

Heyvaert¹ : vers une transformation ?²

Philippe CLAUDEL et Claire SCOHIER

Octobre 2014

Introduction

La présente étude porte sur un des quartiers de la Région de Bruxelles-Capitale situé sur le territoire des communes d'Anderlecht et de Molenbeek : le quartier Heyvaert qui fait partie de l'entité de Cureghem. Ce quartier est mondialement connu pour abriter en son sein un commerce de véhicules d'occasion à destination principalement de pays africains. A l'échelle de la Région, c'est surtout le marché des Abattoirs qui jouxte la rue Heyvaert qui bénéficie d'une certaine renommée.

Le quartier Heyvaert a abrité pendant plus d'un siècle des activités économiques que la ville voulait refouler à ses faubourgs : des industries urbaines liées à la présence immédiate du canal, toute une série d'activités liées à la présence toute proche des Abattoirs (marché au bétail, abattage, grossistes en viande, tanneries, fabrique de bougies, huileries, maroquinerie...). L'abattoir subsiste encore aujourd'hui mais une partie des anciens entrepôts liés aux activités de boucherie abrite désormais le plus grand centre européen de transit de véhicules d'occasion destinés à l'exportation. Les paysans du XIX^{ème} siècle ont laissé la place à une population d'ouvriers et employés belges pour la plupart, avant que n'y viennent s'y joindre des personnes issues d'Europe, d'Afrique du Nord, de Turquie, d'Europe Centrale et Orientale, d'Afrique Sub--Saharienne. Heyvaert a été et reste un quartier d'accueil des populations nouvellement arrivées en Belgique et à Bruxelles.

Trois secteurs sont actifs aujourd'hui et remplissent des fonctions qui dépassent de loin les limites du quartier : il y a le secteur de la viande autour des abattoirs et les marchés du samedi et du dimanche, le textile concentré dans le quartier du Triangle avec ses ateliers de confection (et le travail à domicile), et le secteur du commerce de voitures de seconde main à la Rosée et le long de la rue Heyvaert.

Le commerce des véhicules d'occasion, dans son implantation spatiale à Bruxelles, ne se limite pas à ce quartier, mais force est de constater qu'il s'y concentre principalement et qu'il y concentre les principaux acteurs dans ce domaine. L'activité de voitures côtoie une fonction résidentielle dans un bâti dense et globalement en mauvais état où vit une population hétérogène, mais dont la caractéristique commune est de disposer de faibles revenus.

Cette étude survient dans un contexte de mise sous pression de ce quartier. Les pouvoirs publics régionaux bruxellois, les communes d'Anderlecht et de Molenbeek-Saint-Jean, ainsi

¹ Le quartier porte le nom de Théodore Heyvaert, qui fut gouverneur du Brabant au XIX^{ème} siècle. Auparavant, la rue Heyvaert s'appelait rue de l'Ecluse.

² Merci à Martin Rosenfeld, chercheur à l'ULB, pour ces nombreux conseils et à Sophie Deboucq pour sa relecture attentive.

que d'autres acteurs para-étatiques et privés³, projettent, comme ailleurs le long du canal, une transformation majeure du quartier, laquelle passe ici par un déménagement de l'essentiel de l'activité économique liée au commerce de véhicules vers Haren, le long du canal, lequel servirait alors à convoyer les véhicules vers le Port d'Anvers, lieu d'expédition des véhicules vers l'Afrique.

Compte tenu de l'importance de cette activité économique, des bénéfices qu'elles engendrent tout comme des nuisances qu'elle cause, et aussi des velléités d'imaginer une nécessaire transformation du quartier allant dans le sens de l'amélioration du cadre de vie des habitants actuels ou à venir, il est essentiel de clarifier les intérêts et les besoins des uns et des autres, des acteurs publics comme privés concernés et que les voix des habitants et des exploitants puissent aussi être entendues.

Cette étude se donne pour objectifs de rassembler des données et des informations sur le quartier Heyvaert et ses habitants, de présenter le commerce de véhicules d'occasion et son implantation dans le quartier, de traiter les actions passées des pouvoirs publics à son égard, de retranscrire les points de vue d'habitants et d'acteurs sociaux dans le quartier à l'égard de leur environnement immédiat, et enfin de présenter le projet de transfert des activités et le point de vue des différents groupes de personnes et d'acteurs concernés.

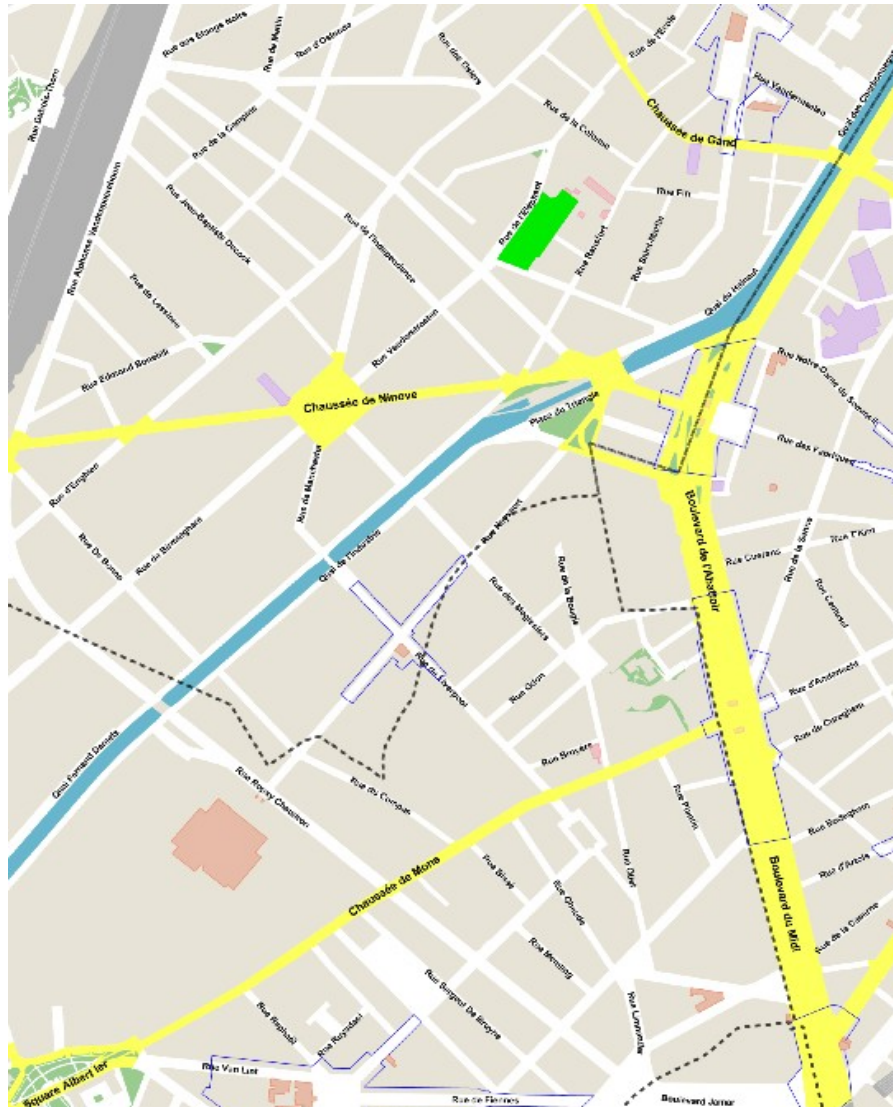
Le découpage du territoire concerné à cheval sur plusieurs communes, aux histoires différentes, aux "couleurs politiques" différentes, aux pratiques et aux habitudes différentes, rend l'approche plus complexe. Afin de collecter des données auprès des administrations, il a été nécessaire de multiplier les démarches (cellules garage, permis d'environnement, services sociaux, ...) et les informations recueillies, sur un même sujet, ne fournissaient pas nécessairement le même type de renseignements. Certains points seront donc plus approfondis que d'autres en fonction de la commune concernée.

³ Citons le cas de Abatan SA.

http://www.abattoir.be/sites/files/content/page/fields/downloads/ABATTOIR_update Juin 2013_FR_small.pdf

I. Périmètre de la zone étudiée et cadre urbanistique

La zone étudiée est délimitée, au nord, par le Canal, à l'est, par la Petite Ceinture, à l'ouest, par la rue Ropsy Chaudron et au sud, par la Chaussée de Mons.



Cette délimitation territoriale doit néanmoins tenir compte des paramètres suivants :

- L'activité commerciale qui nous intéresse concerne aussi des rues qui sont proches de cette zone, que cela soit au nord, sur le territoire de la commune de Molenbeek, au sud et à l'ouest, sur le territoire de la commune d'Anderlecht. Citons à titre d'exemples pour Molenbeek, la rue de Birmingham, la rue de Bonne, le Quai de Mariemont ; pour Anderlecht, la rue Eloy, la rue Otlet.
- Des acteurs du commerce de voitures sont aussi implantés dans des zones plus éloignées que celle qui nous intéresse principalement : sur la Bergensesteenweg à Sint-Pieters-Leeuw, sur la chaussée de Haecht à Haren ou encore à Machelen.
- Les projets de transfert d'activités de commerce de voitures concernent le territoire de Haren.
- Certaines données statistiques disponibles, notamment celles du Monitoring des Quartiers, débordent des frontières du quartier Heyvaert proprement dit.

la rue des Mégissiers
la rue de la Bougie
la rue de l'Abbé Cuylits
la rue Haberman
la rue de la Rosée

la rue Foppens
la rue de la Poterie
la place Lemmens
la rue Odon

Le boulevard de l'Abattoir et le boulevard Poincaré sont sur le territoire de la Ville de Bruxelles. Il en va de même pour ce qui est du site des Arts et Métiers.

Les contrats de quartier portant sur la zone se sont déployés et se déploient tant du côté anderlechtois que du côté molenbeekois : les derniers en date étant le contrat de quartier Compas (2013-2017), côté Anderlechtois, et les contrats de quartier Ecluse-Saint-Lazare (2008-2012), Jardin aux Fleurs (2011-2015) et Petite Senne (2014-2018), côté molenbeekois).

La grande majorité de la zone figure au PRAS comme une zone de forte mixité, à l'exception :

- de 3 zones vertes :
 - une située rue de Liverpool (1070) et où une plaine de jeux est en cours de réaménagement.
 - une abritant la plaine de jeu de la Rosée (1070).
 - une correspondant à la place du Triangle (1080), à proximité des Terrasses de l'Ecluse.

- de 3 zones d'équipement d'intérêt collectif ou de service public
 - une située entre la rue du Compas et rue de Ropsy-Chaudron : l'actuel Curo-Hall.
 - une située le long du boulevard de l'Abattoir : l'Institut des Arts et Métiers.
 - une rue Haberman : l'Institut de la Providence.

NB : notons la présence de la Erasmus Hogeschool au sud-ouest de la zone.

- une partie de la zone Heyvaert n'est destinée qu'à du logement. Elle est située sur le seul territoire anderlechtois. Elle comprend la rue Odon, la rue Broyère, une partie de la rue de la Bougie et une autre de la rue des Mégissiers, une moitié de la rue du Chimiste, la rue de l'Abbé Cuylits, la rue Haberman, la rue de la Poterie, une moitié de la rue Foppens, une partie de la rue de la Rosée, la place Lemmens et une partie de la chaussée de Mons.

NB : on y rencontre aussi : un centre de jeunes, une mosquée, des écoles primaires et secondaires, une crèche, ...

- d'une petite zone mixte située entre la Rue de la Rosée et la rue Foppens.

Données récoltées grâce à Brugis : <http://www.brugis.irisnet.be/MyBruGIS/brugis>



(c) Brugis for data. (c) CIB for Urbisbasemap

Angle:0 Scale:1:7500

Légende :

- Eau
- zones d habitation a predominance residentielle
- Zones d habitation
- Zones mixtes
- Zones de forte mixite
- Zones d industries urbaines
- Zones d activites portuaires et de transports
- zones administratives
- Zones d equipement d interet collectif ou de service public
- Zones d entreprises en milieu urbain
- Zones de chemin de fer
- Zones vertes
- Zones vertes de haute valeur biologique
- Zones de parcs
- Domaine royal
- Zones de sports ou de loisirs de plein air
- Zones de cimetières
- Zones forestieres
- Zones agricoles
- Zones d interet regional
- Zones de reserves foncieres

Depuis 1999, une partie de la zone est couverte par le PPAS « Porte de Ninove » qui englobe la rue Heyvaert côté Molenbeek, le début du Quai de l'Industrie à proximité des Terrasses de l'Ecluse et d'un terrain est en projet la construction de tours de logements⁴.



Brugis fournit également d'autres informations que nous évoquons ici :

- L'ensemble de la zone est considéré comme une zone de développement.
- La publicité est interdite au carrefour de la Rue Heyvaert et de la Rue de Liverpool, ainsi que vers la place du Triangle. Plus généralement la publicité est restreinte dans cette zone.
- Le carrefour rue Heyvaert / Rue de Liverpool est reprise dans une zone de protection du patrimoine. Un bâtiment y est classé : un commissariat de quartier de la zone Ouest. Un autre bâtiment situé à l'angle de la Rue Broyère et de la rue Haberman l'est aussi.
- La partie de la rue Heyvaert située vers la place du Triangle et ses alentours sont vus comme une zone de potentiel archéologique. Cela aura-t-il d'éventuelles incidences en cas de réaffectation du site ? Notons que sur la zone coulait la Senne de Ransfort ainsi que le Petit Canal de la Senne⁵.

Nous pouvons aussi remarquer que, comparativement avec l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale, les bureaux sont peu présents dans le quartier Heyvaert. La superficie qu'ils couvrent n'a que très peu augmenté depuis 2007. Notons qu'une partie de ces bureaux sont constitués par Euclides⁶, une pépinière d'entreprises située rue du Chimiste 34-36.

⁴ <http://www.lesoir.be/679806/article/actualite/regions/2014-10-14/tram-doit-rester-sur-chaussee-ninove>.

⁵ La rue de la Bougie, la rue Haberman et la rue Otlet correspondent au tracé de ce canal.

⁶ <http://www.euclides.be/>.

Territoire	Densité de bureaux (m ² /km ²)	Densité de bureaux (m ² /km ²)	Densité de bureaux (m ² /km ²)	Densité de bureaux (m ² /km ²)	Densité de bureaux (m ² /km ²)	Densité de bureaux (m ² /km ²)
	-2007-	-2008-	-2009-	-2010-	-2011-	-2012-
CUREGHEM ROSEE	14279,64	15188,61	15188,61	15188,61	16217,30	15987,53
RBC	77497,05	77985,72	78988,97	80456,46	80335,08	80487,98

Données du monitoring des quartiers.

La question se pose alors, et compte tenu des projets de déménagements des exportateurs vers Haren, de savoir si les pouvoirs publics et/ou des entrepreneurs privés chercheront-ils à développer des surfaces de bureaux dans le quartier Heyvaert ? Le marché des bureaux n'est pas au beau fixe mais a connu un léger mieux lors de l'année 2013, notamment dans la partie centrale de la Région. C'est néanmoins peu probable dès lors qu'il est notoire que la Région est surtout motivée par développer dans le quartier de nouveaux espaces de logements au nom du boom démographique et pour augmenter la mixité sociale du quartier.

Plans cadastraux (données de 2013) :

Pour des raisons techniques, la zone objet de notre étude est détaillée en 2 cartes se chevauchant. La première correspond au sud, la seconde au nord.



(c) Beugis for data. (c) CIBIS for Urbisbasemap

Angle: 0 Scale: 1:2,500



(c) Beugis for data. (c) CIBIS for Urbisbasemap

Angle: 0 Scale: 1:2,500

03.25.2014

Plans du bâti (données de 2013) :

Pour des raisons techniques, la zone objet de notre étude est détaillée en 2 cartes se chevauchant. La première correspond au sud, la seconde au nord :



(c) Buijs for data. (c) CIBS for Uti s/basemap

Angle: 0 Scale: 1:2.500



(c) Buijs for data. (c) CIBS for Uti s/basemap

Angle: 0 Scale: 1:2.500

Le bâti et sa localisation dans le quartier

Source Brugis et <http://www.anderlecht.be/images/stories/Compas/CQDCCompas2.pdf>



Photos aériennes :

Pour des raisons techniques, la zone objet de notre étude est détaillée en 2 photos se chevauchant. La première correspond au sud, la seconde au nord :



Quelques commentaires :

Selon l'affectation du sol définie par le PRAS, nous remarquons que la taille des parcelles varie considérablement. Ainsi, la zone de forte mixité combine des parcelles de grande envergure et d'autres nettement plus petites.

Parmi les grandes parcelles, il convient de remarquer que certaines opèrent une jonction, soit entre la rue Heyvaert et le quai de l'Industrie, soit entre la rue Heyvaert et la chaussée de Mons. Ce fait n'a pas été oublié par les concepteurs du master plan de la SA Abatan, ni par ceux des projets d'aménagements régionaux. Nous y reviendrons.

C'est sur ces grandes parcelles que se sont implantées les plus gros acteurs du commerce de voitures d'occasion (Karim Export, Socar, Abou Zeid, GRC, ...) et le garage d'Ieteren. Les seules parcelles d'envergure abritant du logement sont constituées par celles sur lesquelles ont été construites les Terrasses de l'Ecluse.

Les zones de mixité et d'habitation sont, quant à elles, composées de parcelles de taille réduite. Plus généralement, et quelque soit la zone d'affectation, ce sont sur les petites parcelles ou les parcelles de taille réduite que l'on rencontre les immeubles d'habitation et les maisons présentes dans le quartier. Néanmoins, des acteurs de moindre importance du commerce de voitures d'occasion ont aussi pu s'implanter sur des parcelles de taille réduite. Le périmètre situé autour de la place Lemmens concentre la majorité des habitations de la zone ; l'habitat étant plus rare et disparate ailleurs.

Quant à la propriété foncière, les quelques données consultées ainsi que les déclarations et les témoignages concordants recueillis montrent que les exportateurs de véhicules sont les propriétaires des espaces qu'ils exploitent, et parfois même d'autres bâtiments et immeubles situés dans le quartier. Cet état de fait les rend incontournables pour ce qui concerne les projets de transformation du quartier. C'est en effet sur les grandes parcelles des exportateurs que la Région envisagerait des projets de construction de logements.

Les autres espaces industriels ou de services implantés sur le site (Aciers Spéciaux Jean Wauters⁷, Blancke, Allaert SA, Tannerie Thompson, D'Ieteren, dont les parcelles sont particulièrement grandes) sont également propriétaires de leurs espaces.

⁷ http://archives.lesoir.be/au-fil-de-l-eau-iii-une-foret-d-acier-au-coeur-de-la-vi_t-19980724-Z0FJVM.html Les aciers spéciaux Wauters ont été rachetés en 2012 par Van Leeuwen Pipe et Tube Group. Il se pourrait que les aciers Wauters quittent le quartier dans le futur.

II. Historique du quartier, de sa population et de ses activités économiques⁸

Le quartier Heyvaert, situé sur les territoires de trois communes, fait partie d'un ensemble plus vaste, à l'histoire tourmentée : Cureghem.

Au XVIème siècle, une construction de petits canaux permis d'assécher la zone marécageuse qu'était Cureghem. Ce quartier était traversé alors par un bras de la Senne, la Senne de Ransfort, ou Petite Senne, qui, après 1434 et la décision prise par Philippe le Bon de la canaliser, entraînait dans la ville par la Petite Ecluse⁹. Le Petit Canal de la Senne, qui traversait ce qu'est aujourd'hui le quartier Heyvaert, permis de réaliser les assèchements nécessaires à l'implantation d'activités humaines. Le tracé de ce canal correspond au tracé actuel de l'axe rue de la Bougie - rue Otlet.

Ce quartier aujourd'hui dense était auparavant, et ce jusqu'au XIXème siècle, un hameau muni de quelques moulins et de brasseries artisanales. Il connut une grande évolution au cours du XIXème siècle et de la "Révolution Industrielle, et ce en lien avec, d'une part, la création du Canal de Bruxelles à Charleroi et, d'autre part, le développement d'activités liées au textile (tissages, filatures), à d'autres formes d'industries qui désormais recourraient à un charbon rendu moins coûteux de la présence du canal, puis à des activités liées à l'abattage d'animaux.

A partir de 1888 eut, en effet, lieu la construction des Abattoirs d'Anderlecht, lesquels furent inaugurés en 1890. Le mouvement d'industrialisation se poursuivit et de nombreuses industries vinrent s'implanter dans ces quartiers, en raison aussi de la proximité de voies ferrées et du canal. La présence industrielle importante fait que de très nombreuses maisons furent construites entre les usines. Les conditions de vie étaient dures pour cette population ouvrière, dont parmi eux de nombreux Flamands venus à Bruxelles suite aux disettes de 1845 et 1850 pour les premiers d'entre-eux.

La présence des Abattoirs fut le moteur de l'urbanisation du quartier et attira une multitude d'activités liées à leur présence : tanneries, grossistes en viande, maroquiniers, teintureries, huileries, ganteries, mégissiers, fabriques de bougies ... Cureghem ne prendra jamais l'allure de quartier bourgeois visée par la commune, en raison de la coexistence avec l'industrie, attirée par la position stratégique du territoire, et son pendant, l'arrivage continu d'une population ouvrière et d'artisans. Mais l'industrie s'y fera néanmoins discrète, se développant en intérieurs d'îlot, imbriquée dans le tissu urbain, contrairement aux vastes terrains industriels qui se développent sur la rive ouest du canal.¹⁰

Après la fin de la Seconde Guerre Mondiale, Cureghem comprenait encore 525 usines et entreprises artisanales d'au moins cinq salariés. Après 1945, la Belgique fit successivement appel à des travailleurs migrants dont certains vinrent s'installer à Cureghem : des Italiens, des Espagnols, des Grecs, des Marocains, des Turcs, des Tunisiens, des Algériens, des

⁸ http://beeldenstorm.be/web/files/2013/01/Cureghem-partie-1_Contexte-historique.pdf

⁹ http://www.bruxel.org/ransfiesta/history_ransfort.html

Voir plus particulièrement la carte de 1550.

