituée en 2002 par des habitants néerlandophones du *Noordrand*. Toutefois, par exemple, sur les neuf pétitions lancées sur cette question sur le site *lapetition.be* entre 2008 et 2014, seulement trois sont initiées avant 2014 (deux en 2008 et une en 2012) et elles ne reçoivent respectivement que 634, 146 et 35 signatures au 15 février 2016. En outre, les mobilisations suscitées par l'application du plan Wathelet à partir de février 2014 parviennent à obtenir gain de cause : un moratoire est décidé en octobre 2014 par le nouveau gouvernement fédéral dirigé par Charles Michel. Il fait suite à un arrêt du tribunal de première instance de Bruxelles le 31 juillet 2014 ordonnant à l'État belge de cesser d'utiliser les routes du Canal et du virage large à gauche, notamment parce que leurs usages génèrent des infractions à l'arrêté Gosuin de 1999 (voir *supra*). Entré en application le 2 avril 2015, ce moratoire induit un retour aux anciennes voies aériennes reportant pour l'essentiel les nuisances sur les quartiers que visait à soulager le plan Wathelet.

Comment interpréter la force particulière qu'ont revêtue les mobilisations pétitionnaires contre le plan Wathelet, et la forme elle-même particulière qu'elles empruntent en recourant au pétitionnement en ligne ? La première étape de mise en œuvre de notre cadre d'analyse nous invite à vérifier le poids de la variable « impact » dans ces mobilisations, en nous tournant vers les lieux d'implantation des personnes à l'initiative des e-pétitions ainsi que de leurs signataires, et en observant leurs liens avec les zones impactées par les nouvelles trajectoires de survol introduites par le plan Wathelet.

## **Des mobilisations pétitionnaires en ligne en rapport avec le fait d'être impacté**

Si l'on considère l'ensemble des pétitions ayant trait au survol de Bruxelles et ses environs postées sur le site *lapetition.be*, on constate qu'elles reflètent toutes, d'une manière ou d'une autre, l'actualité relative aux voies aériennes empruntées par les avions atterrissant à ou décollant de l'aéroport de Zaventem.

Les deux premières pétitions datent de 2008. Elles demandent toutes deux l'abrogation du plan Anciaux de dispersion « maximale » des vols (datant de fin 2003), dont la légalité est mise en cause dans un arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 3 janvier 2008. À sa suite, le nouveau gouvernement fédéral « Leterme 1<sup>er</sup> » qui s'installe en mars 2008 planche sur un plan alternatif dont les premières mesures sont arrêtées en décembre 2008 (Dobruszkes, 2016, p. 86). La pétition suivante date de septembre 2012. Elle conteste l'intensification du survol de la zone du Canal, quelques semaines après l'entrée en application de la première phase du plan Wathelet qui transfère l'ancienne route Chabert à la route du Canal (Dobruszkes, 2016, p. 98).

Les six pétitions qui datent de 2014 dénoncent en tout ou partie la dernière phase du plan Wathelet entrée en application le 6 février de cette même année.

Enfin, parmi les pétitions initiées après le 12 février 2015 (date de l'extraction de la base, voir *supra*), la pétition n° 15596 lancée par l'asbl (F)airways (272 signatures au 15 février 2016)<sup>16</sup> provient d'un quartier de Woluwe-Saint-Pierre qui avait été soulagé par l'application de la dernière phase du plan Wathelet, et qui ne l'est donc plus depuis l'entrée en vigueur du moratoire. Deux autres pétitions (n° 16145, provenant de Berchem-Sainte-Agathe, 40 signatures ; et n° 16432, provenant de Jette, 965 signatures) contestent le passage des avions par le nord de la RBC, de façon beaucoup plus dense qu'auparavant, surtout en voie d'atterrissage. L'explication officielle pointe vers les changements plus fréquents de direction des vents forçant à réorienter les avions (qui doivent toujours atterrir face au vent pour des raisons de sécurité) vers des routes auparavant utilisées de manière marginale<sup>17</sup>.

### *Impact et communes de résidence des initiateurs et initiatrices d'e-pétitions*

Dans ce contexte, la prise en considération des communes de résidence des *initiateurs et initiatrices* de pétitions est instructive puisqu'elle montre une concentration des initiatives sur certains territoires en particulier. Sur les neuf pétitions que l'on vient d'évoquer, si l'on écarte les deux qui sont initiées dans le Brabant wallon, trois l'ont été à Watermael-Boitsfort, trois sont issues du nord de Bruxelles-Ville (deux de Laeken, une de Neder-over-Heembeek)<sup>18</sup> et une a été initiée à Ixelles.

Entre cette cartographie des initiatives pétitionnaires bruxelloises et l'exposition aux nuisances causées par les avions, on constate donc une forte relation. La commune de Laeken est exposée depuis longtemps à un fort survol du fait de la route du Canal, instaurée en 2003, ainsi que, dans une moindre mesure, de la route Chabert que la première phase du plan Wathelet a « rabattue » sur la route du Canal en juillet 2012. Quant aux quatre pétitions venant du sud-est de la RBC, elles dénoncent toutes la nouvelle route du virage large à gauche survolant cette partie de la Région suite à l'application à partir du 6 février 2014 de la dernière phase du plan Wathelet.

### *Impact et communes de résidence des signataires d'e-pétitions*

La prise en considération des communes de résidence des *signataires* des pétitions contre la dernière phase du plan Wathelet est également instructive. La pétition n° 14178 (« Pour une

---

<sup>16</sup> En Belgique, une asbl est une association sans but lucratif.

<sup>17</sup> Entretien mené avec l'échevine de la commune de Jette, Claire Vandevivere, initiatrice de la pétition n° 16432. Voir aussi : <https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/jette-lance-une-petition-denoncant-le-survol-aerien-intempestif-56261d083570b0f19f863dd3> et <https://www.lalibre.be/regions/bruxelles/bruxelles-le-survol-excessif-s-arrete-vendredi-57b577f235709a310561a40e> (accès le 01/03/2021).

<sup>18</sup> Étant donné que la commune de Bruxelles-Ville se caractérise par une superficie exceptionnellement élevée, couvrant environ un cinquième du territoire de la RBC, il est usuel d'y distinguer six subdivisions : le Pentagone au centre de la commune, Laeken, Neder-over-Heembeek (NOH) et Haren au nord, le quartier européen et des squares à l'est et enfin l'extension sud (« Louise-Roosevelt ») vers Watermael-Boitsfort, voir <https://be.brussels/a-propos-de-la-region/les-communes-de-la-region-de-bruxelles-capitale/ville-de-bruxelles> (accès le 01/03/2021). En outre, Laeken, NOH et Haren ayant constitué des communes à part entière avant leur fusion avec/dans la Ville de Bruxelles en 1921, elles restent des cadres identitaires spécifiques. Elles sont d'ailleurs, fait unique en RBC, dotées chacune d'un code postal qui leur est spécifique.

solution durable au survol de Bruxelles, contre le plan de dispersion »), signée par plus de 20 000 personnes, présente ainsi la distribution suivante reprise dans le tableau 2.

**Tableau 2. Les signataires selon leur lieu de résidence. Pétition n° 14178 « Pour une solution durable au survol de Bruxelles, contre le plan de dispersion »**

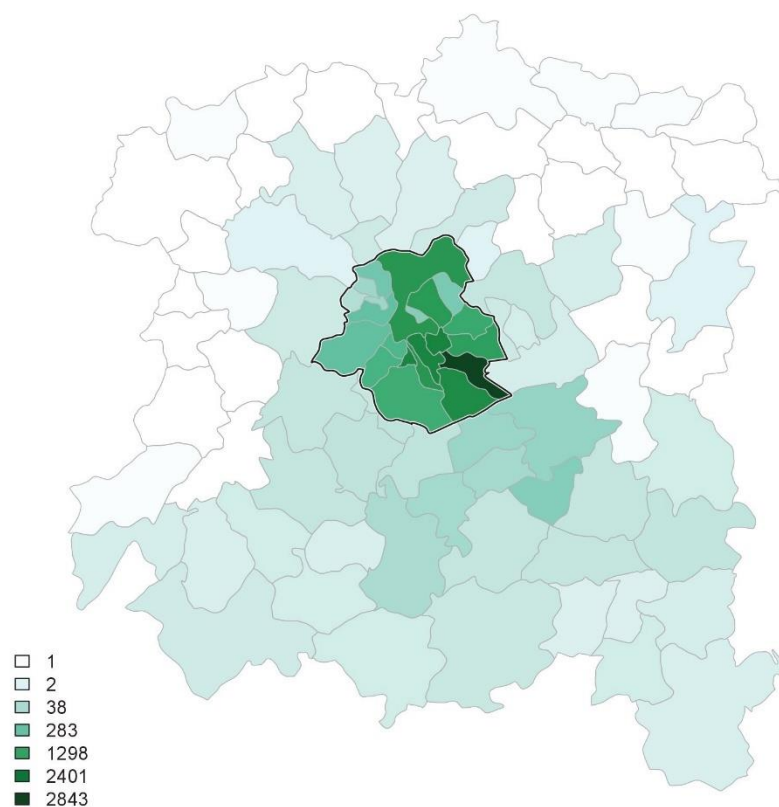
Communes	Nombre de signataires	Population (2014) <sup>19</sup>	% de la population
Auderghem	2 946	32 560	9,0 %
Watermael-Boitsfort	2 152	24 408	8,8 %
Etterbeek	2 582	46 427	5,6 %
Woluwe-Saint-Pierre	1 435	40 841	3,5 %
Molenbeek-Saint-Jean	3 090	94 854	3,3 %
Ixelles	2 553	82 332	3,1 %
Woluwe-Saint-Lambert	1 071	53 318	2,0 %
Bruxelles-Ville (hors Laeken et NOH)	1 330	93 502	1,4 %

La distribution des signatures en fonction de la commune de résidence montre une forte mobilisation des individus directement concernés par les nuisances. On relève ainsi plus de 7 600 signatures en provenance de personnes résidant dans les communes de Watermael-Boitsfort, d'Auderghem et d'Ixelles, qui sont alors touchées directement par la création de la nouvelle route du virage large à gauche. Plus de 2 500 signatures sont le fait de résidents et résidentes d'Etterbeek, également touchée par cette nouvelle route. Et plus de 3 000 signatures sont issues de la commune de Molenbeek-Saint-Jean, survolée par la route du Canal. Au-delà de ces cas, on constate que les signataires qui ne résident pas dans la RBC sont extrêmement minoritaires, puisqu'ils sont 1 089 au total, soit 5 % des signataires (voir carte 4).

<sup>19</sup> Données issues de : Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse, *BRU19 : Les 19 communes en chiffres, Bruxelles, Région de Bruxelles-Capitale*, juillet 2015, [http://archive.ibsa.brussels/fichiers/publications/bru19/bru19\\_2015\\_fr](http://archive.ibsa.brussels/fichiers/publications/bru19/bru19_2015_fr) (accès le 09/03/2021).



**Carte 4. Les signataires de pétition selon leur lieu de résidence. Pétition n° 14178**



Sur cette carte comme sur les suivantes, le territoire de la RBC et de ses 19 communes est délimité par un liseré noir et blanc. On a fait figurer sur les cartes les communes environnantes de la RBC dont peuvent provenir les signataires d'e-pétitions.

La légende de la carte indique des seuils de nombre de signatures par commune dans le dégradé de couleur.

Source : Élaboration par les auteur-es.

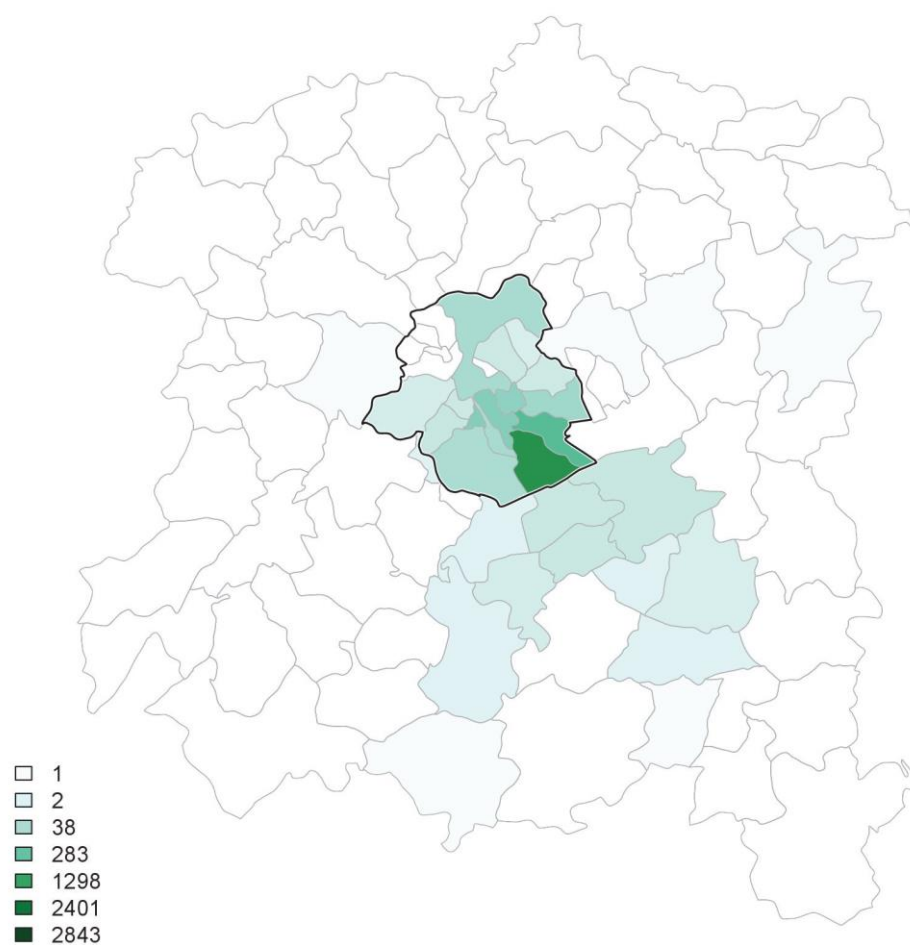
En parallèle de cette pétition n° 14178, comme on l'a vu, la commune de Watermael-Boitsfort avait lancé sa propre pétition n° 14184, dénonçant pour sa part la seule route du virage large à gauche. La distribution géographique des signataires donne les résultats suivants (voir tableau 3).

**Tableau 3. Les signataires selon leur lieu de résidence. Pétition n° 14184 « Non au survol de Watermael-Boitsfort »**

<b>Communes</b>	<b>Nombre de signatures</b>	<b>Population (2014)</b>	<b>% de la population</b>
Watermael-Boitsfort	1 843	24 408	7,6 %
Auderghem	417	32 560	1,3 %
Ixelles	124	82 332	0,2 %
Etterbeek	93	46 427	0,2 %
Woluwe-Saint-Pierre	57	40 841	0,1 %
Uccle	37	81 089	0,0 %
Bruxelles-Ville (hors Laeken et NOH)	32	93 502	0,0 %

De manière assez attendue, l'essentiel des signatures provient de résidents et résidentes de la commune de Watermael-Boitsfort (1 843 signatures). Le nombre de signataires provenant de la commune voisine d'Auderghem est déjà beaucoup plus limité (417 signatures). Les autres communes connaissent beaucoup moins de signataires, même si ce sont bien celles qui sont placées sur la nouvelle route qui ont les niveaux de signataires qui sont ensuite les plus élevés (Ixelles, Etterbeek, Woluwe-Saint-Pierre). Les personnes non résidentes de la RBC ne sont pour leur part que 92 à signer la pétition, soit 3 % de l'ensemble (voir carte 5).

**Carte 5. Les signataires de pétition selon le lieu de résidence. Pétition n° 14184**



Source : Élaboration par les auteur·es.

La distribution des signataires semble donc confirmer la relation étroite entre le fait de subir des nuisances et la mobilisation pétitionnaire en ligne. Ainsi, les signataires de pétitions qui s'opposent au plan Wathelet habitent presque exclusivement des communes qui sont directement concernées par les nuisances induites par le plan en question. Ce serait donc un effet « impact » qui pourrait presque exclusivement rendre compte de la mobilisation en question, les canaux numériques n'ayant joué qu'un rôle de facilitateur. La thèse de la normalisation se trouverait donc confortée de ce point de vue.

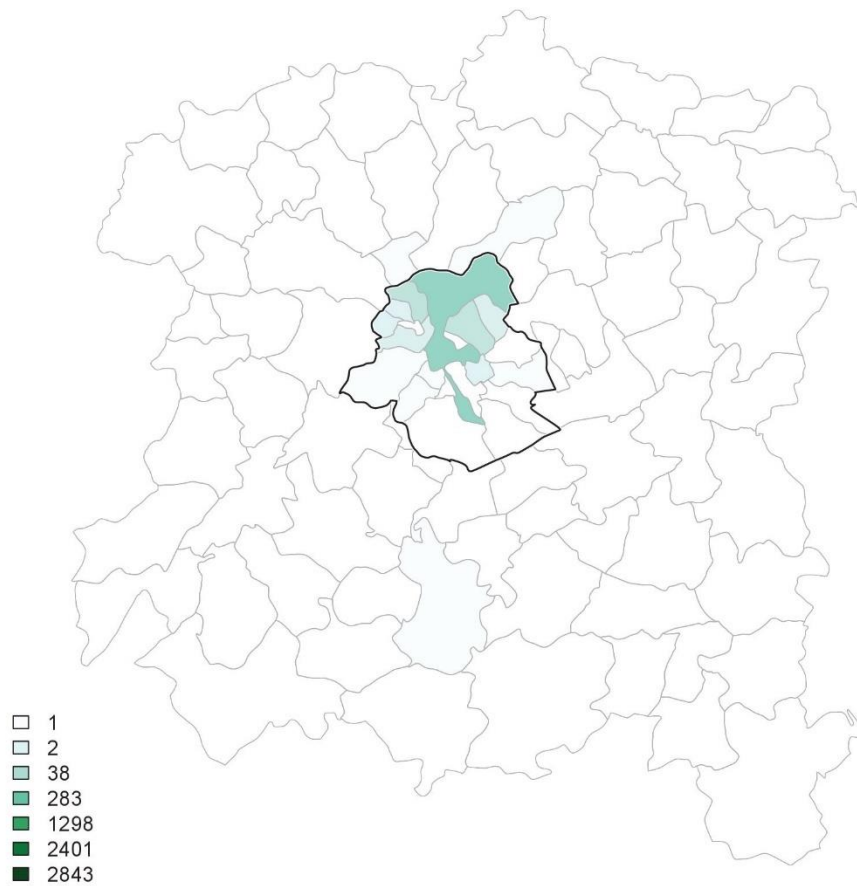
Cette conclusion semble du reste corroborée par le fait que, à l'inverse, dans les rares initiatives pétitionnaires lancées sur le site *lapetition.be* contre les nuisances liées à l'aéroport de Zaventem avant le plan Wathelet, les personnes habitant les communes de Watermael-Boitsfort et d'Auderghem sont très peu représentées.

Ainsi, dans le cas de la pétition n° 3057, qui date de 2008, intitulée « Trop d'avions dans notre ciel » et qui conteste l'utilisation de la route du Canal (sans la mentionner explicitement), l'essentiel des signataires habitent Laeken, le même quartier que Zoubida Jellab, l'initiatrice de la pétition (voir tableau 4). Viennent ensuite les résidents et résidentes de communes voisines, Jette et Schaerbeek. En revanche, on ne compte aucune personne résidant à Watermael-Boitsfort et une seule personne est originaire d'Auderghem parmi les signataires (voir carte 6).

**Tableau 4. Les signataires selon leur lieu de résidence. Pétition n° 3057 « Trop d'avions dans notre ciel »**

<b>Communes</b>	<b>Nombre de signatures</b>	<b>Population (2014)</b>	<b>% de la population</b>
Laeken (Bruxelles-Ville)	65	58 535	0,11 %
Jette	19	50 237	0,04 %
Schaerbeek	15	131 604	0,01 %
Ixelles	6	82 332	0,01 %
Bruxelles-Ville (hors Laeken et NOH)	5	93 502	0,01 %
Molenbeek-Saint-Jean	4	94 854	0,00 %

