

www.uzance.cfwb.be

Vol.4 - 2015

uzance



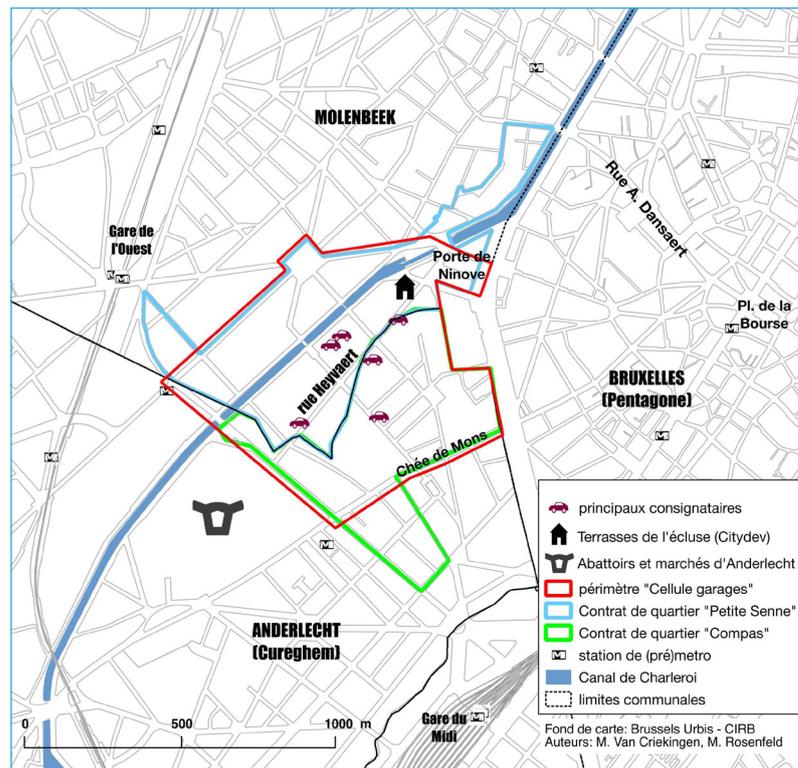
Mathieu VAN CRIKINGEN,
Département Géosciences,
Environnement,
Société - Filière Géographie
Université Libre de Bruxelles
mvancric@ulb.ac.be

Martin ROSENFELD,
Post-doctorant au African Studies
Centre, Université d'Oxford
Chercheur associé au GERME,
Université Libre de Bruxelles
martin.rosenfeld@ulb.ac.be

BIENVENUE À HEYVAERT INTRODUCTION AU NUMÉRO

Pendant une grande partie des années 1990, une arcade « *Bienvenue Anderlecht Welkom* » a trôné à l'entrée de la rue Wayez, à la limite entre le quartier de Cureghem et le reste du territoire de la commune d'Anderlecht. Cureghem se trouvait ainsi symboliquement exclu du territoire communal. Cette anecdote n'est pas anodine. Elle souligne le statut particulier de ce territoire : quartier d'immigration, quartier de bouchers, puis de commerces de voitures d'occasion, portion de territoire séparée du reste de la commune par la présence du canal... Après avoir été au cœur des ambitions industrielles de Bruxelles, Cureghem est devenu un lieu de relégation, mais aussi de mobilités et d'an-crages : « *on y atterrit quand on n'a pas le choix et on repart quand on va mieux* »¹. Pourtant, ce territoire semble aujourd'hui rattrapé par l'accélération du rythme des transformations urbaines prenant place dans les quartiers centraux des agglomérations. Multiplication de grands projets d'urbanisme, diversification des mouvements migratoires, creusement des inégalités sociales, émergence de nouvelles formes de ségrégation spatiale..., toutes ces tendances, et bien d'autres encore, remodelent en profondeur les centres-villes et y soulèvent quantité d'enjeux sociaux, économiques et politiques.

L'histoire récente de Cureghem, et plus particulièrement du quartier Heyvaert, s'inscrit pleinement dans ce contexte. C'est à la découverte de ce quartier, véritable prisme des transformations en cours, que ce numéro vous convie : « Bienvenue à Heyvaert ».



1. ABDERAZZAK B. 2015, « Cureghem », *Bruxelles en mouvement*, n°276, Inter-Environnement Bruxelles, p.8

Au premier abord, le quartier Heyvaert apparaît à l'observateur pour ce qu'il a de particulier : c'est le « quartier des voitures ». Coincé entre les abattoirs d'Anderlecht, la chaussée de Mons, le canal de Charleroi et la bordure occidentale du centre historique de Bruxelles (« le Pentagone ») (fig. 1), le quartier est unique en son genre, à Bruxelles, en Belgique et même en Europe. Depuis près d'un quart de siècle, une importante activité d'exportation de voitures d'occasion de l'Europe vers l'Afrique de l'Ouest y a élu domicile et y prospère (fig. 2). En moyenne, un bon millier de voitures rejoignent chaque jour le continent africain au départ de la Belgique, via le port d'Anvers, dont un peu plus de la moitié à destination du Bénin. La grande majorité de ces voitures sont vendues et exportées par des commerçants installés dans le quartier Heyvaert.

Pourtant, au-delà de ce trait extrêmement marquant dans le profil et le paysage du lieu, le quartier Heyvaert ressemble aussi, par nombre d'aspects, à beaucoup d'autres quartiers populaires de centre-ville, à Bruxelles et ailleurs. C'est d'abord un quartier densément habité. Après deux décennies de déclin démographique, le quartier gagne des habitants depuis le début des années 2000 (5.700 habitants en 2013, en croissance de 35 % depuis 2001). Sa population est diversifiée, tant socialement que sur le plan des origines nationales. A cet égard, depuis 2007, le quartier Heyvaert arrive en tête des quartiers bruxellois au registre de la part de la population originaire d'Afrique subsaharienne (11 %). Ce trait souligne une fonction historique d'accueil de l'immigration internationale dans ce quartier, qui s'est faite par vagues successives – d'abord en provenance du sud de l'Europe, ensuite du Maroc, avant de connaître, plus récemment, une diversification des origines nationales. Malgré la concentration d'activités économiques et commerciales (garages mais aussi magasins d'alimentation ou d'accessoires, cafés et snacks, associations, petites entreprises...), beaucoup d'habitants du quartier sont sans emplois. Le taux de demandeurs d'emploi y est de 10 points plus élevés qu'à l'échelle de la Région bruxelloise (25 % contre 15 %). Ces chiffres témoignent de la précarité des conditions d'existence d'un grand nombre d'habitants du quartier. De plus, trois quarts des logements du quartier relèvent du marché locatif privé et nombre d'entre eux présentent d'importantes carences en matière de confort ou même de salubrité. Le montant des loyers y est en moyenne 20 % plus bas qu'ailleurs à Bruxelles mais le revenu par habitant est, lui, de 47 % inférieur à la moyenne bruxelloise. L'offre de logements sociaux, elle, y est extrêmement faible : à peine 4 % du parc existant.



Fig. 2. Le quartier Heyvaert, côté canal © Sarah Morissens

Ces données tracent à grands traits les contours d'un quartier d'habitat de classes populaires n'ayant accès qu'aux segments les moins onéreux et les plus dégradés du parc de logements.

Les textes réunis pour ce numéro partagent une même perspective, celle de considérer le quartier Heyvaert comme un prisme, un révélateur des tensions fortes qui traversent aujourd'hui nombre de quartiers populaires de centre-ville. Ces tensions sont de plusieurs ordres. Elles concernent d'abord la place occupée par des activités économiques d'ordinaire négligées par les lectures focalisées sur la figure des villes mondiales. L'activité économique prédominante dans le quartier Heyvaert – l'exportation de voitures d'occasion vers l'Afrique – ne mobilise en effet pas du tout les mêmes circuits, les mêmes qualifications et les mêmes infrastructures que les activités de services avancés ou de haute technologie. Quelle place reste-t-il pour ce type d'activité dans une ville qui aspire, comme tant d'autres, à « tenir son rang » dans le concert des métropoles ?

Qui plus est, cette activité occupe une portion centrale du territoire de la ville. Celle-ci, comme nombre de quartiers centraux ou péricentraux, fait l'objet d'attentions de plus en plus marquées de la part de porteurs de projets urbanistiques ou immobiliers. Il y a donc ici matière à questionner les évolutions des politiques urbaines dans les quartiers populaires centraux ainsi que le rôle des projets, publics et/ou privés, qui ambitionnent un « redéveloppement » de ces territoires.

Le quartier Heyvaert offre encore un terrain privilégié pour l'analyse des coexistences sociales et culturelles à l'heure de la diversification des mobilités internationales et de l'intensification de mouvements de gentrification résidentielle dans ce type d'espace.

Enfin, ces multiples lignes de tension questionnent directement les conditions de reproduction sociale des classes populaires au centre des villes contemporaines. Certes marquées par des lourdes contraintes, les carrières résidentielles de ces populations sont également caractérisées par la recherche de lieux d'ancrage permettant de faire face aux conditions de la vie quotidienne (approvisionnement, éducation des enfants, sociabilité, etc.). Or les quartiers populaires de centre-ville sont d'ordinaire riches de telles ressources d'ancrage pour les classes populaires comme pour certaines fractions des classes intermédiaires (artistes, étudiants, jeunes actifs, etc.). Le quartier Heyvaert ne fait à nouveau ici pas exception, notamment grâce au grand marché prenant place sur le site des abattoirs, à de nombreux commerces et services (boucheries halal, épiceries africaines, etc.), à des entreprises pourvoyeuses de petits boulots ou encore à des lieux de culte (mosquée, église pentecôtiste, etc.).

En somme, les contributions rassemblées dans ce numéro posent chacune que le quartier Heyvaert constitue un terrain de choix pour observer et tenter de mieux comprendre certains tenants et aboutissants de la métropolisation. Ce faisant, elles proposent un regard quelque peu décentré par rapport à de nombreuses contributions à la littérature sur ce sujet. En effet, ici, les analyses ne sont pas centrées sur de grandes opérations de reconversion urbaine qui projettent un nouvel avenir pour ce type de quartier, typiquement à partir du réaménagement d'anciens sites industrialo-portuaires devenus vacants. Elles ne sont pas plus centrées sur les projets ou les stratégies de grands acteurs institutionnels, publics ou privés, en matière de rénovation urbaine ou de développement immobilier, par exemple. Ces projets sont ici mis à l'arrière-plan, ce qui ne revient pas à les ignorer, bien sûr, mais vise à laisser toute la place de l'avant-plan au fonctionnement de l'existant. Ainsi, les articles se penchent sur ce qui fait ancrage pour les habitants de ces quartiers en tension (M. Chabrol et C. Rozenholc, *Rester au centre-ville : ce(ux) qui résiste(nt) à la gentrification*), sur les modes de cohabitation entre populations et activités diverses (E. Lénéel : *Vivre au milieu des voitures. Ressorts et tensions socio-spatiales d'une alliance de propriétaires pour un quartier habitable*), sur les fonctionnements de l'économie des voitures d'occasion (M. Rosenfeld et M. Van Criecken : *Gentrification vs. place marchande : présent et devenir d'une centralité commerciale euro-africaine d'exportation de véhicules d'occasion*), sur l'évolution des dispositifs de rénovation urbaine dans cette partie de la ville (M. Sacco : *Heyvaert au prisme des Contrats de quartier : du commercial au résidentiel*), et enfin sur le rôle central de l'abattoir d'Anderlecht et du marché qu'il accueille (C. Sénéchal : *Labattoir d'Anderlecht : les trois vies d'une exception urbaine*).

En partant ainsi de l'existant, des modes d'habiter et des cohabitations, des activités économiques et commerciales en activité, les textes de ce numéro cherchent à mettre à distance les visions canoniques d'une métropolisation avançant sur les quartiers populaires à la manière d'un rouleau compresseur. Peut-être ne faut-il pas trop vite « régler le compte » de ces quartiers, même s'ils sont localisés sur des lieux désormais très prisés par des acteurs dominants. De fait, des formes de résistance existent et se font jour dans ces quartiers en transformation.

Les textes réunis dans ce numéro partagent enfin le parti-pris de penser que l'analyse de « micro objets » – tel que le quartier Heyvaert – peut avoir un grand intérêt dès lors que son étude fouillée, et multipliant les angles de vue, permet de révéler des tendances bien plus largement à l'œuvre.

www.uzance.cfwb.be

Vol.4 - 2015

uzance



Marie CHABROL,
Maître de Conférences
à l'Université
de Picardie-Jules-Verne
EA 4287 Habiter le Monde
marie.chabrol@u-picardie.fr

Caroline ROZENHOLC,
Maître assistante associée
ENSA Paris-Val de Seine
et Paris-La Villette
Centre de recherche
sur l'habitat, UMR LAVUE
Caroline.ROZENHOLC@
paris-valdeseine.archi.fr

Mots-clés:
gentrification, résistance,
accueil, immigration,
compétence habitante

1. Cette recherche répond à l'appel à projets « La ville ordinaire et la métropolisation » de l'agence nationale française de recherche PUCA (Plan Urbanisme Construction Architecture). Elle est portée par Y. Fijalkow et C. Lévy-Vroelant (Centre de recherche sur l'habitat, UMR LAVUE).

2. Voir l'article de Martin Rosenfeld et Mathieu Van Criekingen dans ce numéro.

RESTER AU CENTRE-VILLE : CE(UX) QUI RÉSISTE(NT) À LA GENTRIFICATION

Cet article traite du thème de la résistance des populations au changement urbain dans le quartier Heyvaert à Bruxelles. Il s'agit d'examiner ce qui fait ancrage pour des populations vulnérables qui y résident (ou le fréquentent régulièrement), les ressources (commerciales, associatives, linguistiques, etc.) qu'offrent ce quartier et les compétences habitantes qui s'y expriment. Ces ressources, présences et pratiques tissent ensemble des formes de résistance, à la fois individuelle et collective, qui, au fil du temps et des vagues d'immigration successives, sont devenues un élément constitutif du quartier face à la volonté politique de changement urbain et social et aux dynamiques de métropolisation.

Introduction

Dans la littérature, la gentrification est souvent appréhendée comme un processus inéluctable et relativement uniforme, quels que soient les contextes. Le présent article souhaite contribuer à modérer cette vision en discutant l'hypothèse d'une résistance à la gentrification par « ce » et « ceux » dont les actions ou la simple présence freinent ou transforment le processus. Il s'appuie pour ce faire sur un travail de terrain mené à Heyvaert dans le cadre d'une recherche internationale, pluridisciplinaire et comparative intitulée « Rester en (centre)-ville » (REV, 2014-2015)¹. Cette recherche interrogeait les questions de résistance et de résilience de la ville ordinaire dans quatre quartiers populaires et centraux de capitales européennes (Paris, Lisbonne, Bruxelles, Vienne) marqués par l'immigration. La particularité de ces quartiers est d'avoir tous, historiquement, assuré une fonction d'accueil dans la ville qui semble aujourd'hui menacée à la fois par une pression immobilière grandissante et par une volonté politique de changement urbain et social. Pour Bruxelles, l'étude portait sur Heyvaert, un ancien quartier ouvrier à proximité du centre ville où, depuis des décennies, les nouveaux venus les plus pauvres des pays de l'Est et du Sud de l'Europe, du Maghreb, d'Afrique subsaharienne, d'Amérique latine et du Moyen-Orient ont trouvé des logements (de plus ou moins bonne qualité), des commerces dédiés et, souvent, des opportunités de travail. Autre caractéristique du quartier habité par une population en grande partie étrangère (et qui donc n'avait pas le droit de vote) : le désintérêt dont il a fait l'objet de la part des autorités, jusqu'aux années 2000. Aujourd'hui, Heyvaert continue d'assurer cette fonction d'accueil des plus pauvres et notamment des migrants qui voient le reste de la ville, où la tension du marché de l'immobilier est de plus en plus forte, se fermer. Le coût du logement y est inférieur de 20 % à la moyenne de Bruxelles, pour un revenu par habitant inférieur de 47 %.

Pendant, cette fonction apparaît remise en question, à moyen et long termes, par le fait que Heyvaert constitue aussi un nouvel enjeu économique et politique pour des acteurs publics et privés. Peu connu des résidents du quartier qui, au quotidien, font surtout face à leur paupérisation croissante et à une montée des inégalités, le projet de gentrification de Heyvaert – c'est-à-dire de transformation de l'espace bâti et des activités existantes pour de nouveaux habitants de couches

moyennes qui viendraient remplacer les habitants populaires –, n'en est pas moins une réalité. La pression à l'échelle de la métropole et le risque qu'elle atteigne aussi Heyvaert sont d'ailleurs, quant à eux, très bien perçus. Les résidents, installés de plus ou moins longue date dans le quartier, vivent ainsi une situation particulière ; à savoir la coexistence de dynamiques de paupérisation et de gentrification de leur quartier. Cette co-présence de processus aussi différents, mise en évidence récemment par M. Giroud et H. Ter Minassian (2016), est souvent oubliée des études sur la gentrification. Dans ce sens, si nous sommes bien conscientes que la gentrification est une dynamique puissante, qu'elle est un rapport social d'appropriation de l'espace mettant aux prises des acteurs et des groupes inégalement dotés, nous nous inscrivons dans une lignée de travaux qui placent les habitants, y compris les plus pauvres, au cœur de l'étude du changement urbain, et ce en prenant en compte leur marge d'action, même dans des contextes difficiles. La résistance en est une. Nous définissons ici la résistance à la fois comme une démarche et un positionnement conscients, qu'elle soit individuelle ou collective, mais aussi comme un état de fait non conscientisé, lorsqu'elle résulte du maintien de pratiques individuelles qui, prises collectivement, permettent la continuité de réalités sociales dans des contextes de changement. Mobilisé depuis les années 2000 dans de nombreux champs de la sociologie (Hollander & Einwohner, 2004), le thème plus spécifique de la résistance des populations au changement urbain parcourt la littérature depuis les travaux de Maurice Halbwachs (1938), d'Herbert Gans (1962) ou d'Henri Coing (1966), en passant par ceux portant sur les luttes urbaines des années 1970 (Castells, 1975) et jusqu'aux travaux sur la gentrification (Smith, 1994). Si la résistance s'exprime le plus souvent par le rejet de ce changement, elle peut aussi se refléter dans le détournement d'un ordre imposé ou la transgression des normes (de Certeau, 1980). Elle peut également être non intentionnelle et opérer, par exemple, à travers des pratiques ordinaires d'occupation de l'espace et des choix résidentiels qui, considérés collectivement, font résistance (Giroud, 2007). La résistance peut donc exprimer la volonté d'une personne, une intention, sans pour autant traduire un engagement à proprement parler. Dans les quartiers anciens en transformation des villes européennes, on observe que les pratiques de résistance au changement conduisent certains habitants, pour être ou rester en ville et bénéficier de ses aménités, à accepter de plus mauvaises conditions de logement qu'ailleurs (Henrio, 2013). Elles peuvent également amener des populations qui n'habitent plus, ou n'ont jamais habité, ces quartiers à en fréquenter les commerces au prix de long temps de transport (Chabrol, 2013) ou encore à choisir de s'investir dans le tissu associatif local pour s'opposer ou infléchir les transformations en cours (Bacqué & Fijalkow, 2006 ; Rose *et al.*, 2013). Ces exemples montrent que la résistance se fonde à la fois sur une approche pragmatique du présent et, parfois, sur une vision stratégique du futur. Cette compétence des habitants apparaît également comme liée aux ressources du milieu social et urbain où elle se développe. La résistance peut ainsi devenir un élément constitutif d'un quartier, participer de ce qui en fait la spécificité, l'ambiance et le récit des usagers. S'il ne s'agit pas là d'une résistance active contre la gentrification, nous postulons qu'elle y participe.

Dans le contexte bruxellois, où la ville, prise dans des processus de métropolisation, se transforme rapidement, nous nous sommes interrogées sur la manière dont Heyvaert peut – tout en se transformant lui aussi – continuer d'accueillir des personnes en situation économique et résidentielle précaire et, par là, résister à la gentrification. Pour répondre à cette question, nous nous sommes intéressées à un « tissu » qui trame ensemble une forme urbaine, son histoire, une population, des spécificités commerciales et des ressources spécifiques (offre sociale, diversité linguistique par exemple). Nous avons également fait le choix d'étudier la résistance de ce tissu au niveau des individus pour comprendre, au travers d'entretiens, leurs manières de « faire avec » les contraintes, les chocs ponctuels et les transformations à long terme du lieu où ils habitent. Comment se compose le tissu qui permet le maintien de cette fonction d'accueil ? En quoi les continuités observées peuvent-elles être interprétées comme de la résistance à la gentrification ?

Le travail de terrain mené en 2014 et 2015 dans ce quartier nous permet aujourd'hui de proposer une approche de ces continuités et de ce(ux) qui résiste(nt) à partir de trois grandes thématiques : le logement, les ressources économiques et sociales, et les accommodements nécessaires à chacun pour rester en ville. C'est ce dont rendent compte les 45 entretiens qualitatifs et semi-directifs menés avec des usagers et des résidents³ : autant de récits de vie dans ce quartier, des trajectoires qui les y ont menées, mais aussi du quartier lui-même et de ses transformations. Le présent article est construit autour de ces trois entrées.

« Pouvoir se loger » : le maintien d'une fonction d'accueil dans un contexte de tension croissante du marché immobilier

La fonction d'accueil du quartier Heyvaert doit être analysée à plusieurs échelles urbaines. À l'échelle de l'agglomération, le marché tendu de l'immobilier et la longueur des listes d'attente auprès des bailleurs sociaux rendent toujours plus difficile l'accès à un logement pour les classes populaires. C'est dans ce contexte métropolitain que Heyvaert exerce toujours aujourd'hui une fonction de point d'entrée dans la ville au sens de l'École de Chicago (Burgess, 1925) en permettant à des populations vulnérables et notamment des migrants primo-arrivants et/ou en situation de grande précarité de se loger et de rester en ville⁴. Cependant, à l'échelle du quartier et des quartiers environnants, cette fonction est menacée par des réalisations immobilières déjà effectuées et toujours en cours autour du canal (sur la commune de Molenbeek par exemple) et en projet pour Heyvaert, notamment la reconversion des terrains dédiés au commerce des voitures d'occasion en projets immobiliers. Dans ce double contexte, la question du logement apparaît primordiale pour analyser la résistance à la gentrification. Résistance que nous décrirons comme la continuité de pratiques d'accueil et à travers l'action consciente et militante d'associations.

L'accès à un logement à Heyvaert ne relève pas du hasard. C'est bien souvent une étape ou l'aboutissement de trajectoires résidentielles complexes (succession de logements inadaptés, hébergement chez des tiers ou accueil social), liées autant aux contraintes du marché immobilier précédemment évoquées qu'à des parcours individuels. C'est aussi la rencontre de ces trajectoires individuelles avec un « tissu urbain » plus accueillant qu'ailleurs car moins cher, plus hospitalier et moins raciste.

La location dans le privé est la principale offre d'installation dans le quartier. Les loyers sont plus abordables qu'ailleurs à Bruxelles, mais ils restent élevés, notamment pour les petites surfaces (studios entre 350 et 500 euros) et pour des logements qui ne sont pas toujours confortables (mal isolés, mal chauffés), voire insalubres fautes de moyens ou d'intérêt de leurs propriétaires pour les rénover. Mais plus encore que le prix, c'est surtout la plus grande facilité à trouver un logement qui est décrite par les locataires : circulation de l'information et possibilité de conclure rapidement un bail avec les propriétaires. Ces derniers, pour la plupart eux-mêmes issus de l'immigration (souvent des Marocains) sont en effet assez peu regardants sur les garanties à fournir.

« C'est un ami nigérien qui m'a aidé à trouver le logement, c'est lui qui a vu une maison vide, qui était à louer, il m'a informé, on a contacté le propriétaire, je suis allé visiter, il se trouve que ça me convenait et c'est comme ça que je suis arrivé dans le quartier. » (Homme, 46 ans, Nigérien, habite Heyvaert depuis quelques mois).

« C'est très difficile pour trouver un logement, il faut que le propriétaire soit un étranger pour qu'il puisse vous louer. Si c'est un Belge, il ne va pas accepter de vous louer son appartement. Ici le propriétaire est un étranger. Si le propriétaire était un Belge, il n'aurait même pas habité ici. Le propriétaire est Marocain et il n'y a que des étrangers dans cet immeuble. » (Homme, 45 ans, originaire du Niger, en Belgique et à Heyvaert depuis 22 ans).

« À Grand-Bigard, les voisins... le propriétaire était très cool, il aimait bien les étrangers. C'est pas un problème. C'était vraiment le voisin en bas qui n'aimait pas les étrangers. On a dû quitter l'appartement pour ça (...) et j'ai cinq enfants alors bon. » (Femme, 32 ans, originaire de République du Congo, arrivée en Belgique à 16 ans, habite Heyvaert depuis 2 ans).

La composition de la population du quartier, en grande partie issue de l'immigration, participe aussi de ce « tissu » qui permet à des populations vulnérables, et notamment des migrants, de s'installer et de rester en ville. Si certains enquêtés ont « atterri » à Heyvaert sans rien en connaître, beaucoup le connaissaient déjà, soit directement, soit par des proches. L'hébergement chez des tiers est souvent la première étape dans le quartier. Des migrants africains y sont, par exemple, hébergés chez des compatriotes qui travaillent dans le commerce de voitures et se partagent de petits logements. Des familles du Maghreb ou du Moyen-Orient profitent quant à elles, à leur arrivée en Belgique, de la présence parfois ancienne d'un parent sur place, avant de trouver

4. Sur les liens entre immigration et hébergement voir par exemple Lévy-Vroelant & Barrère (2012).

un logement à proximité. C'est ainsi le cas de cette habitante, Jordanienne, venue en Belgique avec quatre enfants dans les années 1990 et accueillie par son père installé à Heyvaert depuis les années 1960 :

« Je suis restée 7 mois, on était dans un tout petit appartement, on dormait dans le salon. Alors le salon on remettait tout de côté, mon papa il a travaillé beaucoup ici en Belgique je suis restée chez mon papa 7 mois, puis je me suis fait un petit appartement, mon papa m'a aidé à l'ouvrir, puis après j'ai déménagé dans mon deuxième appartement... puis finalement ici. » (Femme, 45 ans, originaire de Jordanie, depuis 22 ans en Belgique et dans le quartier).

Pour d'autres ménages d'origine modeste et immigrée, l'accès à la propriété dans le quartier Heyvaert peut être, de manière inattendue, la seule manière d'obtenir dans Bruxelles un logement à soi. Découragés par les difficultés d'accès au parc privé et par la longueur des démarches à entreprendre pour obtenir un logement social, ces ménages (originaires du Maroc et en particulier de la région du Rif pour beaucoup de nos interlocuteurs) acquièrent des logements à Heyvaert. Mettant à profit leurs compétences dans le domaine du bâtiment et leur réseau familial, ils y font des travaux de réfection et/ou d'agrandissement (surélévation par exemple). Certains ont aussi aménagé des studios ou de petits appartements indépendants qu'ils ont mis en location, devenant eux-mêmes bailleurs⁵.

Cette stratégie d'achat de logements et de mise en location est aussi développée par des associations du secteur de l'accompagnement au logement. Plusieurs d'entre elles sont ainsi devenues des acteurs clés du maintien de la fonction d'accueil du quartier et de populations précaires au centre-ville. Œuvrant auprès de migrants, de réfugiés, de familles monoparentales ou encore de femmes ayant connu des épisodes de violence conjugale, elles travaillent à leur insertion par le logement. C'est le cas de l'*Union des Locataires d'Anderlecht Cureghem* (ULAC) qui développe aujourd'hui une véritable stratégie d'achat d'immeubles à bas prix, qu'elle rénove pour « produire » du logement social de bonne qualité. Interlocuteur important et relai de notre recherche auprès d'habitants du quartier, l'ULAC, se présente ainsi comme « une société de logements qui rachète des logements pour reloger »⁶. Cette démarche est revendiquée comme l'un des moyens de résister activement, localement, au projet de gentrification du quartier, c'est-à-dire en relogant, dans un parc de logements qui le permet, des personnes en situation de grande précarité.

Outre l'ULAC, d'autres associations s'inscrivent dans ces stratégies d'achat. Il s'agit par exemple de la *Coordination et Initiatives pour Réfugiés et Étrangers* (CIRE) qui a mis en place un système de « tontines » pour permettre à des familles en situation de grande précarité de réunir, le temps d'obtenir un prêt du Fonds du Logement, l'acompte à payer à la signature du compromis de vente d'un appartement⁷. Le but du CIRE, à travers l'épargne collective et solidaire, est de permettre à ces familles d'accéder à la propriété, ou de rester propriétaires, alors même qu'elles sont exclues du système locatif, soit par leur impossibilité à produire les garanties nécessaires, soit parce qu'elles sont victimes de discrimination. C'est le cas de cette jeune femme (32 ans) arrivée de Guinée en 2008, mère de cinq enfants, seule et sans emploi qui peinait à trouver un logement, faisant face à des réactions du type : « La madame a dit : 'On donne pas aux Guinéens. Non. Je te donne pas. Parce que j'aime pas couleur chocolat' ». Grâce à la tontine à laquelle elle cotisait, elle a pu payer la somme à verser au moment de la signature du compromis et est désormais propriétaire d'un appartement de quatre pièces rue Heyvaert, entièrement rénové grâce à l'aide d'une autre association⁸.

L'accès à un logement est donc facilité (c'est-à-dire rendu possible mais jamais facile) par un tissu social spécifique et par la présence dans le quartier d'acteurs et de dispositifs associatifs et militants. Ces derniers jouent un rôle non négligeable dans le maintien de la fonction d'accueil du quartier, permettant à des populations vulnérables de s'y loger et parfois de s'y stabiliser. Cette stabilisation à Heyvaert est également rendue possible par d'autres ressources, sur place et à proximité.

5. Voir sur cette question l'article d'Emmanuelle Lenel dans ce numéro d'*Uzance*.

6. C'est le cas d'un immeuble Place Lemmens où l'ULAC a relogé sept femmes avec leurs enfants. 200 000 euros ont été investis pour rénover ce bâtiment construit en 1996 et qui avait été depuis cette date laissé à l'abandon pour malfaçons.

7. Les démarches pour obtenir l'aide du Fonds du Logement étant longues, il est nécessaire d'avoir d'autres ressources pour payer les 10 % du prix de vente de l'appartement lors de la signature du compromis. Lorsque ces démarches aboutissent, le nouveau propriétaire rembourse à la tontine l'argent qui lui avait été prêté.

8. Il s'agit de *Casablanca*, une association de réinsertion par le travail qui offre des travaux à un euro de l'heure pour des personnes au chômage ou sans revenus (et 7 euros de l'heure pour des personnes avec revenus).

Ressources et hospitalité à Heyvaert : ce qui permet de tenir au quotidien

Outre le logement, Heyvaert offre diverses ressources à des habitants aux profils socioéconomiques modestes du quartier et d'ailleurs : des commerces bon marché, des services, un tissu social et associatif dense, un accès facile au reste de la ville. En plus de ces ressources spatialisées et facilement identifiables, les enquêtés racontent souvent le quartier – sans occulter non plus les tensions qui le traversent – comme le lieu d'une hospitalité particulière, décrite dans ses manifestations ordinaires (Gotman, 2001) : offre de temps, d'attention, d'écoute, de place, parfois imperceptible, mais qui contribue aussi au maintien et à la résistance d'un tissu social spécifique.

Heyvaert compte de nombreux commerces. Bon marché, ouverts tous les jours et tard le soir. Multiethniques, ce sont des ressources à la fois économiques et sociales pour leurs usagers. Qu'il s'agisse des boutiques de la Chaussée de Mons, des commerces de demi-gros des rues adjacentes à la rue Heyvaert ou du marché des Abattoirs qui se tient en fin de semaine⁹, ces commerces pratiquent des prix bas, pour les produits frais et l'épicerie. En grande partie tenus par des migrants et destinés à une clientèle issue de l'immigration, ces magasins ont une offre très diversifiée et spécifique en termes de produits, de fonction et d'usages.



Fig. 1. Le magasin Aswak Souss
© Sylvaine Conord, 2015



Fig. 2. Marché des Abattoirs
© Sylvaine Conord, 2015

Le marché des Abattoirs, les commerces de demi-gros de produits exotiques et les boucheries spécialisées (viande *halla*, mais aussi abats, viandes fumées, chèvre et charcuterie porcine européenne) à proximité de la rue Heyvaert font venir des acheteurs de l'extérieur du quartier, en témoignent les alentours de la station de métro Clémenceau et les parkings bondés en fin de semaine. Au quotidien, les boutiques de la Chaussée de Mons et des alentours (épiceries, boucheries *halla*, boulangeries, primeurs) sont plus tournées vers les habitants du quartier, qui partagent souvent l'origine nationale et régionale des commerçants qu'ils fréquentent.

9. Sur la question des abattoirs, voir l'article de Cataline Sénéchal dans ce numéro d'*Uzance*.



Fig. 3. Abdellah charcuterie
© Sylvaine Conord, 2015

« Il y a tout ici, ça c'est aussi le point positif. Surtout pour nous, parce que moi je suis musulmane, il me faut du *halal*, ici il y a tout ce qu'il faut. Donc ça c'est bien. C'est vraiment le point positif. C'est vrai que je connais les commerçants, à force d'y aller à chaque fois, c'est lié. Et ça reste assez tard, même jusqu'à 10 heures du soir. » (Femme, 34 ans, d'origine marocaine, habite Heyvaert depuis 2 ans).

« J'ai tout ici, c'est facile de bouger. Qu'est-ce que tu veux : la pharmacie, la boulangerie, le marché. Le grand marché il est juste à côté de nous, à l'abattoir. ... Ici ? On est proche de tout. » (Femme, 44 ans, Marocaine, en Belgique et à Heyvaert depuis 6 ans).

Les commerces de services (téléphonie, internet, laveries automatiques), les cafés et restaurants sont également tournés vers une clientèle populaire, souvent immigrée, vivant ou travaillant dans le quartier. Là aussi les prix pratiqués sont bas et, dans les cafés et restaurants, l'offre est en partie ethnicisée (produits, décoration, télévision ou musique qui désignent ces lieux comme Nigériens, Marocains, Roumains, etc.). Au delà des prix modestes et du ressourcement identitaire qu'ils peuvent procurer à leurs usagers (Guillon & Taboada-Leonetti, 1986), ces commerces sont aussi hospitaliers dans le sens où l'on peut s'y arrêter et y trouver accueil un certain temps. Le nombre de clients qui ne consomment pas ou qui stationnent devant un même café pendant plusieurs heures est notoire, particulièrement les jours de froid ou de pluie. Les négociants et les vendeurs de voitures y traitent des affaires, s'y reposent ou encore y rencontrent des clients ou des connaissances. L'information y circule, tout particulièrement pour ceux qui sont à la recherche de travail. Les bouchers et les vendeurs du marché viennent également s'y réchauffer le temps d'un café ou d'une bière. Le personnel se montre à la fois accueillant (pas de remarques à ceux qui ne consomment pas, diffusion des matchs de football pendant la Coupe d'Afrique de Nations) et discret, en offrant par exemple la possibilité de consommer de l'alcool en arrière-salle.

L'ensemble de ces commerces, en y incluant le marché, est aussi une ressource en termes d'emplois, formels ou informels. Charger et décharger des caisses, faire un remplacement sur un stand, vendre des pistaches ou des cafés aux commerçants, sont autant de petits boulots rémunérés de la main à la main sur le marché et aux alentours des commerces. Le commerce des voitures offre aussi toute une palette de travaux payés à la journée ou à la semaine. Suscitant parfois des tensions entre les commerçants, et de forts rapports de domination entre « employeurs » et « employés », ce secteur informel est décrit en augmentation ces dernières années tant par les habitants que par les commerçants eux-mêmes.

« Je balaie tout, je lave les voitures, s'il y a quelque chose aussi qu'on doit aller acheter, je pars acheter. Comme du gasoil... Mais bon, avec les Arabes, c'est pas facile. Parce que si tu es Noir, ils te prennent pour un esclave. » (Homme Gambien sans papiers, 25 ans, habite Heyvaert depuis 2 ans et y trouve parfois du travail à la journée ou à la semaine).

« Ici le matin, vous venez ici le matin à 5h du matin il y a 15-20 personnes qui passent pour vous demander du travail. Tous les jours t'as des gens qui cherchent des boulots. T'as des gens ils ont rien à faire ils viennent à côté de toi ils te disent 'écoute, laisse-moi mettre trois trucs à côté de toi pour revendre'. » (Homme d'origine marocaine, 59 ans, tient un stand au marché des Abattoirs depuis 20 ans).

Le tissu associatif, évoqué plus haut à propos du logement, est aussi une ressource importante. C'est ici un autre aspect, social et culturel, de ce tissu qui nous intéresse. Les associations se sont progressivement développées à Heyvaert à partir des années 1990 suite aux émeutes qui ont secoué les municipalités de Forest (1991), Molenbeek (1995) et Anderlecht (1997) (Rea, 2006) et ont conduit à la création du Fonds d'impulsion à la politique des immigrés¹⁰. Dans les années 2000, plusieurs contrats de quartier ont été mis en œuvre¹¹. Comme pour les commerces, il faut souligner que le terme « tissu associatif » recouvre à Heyvaert des réalités différentes, tant du point de vue institutionnel et financier que du point de vue des publics visés et des buts recherchés. S'y distinguent les « professionnels », subventionnés par des fonds publics et qui fournissent une aide sociale et des services (écoles de devoir ou ludothèque) ou des lieux (maison de quartier par exemple), des associations communautaires et religieuses, en particulier musulmanes; le quartier compte en effet plusieurs mosquées organisées, sans être exclusives, par nationalités. Il est intéressant de noter que ces dernières mènent aujourd'hui elles aussi une politique d'achat foncier. Ainsi, l'association des ressortissants nigériens de Belgique, *Arnibel*, installée rue Heyvaert, lève des fonds pour acquérir un bâtiment où pourrait officier et enseigner un imam nigérien. L'association régissant la mosquée turque lève quant à elle des fonds pour s'agrandir en achetant et en rénovant le bâtiment qui lui est attenant. Ces mosquées, comme l'église d'Anderlecht, offrent des repas, de l'aide (des vêtements par exemple) aux plus démunis, ainsi que la possibilité de s'y reposer un moment.



Fig. 4. Mosquée turque
© Sylvaine Conord, 2015

10. Créé en 1991 par le Gouvernement fédéral, le FIPI soutient « des projets favorisant l'intégration sociale des personnes d'origine étrangère, la prévention des discriminations et le dialogue interculturel », www.unia.be.

11. Sur la question des contrats de quartier, voir l'article de Muriel Sacco dans ce numéro d'*Uzance*.

12. Nous pensons par exemple au secrétaire d'*Arnibel* qui disait du quartier : « Ici il y a de tout, on est tous ensemble ».

13. Sur le multilinguisme dans les quartiers « mondialisés » voir Blommaert, Collins & Slembrouck (2005).

Le tissu associatif est donc représentatif de la spécificité et de la diversité du tissu social dans un quartier où se sont installées des vagues de migrants successives. À ce tissu social particulier répond le plus souvent un discours de promotion de la diversité comme richesse¹² et de l'opulence du quartier en termes d'animation et de « chaleur », en comparaison avec d'autres quartiers de Bruxelles.

« C'est un quartier chaud, tu t'ennuies jamais. On s'ennuie pas. Je vais chez mon frère de l'autre côté de Molenbeek, il habite juste en face du parc et ben dès qu'on arrive, on a sommeil. Tu fais une dépression (...) on n'aime pas. Mais ici c'est vivant (...) C'est vivant, mais parfois c'est trop. » (Femme, Marocaine, habite à Molenbeek depuis 25 ans dans le même logement rue Heyvaert).

Cette diversité se retrouve dans les langues parlées ou entendues dans le quartier, dialectes arabes ou langues africaines qui permettent d'identifier immédiatement un compatriote¹³. Les différentes vagues migratoires ont ainsi constitué des communautés définies et qui apparaissent structurées par des langues, un entourage, des compatriotes qui rendent service, des commerces dédiés ou

encore un affichage et des devantures de magasins qui rendent le quartier familier (où l'on se reconnaît en quelque sorte) et rassurant, à l'image de ce qu'en dit en riant cette habitante (44 ans) installée depuis cinq ans à Heyvaert : « On est tous Arabes ! Il y a que le Rif ici. Tout le Rif ». Le partage de valeurs religieuses communes est aussi présenté par certains enquêtés comme un mode de régulation des tensions dans le quartier.

« Il y a pas de tensions qui chauffent, ça commence à se taper dessus, non. Et je vais te dire la majorité des commerçants ici c'est quasiment tous des musulmans quoi. » (Homme d'origine marocaine, 59 ans, tient un stand au marché des Abattoirs depuis 20 ans).

Mais il faut aussi souligner, au contraire, que certains enquêtés décrivent la contrainte que représente cette diversité, l'uniformisation paradoxale qu'elle provoque (« Il n'y a plus de Belges » ou encore « les Belges sont partis ») et le contrôle social qu'elle peut faire peser, au quotidien, sur certains habitants, tout particulièrement les femmes.

« Les garçons d'ici respectent pas les filles. Si une fille rentre vers 9h-10h il y a des pierres qui tombent sur elle. Il y a aucune fille qui a le droit d'aller avec son petit ami (...) Quand je suis venue ici je me suis trouvée comme fermée. » (Femme d'origine marocaine, 41 ans, installée depuis 13 ans à Heyvaert).

Les contraintes se manifestent aussi à travers les activités plus spécifiques qui se développent à Heyvaert. Il s'agit d'activités légales ou illégales, souvent reconnues comme liées à l'économie du quartier et à la subsistance de nombre de ses usagers, mais qui n'en sont pas moins dérangeantes au quotidien et qui concourent à la mauvaise réputation générale. Les habitants s'accommodent de ces activités, parfois en les contournant, ils « font avec » et produisent (tout au moins dans le cadre de nos entretiens) des discours de justification, de minoration ou de dénégation de ces situations.

Des accommodements nécessaires pour « rester en ville »

Si la longue période de dévalorisation du quartier et de désintérêt des pouvoirs publics a permis à des habitants socio-économiquement vulnérables de s'y loger, elle a aussi permis l'implantation d'activités particulières. Deux sont particulièrement dénoncées par les habitants qui vivent dans leur proximité immédiate : le commerce des voitures autour de la rue Heyvaert (plaque tournante du commerce de voitures européennes vers l'Afrique) et le deal Place Lemmens. Ressource et opportunité pour certains, ces activités peuvent devenir invivables pour ceux qui, paradoxalement, ont souvent trouvé un logement à cet endroit parce que ces activités s'y trouvaient et, d'une certaine manière, le dévaluaient.

Les activités liées au commerce des voitures, qui font vivre – et parfois survivre – un nombre difficilement quantifiable de personnes dans le secteur informel, mais aussi des cafés, des bars, des snacks, sont au quotidien dérangeantes pour certains résidents. Mais pour une partie d'entre eux seulement, car ces commerces sont principalement regroupés rues Heyvaert et Liverpool et peuvent ne provoquer aucune gêne pour les habitants d'autres rues. Par ailleurs, ces activités se terminant vers 18h, elles dérangent peu ceux qui travaillent à l'extérieur du quartier la journée, à condition qu'ils n'aient pas de voiture personnelle à garer. Mis à part les propriétaires, évoqués dans ce numéro par Emmanuelle Lenel, dont le bien immobilier est difficile à valoriser en regard de ces activités, ce sont les femmes et, plus généralement, celles et ceux qui restent dans le quartier la journée qui y sont le plus directement confrontés et doivent, par conséquent, le plus s'en accommoder, en décidant par exemple de modifier leurs trajets pour ne pas passer dans les secteurs les plus animés. De leurs récits ressort un rapport particulier à l'espace public, notamment dans les relations homme/femme, individu/groupe, saleté/propreté et « eux »/« nous », cette altérité étant évoquée dans les entretiens pour distinguer (opposer ou rapprocher) « Arabes » et « Noirs » et « nous » et « les Belges ».

« Il y a beaucoup de gens, les camions, c'est beaucoup des hommes. Oh des fois 11h jusque 17h. 'Blablaba'. Et toi tu fais comme ça pour passer [elle mime une personne en train de se faufiler un passage à travers une foule]. » (Femme, Guinéenne, 32 ans, habite Heyvaert depuis 1 an).

« Oui, quand même et eux ils parlent fort, ils parlent pas doucement comme nous. L'autre fois j'ai rencontré une dame que je connais, elle m'a vu regarder les gens comme ça, elle m'a dit 'qu'est ce que tu as ?', je lui dis 'tu habites ici ? tu bois combien de dafalgan par jour ?' Elle a commencé à rigoler, elle et son mari, il a dit 'elle a raison'. Parce que ils parlent 'wouah, wouah, wouah' comme des chiens. » (Femme, Marocaine, 44 ans, habite Heyvaert depuis 2 ans).

À la surreprésentation masculine et africaine sub-saharienne dans la rue et au bruit des activités liées aux voitures, s'ajoute – souvent évoquée dans les entretiens – la saleté liée à ces commerces (huile de vidange des camions déversée dans le caniveau, canettes et bouteilles de bière abandonnées sur les trottoirs, détritiques en tous genres) qui renvoie à la gestion des déchets et aux usages d'un quartier que l'on n'habite pas ou dans lequel on n'est pas propriétaire. Cet état de fait, ressenti comme un problème par plusieurs de nos enquêtés, traduit la difficulté à partager un espace pourtant commun : commercial pour les uns, résidentiel pour les autres.

« Chacun gagne sa vie comme il veut mais le problème il doit savoir que lui il n'habite pas mais il laisse le trottoir sale. La pollution aussi avec l'huile et parfois, parce que eux ils habitent les quartiers chics : ils ramènent leurs sacs poubelle ! Parce que ça coûte cher dans les autres quartiers alors eux ils ramènent leurs sacs parce que dans d'autres quartiers c'est payant. » (Femme 50 ans, d'origine marocaine, habite Heyvaert depuis 25 ans).

Ces tensions, provoquées par des perceptions et des usages différents du quartier, se retrouvent également autour du commerce, lui illégal, de la drogue. Cette activité, telle que décrite dans les entretiens, implique des jeunes du quartier, parfois seulement âgés d'une dizaine d'années, qui stationnent une partie de la journée Place Lemmens et alentours, mais aussi des consommateurs qui viennent acheter et fumer à proximité. Ce commerce dépasse toutefois les limites du quartier puisque comme le rapporte un enquêté : certains « arrivent dans leurs belles voitures ! » et repartent. De manière plus ponctuelle, mais non moins récurrente, ces lieux sont investis par les forces de l'ordre qui procèdent à des arrestations dont la violence déclenche dans le voisinage plus d'empathie pour les jeunes que de satisfaction, y compris pour ceux qui, dans le quartier, vivent aux abords de la Place Lemmens. Ces derniers doivent cependant développer toutes sortes de stratégies pour s'en accommoder : ne pas voir en est une, tisser des liens, au contraire, en est une autre.

« J'aime bien le quartier mais il faut aller plus loin. Moi je vais toujours plus loin mais je n'ai aucun problème ici. Je vois rien, j'entends rien. Il faut pas rester ici (...) C'est très bien. Je n'ai aucun problème avec personne. Si je n'aimais pas le quartier, je serais pas resté 36 ans ici. » (Homme, Marocain, 70 ans, depuis 36 ans à Heyvaert).

« Mais même leurs parents ils habitent le quartier (...) Surtout, il faut rien dire. Si t'as vu quelque chose il faut rien dire. Il faut pas dire que j'ai vu ça, j'ai vu ça, celui-là il a fait ça, il a vendu. Il faut rien dire. » (Femme, Marocaine, 44 ans, habite Heyvaert depuis 5 ans).

« Moi j'essaie de surveiller pour leur dire que... voilà..., discuter parce que bon c'est comme ça que je vois les choses, par le dialogue, je ne veux pas les juger non plus, je ne porte aucun jugement, s'ils veulent fumer tranquillement. » (Femme, 47 ans, d'origine marocaine, habite Heyvaert depuis 1 an).

Mais pour les parents dont les enfants sont en âge de fréquenter ces « enfants du quartier », la peur est réelle de les voir eux aussi sombrer dans l'illégalité. D'autant qu'ils voient ou ont déjà vu certains enfants de leurs voisins progressivement sortir du système scolaire. Les thématiques de l'école, des activités périscolaires et des fréquentations amicales dans le quartier ressortent de manière nette de tous les entretiens avec des parents. Certains, informés de l'existence de structures d'accompagnement des enfants (école de devoirs, maison de quartier, plaine de vacances) et reconnaissants du travail des acteurs sociaux dans le quartier, n'y mettent cependant pas leurs enfants de crainte qu'ils y fassent de mauvaises fréquentations. Il en est de même des parcs et aires de jeux où certains parents refusent de laisser jouer leurs enfants, craignant la violence des

autres enfants et parents présents. Émerge là une inquiétude face à l'avenir plus forte que celles liées aux commerces de voitures et de drogue : celle d'être stigmatisé comme pauvre et immigré et de voir ses enfants basculer, par mimétisme, dans un environnement social dont il faut se prémunir. Dans ce contexte, les accommodements deviennent parfois des stratégies : rester à la maison avec les enfants, les inscrire dans des écoles à l'extérieur du quartier au prix parfois de longs déplacements, privilégier des activités et des sorties à l'extérieur et avec des amis ou de la famille qui n'habitent pas Heyvaert, voire préférer les copains « belges » aux voisins du quartier. C'est le cas de cette mère célibataire (d'origine marocaine, 41 ans, installée depuis 13 ans à Heyvaert et souhaitant ardemment en partir) qui évite, dans tous les domaines, à son fils âgé de 14 ans de passer du temps dans le quartier et d'en fréquenter les enfants : « C'est pas un bon quartier, du tout. Pour mon fils. Je veux pas rester ici pour mon fils (...) Jusque maintenant il sort pas. Je le dépose à l'école, je le reprends ». Scolarisé dans un lycée des Sablons, ses activités sportives se déroulent sur le campus de l'ULB et ses loisirs sont aussi planifiés à l'extérieur, quitte à prendre systématiquement la voiture (pour aller au cinéma), voire à faire de longs trajets (100 km pour aller à la mer ou dans la famille à Malines, etc.). Ces stratégies d'évitement du quartier – déclarées comme telles – passent pour cette femme également par le fait de ne participer à aucun des événements festifs qui y sont organisés de sorte à ne pas rencontrer « les gens du quartier ». La concentration de populations très modestes et d'origine immigrée, vécue comme une protection et une ressource par certains, peut aussi être ressentie comme un enfermement ou une contrainte par d'autres, appelant au quotidien des accommodements, des stratégies et des discours spécifiques sur le quartier. Cela étant, il est important de souligner que ces contraintes sont vécues et ressenties différemment par les enquêtés qu'il s'agisse de femmes (seules ou en couple) ou d'hommes, d'origine subsaharienne ou maghrébine, musulmans ou non, actifs ou inactifs dans le quartier, depuis longtemps ou récemment arrivés.

Rester chez soi calfeutrés derrière des rideaux tirés ou « sortir » systématiquement du quartier sont deux stratégies qui permettent ainsi (tant bien que mal) de s'accommoder des problèmes du quartier. Mais contrairement à d'autres quartiers populaires péri-centraux ou de banlieue des villes françaises par exemple, il est facile de sortir de Heyvaert : le quartier n'est pas enclavé. Très près du centre-ville, même à pied, à dix minutes de la gare du Midi, Heyvaert est bien desservi en transports en commun (métro, bus, tram) qui le connectent au reste de l'agglomération. Cette centralité permet des mobilités diverses et quotidiennes vers le reste de la ville, aussi bien pour le travail, l'école, les formations, les soins, les démarches administratives, que pour la famille, les amis et les loisirs. Même pour les habitants dont l'installation dans ce quartier est circonstancielle (par exemple via l'obtention d'un logement social), voire amèrement regrettée pour celles et ceux qui ont connu d'autres lieux qui leur convenaient mieux, cette position centrale au cœur de l'agglomération est toujours décrite comme un avantage. Elle permet aux moins mobiles et aux plus pauvres de se déplacer facilement. C'est le cas de cette femme (32 ans) et de ses cinq enfants arrivés de Guinée en 2008, déjà évoquée plus haut, qui ne regrette pas son précédent logement à la campagne : « Mais moi j'ai des enfants, je connais pas lire et écrire, s'il se passe quelque chose il faut quelqu'un avec voiture. Mais moi je préfère Bruxelles, parce que Bruxelles il y a des bus, il y a des magasins ». Si elle n'apprécie pas Heyvaert (qu'elle trouve trop bruyant, trop masculin et trop « africain »), elle souhaite cependant rester dans le quartier en raison de cette centralité. Elle rejoint par là certains enquêtés de la Goutte d'Or, à Paris, dans le cadre du même programme de recherche, qui privilégient la centralité à de meilleures conditions de logement dans des quartiers plus éloignés. Ces résultats nous permettent aussi de faire le parallèle avec les enquêtés de villes du Sud et du Maghreb par Françoise Navez-Bouchanine (2002), dans des contextes urbains de grande précarité.

La centralité du quartier Heyvaert permet à des habitants, souvent très mobiles dans leurs parcours résidentiels antérieurs, des mobilités nombreuses et diversifiées vers les anciens quartiers de résidence, la famille, voire vers le pays d'origine. Ce faisant, elle rend possible et participe des accommodements décrits ci-dessus. Elle permet de créer des espaces de vie élargis pour celles et ceux qui souhaitent s'échapper, quotidiennement, régulièrement ou de temps en temps, d'un contexte qui peut être pesant aussi par le contrôle social et la pression religieuse (port du voile et tenue vestimentaires des femmes notamment) qui s'y exercent. La centralité, et les mobilités, sont ainsi un élément fort de l'existence du « tissu » du quartier et de sa faculté à résister aux pressions économiques et sociales et aux changements urbains en cours.

Conclusion

Si les « nouveaux habitants » du quartier (en particulier les résidents des nouveaux programmes immobiliers tels que les Terrasses de l'écluse) peuvent se sentir « prisonniers » d'un environnement nocif et enclavé entre de fortes barrières urbaines (voir l'article d'Emmanuelle Lenel dans le présent numéro), tel n'est pas le cas de nos enquêtés. Autre population, autres résultats qui nous permettent, avec ce travail de terrain, de mettre en lumière des pratiques de résistance peu abordées dans la littérature sur la gentrification. Or, il semblait intéressant ici de se pencher sur les ressources qu'offre ce quartier et sur ses habitants qui, grâce à ces mêmes ressources (trouvées ou produites par eux), réussissent à s'installer en ville ou à s'y maintenir, malgré les changements en cours. Le quartier rassemble des populations qui diffèrent jusque dans leur rapport au changement : des habitants qui l'attendent et le considèrent comme une étape significative (certains propriétaires par exemple) ; d'autres qui ne le voient pas ou qui luttent contre au quotidien. Ceci explique que les changements déjà à l'œuvre et qui vont profondément transformer le quartier et sa morphologie ces prochaines décennies, soient finalement peu évoqués dans les entretiens : ils sont peu perçus par les habitants pauvres ou/et immigrés de ce quartier ou simplement relégués au second plan derrière un quotidien auquel, individuellement ou collectivement, il faut faire face en permanence. La résistance aux changements dont il a été question dans cet article exprime et passe donc surtout par des stratégies d'accommodement et de contournement pour rester en ville. En en traitant, cet article aura donc permis, à sa mesure, de donner une vision plus complète et par conséquent plus nuancée des processus de gentrification des quartiers centraux des métropoles européennes, en se focalisant sur « ce » et « ceux » qui résistent et sur les modalités de cette résistance ; la difficulté étant de travailler avec une population qui n'a pas (encore) produit de discours sur les changements urbains en cours.

Heyvaert, par sa situation et ses ressources (spécificités du parc de logements et de la population, offre commerciale variée et bon marché, travail, associations, diversité culturelle) demeure un quartier qui permet de s'installer ou de rester à Bruxelles pour des populations très précaires. Le tissu singulier de ce quartier continue d'assumer une importante fonction d'accueil. Pour nombre d'enquêtés, s'y installer signe une amélioration ou une stabilisation de leurs conditions de vie que d'autres quartiers de Bruxelles n'offrent pas ou plus dans le contexte actuel de métropolisation de l'agglomération bruxelloise et de gentrification de ses quartiers populaires centraux.

Bibliographie

- AUTHIER Jean-Yves (éd) *et al.* 2001 - *Du domicile à la ville. Vivre en quartier ancien*, Paris, Anthropos.
- AUTHIER Jean-Yves, BACQUE Marie-Hélène & GUERIN-PACE France (éds) 2006 - *Le quartier. Enjeux scientifiques, actions, politiques et pratiques sociales*, Paris, La Découverte.
- BACQUE Marie-Hélène & FIJALKOW Yankel 2006 - « En attendant la gentrification : discours et politiques à la Goutte d'Or (1982-2000) », *Sociétés Contemporaines*, n°63, 63-83.
- BLOMMAERT Jan, COLLINS James & SLEMBROUCK Stef 2005 - « Policentry and interactional regimes in 'global neighborhood' », *Ethnography*, vol. 6, n°2, 205-237.
- BURGESS E. 1925 - *The City*, avec Robert E. Park & Roderick D. McKenzie, University of Chicago Press.
- CASTELLS Manuel 1975 - *Luttes urbaines et pouvoir politique*, Paris, Maspéro.
- CERTEAU Michel de 1990 - *L'invention du quotidien*, t.1, Arts de faire, Paris, Gallimard.
- CHABROL Marie 2013 - « Continuités d'usages et maintien d'une centralité commerciale immigrée à Château-Rouge (Paris) », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°108, 97-107.
- COING Henri 1966 - *Rénovation urbaine et changement social*, Paris, Éditions Ouvrières.
- DANSEREAU Francine & NAVEZ-BOUCHANINE Françoise 2002 - *Gestion du développement urbain et stratégies résidentielles des habitants*, Paris, L'Harmattan.
- FOL Sylvie 2010 - « Mobilité et ancrage dans les quartiers pauvres : les ressources de la proximité », *Regards Sociologiques*, n°40, 27-43.
- GANS Herbert 1962 - *Urban Villagers : Group and Class in the Life of Italian-Americans*, New York, Free Press Macmillan.
- GIROUD Matthieu 2007 - *Résister en habitant ? Renouvellement urbain et continuités populaires en centre ancien (Berriat Saint-Bruno à Grenoble et Alcântara à Lisbonne)*, Thèse de doctorat en géographie, Université de Poitiers.

- GIROUD Matthieu & TER MINASSIAN Hovig 2016 - « Gentrification, paupérisation, immigration : un processus peut en cacher un autre », in Chabrol, Collet, Giroud, Launay, Rousseau & Ter Minassian, *Gentrifications*, Paris, Les Prairies ordinaires (à paraître).
- GOTMAN Anne 2001 - *Le sens de l'hospitalité. Essai sur les fondements sociaux de l'accueil de l'autre*, Paris, Presses universitaires de France.
- GUILLON Michèle & TABOADA-LEONETTI Isabelle 1986 - *Le triangle de Choisy. Un quartier chinois à Paris*, Paris, Ciemi/L'Harmattan.
- HALBWACHS Maurice 1970 [1938] - *Morphologie sociale*, Paris, Armand Colin.
- HENRIO Yannick 2013 - *Paris à tout prix. Étude des trajectoires résidentielles de ménages pauvres à Paris*, Mémoire de Master, Université Paris 8 Saint-Denis.
- HOLLANDER Jocelyn & EINWOHNER Rachel, 2004, « Conceptualizing Resistance », *Sociological Forum*, vol. 19, n°4, 533-554.
- LEVY-VROELANT Claire & BARRERE Céline 2012 - *Hôtels meublés de Paris. Enquêtes sur une mémoire de l'immigration*, Paris, Créaphis.
- REA Andrea 2006 - « Les émeutes urbaines : causes institutionnelles et absence de reconnaissance », *Déviance et Société*, n°4, vol. 30, 463-475.
- ROSE Damaris *et al.* 2013 - « 'Social Mix' and Neighbourhood Revitalization in a Transatlantic Perspective : Comparing Local Policy Discourses and Expectations in Paris (France), Bristol (UK) and Montréal (Canada) », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 37, n°2, 430-450.
- SMITH Neil 1994 - *The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City*, Londres, New-York, Routledge.

Pour citer cet article :

Marie Chabrol & Caroline Rozenholc
« Rester au centre-ville : ce(ux) qui résiste(nt) à la gentrification », *Uzance* n°4, 2015, 4-15
URL : <http://www.patrimoineculturel.cfwb.be/index.php?id=14480>

www.uzance.cfwb.be

Vol.4 - 2015

Uzance



Emmanuelle LENEL,
CES (centre d'études
sociologiques) et CASPER
(centre d'anthropologie, de
sociologie et de psychologie
- études et recherches),
Université Saint-Louis -
Bruxelles
emmanuelle.lenel@saintlouis.be

Mots-clés:
politique de mixité sociale,
cohabitation, mobilité,
espace, seuil

1. Les chiffres mentionnés dans cet article concernent le quartier administratif Cureghem Rosée, auquel correspond le quartier dit Heyvaert, et proviennent du Monitoring des quartiers. Si les diverses nationalités sont moins aisément identifiables que par le passé en raison de la présence de nombreux sans-papiers et clandestins massés chez les marchands de sommeil (Rosenfeld, 2009), les populations étrangères composent aujourd'hui 39,5 % de la population totale du quartier.

2. Le taux de chômage (39 %) dans le quartier est un des plus élevés de la Région bruxelloise et le revenu par unité de consommation (du secteur statistique « Industrie ») est le plus faible de la commune de Molenbeek. Sources : Monitoring des quartiers (statistiques 2009) ; Observatoire de la santé et du social (statistiques 2010).

3. La population du quartier est passée de 4.654 habitants, en 1981, à 3.664 habitants, en 2001 (- 21 %). Elle est remontée à 5.726 habitants en 2012 (+ 56 %).

4. Pour une description des dispositifs publics d'investissements dans cette zone, voir l'article de M. Rosenfeld et M. Van Criekingen dans ce numéro.

VIVRE AU MILIEU DES VOITURES. RESSORTS ET TENSIONS SOCIO-SPATIALES D'UNE ALLIANCE DE PROPRIÉTAIRES POUR UN QUARTIER HABITABLE

Cet article examine les contradictions entre le commerce de voitures d'occasion et la volonté politique de repeuplement du quartier Heyvaert à Bruxelles. Il s'agit de comprendre, par une enquête de type ethnographique, les modes de cohabitation entre populations et activités diverses. L'enquête d'une alliance entre des nouveaux et des anciens propriétaires pour lutter contre les « nuisances » du commerce de voitures donne à voir des tensions dans les rapports à ce commerce et au quartier qui ne sont pas seulement liées à des positions sociales différentes mais également à la politique de repeuplement du quartier.

Introduction

Terre d'accueil dans les années 1960 et 1970 pour les vagues successives d'immigration d'ouvriers italiens, espagnols et marocains, l'ancien quartier industriel dit Heyvaert situé au bord du canal de Bruxelles, en périphérie immédiate du centre historique, est resté le point d'arrivée de nombreux étrangers à faibles revenus. Depuis les années 1990, il accueille une nouvelle composante de population issue d'Afrique subsaharienne en lien avec l'implantation d'un commerce transnational de voitures d'occasion, constituée surtout d'hommes seuls, résidant parfois sans autorisation de séjour et occupant des « petits boulots » dans ce commerce. Corrélativement au fort développement de ce commerce, cette composante de population n'a fait qu'augmenter pour constituer, en 2007 et selon les chiffres officiels, la seconde en ordre d'importance (9 %) après la composante Marocaine (11 %)¹. Ces hommes seuls et la plupart des familles d'origine ouvrière du quartier constituent une population pauvre², louant des appartements au sein d'un parc privé de maisons anciennes en front de rue, ne possédant souvent pas le confort de base (chauffage, salle de bain, etc.) et composant un « tissu urbain » très densément bâti. Un quart de ces maisons anciennes sont par ailleurs occupées par leurs propriétaires, issus de l'immigration marocaine, qui y ont généralement entrepris d'importantes rénovations.

Au cours des deux dernières décennies du 20^e siècle, le quartier a aussi connu une baisse drastique de sa population résidente. Selon les autorités locales, ce recul s'explique par la prédominance de l'activité du commerce de voitures. Les nuisances environnementales, l'exploitation commerciale extensive des îlots et la dégradation générale du bâti auraient fait « fuir » les habitants. Ce n'est toutefois qu'au début des années 2000 – alors que la tendance commence, en réalité, à s'inverser³ – que le dépeuplement du quartier est pointé comme un problème à résoudre. Ce moment correspond au développement de la fonction de « commissionnaire de voitures d'occasion » travaillant à même la rue et donnant plus de visibilité aux spécificités ethniques, sociales et commerciales de cette activité (Rosenfeld, 2013). