

[www.uzance.cfwb.be](http://www.uzance.cfwb.be)

Vol.4 - 2015

# uzance



**Martin ROSENFELD,**  
Post-doctorant au African Studies  
Centre, Université d'Oxford  
Chercheur associé au GERME,  
Université Libre de Bruxelles  
[martin.rosenfeld@ulb.ac.be](mailto:martin.rosenfeld@ulb.ac.be)

**Mathieu VAN CRIEINGEN,**  
Département Géosciences,  
Environnement,  
Société - Filière Géographie  
Université Libre de Bruxelles  
[mvancier@ulb.ac.be](mailto:mvancier@ulb.ac.be)

**Mots-clés:**  
place marchande,  
quartier populaire,  
gentrification,  
rénovation urbaine,  
Bruxelles

## GENTRIFICATION VS. PLACE MARCHANDE. PRÉSENT ET DEVENIR D'UNE CENTRALITÉ COMMERCIALE EURO-AFRICAINNE D'EXPORTATION DE VÉHICULES D'OCCASION

Le quartier Heyvaert à Bruxelles abrite une centralité économique forte: il fonctionne depuis la fin des années 1980 comme une place marchande majeure dans le commerce d'exportation de voitures d'occasion d'Europe vers l'Afrique de l'Ouest. Jusqu'à présent, la présence de cette centralité inscrite, comme d'autres, dans les circuits d'une « mondialisation par le bas » a fait obstacle à la gentrification de cette partie de la ville et permis le maintien d'ancrages populaires. Depuis quelques années, néanmoins, à mesure que l'approche des politiques de rénovation urbaine se transforme, les points de vue des autorités publiques et des acteurs dominants de la place marchande paraissent se rapprocher, dessinant d'autres perspectives pour le devenir du quartier. L'histoire récente du quartier Heyvaert est ainsi révélatrice d'évolutions et de tensions qui dépassent la singularité de ce quartier populaire.

### Introduction

Les quartiers traversés par le canal se trouvent aujourd'hui au centre de grands enjeux urbanistiques à Bruxelles. La concentration dans cet espace d'importants financements publics (fonds européens comme financements fédéraux, régionaux et communaux), de zones d'interventions prioritaires en matière d'intervention sur le logement, les équipements et les espaces publics, et de projets immobiliers privés, petits ou grands, suscite ou accompagne des processus de gentrification de plus en plus marqués (Van Crieingen, 2009 ; Vandermotten, 2014). Pourtant, alors qu'il borde le canal au centre de la ville, le quartier Heyvaert est jusqu'ici resté relativement épargné par ce processus. On n'y trouve pas ou peu de marqueurs traditionnels de la gentrification résidentielle ou commerciale en quartier ancien : absence d'adresses commerciales parée d'une aura « branchée », peu de logements rénovés à destination d'un public nanti... S'il en est ainsi, c'est avant tout parce que ce quartier abrite une centralité économique forte et très spécifique : le quartier Heyvaert fonctionne comme une place marchande dans le commerce transnational d'exportation de voitures d'occasion d'Europe vers l'Afrique de l'Ouest (Rosenfeld, 2013).

Comment fonctionne cette activité commerciale ? Qui en sont les principaux acteurs ? Pourquoi cette activité est-elle installée dans cette partie de la ville ? Revenir sur l'histoire et les ressorts de l'activité de cette place marchande permet de comprendre comment le commerce de voitures d'occasion « protège » le quartier Heyvaert des pressions qui pèsent plus largement sur les quartiers centraux traversés par le canal. Mais peut-être s'agit-il là de parler au passé. Récemment, en effet, le vent semble avoir, au moins partiellement, tourné. L'attitude des propriétaires-exploitants des garages vis-à-vis des projets de transformation du quartier a changé et ne paraît plus tant relever de la résistance au changement, appuyée sur les ressources liées à leurs activités, que d'un possible partenariat avec certains acteurs publics désireux d'une « mise aux normes » de ce territoire et d'un rehaussement de son attractivité auprès des « classes moyennes ». Les acteurs-clés de cette place marchande seraient-ils en passe

de devenir eux-mêmes des promoteurs de la gentrification du quartier doublée d'une relocalisation de leurs activités ? Dans cet article, nous défendons l'idée que cette histoire singulière nous apprend quelque chose de plus général sur une évolution en cours en matière d'action publique sur les quartiers populaires de centre-ville à Bruxelles. Le quartier Heyvaert serait donc aussi un prisme à l'aune duquel on peut suivre et repérer les évolutions des politiques de rénovation urbaine.

### Le commerce euro-africain d'exportation de voitures d'occasion

Qu'est-ce que ce commerce d'exportation de véhicules d'occasion ? Il s'agit d'une activité commerciale connectant plusieurs pays à travers les continents afin de permettre aux véhicules anciens de retrouver une seconde vie. La Belgique s'est progressivement positionnée comme une plaque tournante importante dans ce commerce, notamment grâce au port d'Anvers, leader européen dans l'exportation de véhicules d'occasion, devant Rotterdam et Hambourg.

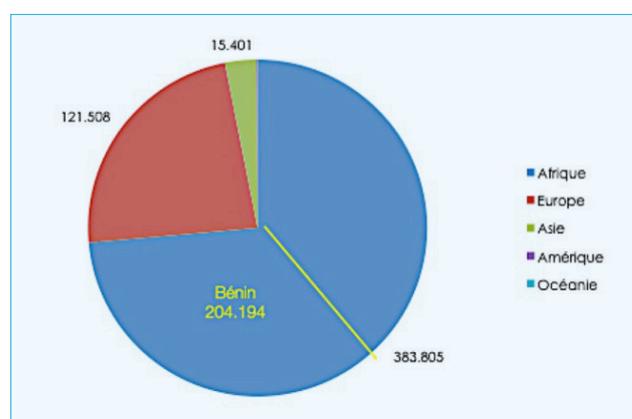


Fig. 1. Exportation de voitures d'occasion depuis la Belgique en 2013 (unités), source : Banque Nationale de Belgique

La figure 1 montre qu'en 2013, près d'un quart de ces véhicules (121.508 unités) quittent la Belgique en direction d'autres pays européens, principalement vers l'Europe de l'Est. Cependant, la tendance la plus forte concerne l'exportation vers l'Afrique avec 383.805 unités rejoignant chaque année le continent africain, dont plus de la moitié (204.194) uniquement à destination du Bénin (fig. 2).