¹⁰ G. Brées, G. Renson et C. Scohier, « Les abattoirs et leur histoire » in *Bruxelles en Mouvements* n° 256-257, mai 2012.

Yougoslaves.

Cureghem, et donc le quartier Heyvaert, en raison notamment de la proximité de la Gare du Midi, étaient et sont encore des quartiers d'accueil pour des populations nouvellement arrivées en Belgique et à Bruxelles. Ce sont des quartiers de transit pour ces populations qui espèrent pouvoir connaître une amélioration de leurs conditions d'existence et s'implanter ailleurs en Région Bruxelloise ou en Belgique. Les mouvements migratoires se sont poursuivis dans les années 1970 avec l'arrivée de Sud-Américains et de Libanais, d'Africains, d'Européens à partir des années 1990.

Constatons donc que ce quartier a, depuis plus d'un siècle, abrité des activités considérées comme sales, polluantes et génératrices de nuisances et que les populations qui l'ont peuplé furent essentiellement des populations immigrées.

A partir des années 1970 se développa au sein du Quartier Heyvaert une nouvelle activité économique : l'exportation de voitures d'occasion. Le développement de celle-ci est liée au déclin progressif des activités de l'Abattoir et donc des secteurs d'activités qui y sont reliés (grossistes en viande, entrepôts, ...). Les grands espaces dont les bouchers et grossistes disposaient furent progressivement rachetés et c'est dans ces espaces que se développèrent, à la fin des années 1970 et au début des années 1980, les premiers "garages" où s'implantèrent les consignataires c'est-à-dire les exportateurs de véhicules d'occasion.

Une certaine Mme F.¹¹ joua un rôle non-négligeable dans l'implantation de ce commerce dans le quartier. Elle et son mari étaient à la fois actifs dans le commerce de voitures d'occasion et dans celui de la viande. Dans les années 1980 et 1990, de nouvelles normes européennes pour le traitement de la viande furent mises en place, ce qui eut pour conséquence de mettre en difficulté un nombre important des acteurs du secteur. Plutôt que de réaménager les espaces qu'ils occupaient, de nombreux grossistes en viande ont déménagé vers des zones situées en périphérie de la ville et de nombreux espaces et entrepôts ont ainsi été libérés. Connaissant bien les deux secteurs et leurs besoins réciproques, Mme F. a joué un rôle d'intermédiaire entre, d'une part, garagistes et exportateurs et, d'autre part, des acteurs de la filière viande.

Les espaces rendus libres ont donc attirés des consignataires (ou transitaires ou exportateurs). Ceux-ci s'occupent de l'acheminement des véhicules jusqu'au Port d'Anvers puis du transfert de ces véhicules, vers l'Afrique principalement. Les consignataires sont essentiellement des personnes d'origine libanaise. Avant leur installation dans le quartier Heyvaert, ils exerçaient leurs activités aux alentours de la Gare du Midi.

Une fois les premiers consignataires implantés sur des espaces plus spacieux situés dans un quartier où ils souffraient moins de problèmes de mobilité, d'autres acteurs vinrent les rejoindre dans le quartier, et ce selon un phénomène de concentration des activités. Ainsi firent leur apparition des garages vendant les véhicules à des importateurs, puis toute une série d'acteurs liés à ce commerce : de petits acheteurs, des intermédiaires travaillant à même la rue, des vendeurs de pièces de rechange, de pneus, etc ... ou de manière plus indirecte : revendeurs de Hi-Fi de seconde main, de frigos, de matelas, etc ... des activités de type HORECA : cafés et restaurants africains et libanais, et enfin des associations, des églises pentecôtistes, ...

La présence de ces biens de seconde main cités (pièces automobiles ou électro-ménager) est

¹¹ Martin ROSENFELD, "Visibilité et invisibilité de l'implantation spatiale du commerce d'exportation de véhicules d'occasions à Bruxelles", E-mingrant, n°4, 2009.

étroitement liée à la présence des véhicules à exporter, et ce selon un phénomène de remplissage : le véhicule exporté peut être chargé de certains de ces biens¹². Cela est contraire aux prescriptions environnementales et aux règles du transport maritime.

Le choix du quartier Heyvaert pour le développement de cette activité commerciale a été bien sûr lié au fait qu'il est l'un des quartiers de Bruxelles aux espaces du quartier rendus libres et qui permettaient d'entreposer un grand nombre de véhicules, au déclin de l'activité similaire au Havre et à Marseille, mais aussi à la proximité du Port d'Anvers, lequel, du fait de son terminal Ro-Ro (technique de chargement roulant) est particulièrement adapté à ce type de commerce transcontinental ce qui en réduit par ailleurs les coûts. Par ailleurs, la situation "d'entre deux administratif et politique" évoquée plus haut a aussi favorisé le développement de ces activités¹³. Pour ces raisons donc, au fil d'un temps assez court, un peu plus de 30 ans, le quartier Heyvaert est devenu un quartier de commerce spécialisé¹⁴.

III. Données statistiques sur le quartier

Les données présentées ici datent pour la plupart de 2011 et ont pu être obtenues grâce au Monitoring des Quartiers. Le "quartier" retenu ici est celui de *Cureghem Rosée*, lequel est légèrement plus grand que le quartier Heyvaert proprement dit. En effet, ce secteur statistique comprend, en plus du quartier Heyvaert tel que défini, la rue du Constructeur, la rue du Collecteur, la rue des Matériaux. La chaussée de Mons et le Canal restant les limites de ce "quartier".

Ces statistiques sont basées sur des sources dont nous savons qu'elles ne reflètent pas avec exactitude la situation du quartier. Ainsi, celles concernant la population sont extraites du registre national ; mais toutes les personnes vivant dans ce secteur statistique ne sont pas déclarées à la commune¹⁵. Les informations concernant les revenus se fondent sur les déclarations fiscales ; sont donc exclues les personnes non-soumises à l'impôt. Les données concernant le logement ont été produites à partir d'un questionnaire envoyé uniquement aux ménages déclarés et pour lequel le taux de réponse a été de 96% pour l'ensemble de la Belgique.

1. Démographie et logement :

La population totale :

Population totale (Nombre d'habitants)	Population totale (Nombre d'habitants)	Population totale (Nombre d'habitants)	Population totale (Nombre d'habitants)
-1981-	-1999-	-2005-	-2011-

¹² Cette pratique tend à se raréfier du fait de législations plus restrictives prises par certains pays africains et de l'action des cellules garages et des consignataires.

¹³ Martin ROSENFELD, "Catégoriser les acteurs du commerce d'exportation de voitures d'occasion », Colloque Catégorisations et migrations, Paris, CERI, mars 2008.

¹⁴ Martin ROSENFELD, <http://urmis.revues.org/838>

¹⁵ https://monitoringdesquartiers.irisnet.be/static/attachments/statistics/fr/densite-de-population/Morpho01_FI_20110601_FR_1.pdf.

4654,00 habitants	3643,00 habitants	3912,00 habitants	5526,00 habitants

La densité :

	Densité de population (hab. /km ²)	Densité de population (hab. /km ²)	Densité de population (hab. /km ²)	Densité de population (hab. /km ²)
	-1981-	-1999-	-2005-	-2011-
CUREGHEM ROSEE	6878,61	5384,35	5781,94	8167,43
RBC	6197,84	5914,23	6238,29	6934,39

On peut constater que la population du quartier a connu une évolution allant d'abord à la baisse, celle-ci passant de 4654 habitants en 1981, c'est-à-dire au début de l'installation des exportateurs, à 3643 habitants en 1999. La phase suivante voit une augmentation de la population générale ; celle-ci atteignant 5526 habitants en 2011. Remarquons que l'augmentation est particulièrement nette depuis 2005.

Cette évolution s'explique surtout par une plus grande importance du phénomène migratoire (cf infra), notamment en provenance d'Afrique et d'Europe Centrale et Orientale, et, dans une moindre mesure, par le développement de contrats de quartier et la construction de quelques nouveaux logements, comme les Terrasses de l'Ecluse.

Cette augmentation de la population va logiquement de pair avec une augmentation de la densité, laquelle, si elle a été supérieure à celle de l'ensemble de la RBC, est devenue ensuite plus faible avant enfin de redevenir supérieure ; l'écart s'accroissant. L'augmentation de la densité traduit ici une détérioration des conditions de vie des habitants, d'une plus grande concentration de ceux-ci et donc d'une plus grande promiscuité possible. Des immeubles qui accueillait auparavant 3 ménages peuvent aujourd'hui en accueillir 4 ou 5.

La taille des logements et des ménages :

Territoire	Part des logements de moins de 55 m ² (%)	Part des logements 55-84m ² (%)	Part des logements 85-104m ² (%)	Part des logements de plus de 104m ² (%)	Superficie moyenne par logement (m ²)	Superficie moyenne par habitant (m ²)
	-2001-	-2001-	-2001-	-2001-	-2001-	-2001-
CUREGHEM ROSEE	51,35	24,32	14,77	9,56	62,74	22,72
RBC	34,72	29,09	19,80	16,39	74,39	35,58

En 2001, les logements de moins de 55 m² représentaient plus de la moitié des logements dans le quartier. Les appartements présents sur le quartier sont donc majoritairement de petite ou de faible taille. Si l'on compare ces données avec celles qui concernent l'ensemble de la RBC, la différence est alors fort significative, et plus particulièrement encore si l'on s'attache à la superficie moyenne par habitant : 22,72 m² sur le quartier Heyvaert contre 35,58 m² pour l'ensemble de la RBC. Ces données confirment ce que nous évoquons plus haut quant à la concentration des personnes et la possible promiscuité qui en découle. Ces données sont à

compléter avec celles qui concernent la taille moyenne des ménages. Celle-ci a depuis les années 1980 été environ 25 % supérieure à celle de l'ensemble de la RBC.

Territoire	Taille moyenne des ménages ()	Taille moyenne des ménages ()	Taille moyenne des ménages ()	Taille moyenne des ménages ()	Taille moyenne des ménages
	-1981-	-1991-	-2000-	-2006-	-2009-
CUREGHEM ROSEE	2,88	2,78	2,69	2,49	2,52
RBC	2,17	2,07	2,03	2,05	2,09

	Part des logements occupés par le propriétaire (%)	Part des logements occupés par le propriétaire (%)	Part des logements occupés par le propriétaire (%)
	-1981-	-1991-	-2001-
CUREGHEM ROSEE	12,53	26,17	26,91
RBC	31,03	38,96	41,45

Quant aux logements proprement dits, remarquons qu'en 20 ans, de 1981 à 2001, la part des logements occupés par leur propriétaire a plus que doublé pour atteindre près de 27% en 2001. Cette évolution s'explique vraisemblablement par la dépréciation, à tout du moins relative, des prix de l'immobilier suite à l'installation à grande échelle des acteurs du commerce de voitures.

Toutefois, la grande majorité des personnes vivant dans le quartier de Cureghem Rosée habite dans des logements dont ils ne sont pas les propriétaires. Il s'agit donc essentiellement de locataires. Parmi ceux-ci, les locataires de logements sociaux sont en faible nombre puisqu'il n'existe que 80 logements sociaux dans le périmètre défini (cf infra). Remarquons aussi que ces logements sont situés chaussée de Mons (numéros 221, 235 et 241, c'est-à-dire en dehors de la zone Heyvaert *stricto sensu*) et sont la propriété de ASSAM-SORELO¹⁶. Même en tenant compte de ceux-ci, la part de logements sociaux reste près de la moitié inférieure à celle de l'ensemble de la RBC.

Territoire	Part des logements sociaux (logt/100 ménages)
	-2013-
CUREGHEM ROSEE	4,34
RBC	7,69

¹⁶ <http://www.slrbe.irisnet.be/publications/actualites/news/fusion-des-sisp2019s>

La répartition par âge :

	Part des 0-17 ans dans la population totale (%)	Part des 0-17 ans dans la population totale (%)	Part des 18-64 ans dans la population totale (%)	Part des 18-64 ans dans la population totale (%)	Part des 65 ans et plus dans la population totale (%)	Part des 65 ans et plus dans la population totale (%)
	-2006-	-2011-	-2006-	-2011-	-2006-	-2011-
CUREGHEM ROSEE	30,20	29,42	62,73	64,86	7,07	5,72
RBC	21,75	22,22	63,08	64,15	15,17	13,63

Ces données nous montrent qu'il s'agit d'une population plus jeune que celle de l'ensemble de la RBC. En effet, près de 30% de la population est en âge de suivre une scolarité. Ce constat est à mettre en parallèle avec le peu d'infrastructures scolaires présentes dans le quartier (cf infra) et le peu de structures d'accueil de la petite enfance (crèches) et de la jeunesse (maisons de quartier, école des devoirs, ...). Bon nombre de ces jeunes sont donc scolarisés en dehors du quartier Heyvaert.

Il convient aussi de remarquer que la part des pensionnés (population de plus de 65 ans) est beaucoup plus faible que celle présente dans toute la RBC. Rappelons que Cureghem est depuis longtemps un quartier accueillant les nouveaux migrants et que cet état de fait explique pour une part la présence importante des jeunes.

L'origine géographique des personnes :

Territoire	Part des étrangers (%)	Part des étrangers (%)	Part des étrangers (%)	Part des étrangers (%)	Part des étrangers (%)
	-1994-	-1996-	-2001-	-2006-	-2011-
CUREGHEM ROSEE	72,15	69,01	52,27	38,02	42,02
RBC	29,63	29,74	27,25	26,86	31,48

Nous remarquons que la part de la population étrangère n'a pas cessé de diminuer entre 1994 et 2006, passant de 72,15 % à 42,02%. La diminution est très significative et s'explique en partie par les naturalisations dont ont pu bénéficier certaines personnes d'origine étrangère, et aussi par l'arrivée de nouveaux habitants possédant la nationalité belge (exemple des Terrasses de l'Ecluse). La légère augmentation remarquée depuis 2006 est à mettre en parallèle avec l'augmentation générale de la population du quartier lors de ces dernières années (cf supra).

Quelles sont alors les origines de cette population ne possédant pas la nationalité belge ?

Territoire	Part de l'Europe	Part de l'Europe	Part de l'Europe	Part de	Part de
------------	------------------	------------------	------------------	---------	---------

	des 15 (hors Belgique) (%)	des 15 (hors Belgique) (%)	des 15 (hors Belgique) (%)	l'Europe des 15 (hors Belgique) (%)	l'Europe des 15 (hors Belgique) (%)
	-1994-	-1996-	-2001-	-2006-	-2011-
CUREGHEM ROSEE	21,68	18,35	12,96	8,98	7,64
RBC	13,80	14,23	14,66	14,32	14,74

Ces données montrent que la part des Européens (Europe des 15 : c'est à dire avant l'élargissement de l'UE vers les pays d'Europe Centrale, Orientale et vers les Pays Baltes, Malte et Chypre) dans la population totale a nettement chuté, passant de 21,68 % à 7,64%, alors qu'elle restait aux alentours des 14% dans l'ensemble de la RBC.

	Part des nouveaux états membres de l'U.E. (entrées 2004-2007-2013) (%)	Part des nouveaux états membres de l'U.E. (entrées 2004-2007-2013) (%)	Part des nouveaux états membres de l'U.E. (entrées 2004-2007-2013) (%)	Part des nouveaux états membres de l'U.E. (entrées 2004-2007-2013) (%)
	-1996-	-2001-	-2006-	-2011-
CUREGHEM ROSEE	0,14	0,19	2,39	7,33
RBC	0,28	0,47	1,83	5,06

L'élargissement des frontières de l'Union Européenne aux pays mentionnés plus haut, auxquels ont été adjointes la Roumanie, la Bulgarie et la Croatie a fait que la proportion de citoyens possédant l'une de ces nationalités a sensiblement augmenté et plus encore à compter de 2007 (l'entrée dans l'UE de la Roumanie et de la Bulgarie a eut lieu en 2007). Ces personnes représentent désormais 7,33% de la population totale de Cureghem Rosée.

Territoire	Part des pays OCDE (hors U.E. et Turquie) (%)	Part des pays OCDE (hors U.E. et Turquie) (%)
	-2006-	-2011-
CUREGHEM ROSEE	0,25	0,20
RBC	0,88	0,87

La part des ressortissantes de l'OCDE est quant à elle très faible : 1 habitant sur 500.

Territoire	Part de l'Afrique du Nord (%)	Part de l'Afrique du Nord (%)	Part de l'Afrique du Nord (%)	Part de l'Afrique du Nord (%)	Part de l'Afrique du Nord (%)
	-1994-	-1996-	-2001-	-2006-	-2011-
CUREGHEM ROSEE	42,44	41,95	31,52	17,87	11,02
RBC	8,69	8,35	6,11	4,36	4,07

Ces statistiques nous montrent que la population d'origine nord-africaine qui représentait non loin de la moitié de la population totale a sensiblement diminué depuis 20 ans ; la diminution s'accroissant depuis les années 2000. Rappelons que Cureghem est avant tout un quartier

d'accueil de nouvelles populations immigrées et qu'une part de celles-ci, une fois passées quelques décennies, s'en vont vivre ailleurs. En outre, certains de ceux qui sont restés dans le quartier ont pu acquérir la nationalité belge. Aujourd'hui seuls 11,02% de la population totale possède la nationalité d'un pays nord-africain contre 42,44% en 1994.

	Part de la Turquie (%)	Part de la Turquie (%)	Part de la Turquie (%)	Part de la Turquie (%)	Part de la Turquie (%)
	-1994-	-1996-	-2001-	-2006-	-2011-
CUREGHEM ROSEE	4,72	4,31	2,29	0,91	0,31
RBC	2,30	2,24	1,64	1,07	0,89

La population de nationalité turque, pour les mêmes raisons, a connu le même phénomène. Pour ce qui les concerne, le phénomène est encore plus marqué. Représentant près de 5% de la population au milieu des années 1990, les personnes de nationalité turque ont presque disparu du quartier à l'heure actuelle.

	Part de l'Afrique noire (%)	Part de l'Afrique noire (%)	Part de l'Afrique noire (%)	Part de l'Afrique noire (%)	Part de l'Afrique noire (%)
	-1994-	-1996-	-2001-	-2006-	-2011-
CUREGHEM ROSEE	0,85	1,13	1,83	3,75	8,90
RBC	1,22	1,15	1,14	1,54	2,20

D'autres populations ont par contre connu une évolution tout à fait inverse. Il en va ainsi des personnes originaires d'Afrique Subsaharienne. Alors qu'elles n'étaient presque pas présentes dans le quartier au milieu des années 1990, leur présence s'est considérablement accrue et l'augmentation a été très sensible depuis le milieu des années 2000. Sans doute que la présence renforcée est liée à la destination finale des biens transitant par le quartier Heyvaert, lequel est quasiment devenu en deux décennies le principal quartier "africain" de Bruxelles, "concurrent" ainsi Matonge.

Territoire	Part des autres nationalités (%)	Part des autres nationalités (%)	Part des autres nationalités (%)	Part des autres nationalités (%)	Part des autres nationalités (%)
	-1994-	-1996-	-2001-	-2006-	-2011-
CUREGHEM ROSEE	2,43	3,10	3,47	3,88	6,62
RBC	2,61	2,62	2,37	2,86	3,66

Il en va de même pour les personnes d'origine étrangère mais ne possédant pas l'une des nationalités citées précédemment. Ces personnes peuvent être russes, afghanes, équatoriennes, chinoises, géorgiens, ... Là encore, l'évolution est particulièrement significative depuis 2006.

2. La situation économique des habitants :

Territoire	Taux d'activité (%)	Taux d'activité (%)
	-2007-	-2009-

CUREGHEM ROSEE	62,48	68,37
RBC	65,32	66,06

Si en terme de taux d'activité¹⁷ (concerne les personnes sur le marché de l'emploi qu'elles soient occupées ou au chômage), Cureghem Rosée connaît sensiblement les mêmes chiffres que le reste de la RBC, il en va tout autrement pour ce qui concerne le taux de demandeurs d'emploi et le taux de chômeurs.

Territoire	Taux de demande d'emploi (%)	Taux de demande d'emploi (%)	Taux de chômage (%)	Taux de chômage (%)
	-2007-	-2009-	-2007-	-2009-
CUREGHEM ROSEE	26,94	26,61	43,12	38,92
RBC	14,34	14,57	21,96	22,05

Dans les deux cas les chiffres sont considérablement plus élevés que dans le reste de la RBC où, si l'on compare avec les données concernant l'ensemble du pays, ces chiffres sont déjà plus importants.

Rappelons que le taux de demande d'emploi compare le nombre de chômeurs à l'ensemble de la population âgée de 18 à 64 ans et que le taux de chômage compare le nombre de chômeurs à la population âgée de 18 à 64 ans et étant considérée comme active.

Cureghem Rosée, et donc le quartier Heyvaert, est durement frappé par le chômage : près de deux fois plus que le reste de la RBC, déjà elle-même frappée près de deux fois plus fort que le reste du pays. Il nous semble que les projets de rénovation du quartier peuvent tenir compte de ce phénomène et réfléchir à l'implantation d'activités qui emploieraient des personnes habitant dans le quartier.

Territoire	Taux de chômage des jeunes (%)	Taux de chômage des jeunes (%)
	-2007-	-2009-
CUREGHEM ROSEE	58,15	52,98
RBC	33,31	38,43

Les chiffres concernant le chômage des jeunes (18 - 24 ans) sont particulièrement éloquentes et une attention toute particulière devrait leur être consacrée. Même si le taux de chômage des jeunes a diminué, il n'en reste pas moins très important : plus de la moitié des actifs de 18 à 24 ans sont au chômage.

Territoire	Part des jeunes chômeurs dans les chômeurs (%)	Part des jeunes chômeurs dans les chômeurs (%)	Part des chômeurs de longue durée dans les chômeurs (%)	Part des chômeurs de longue durée dans les chômeurs (%)
	-2007-	-2012-	-2007-	-2012-

¹⁷https://monitoringdesquartiers.irisnet.be/static/attachments/statistics/fr/taux-dactivite/Eco01_FI_20120207_FR_1.pdf

CUREGHEM ROSEE	22,84	16,54	62,00	61,90
RBC	16,08	13,69	65,10	62,39

Comme la part des jeunes parmi les chômeurs a diminué et que celle des chômeurs de longue durée est restée stable, nous pouvons en déduire qu'un nombre grandissant de personnes nouvellement au chômage compose la population à la recherche d'un emploi. Cette évolution est sans doute à mettre en lien avec l'évolution économique générale de ces dernières années.