**Carte 6. Les signataires de pétition selon le lieu de résidence. Pétition n° 3057**



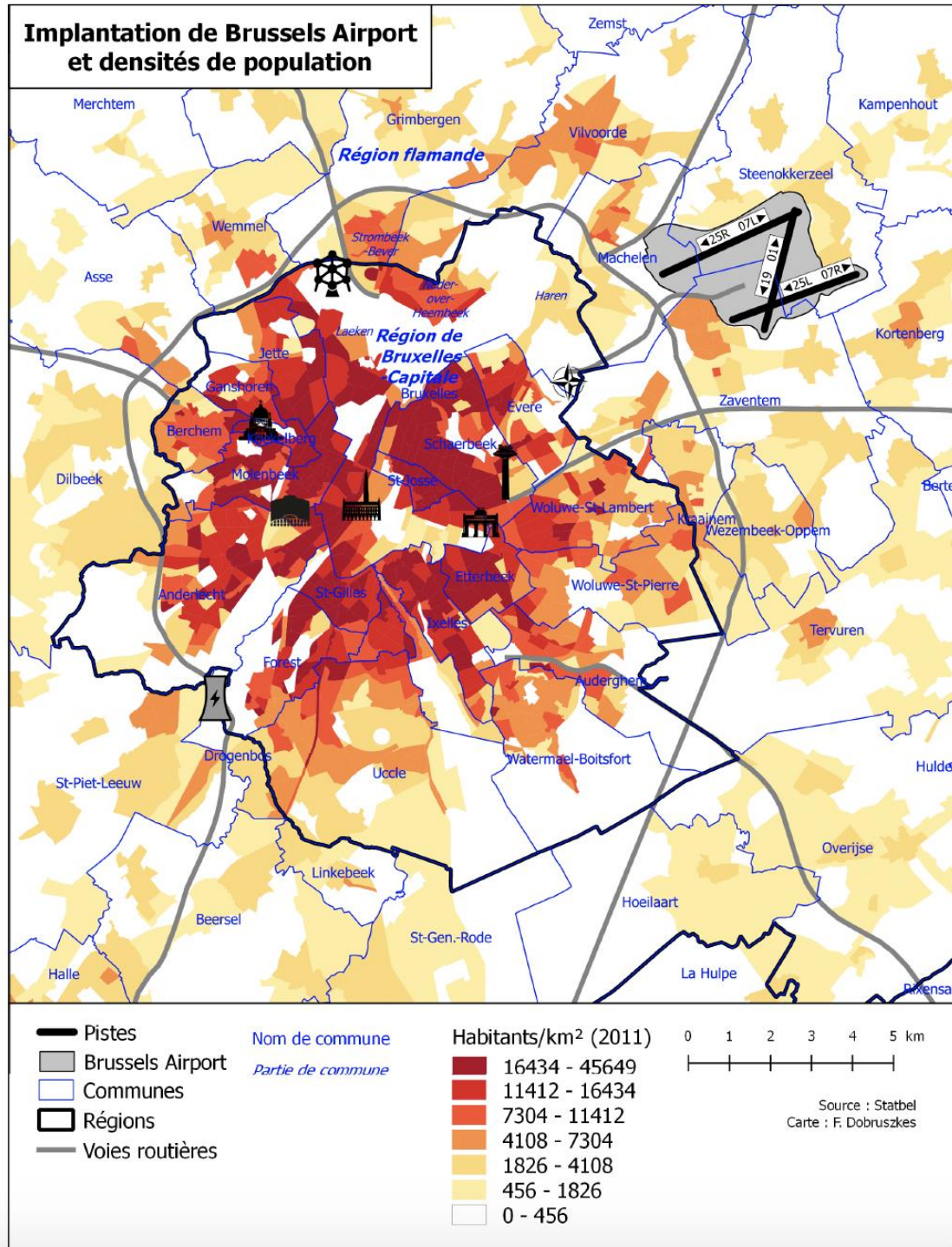
Source : Élaboration par les auteur·es.

À partir de l'ensemble de ces données, on constate donc que les habitants ou habitantes de Watermael-Boitsfort et d'Auderghem semblent peu se mobiliser sur la question des nuisances dues à l'aéroport de Zaventem avant la dernière phase du plan Wathelet entrée en application

le 6 février 2014. En revanche, ils et elles sont au premier plan de ce type de mobilisation quand est mise en place une nouvelle route faisant justement porter sur leurs communes des nuisances qui leur avaient été jusqu'alors largement épargnées. À ce titre, conformément à une explication par le facteur « impact », le fait que la population de ces deux communes se soit massivement mobilisée semble donc étroitement dépendant des nuisances qu'elle a elle-même subies.

Toutefois, cette première interprétation des mobilisations pétitionnaires en ligne contre le plan Wathelet se heurte aux anomalies qu'on a évoquées plus haut. À savoir que les nuisances liées aux activités aéroportuaires de Zaventem ne datent pas de février 2014. Or, elles n'avaient pas suscité de mobilisations pétitionnaires de même ampleur. Et elles ne finissent pas avec le moratoire entré en vigueur le 2 avril 2015, alors même que les initiatives pétitionnaires postérieures à l'année 2014 semblent perdre de la vigueur. De fait, si l'on croise la carte de la RBC représentant la densité du trafic aérien sur les routes définies par le plan Wathelet (voir *supra*, carte 3) avec celle représentant la densité de la population (voir carte 7) on constate qu'il n'y a pas de proportionnalité parfaite entre la propension à signer des e-pétitions sur ces questions et le fait de subir des nuisances. Par exemple, des territoires très fortement peuplés, comme Molenbeek-Saint-Jean et Schaerbeek, ne connaissent aucune initiative pétitionnaire, bien qu'il s'agisse de territoires concernés de longue date par les nuisances aériennes (Nassaux, 2006 ; Dobruszkes et al., 2014, Dobruszkes, 2008, 2016). Une exposition commune aux nuisances provoquées par les avions ne suffit donc pas à susciter partout une mobilisation pétitionnaire en ligne. Autrement dit, le facteur « impact » n'explique pas tout.

Carte 7. Densité de population en RBC



Source : Dobruszkes, 2016, fig. 8.

## Des mobilisations pétitionnaires en ligne en rapport avec le fait d'être bien doté en capitaux

En étudiant de manière comparée la diffusion des différentes initiatives pétitionnaires initiées sur le site *lapetition.be* contre les nuisances liées à l'aéroport de Zaventem, on peut démontrer qu'au-delà des désagréments objectivement supportés, ce sont les ressources des populations concernées qui semblent pouvoir rendre compte de leur degré différencié de mobilisation en ligne et de leur capacité différentielle à se faire entendre : ressources politiques et sociales, d'une part, ressources économiques, de l'autre.

### *Le poids des ressources politiques et sociales*

En s'intéressant aux profils des initiateurs et initiatrices des différentes pétitions étudiées, on constate d'abord qu'ils et elles se distinguent par la détention de certaines ressources politiques et sociales. Sans avoir pu mener une enquête biographique exhaustive, on peut malgré tout tirer comme constatation du tableau suivant que la majorité des treize pétitions portant sur le survol de Bruxelles et de ses environs postées sur le site *lapetition.be* de fin 2006 à début 2016 ont pour initiateurs et initiatrices soit des mandataires politiques au niveau local (5) – en leur nom propre (3) ou au nom de leur commune (2) –, soit des représentants et représentantes d'associations préconstituées (2) – comité de quartier ou associations de lutte contre le bruit en général ou contre celui des avions en particulier.

**Tableau 5. Caractéristiques sociales des initiateurs et initiatrices des pétitions relatives au survol de Bruxelles et sa périphérie postées sur le site *lapetition.be* entre le 31 octobre 2006 et le 15 février 2016**

Ordre chronologique	Numéro	Intitulé	Date de lancement	Initiateur ou initiatrice	Origine	Caractéristiques sociales
1	2256	Contre le plan de dispersion des vols autour de Brussels Airport	05/05/2008	Véronique Lens	La Hulpe (Brabant wallon)	Représentante d'une association spécialisée préconstituée
2	3057	Trop d'avions dans notre ciel*	16/09/2008	Zoubida Jellab	Bruxelles-Ville (Laeken)	Conseillère communale (future échevine)
3	11929	Halte au survol aérien de Bruxelles zone canal	16/09/2012	Christophe Pourtois	Bruxelles-Ville (Laeken)	Conseiller de l'action sociale (CPAS)



4	14178	Pour une solution durable au survol de Bruxelles, contre le plan de dispersion	20/02/2014	Sandra Ferretti → Pas Question ! [Antoine Wilhemi]**	Watermael-Boitsfort → Bruxelles-Ville (Extension sud : Quartier Roosevelt)	Conseillère communale → Représentant d'une association en voie de formation
5	14184	STOP-au-survol-aerien-de-Watermael-Boitsfort	21/02/2014	Commune de Watermael-Boitsfort [Collège]	Watermael-Boitsfort	Autorités communales
6	14222	Un p'tit geste pour une meilleure qualité de vie en ville !	01/03/2014	Jean-Marie Vanderweerden	Watermael-Boitsfort	Gérant de société, blogueur
7	14238	Limiter le vol des avions autour de Neder-Over-Heembeek	05/03/2014	Carole Biesemans	Bruxelles-Ville (Neder-over-Heembeek)	Représentant e d'une association de quartier préconstituée
8	14401	Non au survol du Brabant Wallon et de Bruxelles	21/04/2014	Nicolas Brassart	Braine-L'alleud (Brabant wallon)	Médecin
9	14539	Contre le survol	26/05/2014	Jean Bernier	Ixelles	Galeriste d'art
	<b>Non Inclus dans la base</b>					<b>Profils</b>
10	15596	Survol de Bruxelles et sa périphérie : pour une vraie solution***	31/03/2015	Asbl (F)Airways [Anne Caudron]	Woluwe-St-Pierre	Représentant d'une association spécialisée nouvellement formée
11	16145	Stop survol des avions sur Berchem-Sainte-Agathe et ses environs	14/08/2015	De Loose	Berchem-Ste-Agathe	Non identifié

12	16432	STOP au survol intempestif des avions au-dessus de la Région bruxelloise	20/10/2015	Commune de Jette [Collège]	Jette	Autorités communales
13	16449	Oui au survol de Bruxelles, de la Flandre et de leurs régions	27/10/2015	Duquesnoy	Non identifiée	Non identifié

Si l'on creuse un peu les trajectoires biographiques des mandataires politiques au niveau local qui sont à l'initiative de pétitions lancées en leur nom propre, on s'aperçoit qu'en outre, il ne s'agit pas de « simples » élu-es. La pétition n° 2256, datant de 2008, est initiée par Zoubida Jellab, alors élue du parti des Écologistes confédérés pour l'organisation de luttes originales (ÉCOLO) au conseil communal de Bruxelles-Ville qui devient échevine (responsabilité équivalente à adjointe au maire en France) à la suite des élections communales d'octobre 2018. La pétition n° 11929 est, quant à elle, lancée en septembre 2012 par Christophe Pourtois. Alors candidat pour le Mouvement Réformateur (MR, centre droit) aux élections communales du 14 octobre 2012 à Bruxelles-Ville et conseiller de l'action sociale au Centre public d'Action Sociale (CPAS) de cette même commune<sup>20</sup>, Christophe Pourtois devient notamment en avril 2013 président du conseil d'administration (CA) du CHU Brugmann. Enfin, la pétition n° 14178 du 20 février 2014, sur laquelle nous allons revenir, est initiée par Sandra Ferretti, alors élue du parti des Fédéralistes démocrates francophones (les FDF, devenu fin 2015 DéFI, le parti francophone « Démocrate, fédéraliste, indépendant ») au conseil communal de Watermael-Boitsfort. Réélue à l'issue des élections communales d'octobre 2018, Sandra Ferretti a été entre-temps candidate (non élue) pour son parti aux élections européennes du 25 mai 2014. Quant aux trois pétitions qui semblent avoir été initiées par de « simples citoyens » sans engagement politique, partisan ou associatif, affiché, elles l'ont été respectivement par un médecin, un galeriste d'art et un gérant de société spécialisé dans l'électronique, par ailleurs blogueur<sup>21</sup>, autrement dit des personnes détentrices de ressources culturelles et/ou financières relativement élevées.