Fig. 2. Voitures européennes en transit dans le port de Cotonou © Sarah Morissens

L'importance de ces chiffres laisse penser qu'il s'agit d'une activité commerciale qui dépasse les frontières des pays directement concernés. À titre d'exemple, il y a en moyenne 500 véhicules qui quittent chaque jour le port d'Anvers à destination du port de Cotonou. Non seulement cela dépasse le nombre de voitures que le marché belge de l'occasion est en mesure de produire, mais surtout cela dépasse très largement ce que le marché béninois est en mesure d'absorber. Il apparaît ainsi que seuls 5 % des voitures débarquées à Cotonou restent au Bénin, la grande majorité rejoignant le Nigéria voisin (Perret, 2002). Tout comme de nombreuses voitures d'occasion vendues en Belgique viennent en fait d'autres pays européens. La Belgique comme le Bénin occupent donc une fonction de places marchandes dans une filière commerciale plus large qui les dépasse. Mais pourquoi cette activité commerciale est-elle structurée autour de ces places marchandes ?

### La place marchande Heyvaert

Les voitures d'occasion sont une marchandise particulière en ce que leur production est aléatoire et élatée (Peraldi, 2007). Il n'y a en effet pas d'usines de voitures d'occasion et celles-ci ne sont produites que lorsque quelqu'un décide de se débarrasser de son ancien véhicule. La difficulté est donc que ces voitures entrent sur le marché à une fréquence irrégulière et dans des lieux dispersés. En termes économiques, cela pose un problème car il est difficile de repérer ces marchandises « véhicules d'occasion » et d'en fixer le prix. Une façon de faire face à cette difficulté est de rassembler ces véhicules d'occasion en grand nombre sur un même espace qui occupe alors une fonction de place marchande. C'est exactement ce qui se passe dans le quartier Heyvaert de Bruxelles.

La présence de plusieurs dizaines de garages rassemblés sur quelques rues et proposant à la vente des véhicules d'occasion en provenance de toute l'Europe permet de comparer les voitures entre elles et donc de déterminer les prix au plus proche de la réalité de ce marché spécifique. Cette concentration représente à la fois une facilité pour les importateurs venus prospecter le marché à la recherche de voitures et un avantage pour les garagistes, vendeurs de véhicules, qui opèrent au sein d'une place marchande attractive et reconnue internationalement.

Comment le quartier Heyvaert en est-il venu à occuper cette fonction de place marchande dans une filière commerciale transnationale ? L'exportation de voitures d'occasion est une activité ancienne en Belgique. Cependant, celle-ci prend une dimension particulière à la fin des années 1980, lorsque plusieurs consignataires libanais décident de se spécialiser sur le marché africain (Rosenfeld, 2012). Les consignataires sont les personnes prenant en charge toute la logistique permettant le transport des véhicules à l'international. Ce sont les premiers qui ont pris conscience de l'intérêt économique de connecter la demande croissante de l'Afrique en véhicules à bas prix avec les grands volumes de véhicules d'occasion disponibles en Europe. En proposant aux importateurs africains une solution intégrée pour la prise en charge des véhicules achetés – depuis leur transport vers le port d'Anvers jusqu'à la livraison par bateau dans les principaux ports africains – ces consignataires ont été les véritables pionniers de cette activité commerciale en Belgique.

Ce travail de consignation demande d'importants espaces pour le stockage des véhicules en attente du départ d'un bateau (fig. 3). Se sentant à l'étroit dans le quartier de la Gare du Midi, plusieurs consignataires vinrent s'installer dans le quartier Heyvaert dès la fin des années 1980. À l'époque, confrontés à l'entrée en vigueur d'une nouvelle législation européenne imposant des normes beaucoup plus strictes pour le secteur de la boucherie, de nombreux grossistes en viande installés à proximité des abattoirs d'Anderlecht ont préféré déménager leur activité en périphérie de la ville plutôt que d'entreprendre de coûteux travaux de mise en conformité de leurs installations dans le quartier Heyvaert. Une figure importante du quartier, impliquée à la fois dans le commerce de la viande et des voitures d'occasion, jouera d'ailleurs un rôle clé dans ce processus en mettant en contact les garagistes à la recherche de nouveaux espaces et les grossistes en viande cherchant à quitter le quartier (Rosenfeld, 2009).



Fig. 3. Stockage de voitures dans un ancien bâtiment industriel, la 'halle Libelco'. Ce lieu fait aujourd'hui l'objet d'un projet de reconversion en jardin d'hiver ouvert à divers événements © Sarah Morissens

Ce remplacement initie une dynamique de concentration progressive des principaux acteurs du commerce d'exportation de véhicules d'occasion dans le quartier Heyvaert. Dès lors que les consignataires et les grands garagistes sont installés dans le quartier, une série de plus petits acteurs – d'autres garagistes ou des vendeurs de pièces de rechange, de pneus ou d'autres biens de seconde main parfois chargés dans les véhicules afin d'être revendus en Afrique – sont attirés par le quartier. C'est l'accumulation de ces commerces sur les quelques rues du quartier Heyvaert qui en font une place marchande attractive pour les importateurs africains de véhicules d'occasion. Attractivité qui se renforce avec l'installation de commerces de proximités orientés vers cette population : restaurants de nourriture africaine, épicerie de produits exotiques, églises pentecôtistes ou encore services d'envoi d'argent et de téléphonie. En retour, ces services ont eux-mêmes pu devenir source d'attractivité pour une population africaine venue s'installer dans le quartier en n'ayant bien souvent aucun rapport avec le commerce de voitures d'occasion. C'est ce qui contribue à expliquer, avec la faiblesse des prix des loyers, que Cureghem et le quartier Heyvaert sont aujourd'hui les véritables territoires africains de Bruxelles. La concentration de population en provenance d'Afrique subsaharienne y est en effet quatre fois plus élevée qu'à l'échelle de l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale, et même le double qu'à Matongé, quartier pourtant largement reconnu comme *le* quartier africain de Bruxelles (fig. 4).