Territoire	Part de la population active occupée (%)	Part de la population active occupée (%)	Part de la population active occupée (%)	Part des salariés dans la population active occupée (%)	Part des salariés dans la population active occupée (%)
	-2003-	-2007-	-2009-	-2007-	-2009-
CUREGHEM ROSEE	32,83	35,54	41,25	79,21	80,09
RBC	50,09	51,40	50,47	82,02	81,56

En termes relatifs, et même si elle demeure très préoccupante, la situation de l'emploi dans le quartier est meilleure actuellement. En effet, la part de la population active occupée a augmenté de près de 10 points en moins de 10 ans. La situation tend à se rapprocher de la moyenne en RBC. Néanmoins, il conviendrait d'affiner ces données par d'autres qui préciseraient les types d'emplois occupés par ces personnes. Il y a fort à parier que nous rencontrerions bon nombre d'emplois précaires parmi eux.

Par ailleurs, remarquons qu'à l'instar du reste de la RBC la part des salariés dans la population active occupée est stable à hauteur des 80%. Les indépendants ne constituent donc que 20% de cette population.

Territoire	Revenu moyen par habitant (€)	Revenu moyen par habitant (€)	Revenu moyen par habitant (€)	Revenu moyen par habitant (€)
	-1993-	-1999-	-2003-	-2007-
CUREGHEM ROSEE	1385,00	2669,28	3137,74	5934,34
RBC	8472,61	9687,91	10802,91	12270,60

Malgré toutes les limites de l'indicateur "revenu moyen / habitant"¹⁸, il est à remarquer que celui-ci a sensiblement augmenté depuis 20 ans, plus rapidement que celui de l'ensemble de la RBC. Cela confirme et traduit les évolutions positives déjà évoquées. Par contre, il reste inférieur à la moitié de la moyenne régionale.

Territoire	Indice de richesse	Indice de richesse	Indice de richesse	Indice de richesse	Indice de richesse
	-1996-	-1999-	-2002-	-2005-	-2008-
CUREGHEM ROSEE	15,08	25,02	31,16	40,33	40,18
RBC	92,25	90,80	87,78	84,35	83,45

Attardons nous sur l'indice de richesse¹⁹ (revenu moyen par habitant d'un territoire / revenu moyen par habitant en Belgique). Cet indicateur confirme lui aussi ces mêmes changements.

¹⁸ https://monitoringdesquartiers.irisnet.be/static/attachments/statistics/fr/revenu-moyen-par-habitant/Eco11b_FI_20110601_FR.pdf

¹⁹ https://monitoringdesquartiers.irisnet.be/static/attachments/statistics/fr/indice-de-richeesse/Eco11d_FI_20110601_FR.pdf

Alors que la RBC, vis-à-vis de l'ensemble du pays, connaît une évolution allant vers une paupérisation relative, Cureghem Rosée connaît une évolution inverse ; ayant même connu une augmentation conséquente entre 1996 et 2005, avant de connaître un léger repli. Ces données traduisent une réduction des écarts existant entre Cureghem Rosée et le reste de la RBC, qui elle, est relativement de plus en plus pauvre vis-à-vis du reste du pays.

Ces données sont établies essentiellement grâce aux déclarations fiscales. Il convient donc de remarquer que ni les bas contribuables, ni bien sûr les personnes sans-papier ne sont reprises dans cet indicateur. Dans certains quartiers, plus de la moitié des ménages ne sont pas intégrés. L'évolution positive est donc à nuancer dans une mesure importante. Par ailleurs, cette richesse est-elle également répartie ? On peut imaginer qu'elle est le fait d'une fraction de la nouvelle population dans le quartier sans qu'elle bénéficie pour autant au reste des habitants.

La représentation politique :

Territoire	Représentation des élus communaux par quartier ()	Représentation des élus communaux par quartier ()
	-2006-	-2012-
CUREGHEM ROSEE	0,54	1,29
RBC	1,00	1,00

Le quartier était politiquement nettement sous-représenté en 2006 mais la situation a changé suite aux élections communales de 2012, puisqu'il est à l'heure actuelle surreprésenté si on le compare à l'ensemble de la RBC.

3. L'environnement et le cadre de vie :

Les statistiques du Monitoring des Quartiers nous fournissent également des informations quant à l'environnement et au cadre de vie des personnes habitant le quartier de Cureghem Rosée.

Les transports en commun

Territoire	Part de la population à proximité d'un arrêt de transport en commun (3 modes confondus) (%)	Part de la population à proximité d'un arrêt de bus (250m) (%)	Part de la population à proximité d'un arrêt de métro (500m) (%)	Part de la population à proximité d'un arrêt de tram (400m) (%)
	-2012-	-2012-	-2012-	-2012-
CUREGHEM ROSEE	98,15	61,46	47,88	72,21
RBC	94,67	73,91	29,50	63,69

Plan du réseau STIB



Il est à constater que le quartier est bien desservi par les transports en commun, mieux que l'ensemble de la RBC. Ce constat, et pour ce qui concerne le réseau STIB, est surtout vrai pour le métro et les trams. Le quartier n'est pas situé loin de la Gare du Midi et comporte deux stations de métro : Clémenceau et Delacroix. Des arrêts de tram se trouvent tout le long de la petite ceinture, à la Gare l'Ouest située non loin, à la Gare du Midi, etc ... Notons tout de même qu'aucun transport en commun ne pénètre dans le quartier.

Pour ce qui concerne le rail, le quartier est situé à quelques encablures de la Gare du Midi. Cela est important dans la mesure où cette proximité a favorisé le développement de l'exportation de voitures d'occasion et ce dans le sens où l'accès à ce marché est "géographiquement" aisé pour les acheteurs venant à Bruxelles par le rail. Par ailleurs, signalons que le développement du RER devrait donner naissance à une gare à Cureghem.

La circulation

Territoire	Niveau de saturation de la voirie (%)	Valeur moyenne journalière annuelle en NOx ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
	-2001-	-2001-
CUREGHEM ROSEE	56,57	48,86
RBC	50,41	31,49

Il est à remarquer, qu'en 2001 déjà, le niveau de saturation de la voirie est plus important que celui de l'ensemble de la RBC. Il y a fort à parier que cet écart s'est accru au cours de ces dernières années, et ce compte tenu de l'augmentation générale de la présence automobile, du développement du commerce de voitures d'occasion dans le quartier, de la mise en sens unique de la rue Heyvaert et du quai de l'Industrie ainsi que du rétrécissement de ces voiries. Le quartier est fréquemment saturé aussi du fait des pratiques de chargement et de déchargement des véhicules qui seront principalement exportés vers l'Afrique et des difficultés de manœuvre que connaissent les camions qui les transportent. Les jours de marché aux Abattoirs, la circulation est également nettement plus dense.

Une des conséquences de cette saturation est l'exposition importante à l'oxyde d'azote que connaissent les habitants et les travailleurs du quartier ; cela favorisant de facto le développement de problèmes de santé et notamment des troubles respiratoires²⁰.

Les espaces verts

Territoire	Part de la population à proximité d'un espace vert accessible au public (%)
	-2012-
CUREGHEM ROSEE	27,01
RBC	81,75

La différence vis-à-vis de l'ensemble de la RBC est importante. Nous avons vu que les espaces verts dans le quartier étaient au nombre de trois : les plaines de jeux de la rue de Liverpool et La Rosée, ainsi que la Place du Triangle. Si les deux premières citées ont bénéficié de réaménagement²¹ dans le cadre de contrats de quartier passés, la dernière n'a pas connu la même évolution. Un réaménagement aurait dû s'opérer, et ce dans le même temps que les Terrasses de l'Ecluse ont été construites. Ce réaménagement constituait même un argument de poids pour inciter de nouvelles personnes à venir habiter dans le quartier. Il n'a pas eu lieu, ce dont se plaignent certains habitants.

Les projets de rénovation et de revitalisation du quartier, et sur lesquels nous reviendront, font la part belle au développement d'espaces verts : parcs urbains et promenade urbaine verte le long du lit de la Petite Senne²².

La santé

La santé des habitants du quartier Heyvaert est le reflet de leurs conditions socio-économiques. Ici, les problèmes médicaux graves commencent de manière plus précoce que dans le reste de la RBC (vers la cinquantaine au lieu de la soixantaine).

²⁰ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Fiche-explicative-sur-les-oxydes-d.html>

²¹ La plaine de Liverpool est actuellement toujours en travaux.

²² <http://www.bruxel.org/porteninove/>
<http://www.reflexcity.net/bruxelles/amenagements-fluviaux/senne/petite-senne>
<http://www.reflexcity.net/bruxelles/photo/6175a73d621bd32199570b2e0579e555>

Le taux de natalité et le taux de mortalité sont plus importants que ailleurs à Bruxelles et le pourcentage de personnes se déclarant en bonne santé est plus faible que dans d'autres quartiers.

En raison de l'histoire du quartier, les personnes sont exposées à la pollution, plus importante que dans d'autres quartiers ; celle-ci touche les sols, l'air et l'eau. Par ailleurs, les habitants sont aussi plus qu'ailleurs soumis à des nuisances sonores.

La présence médicale sur la zone est faible : on ne rencontre que le centre de santé mentale de La Rosée, situé rue des Mégissiers, 12 à Anderlecht. Il y a aussi quelques cabinets privés à proximité (chaussée de Mons, 15 et 112 notamment).

NB : du côté molenbeekois, il convient de remarquer l'absence de structures médicales.

IV. Le commerce de véhicules d'occasion et ses acteurs²³



Source : Le Soir, 25 juin 2013 : Heyvaert : le quartier des voitures à un tournant

Il n'y a actuellement aucune production automobile en Afrique²⁴. Tous les véhicules qui s'y trouvent ont été importés. Ce simple fait explique que l'exportation de véhicules d'occasion vers le continent africain représente un marché important. Il se partage entre les USA et l'Europe ; les USA tendant à gagner des parts de marché ces dernières années, et ce en raison de la faiblesse relative du dollar et d'une dynamique pro-active notamment en matière d'octroi de visas pour les importateurs de véhicules d'occasion.

Au niveau européen, le principal port utilisé pour ce commerce est le Port d'Anvers. Depuis ses quais sont exportés près de 300 000 véhicules / an²⁵. Il est estimé que la moitié environ de

²³ Il est important de comprendre qu'il ne s'agit pas seulement de voitures, mais bien de tous les types de véhicules : automobiles certes, mais aussi camionnettes, camions, engins de génie civil.

²⁴ <http://afrique-ouest.jeuneafrique.com/importation-voitures-occasion.html>

²⁵ Environ 500 000 véhicules ont été exportés depuis la Belgique en 2012. Si 300 000 prennent la direction de l'Afrique, environ 200 000 autres sont exportés vers le reste du monde, en Europe principalement.

ces véhicules transitent par le quartier Heyaert, soit environ 150 000 véhicules, ce qui correspond à plus de 400 véhicules/jour, soit l'équivalent d'environ 50 camions porte-huit/jour.

Depuis le Port d'Anvers, les voitures sont chargées sur des bateaux qui prennent la direction de l'Afrique. Là-bas, le Port de Cotonou occupe une place prépondérante, les véhicules étant ensuite dispatchés vers des pays limitrophes, comme le Nigéria²⁶. Les véhicules pénétrant plus avant le continent africain sont exportés vers le Ghana, le Cameroun, le Congo-Brazzaville.

Depuis la chute du régime de Mouammar Kadhafi, la Lybie est devenue à son tour une destination très prisée. Soit les véhicules y restent, soit ils sont à nouveau exportés vers des pays limitrophes. La saturation des ports libyens a entraîné un développement des exportations vers la Tunisie.

Des gouvernements de pays africains ont cherché à limiter le volume de ces importations, et ce pour des raisons liées à l'environnement et pour d'autres liées à des impératifs de sécurité routière. Les restrictions prises peuvent concerner soit le nombre de véhicules importés annuellement, soit l'âge de ces véhicules. Néanmoins, étant donné que ce secteur et ceux qui y sont liés (matelas, frigos, ...) offrent de l'emploi à des milliers de personnes, ces mesures ont entraîné des protestations conduisant quasi-systématiquement les états à revenir sur leurs décisions, voire même à assouplir encore plus les conditions d'importation, notamment en relevant l'âge maximal d'un véhicule d'importation. Il va aussi s'en dire que la corruption qui frappe ces pays était également un frein sévère à l'application de ces mesures plus restrictives. Par ailleurs, certains états africains n'ont pas d'intérêt à une réduction des volumes venant d'Europe, car le paiement des droits à l'importation constitue une rentrée financière très importante pour ces états, comme c'est le cas au Bénin.

Compte tenu de l'instabilité politique de ces pays, il n'y a pas de constructeurs automobiles désireux d'y développer une production, voire même des activités d'assemblage. Tant que cette situation demeurera, les pays Africains seront dépendants des exportations de véhicules européens et américains. A quand le tour de la Chine ?

Au vu des volumes exportés et de la valeur des marchandises, il est évident qu'il s'agit d'un marché conséquent²⁷, dont la valeur est à exprimer en centaines de millions d'euros, employant des milliers de personnes de part le monde et rapportant aux Etats, tant africains qu'européens, des rentrées substantielles²⁸. Envisager le déménagement de cette activité vers Haren suppose que les acteurs porteurs de ce projet saisisse l'ampleur de ce commerce, sa complexité et sa dimension transnationale.

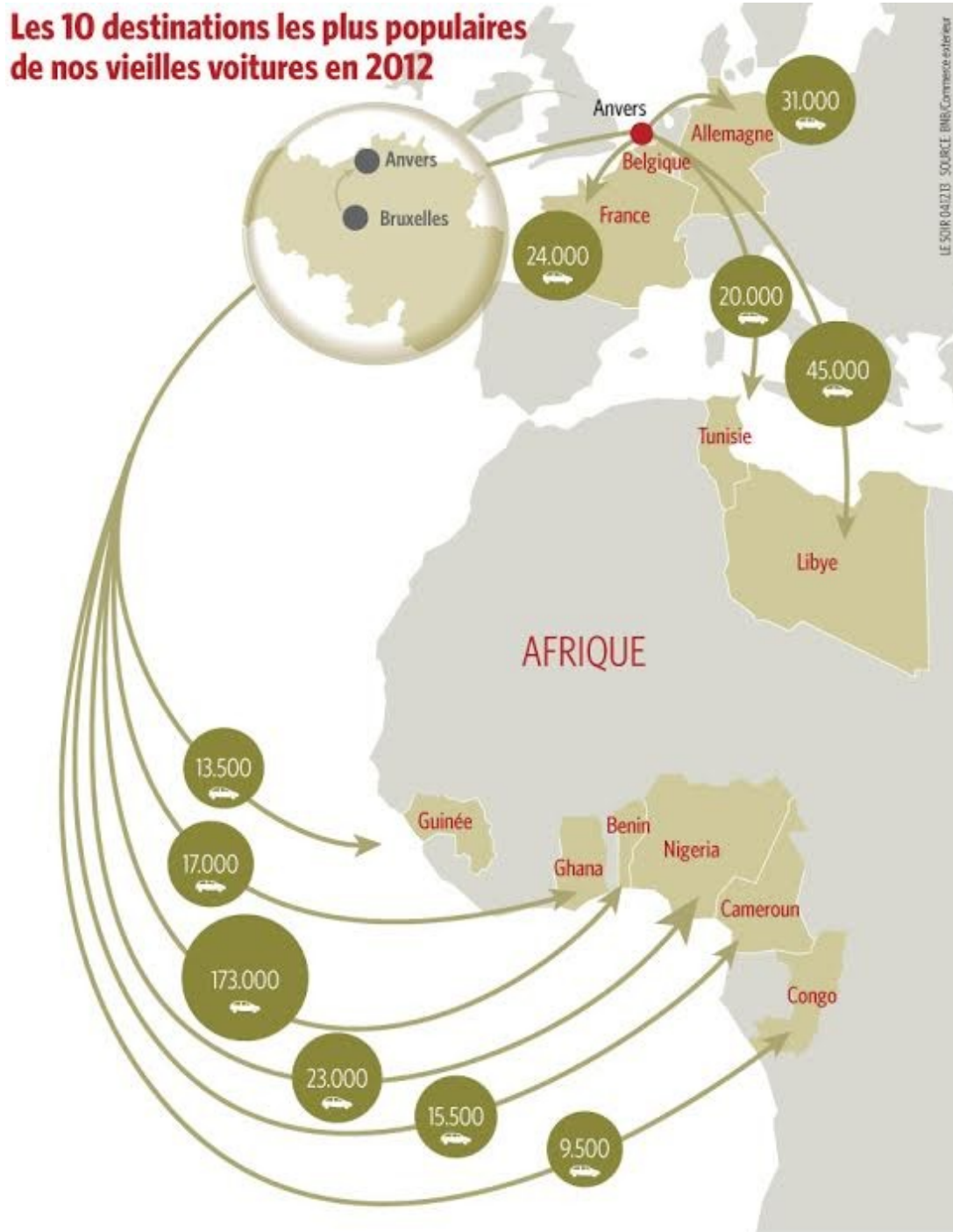
Sur ces 300 000 véhicules, environ deux-tiers proviennent de l'extérieur de la Belgique et transitent ou non par le quartier Heyvaert.

²⁶ Seuls 5% des véhicules restent au Bénin.

²⁷ Remarquons aussi qu'il s'agit d'un marché dont l'approvisionnement est éclaté géographiquement et peut s'avérer aléatoire.

²⁸ Le commerce de véhicules représente près de 10% du PIB du Bénin.

Cartographie des exportations automobiles vers l'Afrique :



Source, Le Soir²⁹.

Martin Rosenfeld lors d'une interview déclarait que "les enjeux financiers dépassent donc largement le « petit quartier Heyvaert » et exigent d'être pris en compte lorsqu'on désire trouver des solutions aux nuisances existantes. Il me semble indispensable de mesurer aussi pleinement les apports positifs de ce commerce pour espérer prendre des mesures efficaces qui auraient des chances d'aboutir. Les enjeux économiques sont trop importants. Les

²⁹ <http://www.lesoir.be/372867/article/economie/2013-12-03/retraite-africaine-nos-voitures-d-occasion>.

décisions politiques auront peu de chance d'être suivies d'effets si on persiste dans l'idée qu'il s'agit d'une activité secondaire qui touche à une économie de récupération et de bouts de ficelles. Tant qu'on dévalorisera l'activité, les mesures ne seront pas prises au sérieux par les principaux acteurs économiques du secteur ... Des projets communaux et régionaux sont depuis plusieurs années sur la table pour limiter les nuisances, voire déplacer l'activité sur le canal, à la sortie de la ville. J'ai été convié à participer aux groupes de travail sur le sujet mais mon message sur le caractère transnational de ce commerce et sur le statut spécial de ses entrepreneurs n'a, me semble-t-il, pas été entendu. Les autorités connaissent mon travail et me consultent mais le plus souvent sur des questions très précises et pratiques. Cela n'implique donc pas que les réflexions plus globales que je propose sur l'activité soient écoutées..."

1. Les acteurs de ce commerce ³⁰

Martin Rosenfeld envisage une corrélation entre le formel et l'informel du commerce de voitures. L'exportation de véhicules d'occasion induit en effet une interaction régulière entre une dimension tout à fait formelle, légale et institutionnalisée, et une autre plus informelle qui repose davantage sur les relations entre les personnes.³¹

Le point commun à la plupart des personnes concernées par ce commerce réside dans le fait qu'elles sont très généralement d'origine étrangère : libanaise pour les consignataires et pour certains garagistes, maghrébine pour d'autres garagistes et vendeurs de biens de seconde main, d'Afrique Sub-Saharienne pour les importateurs et les intermédiaires. A l'instar de Martin Rosenfeld, nous parlerons aussi d'une situation d'entre deux pour caractériser ces personnes. Néanmoins, s'il s'agit là d'un point commun, les différences sont nombreuses et concernent : l'origine des personnes, la fonction qu'elles occupent dans ce commerce, leur statut légal en Belgique, leur projet migratoire. Le statut hybride de cette activité rend complexe l'objectivation du nombre d'emplois qu'elle génère.