À cet égard, l'histoire de la pétition n° 14178, de loin la plus signée, paraît être une illustration emblématique du lien entre mobilisation pétitionnaire (d'ampleur) et détention de ressources

<sup>20</sup> Obligatoirement établi à l'échelle de chaque commune, le CPAS est dirigé par un organe composé de membres désignés par le conseil communal, sur présentation des partis (des « groupes politiques ») en proportion de leur nombre d'élu-es au conseil communal. Les « conseillers CPAS » sont désignés pour un mandat d'une durée de six ans, équivalente à la durée du mandat des conseillers communaux.

<sup>21</sup> Adresse du blog : <http://vanderweerden.over-blog.com/> (accès le 01/03/2021).

privilegiées par ses initiateurs ou initiatrices<sup>22</sup>. On l'a dit, cette pétition est lancée quelques jours à peine après l'entrée en application de la dernière phase du plan Wathelet le 6 février 2014, par une conseillère communale de l'opposition à Watermael-Boitsfort, Sandra Ferretti, élue du parti les FDF. Diplômée en sciences politiques de l'Université Libre de Bruxelles en 1997, elle est consultante en matière de réglementations européennes pour les entreprises actives dans le domaine médical et les cosmétiques. Alors que sa pétition récolte déjà plus de 2 000 signatures, Sandra Ferretti participe, aux alentours du 20 février, à un rassemblement attirant près de 1 000 personnes, organisé en réaction au plan Wathelet, par l'association Bruxelles Air Libre Brussel, fondée à la fin des années 1990. Participe également à cette manifestation le bourgmestre d'Auderghem, Didier Gosuin, membre du même parti que Sandra Ferretti, et auteur du fameux arrêté « bruit des avions » pris en 1999 par le gouvernement régional bruxellois de l'époque (voir *supra* – texte dont le projet a été préparé par la sœur de Sandra Ferretti, juriste, attachée alors au cabinet du ministre Gosuin).

Lors de cette réunion publique, la conseillère communale de Watermael-Boitsfort rencontre Antoine Wilhelmi, 45 ans à l'époque, futur porte-parole du mouvement Pas question ! qu'il est en train de mettre sur pied, habitant du quartier huppé Roosevelt à Bruxelles-Ville, à la limite de Watermael-Boitsfort. Issu d'une famille aisée, diplômé en droit de l'Université Libre de Bruxelles, « entrepreneur en nouvelles technologies »<sup>23</sup> alors en transition professionnelle, Antoine Wilhelmi est prêt à s'investir dans une large mobilisation citoyenne pour contrer le plan Wathelet. Il s'en ouvre à Sandra Ferretti et tous deux conviennent qu'il serait plus efficace que la pétition lancée par cette dernière se développe dans un cadre non partisan, étant donné que Sandra Ferretti entre en campagne pour les élections européennes du 25 mai 2014. Fort de compétences en ressources humaines et financement (« *people and funding* ») acquises au fil d'une quinzaine d'années passées comme fondateur et/ou dirigeant de start-up recourant aux nouvelles technologies de communication, Antoine Wilhelmi poste sur le site *lapetition.be* le 20 février 2014 une version un peu amendée de la pétition initiée par Sandra Ferretti.

Ensuite, après une première campagne de levée des fonds *via* ses réseaux de connaissances, « pendant deux mois, Wilhelmi s'installe dans les locaux de l'Icab (Incubatie Centrum Arsenaal Brussel), un incubateur de start-up dans le secteur des technologies de l'information. Il y met au point un système de distribution automatique de mails aux sympathisants, déclinable selon divers critères, prépare des lettres-types qui peuvent être envoyées d'un simple clic aux autorités politiques du pays, imagine un relevé des rues dans lesquelles des tracts sont distribués, etc. »<sup>24</sup>. Avec son épouse, titulaire de plusieurs diplômes universitaires et active alors dans un fonds d'investissement, ainsi que quelques amis et collaborateurs, bénévoles ou

---

<sup>22</sup> Les informations portant sur la genèse de la pétition n° 14178 proviennent d'articles de presse et d'entretiens réalisés en juin 2017 avec Sandra Ferretti, et en février 2019 avec Antoine Wilhelmi et avec Brigitte Buffard, présidente de Bruxelles Air Libre Brussel. Voir aussi le bulletin trimestriel de mars 2014 de cette association.

<sup>23</sup> « L'entrepreneur ixellois qui veut faire “plier” Wathelet », *La Libre Belgique*, 12 avril 2014, <http://www.lalibre.be/actu/belgique/l-entrepreneur-ixellois-qui-veut-faire-plier-wathelet-534826583570d35ee3ebae7f> (accès le 01/03/2021).

Contrairement à ce que laisse penser l'intitulé de l'article, Antoine Wilhelmi réside avenue F. Roosevelt, sur le territoire de Bruxelles-Ville, dans son extension sud, et non dans la commune d'Ixelles.

<sup>24</sup> « Comment le mouvement Pas question ! est devenu si puissant », *Le Vif/L'Express*, 14 octobre 2014, <https://www.levif.be/actualite/belgique/comment-le-mouvement-pas-question-est-devenu-si-puissant/article-normal-316411.html> (accès le 01/03/2021).

rémunérés, spécialisés en marketing et/ou en communication, il met en branle le mouvement Pas question ! : un site web, une page Facebook et un compte Twitter sont lancés, des infolettres sont envoyées au minimum à un rythme hebdomadaire aux signataires de la pétition, une stratégie d'action est mise sur pied et en œuvre, du matériel de campagne (tracts, T-shirts, autocollants, bâches, etc.) est conçu, commandé et distribué, des fonds continuent d'être levés notamment via une plateforme de *crowdfunding*, etc.

On le voit, si l'entrepreneur de la pétition n° 14178 qui est devenue le manifeste du mouvement Pas question ! ne bénéficie pas comme l'initiatrice de cette pétition de ressources politiques directes, liées à l'exercice d'un mandat électif local, il dispose en revanche de ressources sociales élevées, tant au plan culturel (diplôme et pratiques professionnelles impliquant l'acquisition de savoir-faire reconvertibles dans l'action de mobilisation entreprise) qu'au plan économique (réseau relationnel susceptible d'apporter des contacts, y compris partisans, et de premiers fonds d'un montant significatif pour l'organisation de la mobilisation ; aisance financière personnelle permettant une absence temporaire de travail professionnel et donc un investissement militant « maximal »).

### *Le poids des ressources économiques*

Le poids des ressources économiques dans le passage à la mobilisation, en réaction à l'exposition aux nuisances provoquées par les avions à Bruxelles, peut également être mis en avant d'une autre manière, plus classique (voir Dobruszkes, 2008), en pointant une relation étroite entre le niveau moyen de revenus de la population des différentes communes et l'ampleur différente des mobilisations pétitionnaires en ligne qui s'y développent contre le plan Wathelet.

De fait, comme on l'a souligné, en proportion de la population, c'est à Auderghem, Watermael-Boitsfort et Etterbeek que la mobilisation pétitionnaire pour la pétition n° 14178, celle du mouvement Pas question !, a rencontré le plus de succès puisque, d'une commune à l'autre, ce sont entre 5,6 % et 9,0 % de la population qui ont signé cette pétition (voir *supra*, tableau 2). Cette observation montre donc que si cette pétition a rencontré un large succès dans la plupart des communes bruxelloises, celui-ci fut beaucoup plus significatif dans les communes touchées par la route nouvellement créée dite du virage large à gauche que dans celles qui sont traversées par la route du Canal, qui existait depuis dix ans mais dont l'usage a été significativement renforcé par le plan Wathelet (voir *supra*).

Ce constat semble d'autant plus probant que le texte d'appel de la pétition n° 14178 dénonce aussi bien la nouvelle route du virage large à gauche (en évoquant les communes d'Evere, Schaerbeek, Etterbeek, Woluwe-Saint-Pierre – quartier du Chant d'Oiseau –, Ixelles, Auderghem, Watermael-Boitsfort et Uccle) que l'accentuation du trafic de la route du Canal (en citant Molenbeek-Saint-Jean, Bruxelles-Ville, Anderlecht, Saint-Gilles et Forest). Alors donc que les nuisances sont liées tant à la route du Canal qu'à la nouvelle route du virage large à gauche et que le texte pétitionnaire dénonce l'une et l'autre des deux routes, la population de l'est et du sud-est de la Région bruxelloise s'est bien davantage mobilisée dans la signature de la pétition que celle qui réside dans les communes qui longent le Canal. Or, cette mobilisation

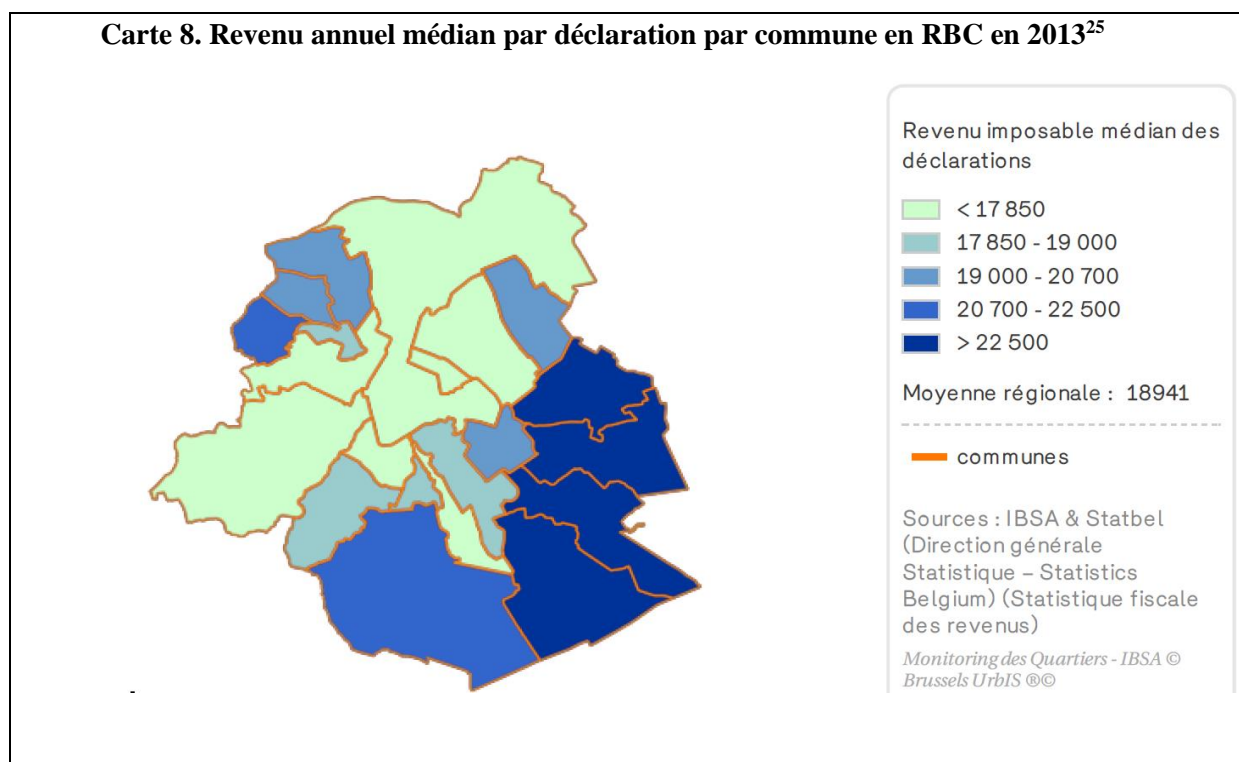
différenciée épouse très directement les différences de revenus au sein des communes de la RBC (voir tableau 6 et carte 8).