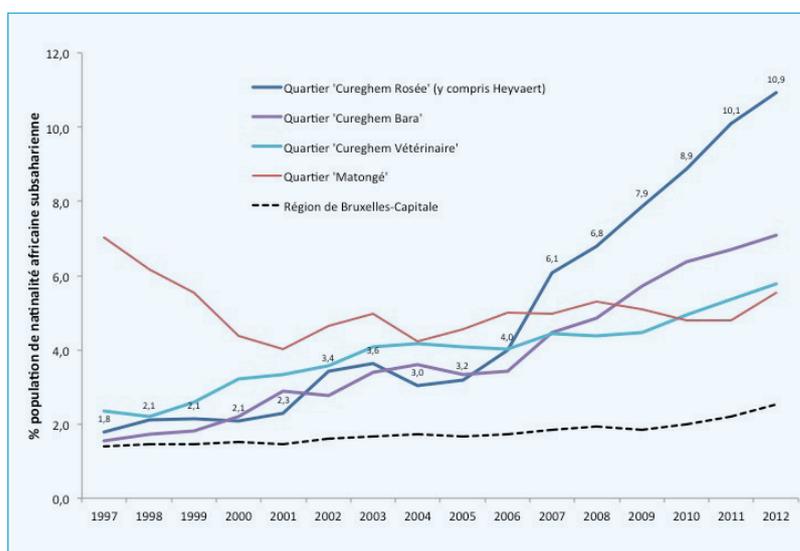


Fig. 4. Pourcentage de la population originaire d'Afrique subsaharienne dans différents espaces bruxellois, 1997-2012, source : Monitoring des quartiers en Région de Bruxelles-Capitale

### Un quartier sous pression

Pour impressionnante qu'elle soit, cette évolution du quartier Heyvaert en une place marchande du commerce transnational d'exportation de véhicules d'occasion ne s'est pas faite sans heurts ni tensions. La multiplication des garages décourage en effet l'installation d'autres types d'activités commerciales ; le transport et la livraison des voitures sont vécues comme de lourdes nuisances



Fig. 5. Usage de la rue pour le stationnement, le chargement, le transit, l'inspection ou la négociation de véhicules © Sarah Morissens

par certains riverains ; l'espace public est saturé d'acteurs dont la présence est liée au commerce de voitures d'occasion ; les étages des bâtiments dans lesquels sont stockées les voitures sont régulièrement laissés inoccupés, accélérant la dégradation du bâti.

A défaut d'envisager une option d'encadrement ou de régulation *in situ* de la présence des ces activités de la place marchande, les pouvoirs publics s'efforcent depuis le début des années 1990 d'obtenir leur départ. Plusieurs mesures visant plus ou moins explicitement le départ des voitures ont été mises en place depuis lors. La première d'entre elles est le doublement de la taxe communale pour les commerces impliqués dans l'exportation de véhicules d'occasion. Le principal objectif de cette taxe est de

« ... décourager le développement des entreprises de commerce en gros et d'import-export de véhicules d'occasion qui ne disposent pas d'attestation d'établissement, en vue de restaurer l'environnement des quartiers où ils sont implantés et limiter les nuisances dont ils sont responsables (entrave à la circulation, stationnement en double file, occupation des rez-de-chaussée des immeubles, les étages restants vides) et qui font fuir la population et les autres entreprises. » (Conseil communal d'Anderlecht, 1992).

Cette mesure n'a cependant pas abouti au départ des garages. D'une part, après une longue bataille juridique, les critères sur lesquels cette taxe additionnelle a été établie ont été jugés discriminatoires. D'autre part, le commerce d'exportation de véhicules d'occasion est une activité florissante représentant des sommes importantes, ce qui permet à ses principaux acteurs de faire « le gros dos » face aux différentes mesures mises en place à leur rencontre. C'est bien ce qui semble avoir été le cas également vis-à-vis d'une seconde mesure : la création de la « cellule garage ».

En 2002, la commune de Molenbeek décide de mettre en place un service spécifiquement chargé du contrôle des garages situés dans le quartier Heyvaert. L'idée est que face à une activité commerciale perçue comme étant largement « informelle », il suffirait de renforcer les contrôles pour parvenir à fermer la plupart des établissements. S'organise donc un travail systématique de relevés des commerces liés aux véhicules d'occasion. Sont vérifiés, pour chacun de ces établissements, la validité des permis d'exploitation ainsi que le respect d'une série de normes, principalement liées à la protection de l'environnement. En 2007, l'action de la cellule garage est étendue à la commune voisine d'Anderlecht et fonctionnera comme une entité intercommunale jusqu'à la fin de son financement, en 2012. Si le travail de la cellule garage a permis de révéler une série d'infractions, la plupart des garagistes n'ont pas tardé à se mettre en ordre, témoignant de la sorte de leur souhait de maintenir leur activité dans le quartier. À nouveau, pour ceux-ci, la valeur commerciale de leur activité à partir du quartier Heyvaert paraît l'emporter sur les frais liés aux travaux de mise en conformité ou aux renouvellements des permis. Si la cellule garage a produit un important travail dans le quartier, cette démarche ne s'est donc que très rarement traduite par la fermeture ou le déplacement de garages.

Ces différentes mesures des autorités publiques, ayant été décrites comme « frontales » à l'encontre du commerce de véhicules d'occasion (Rosenfeld, 2013), se sont donc soldées par un échec. Cela a également eu un effet significatif sur la dynamique immobilière dans le quartier Heyvaert. À une échelle plus large, en effet, la cartographie des projets de logements récents (publics, privés ou réalisés en partenariat public-privé) révèle un « vide » concernant le quartier Heyvaert alors que les projets ont été légion partout ailleurs dans cette partie de la ville (fig. 6). Le seul projet qui fasse exception est l'imposant ensemble des Terrasses de l'écluse, en bordure du quartier (voir l'article d'E. Lénel dans ce numéro).

Les causes de cette exceptionnalité du quartier Heyvaert sont liées à cette fonction de place marchande du commerce de voitures d'occasion. En marquant de son empreinte le cadre de vie et l'environnement local (densité d'usage des espaces publics, typologie commerciale...), cette présence joue un rôle de « verrou » local vis-à-vis des porteurs de projets. De la même manière, l'avancée de la gentrification a pu être bloquée ou retardée par des centralités immigrées fortes, à Paris notamment (Chabrol, 2013 ; Clerval, 2010 ; 2011).

Récemment, pourtant, une série d'éléments paraissent indiquer la possibilité d'une sortie de cette situation de « blocage ».