En fonction des étapes du développement de ce commerce, sont apparues de nouvelles fonctions elles-mêmes occupées par des nouvelles catégories d'acteurs.

a. Les consignataires ou les transitaires

Le fait que des personnes libanaises ou d'origine libanaise soient les principaux acteurs de ce commerce tient à longue expérience commerciale de ces personnes et à l'importance de leur diaspora, en Afrique notamment. Néanmoins, d'autres raisons expliquent aussi le rôle prédominant qu'ils occupent actuellement. Après le début de la guerre civile libanaise dans les années 1970, les transports en commun devinrent rares et les taxis jugés comme dangereux, les personnes devaient donc recourir à des véhicules d'occasion pour assurer leur déplacement. A la fin des années 1970, certains exportateurs, dont Pierre Hajjar (Socar Export) conclurent des accords avec des armateurs (Grimaldi notamment) pour que ceux-ci s'implantent au Port d'Anvers afin d'exporter par voie maritime des véhicules vers le Liban. Pour assurer de nouveaux débouchés, les exportateurs s'implantèrent dans les quartiers

³⁰ Martin ROSENFELD, Catégoriser les acteurs du commerce d'exportation de voitures d'occasion. <https://www.google.be/search?q=rosenfeld+catégoriser+les+acteurs&oq=rosenfeld+catégoriser+les+acteurs&aqs=chrome..69i57.5967j0j7&sourceid=chrome&espm=91&ie=UTF-8>

³¹ Martin ROSENFELD, Catégoriser les acteurs du commerce d'exportation de voitures d'occasion.

africains de Paris et ouvrirent également des succursales en Afrique. Ils firent venir des véhicules dans les ports africains, pas tant pour les vendre mais bien plutôt pour créer un "appel d'air". La pratique rencontra un franc succès, comme en témoigne la situation d'aujourd'hui. A l'heure actuelle, les transitaires sont le plus souvent des immigrés libanais de seconde génération bénéficiant désormais de la nationalité belge.

b. Les acheteurs de véhicules : des entrepreneurs transmigrants

Il s'agit surtout de personnes issues d'Afrique Sub-Saharienne : des hommes d'affaires venant à Bruxelles pour acheter un lot de véhicules à faire expédier ensuite vers l'Afrique principalement. Pour cela, muni d'un visa, ils séjournent à Bruxelles pendant plusieurs jours ou plusieurs semaines, cherchant les véhicules, comparant les prix et organisant, par le biais des transitaires, leur exportation vers l'Afrique³². Ces personnes sont donc seulement en transit à Bruxelles. Elles n'ont pas vocation à s'y installer.

c. Les garagistes

Ils se sont développés suite à la venue des acheteurs de véhicules. Ces garages sont spécialisés dans l'achat et la revente de véhicules d'occasion. Ces garagistes, pour ce qui concerne leurs origines, ne constituent pas une catégorie homogène. Néanmoins, les ressortissants libanais et d'Afrique du Nord³³ y occupent une place prépondérante. Certains consignataires sont aussi des garagistes. Ces personnes ont obtenu la nationalité belge ou dispose d'un titre de séjour légal pour pouvoir exercer cette activité.

d. Les activités connexes

Comme le prix de l'expédition d'un véhicule vers l'Afrique est lié, non pas à la masse du véhicule, mais à son volume, les acheteurs ont tout intérêt à chercher à rentabiliser au maximum le voyage. De fait, les véhicules sont parfois utilisés comme des contenants servant à acheminer vers l'Afrique d'autres produits qui y seront revendus : matelas, tapis, vêtements, frigos, électro-ménagers, hi-fi, ... Notons que les matelas servent aussi à bloquer l'accès à l'intérieur du véhicule une fois celui-ci arrivé dans les ports africains qui constituent des zones peu ou mal surveillées. Les frigos hors d'usage servent aussi là-bas d'armoires étanches.

Les acteurs de ce commerce de biens de seconde main sont essentiellement des personnes d'origine nord-africaine qui vivaient déjà dans le quartier et qui ont choisi ces activités pour s'insérer dans le commerce d'exportation de véhicules d'occasion. Ils bénéficient généralement d'un titre de séjour légal. Des personnes d'origine nord-africaine, mais ne bénéficiant pas d'espaces commerciaux, sont aussi actifs à même la rue : ils y vendent essentiellement des vêtements et des chaussures.

e. Les commissionnaires³⁴

Il s'agit de personnes originaires de pays d'Afrique Sub-Saharienne et vivant en Belgique

³² Ils achèteraient en moyenne 12 véhicules pour une somme totale de 15 000 euros.

³³ La présence d'une population d'origine nord-africaine s'explique quant à elle par le fait que cette population dispose d'une longue histoire en Belgique, laquelle a passé depuis 1964 des accords bilatéraux avec des pays d'Afrique du Nord : 1964 avec le Maroc, en 1969 avec la Tunisie et en 1970 avec l'Algérie.

³⁴ Reportage : <http://www.youtube.com/watch?v=Y7MGILQIDNY>.

depuis plusieurs années ou plusieurs mois. Ils sont loin de tous bénéficier d'un titre de séjour légal. Si certains vivent dans le quartier, la plupart habitent Matonge ou le Petit Château. Ils viennent la journée dans le quartier soit à la recherche de petits boulots, nettoyage et déplacement des véhicules, soit, et c'est surtout le cas, pour y exercer une activité d'intermédiaires, soit auprès de vendeurs de véhicules, soit auprès d'acheteurs. Ce sont les garagistes qui versent une commission à ces intermédiaires. Si ces personnes bénéficient d'un titre de séjour, celui-ci est généralement précaire.

f. Les trabendistes

Il s'agit de petits entrepreneurs individuels possédant un titre de séjour et qui n'achètent qu'un nombre limité de véhicules à exporter : un, deux ou trois le plus souvent. Dans ce cas, il ne s'agit pas d'hommes d'affaires à proprement parler. Leur apparition a été favorisée par la présence des commissionnaires.

g. Le cas de l'Europe de l'Est

Des ressortissants des pays de l'Europe Centrale et Orientale font venir vers Heyvaert des véhicules d'occasion en provenance de ces pays, les revendent dans le quartier et ensuite achètent d'autres véhicules qu'ils font réexpédier vers ces mêmes pays.

h. Un commerce ethnique

Le commerce des véhicules d'occasion est une filière commerciale créée "par le bas" par des communautés de migrants ; ceux-ci s'inscrivant dans des carrières migratoires professionnelles. Il s'appuie à Heyvaert, comme en Afrique, sur des réseaux migratoires et diasporiques. L'activité occupe essentiellement des hommes, les femmes y sont rares.

Comme le souligne M. Rosenfeld³⁵, la compréhension de ce quartier, de ces activités et des relations entre les personnes passe par une prise en compte d'une certaine notion d' "ethnicité". Les personnes sont aussi souvent désignées par leur nationalité, leur langue, leur religion. Par ailleurs, le statut légal des personnes joue un rôle majeur dans la distribution des fonctions et dans l'occupation des acteurs. Pour les personnes les plus précaires, personnes sans-papier et demandeurs d'asile en cours de procédure, la participation à ces activités est une solution trouvée pour s'insérer au sein d'une activité économique, fut-elle informelle.

En raison de la nature de l'activité et en raison de l'origine des acteurs impliqués, le quartier Heyvaert jouit d'une réputation plutôt négative et faite de stéréotypes qui concernent les populations immigrées ou issues de l'immigration : "*les Libanais ont un côté mafieux*", "*les Arabes ne sont pas intégrés*", "*les Blacks agissent en bandes*", "*il y a des gitans et des mafieux d'Europe de l'Est*" ,... Il est à remarquer que ces différents acteurs reprennent à leur tour ces notions d'origines pour chercher à légitimer leur présence et stigmatiser celle d'autres acteurs. Les exportateurs soulignent le côté légal de leur activité et ne se déclarent pas concernés par l'achat et la vente des véhicules. Les garagistes soulignent eux-aussi le caractère légal et déclaré de leurs activités.

³⁵ Martin ROSENFELD, Catégoriser les acteurs du commerce d'exportation de voitures d'occasion, *op. cit.*

2. La réaction des pouvoirs public

Vis-à-vis des implantations successives qui ont fait de Heyvaert un quartier au commerce spécialisé, les pouvoirs publics (les communes d'Anderlecht et de Molenbeek-Saint-Jean, et la Région Bruxelloise) ont réagi de manières différentes, selon trois étapes qui sont identifiées par Martin Rosenfeld³⁶.

Lors des premières implantations, les pouvoirs publics se sont montrés assez indifférents et ont "laissé faire". Dans un second temps, alors que l'activité était en pleine expansion, et sans très bien en comprendre les enjeux et l'importance, ils ont cherché à la contrôler, notamment en raison de la multiplication visible des vendeurs de biens de seconde main (frigos, matelas, ...). Cela s'est traduit notamment par la tentative d'imposition, du côté anderlechtois, en 1992, d'un doublement du prix de la taxe communale pour les commerces impliqués dans l'exportation des véhicules d'occasion³⁷. Selon le rapport du 4 février 1992 du Collège des Bourgmestre et Echevins, l'objectif du doublement de la taxe était double : assurer de nouvelles rentrées financières à la commune et décourager le développement d'entreprises de commerce de gros et d'import-export de véhicules d'occasion. Le texte évoque aussi comme griefs faits à l'encontre de ces personnes : nuisances environnementales, troubles de la circulation, départ des habitants, multiplication de logements vides, départ des entreprises.

Pour répondre juridiquement et de manière collective à cette décision de la commune d'Anderlecht, des consignataires, parmi les plus importants, ont mis sur place la *Fédération des Exportateurs de Véhicules d'Occasion*. La Justice a donné gain de cause à la Fédération mais la Commune d'Anderlecht n'a pas pour autant renoncé et a lancé différentes procédures d'appel pendant les 15 ans qui s'en suivirent.

Une autre voie choisie pour assurer un contrôle des activités fut la mise sur pied des Cellules Garages (cf supra)³⁸ ; en 2001-2002 pour ce qui est de Molenbeek et en 2007 pour ce qui est d'Anderlecht. Les deux cellules fusionneront en 2008 pour créer la Cellule Garage Intercommunale. Celle-ci deviendra une coquille presque vide fin 2012.

A l'heure actuelle, les pouvoirs publics cherchent désormais à ce que cette activité quitte, totalement ou partiellement, le quartier Heyvaert notamment pour permettre un autre développement du quartier. Pour atteindre cet objectif, ils ont d'abord développé toute une série de contrats de quartier (tant sur Anderlecht que sur Molenbeek-Saint-Jean), qui, s'ils n'ont été toujours menés à terme (cela ne signifiant pas non plus qu'ils n'ont pas contribué à une amélioration des conditions d'existence des personnes dans le quartier), ont rendu les conditions de travail des exportateurs plus contraignantes (réduction de la taille des voiries et des espaces de stationnement ; mise à sens unique de certaines artères³⁹, ...).

Suite à des actions de concertation menées à un niveau régional, les pouvoirs publics soutiennent le déménagement des acteurs de cette activité vers l'Avant-Port, à Haren. Ce vaste

³⁶ Martin ROSENFELD, http://www.mshs.univ-poitiers.fr/migrinter/e-migrinter/200904/e-migrinter2009_04_070.pdf.

³⁷ Les vendeurs de véhicules d'occasion aux particuliers ne sont pas assujettis au paiement de cette taxe.

³⁸ Une partie spécifique est consacrée au cas des cellules garages.

³⁹ La voirie rue Heyvaert et quai de l'Industrie a été réduite de largeur et les artères sont devenues des sens uniques.

projet, dont le début est annoncé au plus tôt pour la fin de l'année 2017, s'inscrit lui-même dans un plan régional plus vaste visant à une réaffectation des zones situées tout le long du canal, depuis le nord (Schaerbeek-Formation, bassin Vergote, bassin Beco, Tour et Taxis, quai des Péniches) en passant par le centre (Quai du Hainaut, Porte de Ninove) jusqu'au sud (bassin de Biestebroek, ...) ⁴⁰. Les discussions et les controverses à ce sujet sont nombreuses, nous y reviendrons.

Nous tenons à faire remarquer que la question du déménagement de cette activité vers l'Avant-Port et Haren a été l'objet d'une médiatisation importante au cours de ces derniers mois.

Voilà une liste non-exhaustive de liens vers des articles ou des reportages portant sur cette question :

- http://archives.lesoir.be/les-voitures-d-8217-heyvaert-vers-l-8217-avant-port-_t-20120828-022LFP.html
- Le Soir, 25 juin 2013 : *Heyvaert : le quartier des voitures à un tournant*
- <http://www.lesoir.be/372867/article/economie/2013-12-03/retraite-africaine-nos-voitures-d-occasion>
- http://www.standaard.be/cnt/dmf20131204_00870758
- <http://www.lalibre.be/actu/international/nos-voitures-d-occasion-font-le-bonheur-de-l-afrique-529eb09d3570f96638c50f36>
- http://www.rtf.be/info/regions/detail_les-voitures-d-occasion-une-specialite-bruxelloise?id=8151609
- <http://www.lanouvellegazette.be/873101/article/actualite/economie/2013-12-04/les-voitures-d-occasion-belges-partent-majoritairement-vers-l-afrique>
- <http://www.telebruxelles.net/portail/info/molenbeek/28896-heyvaert>
- <http://www.brusselnieuws.be/fr/video/tvbrussel/deux-zones-de-police-patrouillent-ensemble-rue-heyvaert>
- http://www.rtf.be/info/regions/detail_l-eldorado-de-l-export-de-voitures-et-ses-1200-emplois-bruxellois-menaces?id=8272920
- <http://www.alterechos.be/alter-echos/heyvaert-le-quartier-qui-demenage>

Il ne faut pas perdre de vue que les exportations de véhicules d'occasion, contenant eux-mêmes parfois d'autres biens de consommation potentiellement polluants, éloignent dans les faits d'Europe toute une série de biens et de produits polluants (acide des batteries, huiles, gaz, ...). Le problème du traitement des déchets se reporte alors vers l'Afrique qui elle ne dispose que de très peu d'infrastructures pour le traitement de ces polluants.

3. Les / la Cellule(s) Garage(s) ⁴¹

La création de la/des cellule(s) garages répond à un souci des pouvoirs publics de contrôler le commerce de voitures d'occasion et son impact sur l'environnement. Cette volonté de contrôle est assez récente puisqu'elle ne date que des années 2000, date à laquelle sont créées deux

⁴⁰ <http://trends.levif.be/economie/actualite/immo/bruxelles-le-canal-epine-dorsale-du-renouveau-urbain/article-4000099287343.htm>

⁴¹ Leur création a constitué l'axe principal de la stratégie des pouvoirs publics régionaux et communaux de contrôler les activités se déroulant dans le quartier.

"cellules-garages" : l'une molenbeekoise et l'autre anderlechtoise. Avant, et comme première tentative de contrôler ce commerce, les politiques anderlechtois avaient eu la volonté de mettre en place un doublement de la taxe communale, et ce uniquement pour les sociétés actives dans l'exportation de véhicules d'occasion.

Avant 2008, deux cellules garage coexistaient : l'une sur le territoire de Molenbeek-Saint-Jean, l'autre sur le territoire d'Anderlecht. Leurs actions n'étaient pas spécialement coordonnées. Elles travaillaient, en outre, dans le cas de contrôles de plus grandes envergures, avec deux zones de police différentes. La cellule garage molenbeekoise fut elle créée en 2001, suite au programme de revitalisation urbaine dans le cadre du Quartier d'Initiatives Birmingham. Elle s'est développée en bénéficiant de financements provenant des Contrats de Quartier Heyvaert et Maritime.

La fusion des cellules garage pour créer une cellule intercommunale est liée, non seulement à l'expansion du commerce de voitures d'occasion, mais aussi à une certaine volonté d'harmoniser certaines pratiques liées au contrôle des prescriptions définies dans les permis d'environnement, le champ d'action de la cellule garage intercommunale allant de la prévention à la répression. Les deux communes déclarent vouloir "*appréhender ensemble des phénomènes dépassant les frontières administratives municipales*".

Cette initiative a reçu le soutien des autorités régionales qui ont décidé, via un contrat de quartier, de financer l'existence de cette cellule intercommunale. Le financement régional a permis la constitution d'une équipe composée d'un coordinateur, un chef de projet et deux agents de terrain⁴².

Si la création de cette cellule intercommunale prend place dans un contexte de développement du commerce de voitures d'occasion, elle voit aussi le jour dans un contexte de construction de nouveaux logements sur le périmètre en question :

- création de 18 logements communaux rue de Gosselies
- le contrat de quartier Ecluse-Saint-Lazare prévoyait la construction de 82 logements.
- construction des Terrasses de l'Ecluse (109 appartements) par la SDRB.
- 57 logements rue de Bonne (SDRB).

Préalablement, ou de manière concomitante, d'autres aménagements publics ont aussi vu le jour. Du côté molenbeekoïse, citons :

- réaménagement du quai de Mariemont et du quai de l'Industrie
- rénovation de la rue Heyvaert et de ses alentours dans le cadre du contrat de Quartier Heyvaert
- ouverture en 2008 du Hall des Sports Heyvaert et de la Maison de Quartier communale Heyvaert.

Du côté anderlechtoïse, citons :

- la rénovation de la rue de Ropsy-Chaudron, de la rue de Liverpool, ainsi que d'autres rues dans le cadre du contrat de quartier Chimiste
- la création de 38 logements rue du Compas et rue des Mégissiers.
- la finalisation du complexe socio-sportif de l'îlot Chimiste-Odon

⁴²Cette équipe occupait des locaux situés Chaussée de Ninove, 100 à Molenbeek. Actuellement ces locaux sont occupés par la cellule socio-économique de la commune de Molenbeek et dont les compétences concernent désormais l'ensemble des activités économiques situées sur le territoire de cette commune.

- rénovation de la plaine de Liverpool
- création de 30 logements rue Dr de Meersman.

Ces rénovations et constructions ont attiré de nouveaux habitants désireux de vivre dans le calme et de ne pas subir, en raison de sa concentration, les désagréments causés par la présence du commerce de véhicules.

a. Le champ d'action de la cellule

Le périmètre d'action de cette cellule garage fusionnée est le quartier Heyvaert, étendu au nord jusqu'à la Place de la Duchesse de Brabant, au sud aux abords de la gare du Midi. Sur ce territoire, elle se veut active vis-à-vis des commerces exerçant l'une des activités suivantes : vente, réparation, stockage et transport des véhicules, magasins de pièces détachées, car-wash, carrosseries.

Toutes ces activités sont potentiellement sources de nuisances si les prescriptions définies par les permis d'environnement ne sont pas respectées : bruits, odeurs liées aux vapeurs d'essence, de peinture, aux gaz d'échappement, pollution des sols et des eaux, envahissement de l'espace public, ...

Suite à leurs activités, les agents de cette cellule ont pu constater des effets de report en dehors du périmètre initial mais aussi le développement d'un commerce parallèle (à l'intérieur ou à l'extérieur du périmètre) lié à des produits de seconde main (frigos, électro-ménagers, matelas, Tv et hi-fi, ordinateurs).

Suite à cette constatation, le périmètre d'action de la cellule garage a été étendu à l'ensemble du territoire de la commune d'Anderlecht et son champ d'actions a été étendu à ces activités commerciales.

b. Les modalités d'action

Il s'agissait tout d'abord pour la cellule garage intercommunale d'établir et d'appliquer des critères communs pour ce qui concerne les questions environnementales et urbanistiques. Ce souci d'uniformisation devait, d'une part, empêcher des phénomènes de report d'une commune à l'autre et, d'autre part, assurer un traitement équitable de part et d'autre des limites communales afin d'éviter le développement d'un certain "sentiment d'injustice".

Une base de données informatisée a été mise en place. Elle concernait toutes les informations récoltées et permettait un suivi individualisé de chacune des exploitations⁴³.

Un des champs d'action de la cellule fut aussi d'informer les habitants du quartier et les riverains sur les procédures de délivrance de permis, sur les obligations des exploitants de respecter les prescriptions des permis ainsi que leurs possibilités d'agir dans le cadre des enquêtes publiques. L'un des buts de la cellule est donc aussi l'amélioration des conditions de vie des habitants.

Les agents de la cellule étaient aussi compétents pour ce qui concerne des infractions au Règlement Général de Police et sont aussi intervenus, de manière préventive ou répressive, pour ce qui concerne la question des déchets : frigos, TV, matelas, ...

⁴³Cette base de données intercommunale n'est actuellement plus disponible.

c. Collaborations et partenariats

La cellule garage a collaboré avec toute une série de services et d'institutions.

-- *Services des permis d'environnement des communes de Molenbeek et d'Anderlecht :*

Cette collaboration est bien entendu indispensable pour ce qui concerne les contrôles mais elle a aussi été étendue dans le sens où la cellule a été consultée en cas d'introduction d'une demande de permis par une société.

-- *Services de l'urbanisme :*

Ils sont contactés par les agents de la Cellule lorsque ceux-ci remarquent des infractions aux règlements concernant l'urbanisme.

-- *Taxes sur les véhicules d'occasion :*

La cellule et ses agents agissent pour ce qui concerne la mise à jour des établissements taxables (cf affaire de la taxe spéciale anderlechtoise)

-- *Services de Police : Zone Midi et Zone Ouest*

Ils interviennent à la demande de la cellule dans le cadre d'actions répressives

-- *IBGE :*

L'IBGE est une source d'informations pour les agents de la Cellule, lesquels interviennent aussi pour ce qui concerne des vérifications concernant des permis de classe 1B.

d. De la prévention à la répression

Dans un premier temps, les agents de la cellule ont mené des actions de prévention, d'information et de sensibilisation des exploitants. Le cadre de ces actions est bien entendu lié aux prescriptions contenues dans les permis d'environnement. Il nous a été fait remarquer la nécessité d'entretenir avec les exploitants une communication pleine de précaution et de discernement. Les exploitants sont sensibilisés quant aux nuisances que leurs activités génèrent, sur les dangers qui en découlent (notamment pour les travailleurs) et sur la concurrence déloyale qu'une non-conformité entraîne vis-à-vis des concurrents qui ont réalisé les investissements nécessaires.

A ce stade, un constat verbal est dressé et un délai de régularisation est fixé. A l'issue de ce délai, une visite de contrôle est réalisée et permet de vérifier si les recommandations émises ont été suivies d'effets.

Si les mises en conformité liées au respect des prescriptions environnementales ne sont pas réalisées, la cellule mène alors des actions de répression. Dans le cadre de ces actions de répression d'autres acteurs sont aussi impliqués : IBGE, Bruxelles Propreté, AATL, ONEM, Police Fédérale, Office des Etrangers, ONSS, Douanes, SPF Transport et Mobilité, Services de la TVA, ...

La répression comprend différentes phases :

-- *Envoi d'un courrier d'avertissement :*

Un tel courrier est adressé si les recommandations faites n'ont pas été suivies d'effets. Le courrier est signé par le bourgmestre de la commune concernée et un délai de 10 jours est donné pour que les mises en conformité soient réalisées.

-- *Envoi de la 1ère mise en demeure :*

Si, à l'issue du second contrôle les mises en conformité n'ont pas été réalisées, alors une mise en demeure, signée par le bourgmestre compétent, est envoyée.