**Tableau 6. Revenu annuel médian des déclarations par commune en RBC (2013).  
Montant indiqué sur la déclaration des ménages à l'impôt des personnes physiques**

<b>Communes</b>	<b>Revenu médian/ménage (2013) en €</b>
Woluwe-Saint-Pierre	25 280
Auderghem	24 001
Woluwe-Saint-Lambert	23 460
Watermael-Boitsfort	23 296
Uccle	21 810
Berchem-Sainte-Agathe	20 839
Jette	20 457
Evere	20 426
Ganshoren	20 181
Etterbeek	19 927
Forest	18 974
Koekelberg	18 558
Ixelles	18 507
Bruxelles-Ville	17 610
Anderlecht	17 576
Schaerbeek	17 401
Molenbeek-Saint-Jean	17 037
Saint-Gilles	16 701
Saint-Josse-ten-Noode	14 884

Source : IBSA (Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse) et Statbel (Direction générale Statistique – Statistics Belgium), voir <https://monitoringdesquartiers.brussels/indicators/revenu-median-des-declarations> (accès le 01/03/2021).

**Carte 8. Revenu annuel médian par déclaration par commune en RBC en 2013<sup>25</sup>**



Les personnes les plus mobilisées viennent donc de Watermael-Boitsfort et d'Auderghem, qui font partie des communes les plus riches de la RBC. Dans les communes à revenus moyens d'Etterbeek et d'Evere, elles aussi directement concernées par le plan Wathelet (et davantage encore Evere car potentiellement touchée par les deux routes aériennes), les mobilisations pétitionnaires sont moins significatives. Près de dix pour cent de la population de Watermael-Boitsfort et d'Auderghem a signé au moins l'une des deux pétitions citées précédemment. En revanche, ces deux pétitions ne sont signées au plus « que » par une personne sur 17 à Etterbeek et une sur 235 à Evere. Pour Molenbeek-Saint-Jean et Saint-Josse-ten-Noode, deux communes parmi les plus pauvres de la RBC, seule la pétition 14178 recueille des signatures, à concurrence d'une pour 31 personnes à Molenbeek-Saint-Jean et d'une pour 221 personnes à Saint-Josse.

Cette tendance à se mobiliser davantage contre le plan Wathelet dans les communes les mieux dotées économiquement<sup>26</sup> se vérifie du reste également pour les autres pétitions postées sur le site *lapetition.be* qui s'opposent à ce plan. Au sein des nombreuses communes qui subissent des nuisances, c'est donc bien à Watermael-Boitsfort et à Auderghem que l'on constate les mobilisations pétitionnaires les plus intenses, alors que la population du « croissant pauvre »

<sup>25</sup> Voir : <https://monitoringdesquartiers.brussels/maps/statistiques-revenus-bruxelles/revenus-fiscaux-region-bruxelloise/revenu-median-des-declarations/0/2013> (accès le 01/03/2021).

<sup>26</sup> La situation des deux autres communes les plus riches, les deux Woluwe, est quelque peu singulière par rapport au plan Wathelet, étant donné que celui-ci a eu pour effet de déplacer dans chacune des deux communes les nuisances aériennes de certains quartiers vers d'autres. Ces communes n'étaient donc pas nouvellement impactées par les nuisances, contrairement à Watermael-Boitsfort et Auderghem.

bruxellois<sup>27</sup> traversé par la route du Canal, tend à peu s'engager. Certes, le risque d'erreur écologique (voir *supra*) ne nous autorise pas à conclure qu'à grief identique ce sont les plus pauvres qui se mobilisent moins et les plus riches le plus. En revanche, cela n'empêche pas de conclure que c'est dans le contexte géographique le plus favorisé que la mobilisation prend le plus et le mieux, que les barrières à la participation et à la mobilisation (pour le dire en suivant Klandermans, Oegema, 1994) sont le plus facilement dépassées.

L'explication par la distribution géographique inégale des ressources recouvrirait ainsi deux dimensions : l'une, traditionnelle, celle de la capacité différenciée à se mobiliser en fonction des capitaux dont on dispose ; mais également une autre, plus spécifique, relative à la valorisation différenciée du territoire à défendre, qui conduirait les personnes plus favorisées à accorder une valeur sociale plus importante à leur environnement<sup>28</sup>. Cette seconde dimension invite à encore mieux tenir compte dans l'analyse de la spatialisation des mobilisations – et, plus largement, des comportements politiques (Auyero, 2005 ; Hmed, 2009) –, lesquelles ne se déploient pas sur la « tête d'une épingle, dans un non-espace, un monde indifférencié géographiquement » (Massey, 1984, p. 4), comme nous y reviendrons dans les conclusions.

## **Des mobilisations pétitionnaires en ligne provoquant certains effets de politisation générale**

Les enseignements généraux tirés à ce stade de notre étude pourraient donc amener, conformément à la thèse de la normalisation, à interpréter le succès des mobilisations pétitionnaires en ligne contre le plan Wathelet comme la résultante d'un « Nimby de riches ». En effet, le facteur « ressources » prend le pas sur le facteur « impact » comme ressort d'emobilisations massives et, dans ce cas-ci, efficaces en termes d'atteinte de leur revendication première. C'est du reste pour partie la lecture qu'en ont donnée les journalistes lorsqu'ils ont mis directement en lien nuisances liées à l'aéroport, perte de valeur des habitations survolées et mobilisations des populations contre le plan Wathelet<sup>29</sup>. Une telle interprétation peut ressortir aussi des commentaires laissés par certains signataires de pétitions contre le plan Wathelet. Par exemple, Claude et Marie-Claire, qui habitent les communes riches nouvellement survolées par la route du virage large à gauche et soutiennent la deuxième initiative pétitionnaire (n° 14184), rapportent leurs protestations à l'impact écologique et économique du plan Wathelet, tout en réclamant le report des nuisances des avions sur d'autres espaces et d'autres populations : « Nous avons acheté un appartement dans un quartier calme de Bruxelles et pour cela nous avons payé plus de 25 000 euros de plus que dans d'autres communes survolées à l'époque par

---

<sup>27</sup> Sur le territoire que désigne la notion de « croissant pauvre », voir note *supra*.

<sup>28</sup> Il faut par exemple des ressources cognitives particulières pour présenter son environnement comme le fait sur son blog Jean-Marie Vanderweerden, initiateur de la pétition n° 14222 contre le plan Wathelet intitulée « Un p'tit geste pour une meilleure qualité de vie en ville ! » (01/03/2014), voir <http://vanderweerden.over-blog.com/2014/04/a-propos-du-survol.html> (accès le 01/03/2021).

<sup>29</sup> Voir par exemple le reportage suivant de la chaîne publique RTBF (Radio-télévision belge francophone) : « Plan Wathelet : 1,1 % de dépréciation pour les maisons survolées », 4 octobre 2014, [https://www.rtbf.be/info/belgique/detail\\_nuisance-des-avions-le-plan-wathelet-a-reduit-la-valeur-des-maisons-nouvellement-survolees-de-1-1?id=8370120](https://www.rtbf.be/info/belgique/detail_nuisance-des-avions-le-plan-wathelet-a-reduit-la-valeur-des-maisons-nouvellement-survolees-de-1-1?id=8370120) (accès le 01/03/2021).

les avions. Il n'est pas correct qu'à présent nous soyons pénalisés. » (Claude, Auderghem, 19 mars 2014)<sup>30</sup> ; « nous avons payé bien cher nos logements pour la tranquillité et maintenant, perte de leur valeur » (Marie-Claire, Watermael-Boitsfort, 24 mars 2014). Comme le résume Christiane (Ixelles, 31 mars 2014), signataire de la pétition n° 14178 : « il ne faut pas oublier que ceux qui achètent à Zaventem achètent un prix en connaissance de causes et donc n'ont pas à se plaindre après » (*sic*).

Si un rapide passage en revue des commentaires des deux pétitions « gagnantes » révèle en effet que certains signataires mettent en avant des arguments économiques et « égoïstes » que l'on pourrait de prime abord relier à des mobiles « Nimby », d'autres mettent en avant d'autres types d'éléments qu'il serait trop rapide de voir comme de simples manières d'éviter ou de retourner le stigmate (Trom, 1999) : mise en cause de la procédure<sup>31</sup> ; montée en généralité<sup>32</sup> ; mise en avant exclusive d'arguments en matière de santé<sup>33</sup> ou de sécurité<sup>34</sup>... Surtout, ce que nos données suggèrent, c'est que la signature d'e-pétitions par des personnes impactées et bien dotées peut engendrer des effets d'entraînement à un double point de vue : sur l'engagement des personnes impactées faiblement dotées qui étaient auparavant pas ou peu mobilisées et, surtout, sur l'engagement des personnes impactées bien dotées dans des mobilisations ultérieures concernant des décisions publiques qui ne les impactent pas.

Des effets d'entraînement du premier type s'observent dans le fait que, comme nous le rapportait Sandra Ferretti, initiatrice de la pétition n° 14178 du mouvement Pas question !, des personnes qui étaient depuis longtemps victimes de la pollution sonore due au survol des avions « ont saisi l'occasion que d'autres se mobilisent » pour agir à leur tour : « Et donc ils nous ont dit : “Ben oui, nous on ne dort plus depuis deux ans !” »<sup>35</sup>. Ainsi si l'on examine la carte 4 (voir *supra*) relative à la distribution des signataires de cette pétition n° 14178, il apparaît que des habitants et habitantes de « quartiers pauvres » depuis longtemps touchés par la route du Canal et jusqu'alors peu mobilisés ont signé cette pétition émanant de personnes issues de quartiers riches nouvellement exposés aux nuisances aériennes. La pétition n° 14178 rassemble par exemple 1,2 % de la population de Schaerbeek ou 3,3 % de celle de Molenbeek-Saint-Jean. La portée de ce premier type d'effet d'entraînement collectif ne doit cependant pas être exagérée : par exemple, de pétition en pétition, seulement 0 % à 1,2 % de la population de Schaerbeek participe aux mobilisations pétitionnaires.

Mais ce que nous voulons surtout montrer avant de conclure, c'est un certain effet d'entraînement de signatures d'e-pétitions qui pourraient s'interpréter comme « autocentrées »

---

<sup>30</sup> On a pris le parti de conserver les prénoms lorsqu'ils ne risquaient pas d'inférer des formes d'authentification. Dans les cas contraires, on a changé les prénoms en leur substituant des prénoms « socialement proches ». On a repris les commentaires tels quels tant d'un point de vue orthographique que typographique.