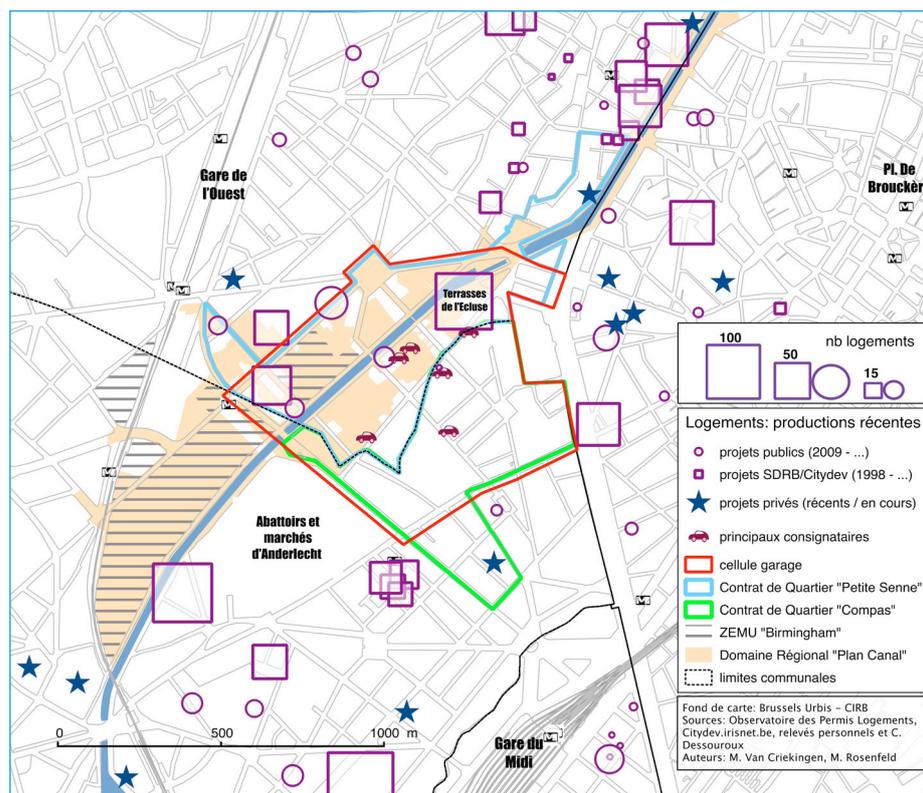


Fig. 6. Principaux projets récents de logements dans le quartier Heyvaert

Tout d'abord, les termes des pressions urbanistiques sur le quartier Heyvaert ont été partiellement renouvelés. Les dispositions prévues pour ce quartier dans le projet de Plan Régional de Développement Durable (PRDD), adopté en 2013 par le Gouvernement régional, sont révélatrices de ce renouvellement. Principal document d'urbanisme à portée stratégique à Bruxelles, le PRDD réaffirme l'intention des autorités publiques de « libérer » le quartier Heyvaert de l'activité des garages, mais l'associe cette fois à un projet de relocalisation des activités de commerce de voitures d'occasion vers un autre site :

« Le commerce de voitures de seconde main à Cureghem n'est pas compatible avec le développement des fonctions urbaines propres au 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. »

« ... 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. » (PRDD, 2013, p. 157 et p. 70).

Initié quelques années plus tôt, ce projet de terminal spécialisé sur un site portuaire excentré, dans le nord de la ville, ambitionne de transférer une partie du transport des voitures entre Bruxelles et le port d'Anvers depuis la route (transport par camions « porte-huit ») vers la voie d'eau (transport par barges sur le canal). À cette fin, mission a été donnée fin 2013 par le Gouvernement régional au Port de Bruxelles d'acquiescer un terrain désaffecté de 6,5 hectares en bordure du canal en vue d'accueillir le futur terminal. Plusieurs difficultés ont été rencontrées dans les négociations avec le propriétaire du foncier (la compagnie pétrolière Esso) pour l'achat et la dépollution du terrain (Origer, 2014). En juin 2015, décision a été prise de publier un appel à candidatures en vue de la construction et de l'exploitation du terminal. La mise en exploitation est actuellement annoncée « vers 2017 » (Port de Bruxelles, 2015).

Cette approche renouvelée dégage de nouvelles perspectives pour les principaux acteurs du commerce des voitures d'occasion dans le quartier Heyvaert. En effet, près de 80 % des garagistes y sont propriétaires de leurs surfaces d'exploitation, de manutention et de stockage des véhicules. Ceux-ci peuvent dès lors désormais envisager, à la fois, la poursuite de leur activité sur un nouveau site qui leur serait exclusivement dédié, tout en gardant la main sur la reconversion et la réaffectation de leurs propriétés dans le quartier Heyvaert.

Afin de pleinement saisir la portée de ces nouvelles perspectives pour le quartier, il est nécessaire de prendre en compte une évolution plus large, non spécifique au seul « quartier des voitures ». Le projet de PRDD est en effet porteur d'une redéfinition d'ensemble des stratégies d'action publique sur le territoire, en matière de réinvestissement des quartiers populaires centraux notamment. Cette évolution renouvelle le cadre des rapports entre acteurs, dont, en particulier, les relations entre institutions en charge des programmes de rénovation urbaine et les propriétaires du foncier dans les espaces ciblés prioritairement par ces programmes.

### De la « revitalisation des quartiers » au « développement territorial »

L'un des premiers chantiers saisi par les autorités de la Région de Bruxelles-Capitale, créée en 1989, a été la mise en place d'une nouvelle politique en matière de rénovation urbaine. Celle-ci devait rompre avec les modèles modernistes de la *tabula rasa* et de zonage fonctionnel de l'espace qui avaient prédominé au cours des décennies antérieures et avait dégradé tant physiquement que symboliquement la fonction résidentielle dans les quartiers anciens centraux de la ville (Aron, 1978). À l'encontre de ce modèle, et dans un contexte de déprise démographique alimentée par des bilans migratoires négatifs pour la nouvelle Région par rapport à ses banlieues, le premier Plan Régional de Développement (adopté en 1995) a fixé un cap d'amélioration de l'habitat, du cadre de vie et de la cohésion sociale dans les quartiers centraux de la ville. Ce cap a été associé à un objectif de rehaussement de l'attractivité résidentielle de ceux-ci à destination des « classes moyennes », ménages familiaux à deux revenus – catégorie la plus contributive à l'impôt sur les personnes et la plus attirée vers les espaces périurbains – en particulier (Noël, 1998 ; Vandermotten, 2014). Cet objectif est présenté depuis lors comme garant d'une plus grande « mixité sociale » (Van Criekingen, 2011). Ces options ont été traduites en divers programmes dits de « revitalisation des quartiers », incluant des opérations de réhabilitation des logements, de mise en valeur du bâti, de réaménagement d'espaces publics, d'action sociale (formations professionnelles, notamment) ou encore de création de nouveaux équipements locaux (maisons de quartier, salles de sport, par exemple). En somme, le pouvoir régional bruxellois entendait de la sorte déployer une stratégie de développement local intégré<sup>1</sup>, liant actions sur le bâti, les équipements et l'espace public et actions socio-professionnelles, doublée d'une politique d'attraction (ou de maintien) des classes intermédiaires dans ces quartiers populaires.

Le dispositif des Contrats de Quartier, lancé en 1994, est la figure la plus emblématique de cette option de « revitalisation des quartiers » (voir l'article de M. Sacco dans ce numéro). Il est bâti sur un principe de concentration dans l'espace (« territorialisation ») et dans le temps (quatre années) des investissements publics, principalement financés par le pouvoir régional mais mis en œuvre par les autorités communales. Les territoires ciblés s'inscrivent dans l'ensemble des quartiers dits « défavorisés » de la partie occidentale du centre de la ville (*alias* le « croissant pauvre » de Bruxelles), identifiés sur base de diagnostics statistiques recoupant divers indicateurs socio-économiques (chômage, niveau de qualification, état des logements...). Par ce ciblage spatial et temporel en amont, les pouvoirs publics entendent maximiser les « effets d'entraînement » en aval, en termes de rénovation du bâti par des propriétaires privés et de rehaussement de la « mixité sociale » dans les quartiers populaires, au risque d'enclencher ou d'accélérer la gentrification de certains quartiers populaires ciblés (Van Criekingen, 2013). Depuis 1994, le territoire du quartier Heyvaert a été couvert par pas moins de huit Contrats de Quartier ou Contrats de Quartier Durable (dénomination en vigueur depuis 2010)<sup>2</sup>, ce qui en fait l'un des espaces les plus ciblés par les dispositifs de revitalisation urbaine depuis vingt ans. Il est actuellement couvert par deux Contrats : « Compas » pour la partie anderlechtoise du quartier, « Petite Senne » pour la partie molenbeekoise, dotés chacun d'un budget public d'environ 15 millions d'euros (voir fig. 6).

1. Les politiques françaises de « développement social des quartiers », initiées dans les années 1980, ont été une source importante d'inspiration pour les autorités bruxelloises.

2. À Anderlecht : Rosée (1997 à 2001), Chimiste (2001 à 2005), Lemmens (2007 à 2011), Compas (2013 à 2017) ; à Molenbeek : Duchesse de Brabant (1999 à 2003), Heyvaert (2002 à 2006), Ecluse - Saint-Lazare (2008 à 2012), Petite Senne (2014 à 2018).

Guide, révèle les deux ambitions primordiales de celui-ci : d'une part, s'engager plus avant dans une logique de projets arrimés à des structures de partenariat publics-privés et, d'autre part, opérer un « saut d'échelle » (ibidem, p. 208) dans les objectifs assignés à la rénovation urbaine – du local vers le régional. En d'autres mots, la volonté affichée est de re-calibrer les dispositifs de rénovation urbaine selon un modèle de (grand) projet urbain porteur d'ambitions de « développement territorial » à l'échelle régionale. La logique comme le vocabulaire du développement local intégré s'effacent pour laisser place à une stratégie de rénovation urbaine plus urbanistique et immobilière, mettant notamment l'accent sur la production d'ensembles neufs de plusieurs dizaines de logements mis en vente à prix conventionnés mais de fait réservés à des ménages aux revenus plus élevés que les populations locales (Romainville, 2010). Cette approche renouvelée repose sur une révision (en cours) des dispositifs comme du mode de ciblage des territoires d'intervention des politiques de rénovation urbaine (fig. 7).

	Rationalité dominante de rénovation urbaine	Dispositifs emblématiques			Espaces ciblés
		Plans	Programmes	Institutions	
des années 1950 aux années 1970	« MODERNISATION TERTIAIRE »	Plan de Secteur [1965]	projet dit 'Manhattan', projets autoroutiers, plans d'expropriation	technostructures de l'Etat belge (i.a. Ministère des Travaux Publics)	ville centrale <i>i.a. Cité administrative de l'Etat, quartier Nord, pl. De Brouckère</i>
depuis 1989 (création de la Région de Bruxelles-Capitale)	« REVITALISATION DES QUARTIERS »	Plan Régional de Développement (PRD) [1995 et 2002]	Contrats de quartiers [1994], primes à la rénovation, logements moyens (SDRB) <sup>a</sup>	administrations régionales (i.a. DRU, IBGE) <sup>b</sup> , Délégation au Développement du Pentagone (Ville de Bruxelles)	quartiers centraux du 'croissant pauvre' <i>i.a. Ouest du Pentagone, St-Gilles, Molenbeek historique</i>
depuis le milieu des années 2000	« DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL »	Schémas Directeurs des ZIR/ZL <sup>c</sup> [à pd. 2004], PDI <sup>d</sup> [2007], Bruxelles-Métropole 2040 [2012], Projet de PRDD [2013], réforme du PRAS (ZEMU) <sup>e</sup> [2013], Plan-Guide de la rénovation urbaine durable [2013], Plan Canal [2014]	logements moyens (CityDev), projet de marketing urbain de la ZIP <sup>f</sup> [2007], Festival Kanal [2010], projets Néo [2009] et 'nouveau cœur pour Bruxelles' [2014] (Ville de Bruxelles)	agences régionales - i.a. ADT <sup>g</sup> [2008], Citydev, Atrium [2005], Visit Brussels [2001], Société d'Acquisition Foncière [2005], Maître-Architecte [2009], Opérateur de développement et Opérateur foncier [2016]	zones stratégiques régionales <i>i.a. Territoire du canal (inclus Gares du Midi et de l'Ouest, Tour et Taxis, Schaerbeek-Formation, Heysel, Josaphat, quartier européen (+ boulevards du centre)</i>

Fig. 7. Essai de synthétisation des rationalités dominantes des politiques de rénovation urbaine à Bruxelles

Notes : <sup>a</sup> SDRB = Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (actuellement Citydev), <sup>b</sup> DRU = Direction Régionale de l'Urbanisme, IBGE = Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (actuellement Bruxelles-Environnement), <sup>c</sup> ZIR = Zones d'Intérêt Régional, ZL = Zones Levier ; <sup>d</sup> PDI = Plan de Développement International ; <sup>e</sup> ZEMU = Zones d'Entreprises en Milieu Urbain ; <sup>f</sup> ZIP = Zone d'Intervention Prioritaire ; <sup>g</sup> ADT = Agence de Développement Territorial. Les indications entre crochets renseignent sur l'année d'adoption des plans, de lancement des programmes ou de création des institutions.