-- *Rédaction du procès-verbal ou de l'arrêt de fermeture :*

Dans les jours suivants, une nouvelle visite est effectuée, et, si les mises en conformité n'ont toujours pas été réalisées, alors le PV signé par le bourgmestre est envoyé au Parquet. Copies du PV sont envoyées au contrevenant ainsi qu'à l'IBGE. Un délai de 10 jours maximum doit être respecté entre la rédaction du PV et sa signature par le bourgmestre. Si le parquet prend la plainte en considération, des visites ont à nouveau lieu afin de fournir au parquet des informations. Si le PV est classé sans suite par le Parquet, l'IBGE prend alors la suite pour entamer d'éventuelles poursuites administratives.

e. Bilan en chiffres

Lors des années 2008, 2009 et 2010, la Cellule Garage Intercommunale a réalisé sur le terrain 1332 interventions⁴⁴. Elles ont concerné des "garages", des dépôts de véhicules et des carrosseries, des infractions liées au règlement général de police (chargements et déchargements intempestifs, activités illégales sur la voie publique, ...) et le commerce de déchets (frigos, TV, matelas, ...).

46 % de ces contrôles (soit 610) ont concerné le territoire anderlechtois et 54% (soit 722 contrôles), la commune de Molenbeek-Saint-Jean.

Dans les deux cas, l'essentiel des contrôles ont concernés les "garages" (61%) ; les infractions au règlement général de police représentent 35 % des contrôles ; les contrôles liés aux déchets ont concerné entre 5% des contrôles.

Il convient d'opérer une distinction quant au but des contrôles entre les deux communes. A Anderlecht, 70% des contrôles ont concerné les garages, 21 % les infractions au RGP et 9% des déchets. A Molenbeek, les garages ne concernent plus que 52% des contrôles et les déchets 1% alors que les infractions au RGP concernent 46% des contrôles. Ces différences nous semblent significatives et traduisent, selon nous, un plus grand souci du contrôle environnemental du côté anderlechtois. Nous remarquons aussi des différences dans le temps entre les actions menées sur les territoires des deux communes. Si entre 2008 et 2010, le nombre de contrôles de garages anderlechtois diminuaient, ils augmentaient du côté molenbeekois. Néanmoins, des deux côtés, le nombre de contrôles liés à des infractions au RGP augmentait.

f. Fin de l'activité de la cellule

Depuis 2012, la cellule garage intercommunale n'existe plus, et ce suite à la fin du financement régional qui permettait son existence. Les communes d'Anderlecht et de Molenbeek n'ont pas jugé opportun de la maintenir. Du côté molenbeekois, et comme déjà signalé, le volet "garage" est intégré à l'ensemble des activités de la cellule socio-économique. Du côté anderlechtois, l'ancien employé de la cellule intercommunale est désormais en charge de tout ce qui concerne le respect des normes environnementales pour tous les commerces liés à l'activité automobile sur l'ensemble du territoire de la commune d'Anderlecht, notamment en raison d'un déplacement de certaines activités.

Pour ces raisons, le nombre des contrôles réalisés a connu une diminution très importante depuis 2012. Ils n'ont plus lieu de manière systématique, mais bien plutôt de manière

⁴⁴ A titre d'exemple, voilà le communiqué de Police concernant l'opération d'envergure "Ecofin" : <http://www.policelocale.be/5340/fr/nouvelles/archives-2010/operation-ecofin-dans-le-quartier-heyvaert-a-molenbeek-saint-jean.html>.

exceptionnelle, au cas par cas. La diminution de ces contrôles s'explique aussi en partie par un plus grand respect des normes environnementales par les garagistes, lesquels ont pu réaliser les mises en conformité nécessaires.

En 2013, sur le territoire de Molenbeek-Saint-Jean, 5 contrôles ont été réalisés rue Heyvaert, 3 quai de l'Industrie, 1 rue de Liverpool et 2 quai de Mariemont. Ces contrôles n'ont pas donné lieu ni à des PV, ni à des amendes, ni à des fermetures, mais ont seulement débouché sur des avertissements et des mises en demeure. Pour ce qui concerne Anderlecht, 46 contrôles ont été réalisés sur tout le territoire communal. Ces contrôles ont entraîné la fermeture temporaire de 5 exploitations, le temps pour celles-ci de se placer en conformité avec la législation en vigueur.

Aujourd'hui tous les garages disposeraient des permis nécessaires et seraient en conformité malgré l'image d' "illégalité" qui continue à leur coller.

g. Le cas des véhicules hors d'usage (VHU)

Les réglementations en vigueur en Belgique considèrent qu'un véhicule est hors d'usage si son propriétaire ne possède pas notamment l'un des trois documents suivants⁴⁵ :

- certificat de conformité
- carte grise
- contrôle technique en ordre

Ces véhicules ne peuvent ni être vendus ni se retrouver sur la voie publique. Il s'agit de déchets qui doivent être traités comme tels. Il était dans les missions de la cellule garage de contrôler ces véhicules ; mais pour ce faire, les réglementations en vigueur se heurtent à la pratique du terrain. En effet, si un véhicule est déclaré hors d'usage, il doit être saisi et transporté dans un centre de stockage. Une fois cette procédure entamée, le propriétaire du véhicule dispose d'un délai de 3 mois pour le mettre à nouveau en conformité. Il est rare que les propriétaires, surtout pour ce qui concerne le sujet de notre étude, prennent la peine de remettre en conformité ces véhicules. Les coûts que cela supposerait seraient en effet supérieurs à la valeur de vente du véhicule. Les propriétaires les abandonnent donc souvent et le démontage et le retraitement de ces déchets incombent aux pouvoirs publics.

En 2010, sur 187 véhicules contrôlés, 75 ont été déclarés VHU et ont été conduits vers un centre de destruction agréé. Ces chiffres nous semblent très faibles en comparaison du nombre de véhicules transitant annuellement vers le quartier Heyvaert (plusieurs dizaines de milliers). Il nous a été rapporté que ces contrôles relevaient bien plus d'actions médiatiques et politiques que d'actions systématiques visant au respect des normes environnementales en vigueur. La presse était bien entendu informée préalablement de ces contrôles.

Il nous a été aussi rapporté que la grande majorité des VHU passent entre les mailles d'un filet bien lâche et que ces déchets aux yeux de la réglementation belge ont été exportés vers l'Afrique. La situation des VHU témoigne donc d'une législation ambitieuse et protectrice mais qui ne bénéficie pas des moyens humains, techniques et financiers nécessaires à sa mise en oeuvre.

45

http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fr&la=F&cn=2004041533&table_name=loi

h. De la théorie à la pratique ...

Les VHU nous offre l'exemple d'une situation où la pratique est loin de se conformer aux règles en vigueur ; il n'est pas le seul, notamment pour ce qui concerne les déchets.

Ainsi, la cellule garage anderlechtoise fait remarquer que, malgré un important travail de terrain réalisé depuis 2008, le commerce de matériels d'occasion (TV, frigos, matelas, ordinateurs, tapis, ...) considérés comme des déchets ou pouvant accroître les risques d'incendie dans le cadre du transport maritime, se poursuit dans le quartier Heyvaert.

Une attention particulière doit être portée sur ces objets car ils contiennent bon nombre de produits dangereux et/ou prohibés (gaz, tubes cathodiques, DEEE, ...) nécessitant une gestion supposant des moyens techniques importants pour le recyclage. Or, si ces produits connaîtront une seconde vie en Afrique, il y a fort à parier qu'ils ne seront, à terme, pas retraités là-bas et contribueront ensuite à l'accroissement de la pollution en Afrique.

Si ce commerce est toujours présent dans le quartier Heyvaert, il a connu aussi un développement certain en dehors de la zone. Des camions quittant le quartier Heyvaert, font parfois des haltes à Asse, Zellik, Vilvoorde (c'est à dire en dehors de la Région Bruxelloise) pour charger clandestinement des déchets ou biens de seconde main qui seront ensuite exportés vers l'Afrique, et ce à l'intérieur des véhicules. Il est naturellement extrêmement délicat de mesurer ce phénomène. Nous ne cherchons pas à le maximiser mais nous ne voulons pas non plus le nier.

Nous avons vu que les communes d'Anderlecht et de Molenbeek ont cherché à se doter de moyens ambitieux pour contrôler le commerce de voitures d'occasion sur les territoires de leurs communes. Néanmoins, il convient de faire remarquer que bon nombre de personnes nous ont signalé que les procédures n'avaient pas toutes été suivies d'effets, du côté molenbeekois principalement.

En effet, il est arrivé que le délai de 10 jours maximum entre la rédaction du PV et sa signature par le bourgmestre n'ait pas toujours été respecté, ce qui entraînait le fait que le Parquet classait l'affaire en raison de ce vice de procédure. La question se pose alors si le retard dans la signature était ou non délibéré. D'aucuns disent aussi que le bourgmestre aurait demandé aux agents qu'ils "lèvent le pied" quant aux contrôles opérés sur le territoire de Molenbeek.

Néanmoins, et selon un avis partagé par les agents et les exploitants, il est à remarquer que les actions des cellules communales ou de la cellule intercommunale ont contribué à améliorer le respect des prescriptions environnementales dans le quartier Heyvaert. Les mises en conformité ont été nombreuses, et le plus souvent elles ont été réalisées grâce au dialogue et la prévention. Les fermetures furent rares. Le savoir-faire de la cellule a aussi permis de modifier le contenu des permis d'environnement délivrés, notamment pour ce qui concerne des précisions techniques. L'action de la cellule semble donc, dans son ensemble, positive pour ce qui concerne le respect des prescriptions en vigueur.

Références :

articles :

http://www.rtbef.be/info/regions/detail_molenbeek-anderlecht-la-cellule-garage-devoile-son-bilan?id=5712983

<http://www.lalibre.be/regions/bruxelles/de-l-ordre-dans-les-garages->

51b8cee1e4b0de6db9c03458

http://archives.lesoir.be/operation-meduse-a-molenbeek_t-20060223-004K9Y.html

http://archives.lesoir.be/heyvaert-en-ligne-de-mire_t-20100208-00T7YH.html

reportage télé :

<http://www.telebruxelles.net/portail/emissions/les-journaux/le-journal/13563-cellule-garages-plus-de-600-controles-en-2010>

V. Le point de vue des habitants et des acteurs associatifs du quartier

1. Le Comité de Quartier Heyvaert⁴⁶

Ce comité existe depuis la fin des années 2000. Il se réunit habituellement dans le Hall des Sports Heyvaert⁴⁷, dont la construction fut impulsée par le contrat de quartier Heyvaert⁴⁸. Il se réunit actuellement en collaboration avec l'Antenne CPAS de la rue de Gosselies dont la coordinatrice est impliquée.

Le Comité est composé d'habitants du quartier : des habitants historiques (au moins 20 ans de résidence), d'anciens (de 10 ans à 20 ans) et des nouveaux (moins de 5 ans). On y retrouve des propriétaires d'anciens immeubles ou d'appartements des Terrasses de l'Ecluse et des locataires dont certains sont usagers du CPAS. Plusieurs nationalités et origines s'y rencontrent.

Le Comité plaide pour un développement et une meilleure protection des rares espaces verts présents. Il travaille à ce titre à l'implantation d'arbres et à la protection de leurs pieds⁴⁹. Il a été notamment parmi les 15 lauréats de l'appel à projets Quartiers Verts en 2013⁵⁰. Le Comité est aussi l'initiateur de Fêtes de Quartier et d'autres moments de rencontres et de convivialité, notamment des actions de *nettoyage citoyen*.

Il joue un rôle actif d'interpellation des pouvoirs publics, et plus spécialement des autorités communales molenbeekoises. Ainsi, ils ont relayé vers Olivier Mahy, échevin molenbeekois en charge de l'Urbanisme et de l'Hygiène⁵¹, diverses de leur préoccupations se rapportant à la santé et à l'hygiène (propreté insatisfaisante, vidanges clandestines, dépôts clandestins, phénomène de pourrissement de certains déchets, égouts en piteux états...), à des dommages urbains (détérioration du mobilier urbain, des façades des immeubles, de la rare végétation présente, de l'éclairage public, des trottoirs, des plots, ...), à des problèmes de circulation et de parking, à la réalisation de travaux sans permis valable, à la détérioration générale du bâti, à la présence d'immeubles vides (dont certains sont squattés), à la surpopulation existant dans des immeubles habités et des risques qui en découlent.

⁴⁶ <http://comite-heyvaert.blogspot.be/>

⁴⁷ <http://heyvaertsport.be/>

⁴⁸ <http://www.quartiers.irisnet.be/quartiers/quartier/158>

Sur le Hall des Sports, la maison de quartier qui le jouxte et leur rôle dans la Promotion de la Santé, lire <http://www.questionsante.org/bs/Le-quartier-Heyvaert>

⁴⁹ <http://www.ieb.be/lettre/2013/06/lettre6juin13.htm>

⁵⁰ <http://www.ieb.be/Quartiers-verts-nouveau-cru-2014>

⁵¹ <http://www.molenbeek.be/fr/vie-politique/college/le-college-des-bourgmestre-et-echevins>

Ils demandent la mise en place de toute une série de mesures pour améliorer l'environnement du quartier, comme l'augmentation de la fréquence de ramassage des déchets, la sécurité, comme l'augmentation de la présence des stewards en soirée et lors des weekends. Plus fondamentalement, ils demandent le départ des acteurs du commerce de véhicules d'occasion vers le nord de Bruxelles et demandent que les autorités communales soutiennent ce départ.

La commune de Molenbeek soutient le départ des acteurs de ce commerce. La commune ne cherchera pas à rendre caduques les permis d'environnement mais a adopté une politique de non renouvellement systématique bien qu'Olivier Mahy reconnaisse que les garages exercent aujourd'hui leurs activités dans le respect des prescriptions contenues dans les permis d'environnement. Il refuse également toute demande de nouveau garage et toute extension des établissements existants. Pourtant les habitants qui ont appris le rachat des Aciers Wauters et d'un possible départ de cette entreprise craignent que ces bâtiments ne soient transformés en garages de véhicules d'occasion. Il est fort probable que le contrat de quartier durable Petite Senne donnera lieu à la détermination d'un périmètre de préemption en faveur d'opérateurs ou de pouvoirs publics.

Sur les autres points, Mr Mahy a fait état d'initiatives que le pouvoir communal désirait prendre : augmenter la capacité de verbaliser les incivilités, disposer de caméras de surveillance opérationnelles, taxer plus fortement les propriétaires d'immeubles abandonnés, curer les égouts, augmenter le nombre de poubelles publiques, ... , tout en reconnaissant une certaine faiblesse des moyens disponibles.

2. Les associations actives auprès des jeunes

Le quartier compte en son sein différentes structures mises à la disposition de la jeunesse. Nous avons pu rencontrer plusieurs personnes en charge de différentes structures.

La Maison de Quartier Avicenne est une asbl présente depuis 30 ans dans le quartier et qui exerce ses activités dans un bâtiment récent et situé rue du Chimiste. Elle partage ce bâtiment avec d'autres associations et écoles situées sur le territoire de la commune d'Anderlecht. Elles y mènent des activités sportives, de l'école des devoirs, des sorties et excursions, des ateliers, etc ... Elle bénéficie d'un co-financement communal et régional pour mener ses actions en faveur des enfants et des jeunes du quartier. Cette asbl se considère, en raison de sa proximité avec la Place Lemmens, comme exerçant un rôle de surveillance sociale vis-à-vis des jeunes du quartier. Les responsables de cette association déplorent que le quartier ait connu peu de changements ces dernières années, et ce malgré une succession de contrats de quartier. Beaucoup de réalisations prévues par ces contrats de quartier n'ont pas été amorcées et d'autres n'ont pas été achevées. Un sentiment d'abandon du quartier par les pouvoirs publics est évoqué.

Cependant, les contrats de quartier ont fait que de nouvelles asbl se sont implantées dans le quartier mais les responsables de l'asbl regrettent que les asbl anciennes et les habitants historiques ont été trop peu associés aux actions de concertation présidant à la détermination de ces contrats de quartier. Le quartier et ses problèmes sont parfois vus comme un "fonds de commerce" par certaines asbl et par certains politiques. Néanmoins, les contrats de quartier ont tout de même permis la réalisation des locaux occupés actuellement par l'asbl et ont aussi entraîné la réhabilitation en cours de la plaine de jeux située rue de Liverpool. Par ailleurs, les responsables de l'asbl placent un certain espoir dans le futur contrat de quartier Compas pour lequel ils ont participé aux actions de concertation. Ils espèrent que la partie anderlechtoise du

quartier connaîtra un "*changement comme cela a pu récemment se faire sur le territoire de la commune de Molenbeek-Saint-Jean*".

Le point de vue général des responsables d'Avicenne est partagé par d'autres structures associatives, comme les responsables de la Maison de Quartier La Rosée. Cette structure accueille non seulement des enfants et des adolescents participant à l'école des devoirs et à des ateliers et activités, mais aussi des adultes, des femmes, participant à des cours d'alphabétisation.

Les responsables, et pour ce qui concerne les nuisances, relèvent, pour compléter les problèmes déjà énoncés par d'autres :

- mobiliers urbains dégradés
- embouteillages
- dégradations multiples
- dépôts clandestins

"Au fil du temps, ces nuisances font partie du paysage".

Selon les responsables de la Maison de Quartier La Rosée, les violences ont diminué et le sentiment d'insécurité a diminué Place Lemmens. Par contre, des cas de violences faites à des sans-papiers ont été relevés de la part de certains employeurs liés au garage ou de la police.

Quant aux contrats de quartier, ils sont ici vus de manière plutôt positive, notamment pour ce qui concerne le développement d'une crèche sur la Place Lemmens, le réaménagement de la Plaine de Jeux de la Rosée et de celle de la rue de Liverpool.

D'autres intervenants du secteur social, sont venus compléter et corroborer le point de vue des premiers acteurs cités. Il s'agit notamment des responsables de la coordination de la cohésion sociale, laquelle structure va, dans le futur, connaître un déménagement vers le coeur du quartier (le Curo-Hall redevenant une école). Ce déménagement est une des réalisations prévues par le contrat de quartier Compas⁵².

Ces responsables ont déterminé, en termes de cohésion sociale, des axes prioritaires d'intervention au profit de la population du quartier. Il s'agit :

- du soutien scolaire et de l'aide aux devoirs
- de l'alphabétisation des adultes
- du soutien aux populations primo-arrivantes

Lorsqu'est évoqué le déménagement prévu des exportateurs, ces personnes posent la question du futur du quartier. Pour eux, il est fondamental de penser au futur du quartier avant d'envisager un déménagement. Quels types d'activités et de logements seront développés ? Quelles infrastructures seront implantées ? Crèches ? Ecoles ? Maisons de Jeunes ? Maisons de Repos ? Et surtout, quelle sera la reconversion économique du quartier ? Quelles entreprises y attirer ? Dans quels secteurs d'activité ?

Dans le quartier, on rencontre actuellement une *crèche*, l'Arbre à Papillons⁵³, située Place Lemmens.

⁵² <http://www.anderlecht.be/images/stories/Compas/CQDCompas3.pdf>

⁵³ <http://info.catho.be/2012/06/27/larbre-a-papillonune-creche-pas-comme-les-autres/>

On y trouve trois écoles primaires, toutes sur le territoire de la commune d'Anderlecht :
-- deux francophones : l'Ecole communale Les Tourterelles, située rue Odon, 22 et l'Ecole Saint-Pierre, située rue de l'abbé Cuyllits, 30.
-- une néerlandophone, De Kleuterschool Kameleon, située aussi rue Odon, 22

On y retrouve aussi deux établissements secondaires :
-- L'Institut des Arts et Métiers, situé boulevard de l'Abattoir et dépendant de la Ville de Bruxelles.
-- L'Institut de la Providence, situé rue Haberman, 27 à Anderlecht.

Rappelons encore que, à proximité du quartier, se trouve la *Erasmus Hogeschool*, quai de l'Industrie, 170.

Les associations actives dans le domaine de la jeunesse :
-- le Hall des Sports Heyvaert, quai de l'Industrie, 31 : activités sportives variées.
-- la Maison de quartier Heyvaert, quai de l'Industrie, 31 et rue de Liverpool, 14 : soutien scolaire, activités, ateliers, sorties, ...
-- Beeldenstorm, chaussée de Mons : activités d'expression artistiques
-- le Curo Hall, rue Ropsy-Chaudron, 7 : Service Jeunesse et Accueil Temps Libre, Troupe Scoute Pluraliste.
-- Al Khayria, rue Broyère 23 : cours d'arabe, ateliers, sorties, ...
-- Walalou, la ludothèque, 28 rue Otlet.

En parallèle à ces institutions actives dans le secteur de l'enfance et de la jeunesse, nous rencontrons aussi d'autres acteurs sociaux, sportifs et socio-économiques.

- Service d'Accompagnement de Bruxelles, destiné à des personnes handicapées, situé rue de la Poterie, 20
- Stade Charles Vander Putten, situé Boulevard de l'Abattoir, 51
- Salle de Sport de l'Institut de la Providence, rue Haberman, 27
- Une association d'économie sociale, Casablanca, quai de l'Industrie, 121BC
- Un centre pour entreprises : Euclides, rue du Chimiste, 34-36
- l'Asbl Cosmos qui fournit des repas et organise des activités notamment à l'attention des seniors, rue Médecin Meerman 14.

3. Le CPAS de Molenbeek-Saint-Jean⁵⁴

L'antenne Gosselies du CPAS de Molenbeek-Saint-Jean a ouvert en avril 2010. L'équipe compte une coordinatrice, quatre assistantes sociales ainsi que deux personnes assurant l'accueil des usagers et visiteurs. L'antenne du CPAS traite 190 dossiers de personnes en situation régulière en Belgique et 40 dossiers liés au bénéfice de l'aide médicale urgente.

⁵⁴ Le CPAS d'Anderlecht n'a pas d'antenne sur le quartier à proprement parler.

Remarquons que ce chiffre est en diminution ; en effet, les années précédentes, le nombre total de bénéficiaires étaient de 250 à 260 personnes. Notons aussi que les personnes sans titre de séjour valable représentent 17% du total des usagers.

Si des changements d'envergure sont annoncés dans le futur par les pouvoirs publics régionaux et communaux, à savoir le déménagement programmé des exportateurs vers Haren, lesquels changements seront couplés à une mutation importante du quartier, les travailleuses du CPAS de Molenbeek-Saint-Jean (Antenne Gosselies) ont déjà remarqué depuis quelques mois un développement de nouveaux commerces. Il s'agit d'épiceries, d'une boulangerie, de snacks, ... Par ailleurs, les commissionnaires qui étaient actifs sur la rue Heyvaert même tendent à se déplacer vers la rue Gosselies et le quai de l'Industrie.

Les échanges avec ces travailleuses sociales ont permis d'apprendre qu'une dizaine d'immeubles ont été déclarés insalubres dans le quartier depuis janvier 2013. Sur l'ensemble de la commune de Molenbeek, le chiffre d'immeubles insalubres atteint 85, alors qu'il n'était que de 50 en 2012. Les travailleuses pointent la présence de marchands de sommeil dans le quartier. Au moins un de ces marchands de sommeil serait actif dans l'exportation de véhicules d'occasion. Dans 80% à 90% des cas, les locataires doivent s'acquitter de leur loyer en cash pour des conditions de logement déplorables. Les "baux" ou les contrats de location signés par les parties ne comprennent le plus souvent que le nom du propriétaire. Il est rare d'y trouver son adresse, encore moins un numéro de GSM ou un numéro de compte.

Les travailleuses du CPAS remarquent un afflux important d'une nouvelle population en provenance de Guinée Conakry surtout et de Lybie dans une moindre mesure. Dans le cas des ressortissants guinéens, ce phénomène touche principalement des femmes, souvent seules ici avec leurs enfants. Elles sont souvent contraintes de récolter de l'argent et de le remettre à des personnes qui se chargeront des transferts de fonds jusqu'au pays d'origine. Les travailleuses du CPAS nous ont parlé de la situation d'une femme qui avait refusé de se soumettre à cela ; les représailles ne tardèrent pas : ses enfants présents ici ont été kidnappés ; elle fut séquestrée et ses proches restés en Guinée eurent à souffrir de représailles.

VI. Les tentatives successives de transformation du quartier

Avant que ne se mette en place le projet de déménagement des activités liées à l'exportation des véhicules d'occasion, d'autres projets ont visé à amener des changements dans le quartier Heyvaert. Ces projets ont été mis en place essentiellement dans le cadre des contrats de quartier. Plus récemment, on observe aussi des instruments de planification à l'échelle régionale cherchant à cibler ce quartier que ce soit dans le cadre du Plan canal, du Plan guide de la rénovation urbaine ou du Plan régional de développement durable. Ce quartier délaissé pendant de nombreuses années par les pouvoirs publics fait l'objet aujourd'hui de toutes les attentions avec pour conséquence un attrait plus accru non seulement des acteurs publics mais aussi des acteurs privés.

1. Les contrats de quartier⁵⁵

Etant donné le découpage de la zone entre plusieurs communes et dès lors que les contrats de quartier se déclinent de manière communale, nous assistons depuis la fin des années 1990 à une succession de ces contrats, tant du côté anderlechtois (le dernier en date étant le contrat de quartier durable Compas), que du côté molenbeekois (décision prise à la fin 2013 d'un nouveau contrat de quartier durable "Petite Senne"⁵⁶).

Pour Molenbeek-Saint-Jean :

Contrat de Quartier Heyvaert (2002-2006)

Contrat de Quartier Ecluse-Saint-Lazare (2008-2012)

Contrat de Quartier Petite Senne⁵⁷ (2014-2018)

Pour Anderlecht :

Contrat de Quartier La Rosée (1997-2001)

Contrat de Quartier Chimiste (2001-2005)

Contrat de Quartier Lemmens (2007-2011)

Contrat de Quartier Compas (2013-2017)

Pour plus d'informations sur le détail des réalisations, nous vous invitons à visiter le site suivant : <http://www.anderlecht.be/images/stories/Compas/CQDCompas3.pdf>, et plus spécialement les pages 38 à 45 qui sont consacrés à l'effectivité des réalisations de trois contrats de quartier précédents et concernant le territoire anderlechtois.

L'impression générale est que de nombreux projets ont été abandonnés ou réalisés avec un retard important. Les contrats de quartier successifs n'ont apporté que des améliorations

⁵⁵ <http://www.quartiers.irisnet.be/fr/contrats-de-quartiers-durables>

⁵⁶ <http://www.bruplus.irisnet.be/fr/content/quatre-nouveaux-contrats-de-quartier-durables-pour-2014-2018>

⁵⁷ <http://www.molenbeek.be/fr/infos-easyslider/reunion-de-quartier-petite-senne>
<http://www.bruplus.irisnet.be/fr/content/quatre-nouveaux-contrats-de-quartier-durables-pour-2014-2018>

ponctuelles et n'ont pas eu un impact significatif sur l'amélioration de la vie des habitants et le développement de nouvelles infrastructures.

Les raisons qui ont amené à cette situation sont les suivantes : manque de concertation et de prise en compte des initiatives locales lors des phases de définition des projets, difficulté d'expropriation, coûts supérieurs aux estimations, problèmes avec les entrepreneurs en charge des chantiers (interruption de chantiers, vices de construction), manque de moyens des acteurs privés du quartier, manque de projets visant au renforcement de la cohésion sociale, (...), manque d'implantation locale ancienne des porteurs de certains projets, ...

Pour la partie molenbeekoise de la zone, nous renvoyons à la consultation des documents suivants :

- <http://www.molenbeek.be/fr/la-vie-a-molenbeek/espace-public/contrats-de-quartiers> et http://www.molenbeek.be/fr/la-vie-a-molenbeek/espace-public/contrats-de-quartiers/fichiers/2008-2012_CQEst - NOV 09.pdf, notamment pour ce qui concerne plus de détails sur les réalisations du contrat de quartier Ecluse-Saint-Lazare.
- http://www.molenbeek.be/fr/la-vie-a-molenbeek/espace-public/contrats-de-quartiers/fichiers/2002-2006_CQH - NOV 09.pdf, pour ce qui concerne le contrat de quartier Heyvaert.

A l'instar de la partie anderlechtoise, les contrats de quartier successifs n'ont apporté que des améliorations ponctuelles et n'ont pas eu un impact significatif sur l'amélioration de la vie des habitants et le développement de nouvelles infrastructures. Néanmoins, et pour la zone qui nous intéresse et non l'ensemble des zones couvertes par les contrats de quartier successifs, le taux de réalisation des projets est meilleur que du côté anderlechtois.

Les contrats de quartier Compas et Petite Senne

Du côté Anderlechtois, ce contrat de quartier est entrée depuis peu dans sa troisième année. Lors de la première, deux documents importants ont été établis et édités en octobre 2013 : un diagnostic⁵⁸ ainsi qu'un programme des réalisations⁵⁹.

La lecture du récent diagnostic réalisé dans le cadre du Contrat de quartier Compas indique que le revenu moyen par habitant est deux fois plus faible dans ce quartier que le revenu moyen en Région bruxelloise. Le taux de chômage y est proche de 40% (également le double de la Région). Malgré ces indicateurs de pauvreté, la part du logement social y plafonne à 5%. Elle diminue même, diluée qu'elle est au sein des nombreux projets privés et publics (SDRB devenu Citydev) qui ont vu le jour dans le quartier ces dernières années. Le diagnostic ajoute que l'accroissement du revenu moyen dans le quartier est surtout lié à l'arrivée de familles de classe moyenne avec des revenus plus élevés et note que les investissements privés liés aux dynamiques de Contrats de Quartiers « *concernent surtout la création ou la rénovation de logements pour de nouveaux habitants avec un pouvoir d'achat supérieur à celui de la population locale* », à tel point que « *les nouveaux complexes de logements suite à la reconversion de bâtiments industriels deviennent parfois des enclaves (rue des Bougies, rue de la Poterie)* ». Le diagnostic pointe encore que « *l'arrivée massive et soudaine, dans une logique top down, de logements et d'activités sans liens avec le quartier risque de générer des*

⁵⁸ <http://www.anderlecht.be/images/stories/Compas/CQDCompas2.pdf>

⁵⁹ <http://www.anderlecht.be/images/stories/Compas/CQDCompas3.pdf>

confrontations, des frustrations et de renforcer le repli »⁶⁰.

Une des principales réalisations prévues est le Pôle Liverpool-Chimiste (A1 A2 et A3) : bâtiments abritant des activités en faveur de la Jeunesse, la Maison de la Cohésion Sociale, une salle polyvalente, des logements, des commerces, une conciergerie,... Un projet "ambitieux" qui aura pour effet le déménagement de l'actuel Curo-Hall vers ces nouveaux locaux puisqu'il est prévu que celui-ci redevienne une école. Les deux ensembles seraient reliés par le Parc de la Sennette, lequel traverserait aussi un ensemble de 138 logements à construire par Citydev⁶¹. Plus loin le long du parc seraient construits des logements et des infrastructures pouvant abriter des activités économiques ou des équipements publics (F). La place Lemmens et ses abords bénéficieraient d'un commerce, d'une crèche, de logements (C1 et C2) et de logements solidaires (D1 et D2).

Le point de vue du contrat de quartier et des autorités communales et régionales est *"qu'il semble donc opportun d'amorcer le projet de parc de la Sennette en y greffant des projets répondant aux besoins de la population locale. Ainsi, le programme de base propose la réalisation d'un ensemble d'équipements et de logements le long du futur parc. Ceux-ci donneront un visage au nouvel espace vert et garantiront ainsi un certain contrôle social et une animation de celui-ci. Les nouveaux bâtiments préserveront également une certaine transparence afin que l'espace vert qui traverse l'îlot soit perceptible et accessible depuis les différentes rues qui le bordent"*. La question de la reconversion économique n'est que très peu abordée dans le programme du contrat de quartier.

D'autres acteurs n'ont pas le même point de vue. Nous évoquerons successivement le Centre de Rénovation Urbaine (CRU), l'Union des Locataires d'Anderlecht Cureghem (ULAC)⁶² et Inter-Environnement Bruxelles (IEB). Les deux premiers acteurs cités ont, par voie de courrier, réagi à la publication du programme du contrat de quartier. Dans sa lettre, le CRU, bien que représentant du Réseau Habitat, s'étonne qu'il n'ait pas été associé au processus de mise en place de la commission de quartier. A propos du pôle Liverpool-Chimiste, le CRU déclare qu'*il n'est en rien une émanation des habitants ou des acteurs sociaux du quartier*". Pour eux les actions de concertation n'ont débouché que sur un projet préexistant : la requalification du Curo-Hall en école. Dans le même temps, 70% du budget socio-culturel sera distribué à des opérateurs communaux. La conclusion du CRU est que *"les bureaux d'étude et la Commune ont instrumentalisé les habitants et les associations locales pour donner du crédit à leur cahier des charges. Ce qui ressort de ce processus est que les bureaux d'étude ont écarté des projets sur base de critères obscurs. Ces derniers n'ont même pas été soumis aux Collèges"*. L'ULAC rejoint les considérations faites par le CRU : *"Sommes-nous (acteurs locaux) un frein au développement du quartier Lemmens ?"*

Pour terminer ce tour d'horizon des points de vue du monde associatif, nous tenons à nous attarder sur l'avis rendu par IEB en décembre 2012 dans le cadre d'une demande de permis de lotir rue du Compas. Il concerne un terrain acquis par la SDRB en 2005 et pour lequel elle développait, en 2006, un projet mixte (activités productives assurées par des PME et logements). Six ans plus tard le projet de la SDRB ne concerne plus que des logements (74 logements SDRB et 64 logements SLRB), des éléments de voirie supplémentaires et un espace vert. L'abandon du volet "activités productives" est justifié selon elle par la présence actuelle de PME, par les risques de nuisances qu'engendreraient des activités productives et

⁶⁰ Diagnostic Contrat de quartier Compas, pp. 45, 47, 72 et 119.

⁶¹ Il s'agit d'un ensemble de 74 logements acquisitifs moyens et de 64 logements locatifs moyens.

⁶² Le CRU et l'ULAC sont actifs depuis longtemps à Cureghem.

par le grand besoin en logements du quartier. IEB, considérant les problèmes de pollution dont souffre le terrain, et ce plus particulièrement sur une de ses zones, ainsi que les coûts élevés découlant des nécessaires entreprises de dépollution⁶³, préconise plutôt le maintien d'une activité productive sur la zone la plus polluée actuellement. IEB souligne que ces PME, employant aussi des travailleurs peu qualifiés, pourraient créer des emplois pour des habitants du quartier. Quant à la nature des logements, IEB demande que les logements sociaux représentent 30% des réalisations totales et souligne que de nombreux logements moyens (locatifs ou acquisitifs) ont déjà été construits récemment à Cureghem, et ce dans le but d'attirer d'autres types d'habitants : *"Vouloir à tout prix créer de la mixité sociale dans les quartiers les plus pauvres n'a généralement pour effet que d'accroître le prix du foncier et des loyers sans pour autant enrichir la population qui y vit. Un public précaire, en restant dans un quartier central de Bruxelles, augmentera ses chances d'améliorer sa situation socio-économique."*

Il faut savoir qu'un périmètre de préemption faisant la part belle à la SDRB est associé au contrat de quartier Compas⁶⁴.



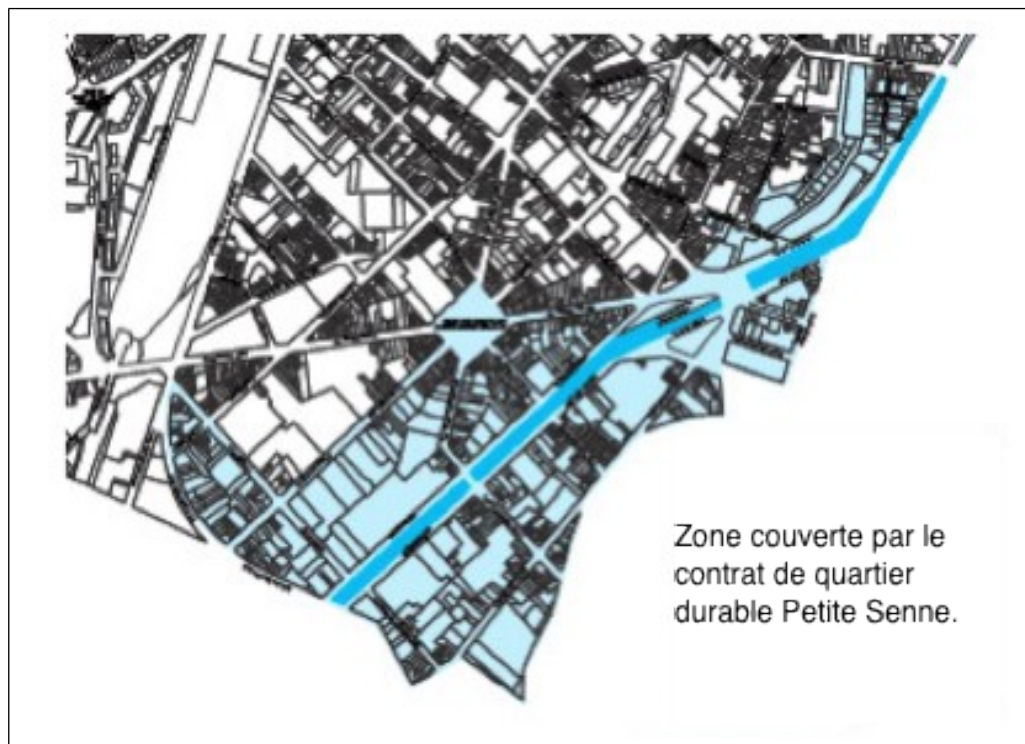
Ce périmètre d'action est plus petit que la zone du contrat de quartier proprement dite et ne concerne que la zone qui est l'objet principal de notre étude. Le droit de préemption est accordé pour une durée de 7 ans et concerne, dans l'ordre de priorité : la SDRB, la SLRB (agissant pour elle-même, une SISF ou le Fonds du Logement), le Fonds du Logement, la Région de Bruxelles-Capitale, la commune d'Anderlecht. Le but annoncé dans l'arrêté du gouvernement régional du 18 juillet 2013 est la construction de logements⁶⁵ (via aussi des opérations de remembrement), d'équipements publics et d'espaces verts. La SDRB est vue comme le pouvoir préemptant le mieux à même de réaliser ces objectifs. La SLRB n'est considérée qu'à titre subsidiaire; les autres acteurs à un titre plus subsidiaire encore. Il convient de remarquer que, une nouvelle fois, la reconversion économique du quartier (maintien ou implantation de nouvelles activités) n'est pas prise en compte ; l'axe de transformation principal envisagé est l'implantation de logements moyens.

⁶³ A vu du niveau de la pollution, IEB estime qu'il demeurera toujours une pollution résiduelle ; raison de plus pour chercher le maintien d'activités productives.

⁶⁴ http://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/2013/08/28_1.pdf - Page108, page 105 et suivantes.

⁶⁵ Le logement moyen est principalement évoqué.

Du côté molenbeekois, le contrat de quartier Petite Senne a été lancé il y a un an. Néanmoins, il semble évident que les deux contrats de quartier vont chercher à développer des objectifs communs et qu'une concertation régionale a présidé à leur établissement.



Sur le site de BruPlus, le contrat de quartier Petite Senne est évoqué en ces termes : *Ce périmètre présente des opportunités intéressantes en termes de reconversion de sites d'anciennes activités industrielles - souvent occupées par des commerces de voiture - qui dessinent un fort potentiel de création de logements, d'équipements et d'espaces verts. A cet égard, la présence de l'ancien lit de la Senne qui traverse le quartier constitue un atout majeur pour appuyer cette dynamique de reconfiguration urbaine*⁶⁶.

Une première réunion d'information a eu lieu à la fin du mois de janvier 2014⁶⁷. Le programme du contrat de quartier a été soumis à enquête publique dans le courant du second semestre 2014. Ses grandes lignes, citées plus haut, donnent déjà un aperçu des volontés régionales et communales en terme de changements : les exportateurs partent et les espaces sont réaffectés, principalement par du logement, des équipements, sans en donner pour l'instant plus de détails, et des espaces verts, dont la réalisation majeure seraient une promenade verte, épousant le parcours de la Petite Senne aujourd'hui souterraine, et à laquelle on pourrait accéder grâce à d'autres voies d'accès allant jusqu'à la chaussée de Mons d'un côté, la rue Heyvaert et le quai de l'Industrie de l'autre :

"Dans le quartier Heyvaert en particulier, mais également sur le versant nord-ouest du canal, l'activité des rues est dominée par le commerce automobile. Le Gouvernement bruxellois a sélectionné le quartier Heyvaert comme projet pilote afin de concrétiser le Plan-canal, et a entamé une stratégie pour relocaliser le commerce automobile existant dans l'avant-port. Cela entraînera – même sans intervention du contrat de quartier – une transformation importante du quartier pour les prochaines années".

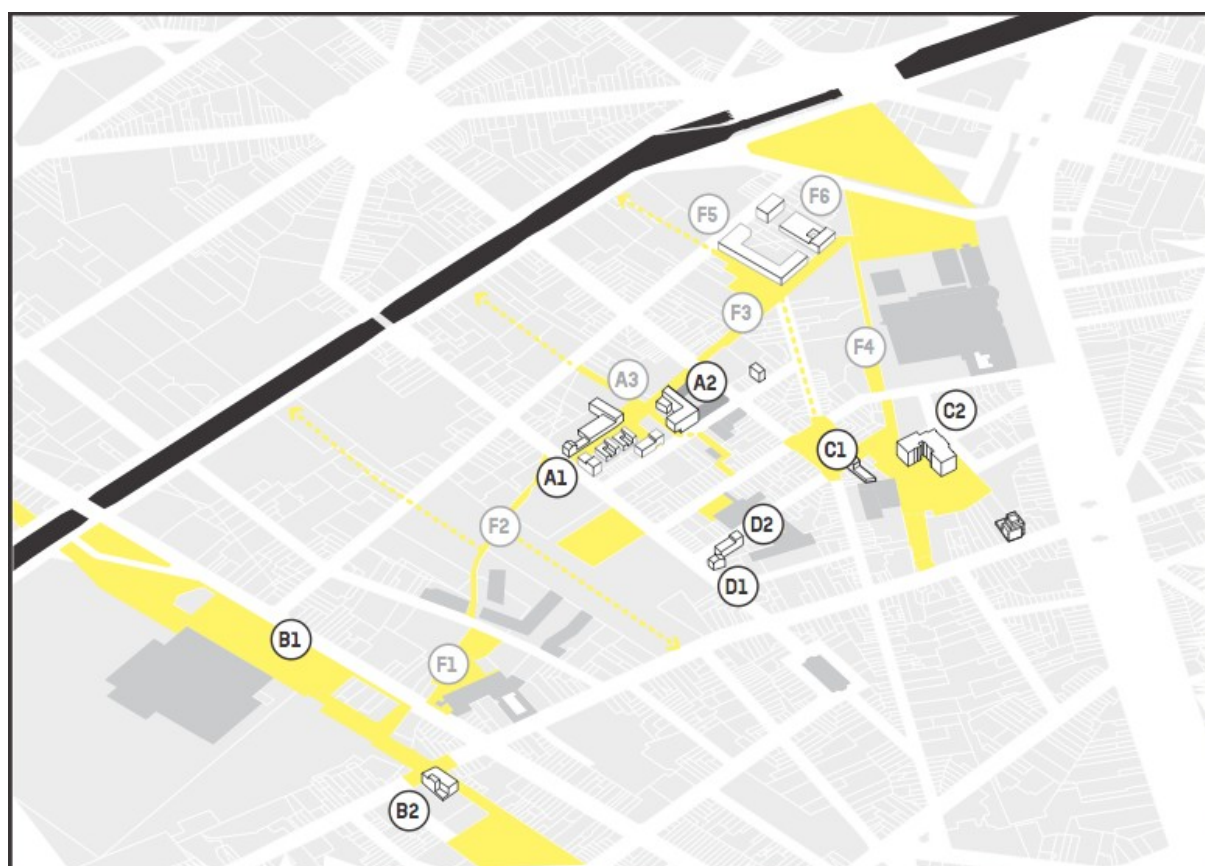
⁶⁶ <http://www.bruplus.irisnet.be/fr/content/quatre-nouveaux-contrats-de-quartier-durables-pour-2014-2018>

⁶⁷ <http://www.molenbeek.be/fr/infos-easy-slider/reunion-de-quartier-petite-senne>

La Petite Senne (Senne de Ransfort ou Sennett) et ses abords :



Les intentions affichées de ce contrat de quartier rejoignent celles déjà en cours d'élaboration dans le cadre du contrat de quartier Compas. Il convient alors de voir ces deux contrats de quartiers comme des formes de déclinaison d'un plan régional plus vaste, tel que défini dans le projet de PRDD (voir infra), et dont, d'un point de vue urbanistique, le parc linéaire de la Petite Senne serait le fil conducteur. et relierait la Porte de Ninove aux Abattoirs.