<sup>31</sup> « Pourquoi ne pas avoir fait de concertation avec les citoyens ? » (Monique, Auderghem, 25 mars 2014).

<sup>32</sup> « Prétendre résoudre un problème en le déplaçant est indigne » (Tony, Watermael-Boitsfort, 26 mars 2014) ; « Le vrai problème, c'est que Bruxelles est la seule capitale d'un pays développé ayant un aéroport aussi proche de la ville. La sécurité devrait être le seul critère dans le choix des routes... » (Benoît, Watermael-Boitsfort, 26 mars 2014).

<sup>33</sup> « Densément peuplé, bruit pollution pour nos enfants » (Robin, Watermael-Boitsfort, 24 mars 2014).

<sup>34</sup> « Ce plan de vol est un manque de respect total vis-à-vis des habitants. Sécurité des citoyens, nuisances sonores, et pire, pollution à basse altitude sur les zones les plus peuplées » (Marc, Auderghem, 22 mars 2014).

<sup>35</sup> Entretien avec Sandra Ferretti, juin 2017.



sur des signatures d'autres e-pétitions qui seraient davantage « exocentrées ». Par « pétitions autocentrées », on vise ici des pétitions dont l'objet rencontre directement les intérêts de celles et ceux qui les signent. Pour reprendre le vocabulaire de McCarthy et Zald (1977), les personnes initiant et les signataires de telles pétitions seraient les principaux « bénéficiaires » de l'obtention du bien collectif demandé.

En effet, comme on l'a noté, les populations des communes de Watermael-Boitsfort et d'Auderghem étaient faiblement représentées parmi les signataires des pétitions concernant les nuisances liées à l'aéroport de Zaventem qui ont été initiées avant la phase du plan Wathelet entrée en application le 6 février 2014. Ainsi, on ne compte aucune signature associée à Watermael-Boitsfort et seulement quatre associées à Auderghem dans la pétition n° 2256 lancée en 2008 par deux associations du Brabant wallon Trop de Bruit en Brabant wallon et Stop au survol de La Hulpe en contestation du plan Anciaux et qui reçoit au total, au 15 février 2016, 634 signatures. De même, on ne compte aucun signataire de Watermael-Boitsfort, et une seule personne se dit d'Auderghem parmi les signataires de la pétition n° 3057 lancée en 2012 contre la densification de l'utilisation de la route du Canal qui totalise 146 signatures au 15 février 2016.

Grâce à l'horodatage des signatures, on remarque toutefois qu'à l'occasion de la mobilisation contre la dernière phase du plan Wathelet, quatorze personnes de Watermael-Boitsfort et dix d'Auderghem signent, tardivement, la pétition n° 2256 lancée en 2008. Surtout, on note que les populations de ces mêmes communes se mobilisent relativement fortement sur une autre pétition, la pétition n° 14238 (« Limiter le vol des avions au-dessus de Neder-Over-Heembeek »), initiée en mars 2014 elle aussi en réaction au plan Wathelet alors même que le texte d'appel semble *a priori* peu rassembleur. En effet, il ne dénonce que la seule route du Canal – et non celle du virage large à gauche qui touche Watermael-Boitsfort et Auderghem –, et il ne souligne que les nuisances endurées à Neder-Over-Heembeek (subdivision territoriale située au nord de la commune de Bruxelles-Ville) – alors que la route du Canal engendre des nuisances dans d'autres communes et quartiers, comme Schaerbeek, Evere, Laeken (au nord de Bruxelles-Ville), Molenbeek-Saint-Jean, Anderlecht, Saint-Gilles et Forest. Or, on compte à Watermael-Boitsfort ou à Auderghem pour cette pétition des niveaux de signatures équivalents à Laeken directement touchée par la route du Canal, et des niveaux supérieurs à ceux qui sont observés dans d'autres communes *a priori* plus directement concernées par la pétition comme celles de Molenbeek-Saint-Jean et d'Anderlecht (voir tableau 7).

**Tableau 7. Les signataires selon leur lieu de résidence. Pétition n° 14238 : « Limiter le vol des avions au-dessus de Neder-Over-Heembeek »**

	Nombre de signatures	Population (2014)	% de la population
NOH (Bruxelles-Ville)	149	18 369	0,81 %
Laeken (Bruxelles-Ville)	46	58 535	0,08 %
Auderghem	16	32 560	0,05 %
Watermael-Boitsfort	14	24 408	0,06 %
Jette	11	50 237	0,02 %
Bruxelles-Ville (hors Laeken et NOH)	9	93 502	0,01 %
Ixelles	6	82 332	0,01 %
Molenbeek-Saint-Jean	5	94 854	0,01 %

De même, si on se tourne vers l'une des pétitions qui a été initiée postérieurement au moratoire entré en vigueur le 2 avril 2015, la pétition n° 16432, intitulée « STOP au survol intempestif des avions au-dessus de la Région bruxelloise », lancée par la commune de Jette le 20 octobre 2015 et qui recueille *in fine* (relevé effectué début juin 2017) 2 257 signatures, on met en évidence certes une surreprésentation très forte de la population de Jette (980 des signataires, soit 2,0 % de la population de cette commune), mais aussi une présence d'habitants et d'habitantes de Watermael-Boitsfort et d'Auderghem : 14 et 21, alors que l'impossibilité de disposer des codes postaux des signataires – cette pétition ayant été lancée après l'extraction de la base de données du site *lapetition.be* (voir *supra*) – contraint sans doute à sous-estimer ce nombre. Or, avec le retrait du plan Wathélet, ces deux communes ne sont plus (que marginalement) concernées par les nuisances dues au survol des avions. Enfin, un constat similaire peut être posé à propos de la pétition n° 15596 initiée par l'association « (F)airways » le 31 mars 2015 dont l'intitulé « Survol de Bruxelles et sa périphérie : pour une vraie solution » pointe vers la recherche d'une solution globale dépassant les motivations « Nimby ». Si la grande majorité des 272 signatures obtenues proviennent de l'est de Bruxelles, comme la promotrice de cette pétition, et de l'*Oostrand*, deux signatures sont issues de Watermael-Boitsfort et cinq d'Auderghem.

Ainsi, il nous semble que nos données nous permettent de formuler l'hypothèse selon laquelle « l'appétit politique vient en mangeant » ou, pour le dire en des termes moins familiers, que des engagements qui pourraient paraître initialement « égocentrés », centrés sur un intérêt social particulier, peuvent se traduire par la suite, bien qu'à la marge d'un point de vue statistique, par une politisation qui dépasse les seuls intérêts personnels et ne se limitent donc plus à une logique « Nimby ». On pourrait parler à ce propos d'un effet boule de neige, ou plus précisément encore d'un effet « *foot-in-the-door* » (Baron, 1973 ; Contamin, 2001)<sup>36</sup>. Ce « pied dans la porte » de la participation conduirait une partie des protagonistes d'abord mobilisée à partir d'un intérêt propre à se politiser et s'engager ensuite au-delà de ses intérêts sociaux particuliers. Cet engagement dans des formes de mobilisation plus « exocentrées » serait précisément favorisé par un engagement premier déclenché par le fait d'être impacté soi-même par un enjeu politique.

Ces mobilisations, « une fois le pied mis dans la porte », peuvent s'opérer dans le même secteur de politique publique, sur un enjeu politique semblable – ce que nous avons observé ci-dessus –, voire sur d'autres<sup>37</sup>. On retrouverait ainsi pour partie les enseignements qui ont pu être tirés de l'étude du rôle des corporations au XIX<sup>e</sup> siècle (Segrestin, 1985) : certes fondées initialement pour défendre des intérêts professionnels propres, celles-ci ont été finalement au cœur de mobilisations beaucoup plus larges et interprofessionnelles. Surtout, pour notre propos, l'existence de tels effets d'entraînement est de nature cette fois à aller dans le sens de la théorie de la mobilisation, mais ce, sous un angle quelque peu différent de sa portée habituelle, à savoir que les canaux numériques facilitent dans notre cas l'entraînement par des mobilisations initiales pour des motifs « autocentrés » vers des mobilisations ultérieures pour des motifs plus « exocentrés ».

### **Conclusion : Pour une analyse des dynamiques différenciées de concernement et de représentation territoriale à l'œuvre dans les mobilisations contre les nuisances aériennes**

Les résultats de notre recherche peuvent être finalement synthétisés en deux temps, en les entendant avec la réserve nécessaire pour qu'ils ne prêtent pas le flanc à la critique de l'« *ecological fallacy* ». D'abord, l'hypothèse classique sur les ressorts des mobilisations se trouve largement confirmée par notre cas d'étude. Le facteur « impact » et plus encore le facteur « ressources » expliquent pour une large part les dynamiques pétitionnaires en ligne que nous avons observées. L'exposition aux nuisances générées par le trafic aérien apparaît comme une condition nécessaire mais non suffisante à la mobilisation en ligne. C'est la dotation en

---

<sup>36</sup> Forcée en psychologie sociale, la notion d'effet « *foot-in-the-door* » est utilisée lorsqu'on constate que la réalisation sollicitée d'actes « plus impliquants » (p. ex. faire un don à une association) a été facilitée par la sollicitation et la réalisation préalables d'un acte « moins impliquant » (p. ex. signer une pétition promue par cette association).

<sup>37</sup> Par exemple Anne Caudron, administratrice déléguée de l'asbl « (F)airways », initiatrice de la pétition n° 15596 lancée le 31 mars 2015, a participé ensuite pendant deux années à la campagne d'hébergement organisée par des associations d'aide aux migrants, en accueillant plusieurs demandeurs d'asile à son domicile (entretien avec Anne Caudron, février 2019).

ressources qui semble jouer le rôle décisif, comme le constatait déjà Dobruszkes (2008). Cela est particulièrement vrai pour les engagements les plus « lourds », lorsque l'on s'intéresse au profil des initiateurs ou initiatrices des e-pétitions. Mais cela vaut aussi pour les engagements en ligne plus « légers », lorsqu'on prend en compte les signataires.

Si nous nous intéressons aux mobilisations pétitionnaires en ligne issues des communes riches de Watermael-Boitsfort et d'Auderghem, dont les populations sont surreprésentées dans les deux pétitions « gagnantes » sur lesquelles nous avons focalisé notre attention, nous pouvons découper notre période de référence allant de fin 2006 au début 2016 en trois segments. Une période « pré-plan Wathelet », au cours de laquelle on ne relève que de manière exceptionnelle des signatures de pétitions en provenance de ces deux communes alors non impactées par les nuisances aériennes. Une période « plan Wathelet » au cours de laquelle les populations de ces communes, désormais exposées aux nuisances, sont – très fortement – mobilisées dans l'action pétitionnaire en ligne autour de ces questions : près de 10 % de la population de ces deux communes pour la pétition la plus signée. Enfin, une période « post-plan Wathelet », après la suspension de celui-ci, au cours de laquelle l'action pétitionnaire en ligne d'habitants et habitantes de ces deux communes, désormais soulagées des nuisances, est beaucoup plus faible que lors de la période précédente.