3. Trois types d'espaces figurent parmi cette nouvelle sélection : les quartiers populaires centraux déjà ciblés par les dispositifs de « revitalisation » mais désormais renommés en « Territoire du canal », des sites excentrés couvrant l'essentiel des dernières réserves foncières de la Région (Schaerbeek Formation, Josaphat, Delta) ou d'autres grands sites fonctionnels ne comptant que très peu d'habitants (Heysel, Quartier européen, Cité Administrative de l'Etat, Reyers).

Alors que les quartiers prioritaires des politiques de revitalisation étaient ciblés sur la base d'un diagnostic de concentration de difficultés socio-économiques, le projet de PRDD, à la suite du Plan-Guide, définit, lui, quatre nouvelles « zones de schémas opérationnels » sans du tout avoir recours à ce type de diagnostic. À vrai dire, le PRDD comme le Plan-Guide restent muets sur leurs critères de sélection territoriale. *De facto*, néanmoins, on peut constater que cette sélection rejoint largement le ciblage territorial opéré dans d'autres plans stratégiques régionaux, dont le Plan de Développement International (PDI) de 2008 (Decroly & Van Crieckingen, 2009) et le Plan directeur pour la zone du canal (dit Plan Canal) de 2014. Un basculement paraît ainsi s'effectuer dans le mode de ciblage des quartiers prioritaires des politiques de rénovation urbaine à Bruxelles : d'une délimitation fondée sur un constat de besoins socio-économiques localisés vers une sélection de sites stratégiques dotés d'un potentiel en termes « d'effets-leviers » pour un « développement territorial » envisagé plus largement<sup>3</sup>. Le quartier Heyvaert est particulièrement concerné : il est repris à la fois dans le « Domaine régional » du Plan Directeur pour la zone du canal, dans la « Zone de schéma opérationnel 'Cureghem' » définie par le Plan-Guide et reprise dans le PRDD, ainsi que dans le « Mezzo-Projet 'Petite Sennette' » défini lui aussi par le Plan-Guide. Il est de plus bordé par deux « Zones stratégiques » déjà définies dans le PDI – « Gare du Midi » et « Gare de l'Ouest ».

En outre, la sélection de ces sites stratégiques va de pair avec l'énoncé explicite d'une option de revalorisation des « potentiels fonciers » des territoires ciblés. S'agissant du « Territoire du Canal », dont le quartier Heyvaert fait partie, un document diffusé par l'Agence de Développement Territorial (ADT) en marge d'un colloque consacré aux « territoires urbains en mutations à Bruxelles et en Europe » (*Canal Days*, 29 et 30 avril 2014) en témoigne :

« Cœur historique et ancien bassin industriel de Bruxelles, le Territoire du canal est un axe stratégique du développement de la capitale européenne. Il accueille la population la plus jeune et connaît la plus forte hausse démographique, tout en abritant aussi un important potentiel foncier : terrains laissés libres par les industries; bâtiments, souvent remarquables, en attente de réaffectation (...) Une dynamique est en marche et le Territoire du canal offre encore bien des opportunités, pour lesquelles diverses institutions bruxelloises cherchent des partenaires. » (ADT, 2013, pp. 4 et 6).

Cette option est notamment au fondement de la démarche qui a conduit à la délimitation d'un « domaine régional » dans le cadre de l'élaboration du Plan Canal (dont une portion concerne le quartier Heyvaert) :

« Pour que la région puisse être un acteur de la transformation du territoire, il est nécessaire qu'elle se constitue un domaine composé à partir de terrains publics ou d'intérêt collectif. C'est un ensemble foncier qui, sur plus de 300 hectares, forme un réseau permettant d'agir par l'exemple sur les 2 850 hectares de la Zone-canal. (...) Le Domaine constitue la partie sur laquelle la Région agirait directement en devenant maître d'ouvrage et de projets, ou, en tout état de cause, un acteur déterminant des processus de reconquête et de la transformation urbaine. » (Chemetoff et al., 2014, p. 7).

Une stratégie d'action publique tournée vers la mise en valeur des ressources foncières du territoire au départ de sites à « haut potentiel » paraît ainsi prendre corps<sup>4</sup>. Or, étant donné l'étroitesse du patrimoine foncier directement contrôlé par les autorités régionales, celles-ci sont amenées à rechercher, dès l'amont des projets, des partenariats resserrés avec les acteurs contrôlant la ressource foncière (propriétaires privés, régies foncières communales, etc.). En ce sens, le projet de PRDD annonce la création d'un nouvel « Opérateur foncier » appelé à agir à deux niveaux : « Achat et vente [de terrains] sur le marché privé, [et] vente aux opérateurs régionaux de développement sectoriel » (Projet de PRDD, 2013, p. 347). Ce nouvel acteur devrait absorber la Société d'Acquisition Foncière, créée en 2005 dans le but explicite de permettre au Gouvernement régional d'acquérir des parcelles foncières mises en vente par la Société Nationale des Chemins de fer Belge. De même, l'exécutif régional a engagé un contrôle stratégique renforcé des missions du Port de Bruxelles, société autonome dont il est l'actionnaire majoritaire. L'enjeu porte ici sur la destination future des terrains portuaires (95 hectares), aujourd'hui octroyés en concession à des entreprises sous la responsabilité du Port (Origer, 2014). Enfin, via son Plan-Guide de la rénovation urbaine, l'autorité régionale prône un renforcement du rôle de Citydev. Ce choix est révélateur dans la mesure où Citydev est le seul opérateur régional de politique territoriale dont les missions reposent structurellement sur la construction de partenariats avec des promoteurs privés – pour la production logements neufs à vendre, en l'occurrence.

Dans le cas du quartier Heyvaert, la montée en puissance de cette stratégie plus immobilière de rénovation urbaine reconfigure les rapports entre autorités publiques, désireuses de « libérer » le quartier des activités de commerce des voitures, et les principaux acteurs de la place marchande, propriétaires de grandes surfaces dans le quartier. Celle-ci repositionne en effet les propriétaires-exploitants en alliés potentiels des autorités publiques porteuses des projets de transformation du quartier. La position de résistance aux projets de rénovation du quartier n'est plus la seule option envisageable pour la continuité des affaires des garagistes, si tant est que ceux-ci franchissent le pas d'une réorientation partielle de leur activité vers le domaine de la promotion immobilière et s'inscrivent dans le projet régional de terminal Ro-Ro à l'avant-port (fig. 8). Durant l'été 2014, un premier pas semble avoir été fait dans cette direction par les consignataires du quartier Heyvaert avec l'élection d'une nouvelle équipe à la tête de la Fédération Belge des Exportateurs de Véhicules neufs et d'occasion (FBEV). Cette organisation, qui rassemble la grande majorité des acteurs du secteur des voitures d'occasion destinées à l'exportation, se positionne comme un interlocuteur privilégié auprès des autorités publiques. Elle semble aujourd'hui en mesure de négocier à la fois

4. Elle s'inscrit dans la continuité des options déjà mises en avant dans le Plan de Développement International, adopté en 2008 par le Gouvernement régional (Decroly & Van Crieckingen, 2009).

l'obtention d'un espace en périphérie de Bruxelles pour réinstaller les garages qui quitteraient le quartier Heyvaert et, surtout, l'engagement des autorités à délivrer des permis autorisant la réaffectation de ces anciens espaces commerciaux en zone d'habitation.



Fig. 8. Avis d'enquête publique portant sur la transformation d'un bâtiment affecté au commerce de voitures d'occasion en « logements de haut standing », Rue Heyvaert © M. Van Crieckingen, mars 2015

## Conclusion

À l'image d'autres centralités commerciales de centre-ville<sup>5</sup> inscrites dans des circuits de la « mondialisation par le bas » (Tarrius, 2002), la présence d'une place marchande du commerce euro-africain d'exportation de véhicules d'occasion a, jusqu'à présent, fait obstacle à la gentrification du quartier Heyvaert. L'usage intensif des rues pour le stationnement, le chargement, le transit, la négociation ou l'inspection de véhicules, ainsi que la durée de la présence des garagistes – la bonne marche des affaires assurant la prospérité des grands acteurs de la place marchande et le contrôle du foncier local par ceux-ci – ont joué un rôle décisif à cet égard.

Depuis quelques années, néanmoins, de nouveaux enjeux et de nouvelles pressions émergent autour de ce dernier élément – le contrôle du foncier. À mesure que l'approche des politiques de rénovation urbaine déployées par les autorités régionales se transforme, un nouveau terrain d'entente possible se dessine entre autorités publiques et acteurs privés de la place marchande autour d'un objectif de rehaussement de la rente foncière et de basculement du profil d'usage du quartier. Certaines recommandations à l'égard du développement souhaité pour le quartier Heyvaert sont très explicites en la matière :

« Il faut, lorsque cela se justifie, oser reconverter certaines zones de forte mixité en quartier plus urbain (en introduisant du logement, des activités induites par le développement urbain : commerces, horeca<sup>6</sup>, services aux industries et services publics). Cependant, une condition est à ajouter : les nouveaux logements créés devront être destinés, dans une forte proportion, à des personnes qui ont un travail. Seraient ainsi visés des logements de plus haute qualité destinés à des familles avec plus de moyens (puisque deux salaires). » (Masterplan Canal Molenbeek, 2010, p. 66).

En ce sens aussi, l'analyse d'un petit territoire tel que celui du quartier Heyvaert est révélatrice de dynamiques dont la portée est beaucoup plus générale. Comment, en effet, ne pas être frappé par le parallèle entre les tendances relevées dans ce cas précis et celles mises en avant dans les travaux de plusieurs théoriciens critiques des transformations urbaines contemporaines, tels ceux de Neil Smith (2002) sur les « politiques de gentrification », ceux de David Harvey (2010) sur « l'accumulation par dépossession » ou encore ceux d'Andy Merrifield (2014) sur la « néo-hausmannisation » ? Ces travaux pointent l'importance actuelle, dans des contextes urbains très divers, d'opérations de « libération » et de « revalorisation » d'actifs fonciers urbains jusque-là difficilement saisissables par

5. À cet égard, voir par exemple les quartiers de la Goutte d'Or à Paris (Chabrol, 2013 ; Clerval, 2010 ; 2011), de Belsunce à Marseille (Peraldi, 1999 ; Tarrius, 1992), ou le quartier de la gare à Naples (Schmoll, 2012).

6. Abréviation désignant le secteur de l'hôtellerie, la restauration et les cafés (note des auteurs).

des coalitions d'acteurs publics et privés désireux de les valoriser à son optimum de marché. Une spécificité du cas de Heyvaert est que l'opération ne repose pas sur l'éviction des propriétaires historiques et l'attraction de nouveaux acteurs, mais plutôt sur un changement dans l'attitude des propriétaires en place, qui se muent eux-mêmes en « développeurs » du quartier. De manière similaire à beaucoup d'autres cas, par contre, la stratégie de revalorisation foncière installe un mécanisme de tri des usagers du territoire en fonction de leur capacité (ou non) à en payer les droits d'usages revalorisés. Jusqu'à l'effacement de ce quartier populaire ?