Zones vertes

Source : <http://www.anderlecht.be/images/stories/Compas/CQDCompas3.pdf>

Remarquons qu'il y a quelques années encore, en 2010, le master plan Canal Molenbeek proposait une transformation progressive du quartier et soulignait la possibilité du maintien

d'activités productives⁶⁸. Parmi celles-ci, une préférence allait pour le commerce de gros, le commerce de détail, l'HORECA, la construction et les services aux entreprises. Les activités liées à l'exportation de véhicules devant elle décroître. Le plan proposait une limitation des activités productives à 2000 m² par industrie et, dans le même temps, une densification de la zone.

2. Le Plan guide de la rénovation urbaine⁶⁹ et le projet de Plan régional de Développement Durable⁷⁰

Cureghem est donc devenu un enjeu régional de toute première importance : Cureghem est une zone de test⁷¹. En effet, le « Plan-Guide de la rénovation urbaine durable » qui constitue la matrice des propositions en matière de rénovation urbaine avancée par le récent Projet de Plan Régional de Développement Durable (PRDD), définit Cureghem comme l'une des quatre zones de rénovation urbaine prioritaires ; c'est à ce titre que de nouveaux contrats de quartiers durables y sont mis en place. En terme de pôles d'activités économiques à soutenir, Cureghem est repris également comme une zone d'intervention prioritaire, et ce au même titre que les zones portuaires, et donc l'Avant-Port situé à Haren et le site de Schaerbeek-Formation.

Il faut savoir que le Plan Guide fait de Citydev l'opérateur de logements par excellence, privilégiant le logement moyen et acquisitif au détriment du logement social, la SLRB, en charge des logements sociaux, étant placée très loin derrière Citydev, sans compter que la SLRB est désormais encouragée à construire elle aussi du logement moyen, en commençant par... Cureghem qui fait l'objet d'un Schéma opérationnel⁷².

Dans les grandes lignes, le SO découpe le territoire de Cureghem en cinq « mezzo-projets » qui viennent se superposer à plusieurs Contrats de Quartiers (CQ) récents, en cours ou annoncés : Lemmens (2007-2011), Ecluse-Saint Lazare (2008-2012), Canal-Midi (2010-2014), Compas (2013-2017), Petite Senne (2014-2018).

Le mezzo-projet « Petite Sennette » qui épouse peu ou prou le périmètre du CQ Compas décrit ci-dessus. Il est clair que le mezzo-projet Petite Sennette du SO vise à amplifier l'arrivée d'une nouvelle classe moyenne dans le quartier notamment en lotissant des parcelles industrielles pour y développer 717 logements dont les trois-quarts seront privés ou conventionnés et en verdurant l'ancien tracé de la Petite Senne, bordant ces futurs projets, par une percée de l'îlot D'Ieteren en vue de relier deux pôles urbains sous les projecteurs : les Abattoirs et la Porte de Ninove. Le SO reconnaît la difficulté de cette entreprise dès lors qu'elle suppose le départ des installations de D'Ieteren, propriétaire du terrain et en pleine activité. L'idée n'est pas neuve. Le projet a capoté à plusieurs reprises suite au refus de D'Ieteren de vendre.

Le PRDD déclare à propos de Cureghem : " *Le commerce de voitures de seconde main à Cureghem n'est pas compatible avec le développement des fonctions urbaines propres au*

⁶⁸ http://www.bruxel.org/porteninpoort/2010_Masterplan_global.pdf, pages 62 et suivantes.

⁶⁹ <http://urbanisme.irisnet.be/pdf/syntheses-midis-aatl/plan-guide-de-la-region-en-matiere-de-renovation-urbaine/view>.

⁷⁰ <http://www.prdd.be/le-projet-de-ville>

⁷¹ <http://urbanisme.irisnet.be/pdf/ppt-midis-aatl/planguidemidiaatl.pdf/view>

⁷² C. Scohier, "Mezzo projet à Cureghem", in Rénofée descend sur les quartiers, *Bruxelles en mouvements*, n° 270, mai-juin 2014.

centre-ville. Il n'apporte aucune plus-value à la ville et est plutôt source de nuisances. Il convient donc d'envisager son déplacement vers d'autres zones du canal, en dehors du centre urbain. " Et à propos de Schaerbeek-Formation, il est vu comme prioritaire de "développer à l'avant-port un terminal Roll on-Roll off (RO-RO) spécialisé dans le secteur de la vente des véhicules de seconde main, afin de permettre le transfert d'activités du quartier Heyvaert (Molenbeek et Anderlecht) dans lequel ces activités présentent de grandes nuisances pour l'habitat, et ainsi assurer la rénovation de ce quartier."

Notre attention a été retenue par le fait que les déclarations contenues dans le PRDD sont pour le moins tranchées : incompatibilité du commerce de voitures d'occasion avec les fonctions propres d'un centre-ville ; ce commerce n'apporterait aucune plus-value à la RBC ; il ne serait que source de grandes nuisances. Si des nuisances, parfois graves⁷³, existent bel et bien, les pouvoirs publics régionaux ne semblent pas reconnaître dans ce document les efforts de mises en conformité réalisés par les exportateurs, lesquels, pour la grande majorité des exploitations, selon l'avis même des autorités en charge du contrôle, respectent les prescriptions contenues dans les permis d'environnement dont ils sont les titulaires.

Ce commerce n'apporterait pas de plus-value à la ville alors qu'il s'agit d'un commerce de taille mondiale qui contribue au rayonnement de Bruxelles, notamment dans les pays africains⁷⁴. Par ailleurs, les communes de Molenbeek et d'Anderlecht perçoivent des taxes payées par les acteurs de ce commerce et liées à la superficie des exploitations⁷⁵. Nous estimons cette somme à environ 500 000 euros annuels pour les deux communes.

De surcroît, ces entreprises sont créatrices d'emploi, que cela soit à Bruxelles, à Anvers ou ailleurs en Belgique et dans le Monde. Une société telle que Karim Export, l'un des acteurs majeurs de ce commerce, réalise un chiffre d'affaires annuel de près de 40 millions d'euros et paie environ 450 000 euros de charges ONSS par an. Cette seule société embauche 42 personnes⁷⁶ (29 employés et 13 ouvriers). Par ailleurs, le montant du seul impôt sur les bénéfices était lui d'environ 1 million d'euros pour 2012.

Par extension, nous pouvons constater que le montant total des taxes et impositions versées aux autorités publiques se chiffrent en millions d'euros et que des centaines de personnes bénéficient d'un emploi au sein de ces exploitations⁷⁷. A ces emplois directs, il faut ajouter les personnes travaillant eux souvent informellement dans la rue. Nous estimons leur nombre aux environs de 500 personnes dans la zone Heyvaert et ses abords ; ces activités sont une source de revenus pour eux et le cas échéant leurs proches. Il convient aussi de tenir encore des emplois occupés auprès des garagistes spécialisés dans l'achat et la vente de véhicules et de ceux qui travaillent dans la vente de pièces automobiles ou encore dans le secteur de l'HORECA⁷⁸.

⁷³ Citons en plus des exemples cités : les cas de personnes renversées par des véhicules roulant sur les trottoirs, la présence de faux-policiers à une époque, une ambulance obligée de rouler sur le trottoir à "contre-sens", des pressions exercées à l'encontre de certains habitants pour obtenir leur départ.

⁷⁴ Les voitures d'Heyvaert sont là-bas plus connues que le chocolat ou Manneken Pis.

⁷⁵ Pour la commune de Molenbeek-Saint-Jean : <http://www.molenbeek.be/fr/guichet-electronique/fichiers/13.CommercesautosFR2012.pdf>. Pour ce qui concerne la commune d'Anderlecht : <http://www.anderlecht.be/images/stories/Règlements/IMPORTEXPORT.pdf>

⁷⁶ 37 à Bruxelles et 5 à Anvers.

⁷⁷ Le masterplan Canal Molenbeek fait état de 9 salariés / entreprise.

⁷⁸ Les cafés, snacks et restaurants sont nombreux dans le quartier Heyvaert et ses environs.

Toujours pour ce qui concerne les recettes que cette activité génère, n'oublions pas que ces sociétés sont soumises aux accises prélevées sur les carburants, non seulement sur le carburant nécessaire pour acheminer ces véhicules à Anvers (Karim Export SA a dépensé plus de 250 000 euros en 2012 pour ses véhicules terrestres⁷⁹), mais aussi sur celui utilisé par les bateaux pour exporter ces véhicules en Afrique, et ce sachant que la dépense journalière d'un bateau en carburant est d'environ 30 000 euros. Notons aussi que ce commerce est aussi une source de revenus substantiels pour le Port d' Anvers⁸⁰.

A la vue de ce seul exemple, certes un acteurs majeurs, et sachant que ce secteur compte plus de 150 sociétés (sans compter les activités connexes), il semble évident que les bienfaits et apports objectifs de ce commerce transnational méritent d'être pris en compte dans la détermination des politiques urbaines en Région de Bruxelles-Capitale. Nous ne reviendrons même pas ici sur la très grande importance de ce commerce dans l'économie de certains pays africains⁸¹. Nous tenons ici à citer à nouveau un point de vue de Martin Rosenfeld que nous avons déjà exprimé⁸² :

"Les enjeux financiers dépassent donc largement le « petit quartier Heyvaert » et exigent d'être pris en compte lorsqu'on désire trouver des solutions aux nuisances existantes. Il me semble indispensable de mesurer aussi pleinement les apports positifs de ce commerce pour espérer prendre des mesures efficaces qui auraient des chances d'aboutir. Les enjeux économiques sont trop importants. Les décisions politiques auront peu de chance d'être suivies d'effets si on persiste dans l'idée qu'il s'agit d'une activité secondaire qui touche à une économie de récupération et de bouts de ficelles. Tant qu'on dévalorisera l'activité, les mesures ne seront pas prises au sérieux par les principaux acteurs économiques du secteur. Des projets communaux et régionaux sont depuis plusieurs années sur la table pour limiter les nuisances, voire déplacer l'activité sur le canal, à la sortie de la ville. J'ai été convié à participer aux groupes de travail sur le sujet mais mon message sur le caractère transnational de ce commerce et sur le statut spécial de ses entrepreneurs n'a, me semble-t-il, pas été entendu. Les autorités connaissent mon travail et me consultent mais le plus souvent sur des questions très précises et pratiques. Cela n'implique donc pas que les réflexions plus globales que je propose sur l'activité soient écoutées".

3. Le projet de déplacement de l'activité dans le Nord

En raison de la proximité immédiate du canal, du réseau ferroviaire, du Ring et aussi de l'aéroport de Bruxelles Zaventem, le site de Schaerbeek Formation est considéré comme stratégique afin que puisse s'y développer un nouveau pôle multimodal efficace⁸³.

Signalons aussi la présence d'hôtels (notamment chaussée de Mons) où peuvent séjourner les hommes d'affaires africains lors de leurs séjours à Bruxelles.

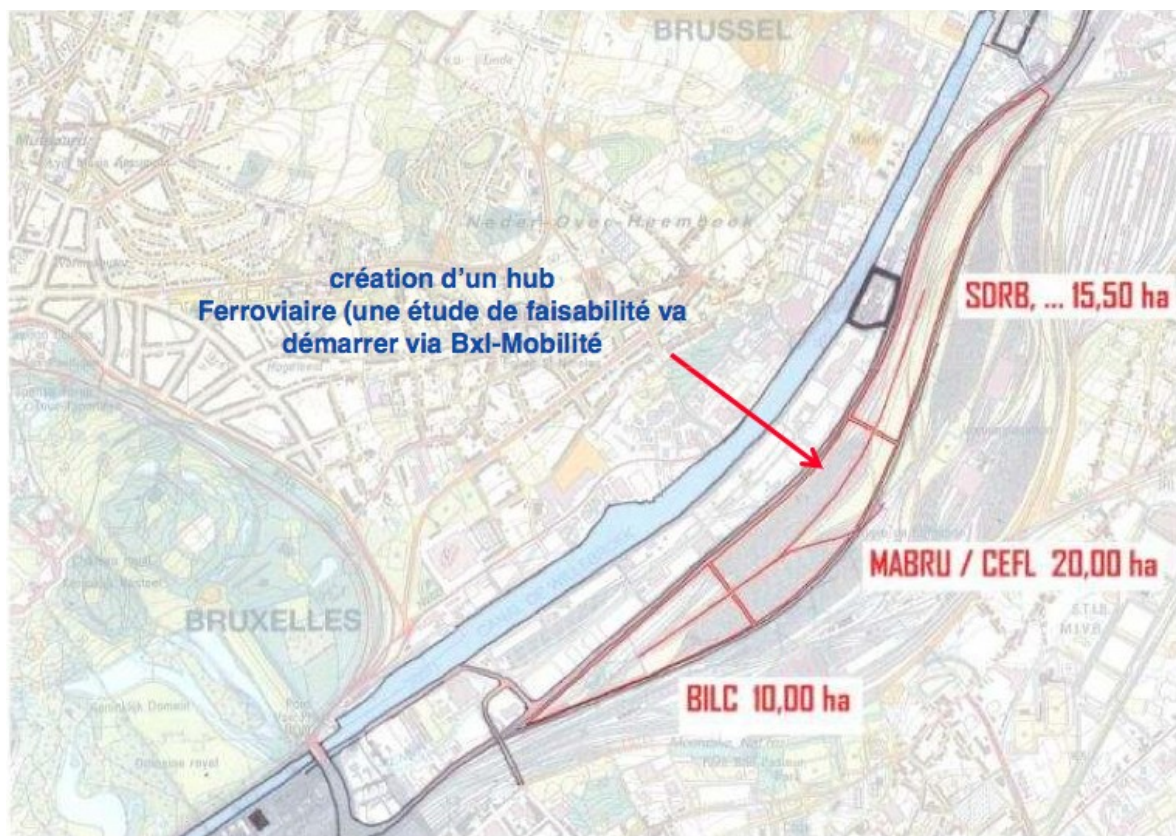
⁷⁹ Le taux d'accises sur le diesel est d'environ 42 centimes / litre.

⁸⁰ Faire entrer un bateau dans le Port d'Anvers coûte environ 25 000 euros (frais de pilotage, de remorquage, de lamanage, droits de port, etc ...).

⁸¹ Voir p. 30 et suivantes.

⁸² Voir p. 32.

⁸³ <http://www.prdd.be/le-projet-de-ville>, pages 69 et suivantes.



Le site de Schaerbeek-Formation : http://www.esr.irisnet.be/publications/les-debats-du-conseil-1/22-novembre-2011/presentation_Alfons_Moens.pdf/at_download/file

Pour tenter de rendre concrète cette idée, le gouvernement régional, par l'intermédiaire de Charles Picqué, alors Ministre-Président, et de Brigitte Grouwels, en charge du Port de Bruxelles, a confirmé fin 2012 qu'une partie du site de Schaerbeek-Formation sera attribué au Port de Bruxelles afin que celui-ci puisse y développer des activités logistiques. Le Port est satisfait de cette décision et souligne que cette extension est nécessaire pour la poursuite du développement de l'activité portuaire⁸⁴, celle-ci passant aussi par un renforcement du partenariat existant avec le Port d'Anvers. Le partenariat porte aussi plus spécifiquement sur le futur du site de Schaerbeek-Formation ; le Port d'Anvers soutenant celui de Bruxelles dans la réalisation d'une étude de marché et d'une procédure de consultation⁸⁵. Les projets prévoient aussi d'implanter plusieurs centaines de logements à proximité⁸⁶.

Au sein de l'ensemble du site de Schaerbeek-Formation, et comme le prévoit le projet de Plan de Développement Régional, il est vu comme une priorité de "développer à l'avant-port un terminal Roll on-Roll off (RO_RO) spécialisé dans le secteur de la vente des véhicules de seconde main, afin de permettre le transfert d'activités du quartier Heyvaert (Molenbeek et Anderlecht) dans lequel ces activités présentent de grandes nuisances pour l'habitat, et ainsi assurer la rénovation de ce quartier."

Il est important de remarquer que le projet est pensé depuis la fin des années 2000. En effet,

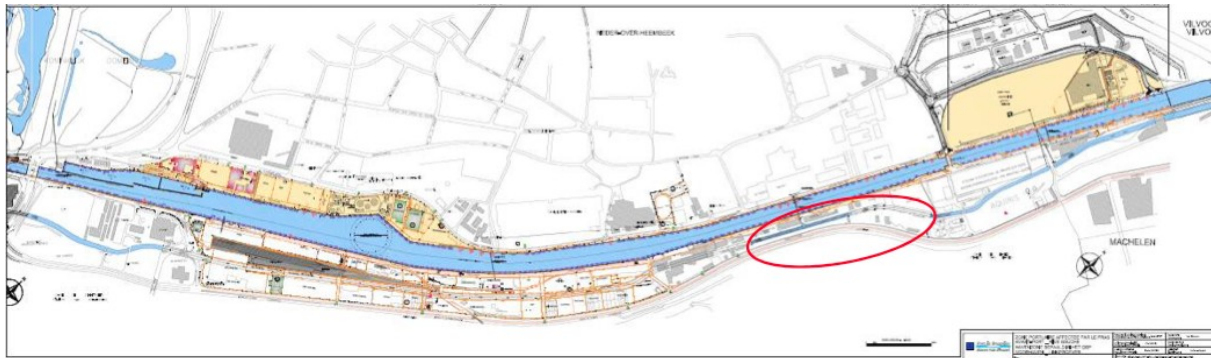
⁸⁴ <http://www.portdebruxelles.be/fr/0/68/Le-Ministre-Président-de-la-Région-de-Bruxelles-Capitale-visite-le-port-de-Bruxelles-et-confirme-lextension-du-port-sur-Schaerbeek-formation>

⁸⁵ <http://www.portdebruxelles.be/fr/83/100/Le-Port-dAnvers-et-le-Port-de-Bruxelles-concluent-une-convention-de-partenariat>

⁸⁶ <http://www.prdd.be/le-projet-de-ville>, pages 69 et suivantes.

une étude faisabilité socio-économique et technique a été réalisée par ECSA en 2009, laquelle a conclu à la possibilité de cette entreprise⁸⁷. La VUB a aussi mené une étude à ce sujet⁸⁸.

Au sein du site, il est prévu que le terminal occupe la zone suivante cerclée de rouge.



Le site de Schaerbeek-Formation et le terminal Ro-Ro : http://www.esr.irisnet.be/publications/les-debats-du-conseil-1/22-novembre-2011/presentation_Alfons_Moens.pdf/at_download/file

Pour cela, le Port de Bruxelles se porte acquéreur de terrains. Pour réaliser ces opérations, il bénéficie d'un droit de préemption accordé par le gouvernement bruxellois⁸⁹. Il est prévu que ces terrains accueillent les activités d'exportation de véhicules d'occasion. L'idée du Port et des pouvoirs publics est de mettre les terrains acquis à disposition des futurs occupants⁹⁰ ; à charge pour eux d'y construire leurs propres installations : show-rooms, bureaux, surfaces de parkings, commerces liés. Le lien avec la voie d'eau serait alors évident et des barges poussées ou des bateaux Ro-Ro spécifiques assureraient une liaison quasi-permanente avec le Port d'Anvers⁹¹. Ces bateaux pourraient permettre le transport de 112 000 véhicules par an, l'équivalent de 14 000 voyages en camion, soit une grande partie des véhicules qui à l'heure actuelle transitent par le quartier Heyvaert. La question se pose aussi de ce que les barges transporteront entre Anvers et Bruxelles, et ce afin de ne pas effectuer de voyages "à vide". Peut-être des voitures neuves ? Mais celles-ci arrivent plus à Zeebrugge qu'à Anvers.

Le Port de Bruxelles y voit plusieurs avantages, tant pour le secteur (une amélioration des normes environnementales, une amélioration de son image et une amélioration de relations avec les autorités publiques), que pour la Région de Bruxelles-Capitale (amélioration de la mobilité et limitation des impacts environnementaux, notamment dans le quartier Heyvaert ; amélioration de la qualité de vie dans le quartier Heyvaert et dans les quartiers alentours ; possibilité de réaffecter les parcelles libérées là-bas au profit d'activités économiques plus adaptées au centre ville ; maintien des emplois existant en RBC ; création de nouveaux emplois).

A terme, le Port de Bruxelles envisage l'achat de quatre terrains en bord de quai qui serviront à accueillir les exportateurs du quartier Heyvaert et prévoit que 6,5ha de terrain leur seront à terme mis à disposition pour poursuivre leurs activités⁹². Cette surface est donc supérieure à celle prévue en 2011, laquelle se limitait à 4,6 ha (cf carte ci-dessous), ce qui s'est avéré

⁸⁷ http://www.portdebruxelles.be/dbfiles/mfile/3300/3336/masterplan_PB_fr.pdf, page 17.

⁸⁸ Il ne nous a pas été possible de nous procurer cette étude de la VUB.

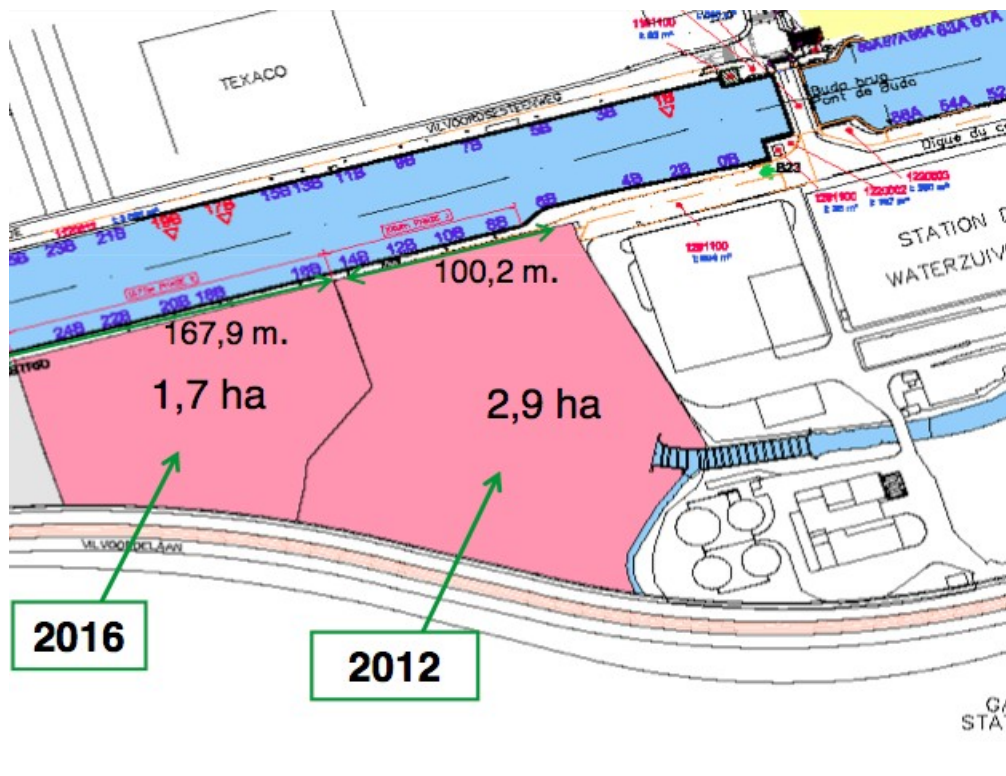
⁸⁹ http://www.preemption.irisnet.be/preemption/sites/default/files/Canal_nord.pdf

⁹⁰ <http://www.ieb.be/L-industrie-bruxelloise-Bien-mal>

⁹¹ http://www.portdebruxelles.be/dbfiles/mfile/3300/3336/masterplan_PB_fr.pdf, page 17.

⁹² <http://www.sdrb.be/docs/general/20131011c.pdf>, page 13.

insuffisant pour satisfaire les besoins des exportateurs.



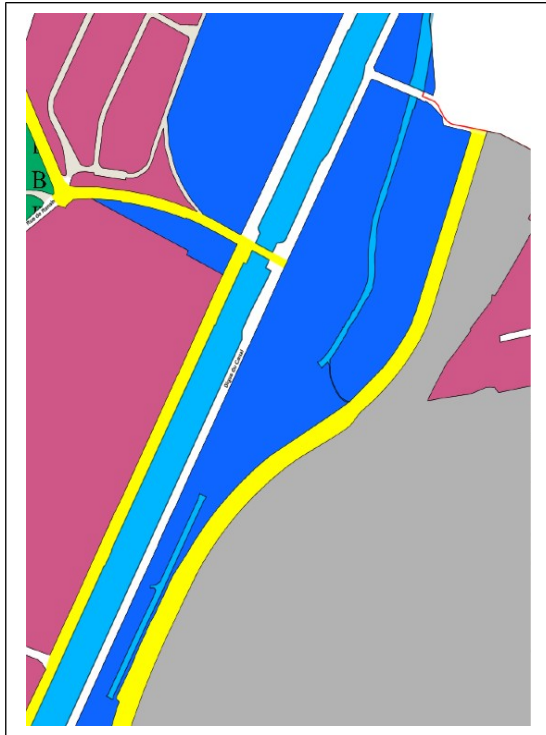
Le site de Schaerbeek-Formation et le terminal Ro-Ro, projet 2011 : http://www.esr.irisnet.be/publications/les-debats-du-conseil-1/22-novembre-2011/presentation_Alfons_Moens.pdf/at_download/file

Les négociations et les acquisitions ont mieux tenu compte des besoins réels des exploitants et ont débuté par un site propriété de Exxon-Mobil, celui-ci disposant d'une superficie de 2,45 ha. Il est aussi dans l'intention du Port de trouver également un terrain d'entente avec les sociétés Q8 (terrain de 1,7 ha), Interroof (terrain de 1,3 ha) et les Chantiers de Créosotage de Bruxelles (terrain de 1 ha). Ces terrains sont situés entre le canal et l'avenue de Vilvoorde, 304-312. A terme, le but du Port est de créer un terminal de 5ha environ pour accueillir les exportateurs ainsi qu'une zone de stockage de 1,5 ha pouvant être étagée.



NB : La zone retenue est encadrée en orange.

La zone, son affectation (en bleu les zones portuaires), son bâti et son parcellaire.



Les acquisitions

A l'heure actuelle, le terrain de 2,45 ha et dont est propriétaire Exxon Mobil est en cours d'acquisition. Des discussions ont porté sur la nécessaire dépollution de ces terrains, puisqu'il s'agissait d'un centre de stockage de produits pétroliers. Ce terrain ayant connu quatre propriétaires différents au cours des derniers temps. Les débats ont porté sur les responsabilités quant à la pollution existante et sur le financement des entreprises de dépollution. L'accord trouvé prévoit que les autorités bruxelloises prendront à leur charge la pollution "historique" et l'exploitant la pollution qu'il a lui engendré.

Le projet Ro-Ro est repris dans la déclaration du nouveau gouvernement régional de juillet 2014 qui confirme "l'opportunité d'un projet qui permette aux concessionnaires actuellement situés dans le quartier Heyvaert de se localiser à l'avant-port dans la mesure où cette relocalisation permet une reconversion du quartier Heyvaert lui-même en concertation avec le secteur."

La déclaration précise que le projet Ro-Ro nécessite cependant en premier lieu :

- une définition précise du programme global en évaluant l'opportunité d'accueillir d'autres activités complémentaires à celles envisagées pour la plateforme Ro-Ro;
- la traduction en volumétrie de ce programme en vue de définir les droits à construire par îlot;
- la définition du rapport entre les nouveaux programmes et l'existant et notamment avec la station d'épuration;
- la répartition espaces publics / espaces privés;
- l'opportunité de concéder une concession sur l'ensemble du site ou de scinder les concessions sur base des lots;
- un bilan d'opération avec une répartition des dépenses publiques et privées.

Ces éléments préalables au lancement du projet Ro-Ro devraient être étudiés dans les 6 premiers mois de la législature donc pour le printemps 2015.

4. La concertation entre les pouvoirs publics et les exportateurs

Pour mettre à bien ces projets, les autorités régionales ont mis sur pied une plate-forme de concertation inter-acteurs. Comme la liste de ceux-ci est conséquente et les intérêts parfois divergents (RBC, communes, sociétés privés, CityDev, ATD, Port de Bruxelles, ...), il n'est pas simple d'organiser des rencontres inter-acteurs. Une personne a joué et joue un rôle essentiel dans la rencontre entre les acteurs et les développements du projet : Nicolas Joschko, conseiller au cabinet de Evelyne Huytebroeck sous l'ancienne législature.

Comme nous l'avons vu les différents pouvoirs publics (Région de Bruxelles-Capitale ; communes d'Anderlecht et de Molenbeek) ont agi dans la concertation pour préparer, à la fin des années 2000 et au début des années 2010, un vaste plan de transfert des activités d'exportation de véhicules situées dans le quartier Heyvaert vers la zone de l'Avant-Port, à proximité du site de Schaerbeek-Formation. Entre ces acteurs, les points de vue convergèrent rapidement. La Région de Bruxelles-Capitale approcha alors les gros exportateurs de véhicules d'occasion pour leur faire part de leurs projets. La stratégie de la Région fut, et reste, de chercher à convaincre d'abord les acteurs principaux de ce commerce, et ce dans le but de créer un effet d'entraînement : *"une fois les 'gros' installés à Schaerbeek-Formation, les plus petits suivront"*.

Les avis convergent pour dire que les rencontres commencèrent souvent par la présentation du fait que si la Région installait des casse-vitesse sous certains ponts, cela pourrait alors fortement perturber le passage des camions "porte-huit", à destination du quartier Heyvaert, ou à la sortie de celui-ci. La Région voulait faire entendre aux exportateurs qu'elle était bien résolue à mener ses projets à bien, fût-ce sous la contrainte. Face à ces propositions, également relayées par la presse⁹³, l'attitude des exportateurs ne fut pas la même. Parmi les grands exportateurs, il semble que deux groupes se dégagent : Karim Export et les autres (Socar, Abou Zeid, La Belgo-Malienne, LIBELCO, Sakr Export)⁹⁴. Malgré ces différences, tous les exportateurs et garagistes, petits ou grands, sont bien conscients qu'un non-renouvellement de leurs permis d'environnement (des renouvellements doivent avoir lieu les 10 prochaines années) mettrait en péril leurs activités dans le quartier Heyvaert.

a. Karim Export⁹⁵

Les patrons de Karim Export sont installés à Bruxelles depuis 40 ans et sont arrivés rue

⁹³http://www.rtf.be/info/regions/detail_un-nouveau-terrain-pour-accueillir-les-garages-bruxellois-specialises-dans-l-export?id=777724; Le Soir, *Heyvaert : la quartier des voitures à un tournant*, 25 juin 2013; <http://www.brusselnieuws.be/nl/nieuws/autohandel-kuregem-moet-verhuizen-naar-voorhaven>

⁹⁴ Les petits exportateurs n'ont que très peu été entendus. Il n'a pas été facile de rentrer en contact avec eux. Ceux avec qui un dialogue a pu s'engager souhaitent le maintien de leurs activités dans le quartier Heyvaert.

⁹⁵ La société est installée à Bruxelles depuis 40 ans et sur Heyvaert depuis la fin des années 1980. Ils exportent d'après eux 85 000 véhicules / an vers l'Afrique. Ils peuvent entreposer 600 véhicules à Bruxelles sur un site de 8 500 m² (chargement et déchargement *in situ*) et 8000 véhicules au Port d'Anvers.

Heyvaert à la fin des années 80. Les permis qui leur permettent de mener à bien leur exploitation sont valides jusque 2026. Ils ont réalisé récemment des investissements d'une valeur de 7 millions d'euros pour aménager des espaces de stockage supplémentaires. Ils ont aussi construits 9 logements pour l'obtention de leur permis d'urbanisme (zone mixte). Ils sont en contact avec le Port de Bruxelles depuis 2008.

De leur point de vue, ils regrettent, dans le chef des politiques, le manque de concertation auprès des entreprises concernées, un certain flou quant aux possibilités de réinstallation, le manque de liaison quant au développement futur du quartier. Ils regrettent également que leur secteur d'activités jouisse encore d'une mauvaise réputation, et ce malgré la volonté de se conformer aux règlements en vigueur : réglementations sur l'environnement, le droit du travail, le droit des étrangers, ... Ils ne comprennent pas non plus pourquoi leur activité est si souvent assimilée à du trafic.

Karim Export, sans être contre le fait de s'installer à Schaerbeek-Formation, n'a pas l'intention de quitter la rue Heyvaert. Il est en effet important pour eux de distinguer les activités de garage de celles directement liées à l'exportation. La première activité profite de la place occupée par Heyvaert au sein de la RBC, à proximité de la Gare du Midi et de structures hôtelières⁹⁶. Ils souhaitent pouvoir disposer de 30 000 m² dans les installations de l'Avant-Port et réclameront de fortes indemnités s'ils étaient contraints de quitter le quartier Heyvaert.

Face aux projets menés par les autorités régionales, et à l'instar de certains de leurs concurrents (Socar SA par exemple), ils sont en train de développer leurs activités en France, dans la banlieue parisienne : ouverture d'une succursale, acquisition de terrains à proximité de la Seine, recherche de bateaux pouvant effectuer la liaison vers Le Havre. Le but de ces investissements est de développer la fonction exportatrice de véhicules du Port du Havre. Ils espèrent qu'une part croissante de leurs activités se fera désormais en France, sans pour autant souhaiter quitter la Belgique, le Port d'Anvers et Bruxelles.

b. La Fédération des Exportateurs de Véhicules d'Occasion

Comme nous l'avons vu, elle a été créée suite à la volonté de la commune d'Anderlecht de doubler le montant de la taxe communale qui frappait cette profession. A l'heure des grands projets régionaux, les grandes sociétés citées plus haut ont relancé cette structure dans l'idée de s'associer pour répondre à l'appel à projet lancé par le Port de Bruxelles.

Concernant la question de la dépollution du premier terrain en voie de règlement, le Port de Bruxelles a lancé un appel à projet en vue d'attribuer la concession des terrains qui abriteront les activités d'exportation. Certaines de ces sociétés ont décidé d'agir ensemble et de répondre de manière commune à l'appel à projets du Port de Bruxelles. Ils projettent de constituer une société qui aura en charge l'exploitation du site. Ils sont aussi en train de constituer des projets architecturaux qui prévoient : la construction de zones de parking sur 6 ou 7 étages, des bureaux, des services de restauration, des services hôteliers⁹⁷.

Pour ce qui concerne le devenir de leurs propriétés dans le quartier Heyvaert⁹⁸, certains souhaiteraient, à l'instar de Karim Export, pouvoir y maintenir une activité de garage, d'autres

⁹⁶ Un concurrent, Socar, propose même à ses clients des studios meublés pour le temps de leurs séjours : <http://www.socar.be/Residence.html>

⁹⁷ Ils ne prévoient pas d'y créer du logement.

⁹⁸ Rappelons que les exploitants sont les propriétaires des parcelles qu'ils occupent.

voudraient y développer, parallèlement ou pas, d'autres types d'activités : logement, activités productives. Soit qu'ils se chargeraient des réalisations et revendraient, soit qu'ils demeureraient propriétaires, souhaitant de la sorte diversifier leurs activités.

A ce titre, il est important de remarquer que Pierre Hajjar (Socar Shipping), lors d'un entretien, s'est montré sensible au principe des A.I.S. Il pourrait être intéressé par les garanties financières que ce système fournit et se verrait être déchargé d'une partie de la gestion et de l'entretien des logements construits. Socar réfléchit déjà à la création de logements sur ses propres parcelles : des contacts avec des architectes ont été noués. Sont projetés des logements moyens de moins de 80 m².

c. Le Port

Celui-ci a prévu que les premières installations sur le nouveau site (il s'agit de la partie Exxon Mobil de 2,45 ha) pourraient s'opérer dans le courant de l'année 2017. L'année 2014 était destinée à l'attribution de la concession, 2015 le sera aux procédures urbanistiques, 2016 à la construction des bâtiments. Il s'agit bien évidemment d'une vision optimiste du déroulement des opérations. Il ne faut pas non plus perdre de vue que les 2,45 ha ne permettront pas d'accueillir tous les exportateurs, pour lesquels une surface de 7 ha serait nécessaire.

Conclusion

Vers un tournant pour Heyvaert ?

Il semble que la concentration de moyens et de projets ait rarement été aussi forte du côté de la Région de Bruxelles-Capitale et des communes sur le territoire desquelles le commerce de véhicules d'occasion est aujourd'hui implanté. Une tentative de mise en réseau de la majorité des acteurs et des leviers communaux et régionaux est à l'œuvre. En cela aussi, Cureghem, et plus spécialement Heyvaert, font figures de zones de test, et ce d'autant plus que leur évolution future est liée à celle d'une autre zone : le déploiement des activités du Port de Bruxelles vers le site de Schaerbeek-Formation.

Les projets des pouvoirs publics ne sont pas dénués de cohérence ni d'ambitions mais ils ont certainement le défaut d'avoir été quelque peu préconçus, sans beaucoup de concertation, ni avec les habitants du quartier ni avec les personnes y exerçant une activité professionnelle, en premier lieu desquelles les principaux exportateurs. Les moyens et les efforts de coordination que requièrent les pouvoirs publics sont conséquents et nécessitent d'être maintenus pendant au moins deux législatures.

Du point de vue des principaux concernés par ces projets, habitants et travailleurs liés aux véhicules d'occasion, les avis sont contrastés, parfois antagonistes, mais la possibilité d'un changement bénéfique à tous pourrait faire converger les points de vue. Pour les gros exportateurs déménageant, se posera la question de la reconversion des espaces dont ils sont les propriétaires. L'exemple du projet de la SDRB, principal pouvoir préemptant, et sur lequel IEB a rendu un avis, est illustratif du fait que les réaffectations seront liées à des entreprises de dépollution conséquentes, plus longues et plus coûteuses dans le cadre du logement. Le quartier est touché fortement par le chômage et celui-ci impacte plus qu'ailleurs des jeunes peu diplômés. L'installation d'activités productives les employant pourrait contribuer à créer des emplois dans le quartier et pour le quartier. La jeunesse, le réseau social, la proximité des Abattoirs, celle du canal, de la gare du Midi et du Ring sont des atouts.

Dans le domaine du logement, la voie principale choisie semble plutôt aller vers la construction de nouveaux ensemble (Terrasses de l'Ecluse, rue du Compas) plutôt que vers la rénovation des logements existants. Ce qui est envisagé en terme de construction se situe dans le champ du logement moyen, plutôt acquisitif que locatif. Rien pour l'instant en termes de logements sociaux ou d'occupations précaires. La piste des A.I.S. et des rénovations pourrait aussi être creusée.

Pour ce qui concerne les volets "logements" et "socio-culturel", il semble primordial que les moyens engagés, ceux des pouvoirs publics à tout du moins, tiennent compte des besoins des habitants actuels du quartier : des logements sains à des prix abordables, des mesures favorisant l'emploi, plus de services en faveur de la jeunesse. Des actions de "santé communautaire" pourraient aussi être envisagées.

Les projets régionaux font la part belle aux espaces verts ; un parc urbain linéaire se veut le fil

rouge urbanistique de la rénovation du quartier Heyvaert. Là aussi l'ambition est de mise et les travaux conséquents. Si le quartier compte actuellement peu d'espaces verts, les projets actuels veulent en faire un des plus verts du centre de la Région. Il est à espérer que l'actuel contrat de quartier Compas voit à tout du moins l'achèvement des longs travaux sur la plaine de jeux de Liverpool.

Ces futurs espaces verts, comme ils le furent dans la promotion des Terrasses de l'Ecluse, sont un argument de poids pour attirer vers le quartier de nouveaux habitants, aux revenus plus importants que ceux des habitants actuels. La faiblesse relative du prix du foncier, actuellement plus bas à Heyvaert que ailleurs dans la Région⁹⁹, n'est pas seulement la conséquence de l'actuelle mono-fonctionnalité du quartier, elle est aussi le résultat de plus d'un siècle d'histoire au cours duquel Cureghem fut relégué socialement alors qu'il est resté productif économiquement. Cette faiblesse relative du prix du foncier est un facteur attractif pour les promoteurs immobiliers. La volonté de créer plus de mixité sociale a généralement pour conséquence une augmentation des prix entraînant le départ d'une partie des anciens habitants; instituant un phénomène de gentrification¹⁰⁰. La part d'informelle que compte actuellement le quartier ne disparaîtra pas ; elle se recréera ailleurs. Dans quelle mesure ? On peut penser qu'une partie de ce "commerce" pourrait être impactée, comme le seraient d'ailleurs bon nombre d'autres commerces formels (Horeca par exemple), par ces projets de déménagement.

La majorité des grands consignataires semblent décidés pour l'instant à suivre les pouvoirs régionaux dans leur volonté de transfert. Néanmoins, ceux-ci comptent bien pouvoir tirer des avantages des parcelles qu'ils possèdent ; et ce sont ces grandes parcelles qui intéressent les plans de développement régionaux du quartier. Une solution hybride, telle que formulée par de nombreux acteurs, passe par une délocalisation partielle. Les voitures arrivant en Belgique en ayant déjà un destinataire en-dehors d'Europe pourraient aller vers Haren et / ou même Anvers directement. Celles en quête d'un acheteur pourraient alors transiter par Haren et / ou Heyvaert. Cela reviendrait à une séparation des activités de garage et de celles d'exportation. La capacité de transit prévue entre les ports de Bruxelles et d'Anvers serait de 112 000 véhicules par an. Le transfert de toutes les activités suppose donc alors une réalisation sans-faillite des projets et une certaine stagnation du marché mondial du véhicule d'occasion. Le maintien à tout du moins d'une forme d'activité en lien avec le passé économique récent du quartier semble donc essentiel. En même temps, le départ d'une partie importante des activités pourrait permettre de développer une véritable zone de mixité combinant des logements abordables, de nouvelles activités économiques orientées vers le quartier, et des infrastructures de services¹⁰¹.

⁹⁹ http://www.cadastre.be/Belgique/Bruxelles_Capitale/Anderlecht/Prix_Immo

¹⁰⁰ Ce fut le cas pour le quartier Belsunce à Marseille ; quartier dédié au même commerce.

¹⁰¹ Quelque soit le mode de changement choisi, et comme sur le futur terminal Roll-on / Roll-off, il faudra tenir compte des coûts liés à la dépollution des sols.

Table des matières

Introduction.....	1
I. Périmètre de la zone étudiée et cadre urbanistique.....	3
II. Historique du quartier, de sa population et de ses activités économiques.....	14
III. Données statistiques sur le quartier.....	16
1. Démographie et logement :.....	16
2. La situation économique des habitants :.....	21
3. L'environnement et le cadre de vie :.....	24
IV. Le commerce de véhicules d'occasion et ses acteurs.....	28
1. Les acteurs de ce commerce.....	31
2. La réaction des pouvoirs public.....	34
3. Les / la Cellule(s) Garage(s).....	35
V. Le point de vue des habitants et des acteurs associatifs du quartier.....	42
1. Le Comité de Quartier Heyvaert.....	42
2. Les associations actives auprès des jeunes.....	43
3. Le CPAS de Molenbeek-Saint-Jean.....	45
VI. Les tentatives successives de transformation du quartier.....	47
1. Les contrats de quartier.....	47
2. Le Plan guide de la rénovation urbaine et le projet de Plan régional de Développement Durable.....	53
3. Le projet de déplacement de l'activité dans le Nord.....	55
4. La concertation entre les pouvoirs publics et les exportateurs.....	60
Conclusion.....	63
Vers un tournant pour Heyvaert ?.....	63