Ainsi résumés, nos résultats inclinent incontestablement en faveur de la thèse de la normalisation. Toutefois, nous avons aussi observé que si l'action pétitionnaire en ligne en lien avec le survol de Bruxelles de la part des populations de ces deux communes riches s'affaiblit considérablement une fois le plan Wathelet suspendu, elle ne cesse pas complètement. Dans un second temps, nos résultats tendent en effet à indiquer que pour un certain nombre de personnes, la politisation autour de la question des nuisances aériennes semble avoir subsisté à l'éloignement des nuisances de leur habitation. C'est ce que nous avons appelé un effet « *foot-in-the-door* », certes de faible ampleur d'un point de vue statistique, mais dont l'existence plaide en faveur de la thèse de la mobilisation. Celle-ci se voit confortée également par le repérage d'un autre type d'effet d'entraînement par les mobilisations pétitionnaires en ligne « gagnantes », cette fois sur les personnes non ou moins mobilisées parmi celles impactées de longue date, de surcroît issues pour une part de quartiers pauvres. Il va sans dire que des investigations supplémentaires sont nécessaires pour mieux circonscrire les effets d'entraînement engendrés par des mobilisations pétitionnaires vues au départ comme une réaction « Nimby de riches », ainsi que ce que ces effets d'entraînement doivent au fait que ces mobilisations s'effectuent par des canaux numériques.

Pour terminer, nous aimerions évoquer deux pistes de prolongement de notre recherche qui sont à la fois d'ordre conceptuel et méthodologique. La première est plutôt en lien avec le facteur « impact », la seconde avec le facteur « ressources ». L'une est plutôt en phase avec la sociologie pragmatique, l'autre, après un détour par la géographie, se situe dans la lignée d'une sociologie bourdieusienne qui n'est d'ailleurs pas inconciliable avec la première (Cantelli et al., 2009, p. 22-23).

Inspirée des approches pragmatiques (Callon, 1986 ; Cefai, 1996 ; Barthe et al., 2013), la première piste nous pousserait à relier les deux temps de nos résultats empiriques au sein d'une

même problématique formulée, dans le sillage de Brunet (2008), en termes de « concernement » et de « dynamiques de concernement ». Cette approche vaudrait comme alternative à un cadre d'analyse « Nimby », dont l'interprétation faite du facteur « impact » dans les mobilisations citoyennes est par trop réductrice. D'un point de vue heuristique, il s'agirait de traiter en termes de concernements différenciés les différents types de rapport et d'engagement que nous avons observés de la part des populations dans leurs (non-)mobilisations pétitionnaires en ligne à l'égard de décisions publiques, effectives ou en projet. Dans un tel cadre conceptuel dont nous livrons une première esquisse dans le tableau 8, on distinguerait d'abord un concernement purement passif (être objectivement touché par une décision publique), d'un concernement déjà actif mais qui ne se traduit pas encore par un engagement politique (mais par exemple par de la quête ou de la prise d'informations qui marque un intérêt pour la décision publique impactante), puis d'un concernement correspondant à un engagement politique au sens classique. Ce dernier pourra lui-même être distingué selon qu'il correspond à un concernement direct (mené en tant que personne impactée, concernée passivement) ou qu'il devient plus indirect, plus « politisé », en l'absence de tout « impact » personnel. Le fil conducteur du concernement permettrait selon nous de rendre compte plus finement, et de manière conceptuellement plus cohérente, des ressorts des dynamiques pétitionnaires en ligne, y compris de leurs effets d'entraînement.

**Tableau 8. Les différentes portées du concernement et de l'engagement**

<b>Qualification du concernement</b>	<b>Explications</b>	<b>Nature de l'intérêt (politique)</b>	<b>Catégories terminologiques</b>	<b>Statut</b>
Passif	<i>Être</i> impacté par, exposé à	Latent	Personnes exposées	Spectateur
Actif privé	Se sentir concerné par, s'intéresser à	Manifeste	Personnes intéressées	Observateur
Actif public	S'engager, s'impliquer	Mobilisé (politiquement)	Personnes engagées	Acteur
			<b>Qualification de l'engagement</b>	
Particulier	Concernement direct, personnel	Particulier/Privé	Engagement particulariste	
Général	Concernement sans encourir personnellement les effets d'une décision publique	Général/Public	Engagement généraliste	

La seconde piste de prolongement de notre recherche nous amènerait à reconsidérer le lien entre le facteur « ressources » et le territoire, en ne considérant plus ce dernier seulement comme un support qui, faute de mieux, permet d'agréger des données, un allant-de-soi, un « fond de carte » (Sewell, 2001), mais en en tenant dûment compte pour comprendre les succès ou les échecs d'une mobilisation en ligne. Le territoire n'est pas transparent : « La problématique [qui nous occupe] est par définition inscrite dans un contexte géographique dès lors que les groupes sociaux, y compris leurs représentants politiques, se différencient dans l'espace », écrivait Dobruszkes (2008, p. 155)<sup>38</sup>. Comme nous l'enseignent les géographes, « [l]a répartition dans l'espace et les différenciations géographiques peuvent résulter de processus sociaux, mais elles ont elles-mêmes une incidence sur le fonctionnement de ces phénomènes. Le "spatial" n'est pas seulement un résultat ; il participe également de l'explication » (Massey, 1984). Configuré, le territoire est aussi configurant.

Il s'agirait donc de prendre la territorialisation comme une réelle variable soutenant ou contraignant les mobilisations, du fait de ses caractéristiques physiques et morphologiques, mais aussi, et surtout dans une perspective sociologique, par les projections distinctes qui sont associées par les différents groupes à ces lieux. Espaces qu'il faudrait d'ailleurs ne pas saisir qu'au travers des seules délimitations administratives, afin de pouvoir cerner ce qu'on pourrait appeler en suivant Bourdieu (1981, p. 65-67) les différentes « di-visions » territoriales actives dans le monde social, issues d'autant de processus de « fabrique des territoires » (Neveu, 2004).

Ce sont en particulier nos entretiens qui nous ont fait prendre conscience qu'un facteur d'explication des dispositions différenciées à la mobilisation pétitionnaire en ligne pouvait résider dans le fait que les groupes valorisent différemment leurs espaces de vie, en plus de disposer de ressources inégales pour les faire valoir, ces deux éléments jouant comme les deux faces d'une même médaille que Bourdieu qualifierait sans doute de « capital symbolique ». L'existence de tels écarts dans les représentations des différents territoires – et dans les concernés différenciés qui s'y greffent – souligne à nouveau le peu de pertinence d'une grille de lecture « Nimby » qui tend à réduire la question de l'espace à une pure question d'intérêt matériel. Or précisément, ce que tend à révéler notre étude, ce sont les dispositions, différenciées selon les territoires, à un concernement actif à l'égard de décisions publiques qui produisent un même impact quel que soit le territoire où elles sont mises en œuvre. Du fait de ces dispositions différenciées, un même concernement passif, correspondant à une exposition à une nuisance objectivement semblable, n'aura pas la même probabilité de se traduire en concernement actif et en mobilisation selon le territoire impacté. La probabilité est d'autant plus faible que le territoire impacté fait l'objet de représentations peu valorisées de la part des personnes qui l'occupent et que celles-ci sont plutôt faiblement dotées en capitaux, à l'instar de la majorité de la population de la partie du « croissant pauvre » survolée depuis longtemps par la route du Canal.

---

<sup>38</sup> De ce point de vue, on notera que si 7 communes bruxelloises (dont Watermael-Boitsfort et Auderghem) se sont jointes à l'action en justice qui fut introduite par l'exécutif de la RBC et qui conduisit au retrait du plan Wathélet (via l'arrêt du tribunal du 30 juillet 2015), ce ne fut pas le cas par exemple de Bruxelles-Ville, à la différence d'autres communes bruxelloises comme Woluwe-St-Pierre, Watermael-Boitsfort ou Jette qui n'hésitèrent pas à user en cette matière d'un répertoire d'action digne de groupes d'influence privés.

Comme le laissait entendre Dobruszkes (2008, p. 155), cette représentation différenciée des territoires gagnerait à être entendue aux deux sens du mot « représentation », sociale et politique, que Bourdieu (1981) conjoint dans sa théorie du champ politique. L'expression viserait ainsi à la fois les représentations mentales et cognitives des territoires, et leur représentation politique consistant en des personnes individuelles et collectives (institutions politiques, élu·es, associations, etc.) qui, dans des activités concrètes (qui pour partie consistent aussi en la communication de représentations sociales), rendent présent un territoire sur la scène politique, prennent en charge les intérêts et les aspirations de celles et ceux qui l'habitent. C'est en l'associant à cette définition « pleine » de la représentation qu'une variable « capital territorial représentationnel » pourrait heureusement être substituée au facteur « ressources » traditionnel dans l'analyse des mobilisations pétitionnaires en ligne. Cette voie de recherche aurait en outre le mérite de permettre une mise au défi de la thèse de la mobilisation sous un angle original, à savoir mesurer la lourdeur que pèse le facteur territorial, la localisation, dans les mobilisations qui opèrent par des canaux numériques dont la nature « a-territoriale » est censée justement produire des effets d'accroissement et de diversification des publics mobilisés.

## **Bibliographie**

- Auyero J., 2005, « L'espace des luttes. Topographie des mobilisations collectives », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 160, p. 122-132.
- Ayres J. M., 1999, « From the Streets to the Internet: The Cyber-Diffusion of Contention », *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 566, p. 132-143.
- Baron R. A., 1973, « The “Foot-in-the-Door” Phenomenon. Mediating Effects of Size of First Request and Sex of Requester », *The Bulletin of the Psychonomic Society*, 2 (2), p. 113-114.
- Barthe Y., Blic (de) D., Heurtin J., Lagneau É., Lemieux C., Linhardt D, Moreau de Bellaing C., Rémy C., Trom D., 2013, « Sociologie pragmatique : mode d'emploi », *Politix*, 103, p. 175-204.
- Blin Th., 2005, « Ressources, stratégies et régulation d'un espace d'action collective : le cas des “réfugiés” de Saint-Ambroise », *L'Année sociologique*, 55 (1), p. 171-196.
- Bourdieu P., 1981, « La représentation politique. Éléments pour une théorie du champ politique », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 36-37, p. 3-24.
- Braconnier C., Mayer N. (dir.), 2015, *Les inaudibles. Sociologie politique des précaires*, Paris, Presses de Sciences Po.
- Brunet Ph., 2008, « De l'usage raisonné de la notion de “concernement” : mobilisations locales à propos de l'industrie nucléaire », *Natures Sciences Sociétés*, 16 (4), p. 317-325.

- Callon M., 1986, « Éléments pour une sociologie de la traduction. La domestication des coquilles Saint-Jacques et des marins-pêcheurs dans la baie de Saint-Brieuc », *L'Année sociologique*, 36, p. 169-208.
- Cantelli F., Roca y Escoda M., Stavo-Debauge J., Pattaroni L. (dir.), 2009, *Sensibilités pragmatiques. Enquêter sur l'action publique*, Bruxelles, P.I.E. Peter Lang.
- Cefaï D., 1996, « La construction des problèmes publics. Définitions de situations dans des arènes publiques », *Réseaux*, 75, p. 43-66.
- Coleman S., Freelon D. (dir.), 2016, *Handbook of Digital Politics*, Cheltenham, Edward Elgar Publishing Ltd.
- Contamin J.-G., 2001, *Contribution à une sociologie des usages pluriels des formes de mobilisation. L'exemple de la pétition en France*, thèse pour le doctorat de science politique, Université Paris-I.
- Contamin J.-G., Léonard Th., Soubiran Th., 2017, « Les transformations des comportements politiques au prisme de l'e-pétitionnement », *Réseaux*, 204, p. 97-131.
- Dalton R., 2017, *The Participation Gap: Social Status and Political Inequality*, Oxford, Oxford University Press.
- Dear M., 1992, « Understanding and Overcoming the NIMBY Syndrome », *Journal of the American Planning Association*, 58 (3), p. 288-300.
- Dobruszkes F., 2008, « Éléments pour une géographie sociale de la contestation des nuisances aériennes à Bruxelles », *Espace, populations, sociétés*, 1, p. 145-157.
- Dobruszkes F., 2016, *Historique du survol de la région de Bruxelles-Capitale*, Université Libre de Bruxelles, Étude pour Bruxelles Environnement, rapport final, 30 novembre 2016, [https://document.environnement.brussels/opac\\_css/electfile/STUD\\_20161130\\_HistoSurvolRB\\_C\\_Final.pdf](https://document.environnement.brussels/opac_css/electfile/STUD_20161130_HistoSurvolRB_C_Final.pdf) (accès le 01/03/2021).
- Dobruszkes F., Decroly J.-M, Sotiaux A., 2014, *Analyse ex post des nouvelles procédures aériennes mises en service le 6 février 2014 dans la région métropolitaine bruxelloise*, Université Libre de Bruxelles, Étude pour le SPF Mobilité et Transports, rapport final, 7 mai 2014, <https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/downloads/Rapport%20ULB.pdf> (accès le 01/03/2021).
- Earl J., Kimport K., 2013, *Digitally enabled social change: Activism in the internet age*, Cambridge (MA), The MIT Press.
- Firebaugh G., 2015, « Ecological Fallacy, Statistics of », *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences*, 2<sup>e</sup> éd., Amsterdam, Elsevier, p. 865-867.
- Freudenburg W. R., Pastor S. K., 1992, « Nimbys and Lulus. Stalking the Syndromes », *Journal of Social Issues*, 48 (4), p. 39-61.



Gaxie D., 1993, *Le cens caché*, 3<sup>e</sup> éd., Paris, Seuil.

Gibson R., Cantijoch M., 2013, « Conceptualizing and Measuring Participation in the Age of the Internet: Is Online Political Engagement Really Different to Offline? », *The Journal of Politics*, 75 (3), p. 701-716.

Halpern Ch., 2006, « Les ressorts politiques de la décision publique en matière de planification aéroportuaire : les mobilisations autour de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle », *Notes de recherche du CEVIPOF*, 19, octobre 2006, 18 p.

Hirzalla F., van Zoonen L., de Ridder J., 2011, « Internet Use and Political Participation: Reflections on the Mobilization/Normalization Controversy », *The Information Society*, 27 (1), p. 1-15.

Hmed Ch., 2009, « Espace géographique et mouvements sociaux », *Dictionnaire des mouvements sociaux*, Paris, Presses de Sciences Po, p. 220-227.

Jobert A., 1998, « L'aménagement en politique ou ce que le syndrome NIMBY nous dit de l'intérêt général », *Politix*, 42, p. 67-92.

Klandermans B., Oegema D., 1994, « Why Social Movements Sympathizers Don't Participate: Erosion and Non-conversion of Support », *American Sociological Review*, 59 (5), p. 703-722.

Lohest F., Aubin D., 2011, « La régulation de l'aviation civile en Belgique », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, 2120-2121, p. 5-101

Margetts H., John P., Hale S., Yasseri T., 2015, *Political Turbulence: How Social Media Shape Collective Action*, Princeton, Princeton University Press.

Margolis M., Resnick D., 2000, *Politics as usual: The cyberspace "revolution"*, Thousand Oaks, Sage publications.

Massey D., 1984, « Introduction: Geography Matters », in D. Massey, J. Allen (dir.), *Geography Matters!*, Cambridge, Cambridge University Press, p. 1-11.

McCarthy J. D., Zald M. N., 1977, « Resource Mobilization and Social Movements: A Partial Theory », *American Journal of Sociology*, 82 (6), p. 1212-1241.

Monnoyer-Smith L., Wojcik S., 2014, « La participation politique en ligne, vers un renouvellement des problématiques », *Participations*, 8, p. 5-29.

Nassaux J.-P., 2006, « La Région de Bruxelles-Capitale face aux nuisances du trafic aérien (2004-2006) », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, 1931-1932, p. 5-77.

Neveu C., 2002, « Nimbys as citizens: (re)defining the general interest », *Focaal- European Journal of Anthropology*, 40, p. 51-66.

Neveu C., 2004, « Une "petite fabrique de territoire" : quartiers et citoyenneté à Roubaix », *Ethnologie française*, 34 (1), p. 59-66.

Norris P., 2000, *A Virtuous Circle: Political Communications in Postindustrial Societies*, Cambridge, Cambridge University Press.

Oberschall A., 1973, *Social conflicts and social movements*, Englewood Cliffs (NJ), Prentice Hall Inc.

Segrestin D., 1980, « Les communautés pertinentes de l'action collective. Canevas pour l'étude des fondements sociaux des conflits du travail en France », *Revue française de sociologie*, 21 (2), p. 171-202.

Segrestin D., 1985, *Le phénomène corporatiste. Essai sur l'avenir des systèmes professionnels fermés*, Paris, Fayard.

Sewell W. H., 2001, « Space in Contentious Politics », in R. Aminzade, J. A. Goldstone, D. McAdam (dir.), *Silence and Voice in the Study of Contentious Politics*, Cambridge (MA), Cambridge University Press, p. 51-88.

Sheppard J., 2015, « Online petitions in Australia: Information, opportunity and gender », *Australian Journal of Political Science*, 50 (3), p. 480-495.

Touwaide Ph., 2006, *Pistes pour un aéroport "durable" à Bruxelles*, Bruxelles, Service de médiation pour l'aéroport de Bruxelles-National, 30 p., <https://www.airportmediation.be/documents/archive/Pistes%20pour%20un%20aeroport%20durable%20Service%20de%20Mediation.pdf> (accès le 01/03/2021).

Trom D., 1999, « De la réfutation de l'effet NIMBY considérée comme une pratique militante. Notes pour une approche pragmatique de l'activité revendicative », *Revue française de science politique*, 49 (1), p. 31-50.

**Abstract—Examining the mobilization dynamics of e-petitions concerning the overflight of Brussels and its surroundings: From a Nimby syndrome to a foot-in-the-door effect**

While digitization seems likely to considerably intensify petitioning practices, few systematic studies have been devoted to the phenomenon of e-petitions. Based mainly on individual data from a French-speaking Belgian online petitions website, this article analyzes the differentiated propensity for political engagement through petitions on a specific issue: the overflight of Brussels. It concludes that it is the exposure to environmental nuisances, and even more so the endowment of resources that explain the dynamics of e-petitions, thus qualifying the mobilization thesis. However, the politicization induced by the issue sometimes allows the commitment to survive the disappearance of the nuisance and the self-interest of the actors who have put their “foot-in-the-door”.

**Keywords:** E-petitions, Petitioning, Political participation, Online mobilizations, Offline mobilizations, NIMBY, Not in my backyard, Airport nuisances.

**Jean-Gabriel Contamin** est professeur de science politique à l'Université de Lille et doyen de la Faculté des sciences juridiques, politiques et sociales de Lille. Spécialiste de l'étude des mobilisations collectives, des méthodes des sciences sociales mais aussi de l'analyse des usages sociaux du droit, il a consacré ses travaux doctoraux à l'étude du pétitionnement, dont sont issues plusieurs publications (dans *Genèses*, *Politix*...), dont la notice « Petitions » dans la *Blackwell Encyclopedia of Social and Political Movements* (Wiley-Blackwell, Oxford). Il est l'initiateur du projet ANR APPEL (pour « Analyse Pluridisciplinaire du Pétitionnement En Ligne »), qui a rassemblé des politistes, sociologues, juristes, spécialistes des sciences du langage et informaticiens, de France, Belgique et du Royaume-Uni, pour étudier l'e-pétitionnement et ses usages, et dont sont issues plusieurs publications de ce dossier.

**Thomas Léonard** est chercheur en sociologie et en science politique à l'École nationale de protection judiciaire de la jeunesse (ENPJJ). Ses recherches portent sur la sociologie du droit et de la justice, ainsi que sur les usages sociaux des nouvelles technologies et du numérique. Il est l'auteur de plusieurs publications relatives à l'analyse des inégalités en justice, et coauteur du récent rapport de recherche *Outils de "justice prédictive". Enjeux et cartographie sociologique des professionnels concernés*, réalisé pour la Mission Droit & Justice.

**Olivier Paye** est docteur en sciences politiques de l'Université Libre de Bruxelles et professeur depuis 2001 à l'Université Saint-Louis-Bruxelles où il a fondé le Centre de recherche en science politique (CRSPo) qu'il a dirigé jusqu'en 2010. Ses domaines d'étude privilégiés concernent la sociologie politique du droit et de la famille, la gouvernance, les politiques publiques et la participation politique. Coauteur en 2014 de l'ouvrage *Fondements de science politique* (De Boeck), il est copromoteur et coordinateur des équipes belges associées au projet de recherche APPEL (pour « Analyse Pluridisciplinaire du Pétitionnement En Ligne ») financé par l'Agence nationale de la recherche (ANR) française.

**Thomas Soubiran** est ingénieur d'études CNRS en production et analyse de données au laboratoire CERAPS (Centre de recherches administratives, politiques et sociales) de l'Université de Lille (UMR 8026).

**Camille Kelbel** est enseignante-chercheuse à l'European School of Political and Social Sciences (ESPOL) de l'Institut catholique de Lille et directrice pédagogique de l'école. Elle est titulaire d'un doctorat en sciences politiques et sociales de l'Université Libre de Bruxelles (Belgique), où sa thèse a porté sur les processus de sélection des candidats aux élections européennes. Ses recherches s'intéressent plus généralement aux comportements politiques, aux questions de représentation, aux partis politiques, ainsi qu'aux processus de décision au niveau européen. Elle travaille actuellement dans le cadre du projet Horizon 2020 RECONNECT.

Mots-clés : E-pétitions, Pétitionnement, Participation politique, Mobilisations en ligne, Mobilisations hors ligne, NIMBY, Not in my backyard, Nuisances aériennes.