## Bibliographie

- AGENCE DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL (ADT) 2013 - *Territoire du canal. Des opportunités au cœur de Bruxelles*, Bruxelles, Région de Bruxelles-Capitale.
- ARON J. 1978 - *Le tournant de l'urbanisme bruxellois*, Bruxelles, Fondation Jacqmotte.
- CHABROL M. 2013 - « Espace bâti et front de gentrification : le cas du quartier de Château-Rouge à Paris », in M. Berger & L. Rougé (éds), *Etre logé, se loger, habiter. Regards de jeunes chercheurs*, Paris, L'Harmattan, 89-103.
- CHEMETOFF A. & ASSOCIÉS 2014 - *Plan-Canal Livre 01*, Gentilly, Les éditions du bureau des paysages.
- CLERVAL A. 2010 - « Les dynamiques spatiales de la gentrification à Paris », *Cybergeo : European Journal of Geography*, 505, en ligne (<https://cybergeo.revues.org/23231>).
- CLERVAL A. 2011 - « L'occupation populaire de la rue : un frein à la gentrification ? L'exemple de Paris intra-muros », *Espaces et sociétés*, 1-2 (144-145), 55-71.
- CONSEIL COMMUNAL D'ANDERLECHT 1992 - Rapport du 4/2/1992 du collège des bourgmestres et échevins, en ligne.
- DECROLY J.-M. & VAN CRIEKINGEN M. 2009 - « Le Plan de Développement International de Bruxelles (PDI). Promesses de développements immobiliers et d'inégalités croissantes ? », *Brussels Studies*, 25, en ligne (<http://www.brusselsstudies.be/publications/index/index/id/91/lang/fr>).
- GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE 2013 - *Projet de Plan Régional de Développement Durable (PRDD)*, Bruxelles, Région de Bruxelles-Capitale.
- HARVEY D. 2010 - *Le nouvel impérialisme*, Paris, Les Prairies Ordinaires.
- MASTERPLAN CANAL MOLENBEEK 2010 - Étude urbanistique réalisée par BUUR et IDEA Consult pour la Commune de Molenbeek-Saint-Jean.
- MERRIFIELD A. 2014 - *The new urban question*, Londres, Pluto Press.
- MORITZ B. 2014 - « Une vision d'ensemble nécessaire : petite histoire de la planification autour du canal », in ADT, *Canal ? Vous avez dit Canal ! ? État des lieux illustré du territoire du canal à Bruxelles*. Région de Bruxelles-Capitale, 205-208.
- NOËL F. 1998 - *La ville rapiécée. Les stratégies de la réhabilitation à Bruxelles*, Bruxelles, Éditions de l'Université de Bruxelles.
- ORIGER G. 2014 - « Vingt ans de politique portuaire à Bruxelles (1993-2012) », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, 28-29, 2233-2234.
- PERALDI M. 1999 - « Marseille : réseaux migrants transfrontaliers, place marchande et économie de bazar », *Cultures et Conflits*, 33-34, 51-67.
- PERALDI M. 2007 - « Aventuriers du nouveau capitalisme marchand. Essai d'anthropologie de l'éthique mercantile », in F. Adelhah & J.-F. Bayart (éds), *Voyages du développement. Émigration, commerce, exil*, Paris, Karthala, 73-113.
- PERRET C. 2002 - *Le commerce des véhicules d'occasion au Bénin. Problématique régionale et impacts nationaux*, Cotonou, LARES.
- PORT DE BRUXELLES 2015 - *Le Port de Bruxelles lance deux projets pour son développement futur*, Communiqué, 26 juin 2015.
- ROMAINVILLE A. 2010 - « À qui profitent les politiques d'aide à l'acquisition de logements à Bruxelles ? », *Brussels Studies*, 34, en ligne (<http://www.brusselsstudies.be/publications/index/index/id/121/lang/fr>).
- ROSENFELD M. 2009 - « Visibilité et invisibilité de l'implantation spatiale du commerce d'exportation de véhicules d'occasions à Bruxelles », *E-migrinter*, 4, en ligne ([http://www.mshs.univ-poitiers.fr/migrinter/e-migrinter/200904/e-migrinter2009\\_04\\_070.pdf](http://www.mshs.univ-poitiers.fr/migrinter/e-migrinter/200904/e-migrinter2009_04_070.pdf)).
- ROSENFELD M. 2012 - « Mobility and social capital among Lebanese and Beninese entrepreneurs engaged in transnational trade », *International Review of Sociology*, 22 (2), 211-228.

- ROSENFELD M. 2013 - « Implantation spatiale du commerce euro-africain d'exportation de véhicules d'occasion à Bruxelles », *Annales de la recherche urbaine*, 108, 108-115.
- SCHMOLL C. 2012 - « The making of a transnational marketplace. Naples and the impact of Mediterranean cross-border trade on regional economies », *Cambridge Journal of Regions Economy and Society*, 5 (2), 221-238.
- SMITH N. 2002 - « New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy », *Antipode*, 34 (3), 427-450.
- TARRIUS A. 1992 - *Les fourmis d'Europe. Migrants riches, migrants pauvres et nouvelles villes internationales*, Paris, Éditions l'Harmattan.
- TARRIUS A. 2002 - *La mondialisation par le bas. Les nouveaux nomades de l'économie souterraine*, Paris, Balland.
- VAN CRIEKINGEN M. 2009 - « Moving In/Out of Brussels' Historic Core in the Early 2000s: Migration and the Effects of Gentrification », *Urban Studies*, 46 (4), 825-848.
- VAN CRIEKINGEN M. 2011 - « Meanings, politics and realities of social mix – a view from Brussels », in G. Bridge, T. Butler & L. Lees (éds), *Mixed communities: gentrification by stealth ?*, Bristol, Policy Press, 169-184.
- VAN CRIEKINGEN M. 2013 - « La gentrification mise en politiques. De la revitalisation urbaine à Bruxelles », *Métropoles*, 13, en ligne (<https://metropoles.revues.org/4753>).
- VANDERMOTTEN C. 2014 - *Bruxelles, une lecture de la ville. De l'Europe des marchands à la capitale de l'Europe*, Bruxelles, Éditions de l'Université de Bruxelles.
- VERGER S. & VAN DE PUTTE D. 2014 - « De la revitalisation à la planification : stratégie intégrée pour le Territoire du canal », in ADT, *Canal ? Vous avez dit Canal !? État des lieux illustré du territoire du canal à Bruxelles*, Région de Bruxelles-Capitale, 205-208.

#### Pour citer cet article :

Martin Rosenfeld & Mathieu Van Criekingen

« Gentrification vs. place marchande. Présent et devenir d'une centralité commerciale euro-africaine d'exportation de véhicules d'occasion », *Uzance* n°4, 2015, 27-38

URL : <http://www.patrimoineculturel.cfwb.be/index.php?id=14482>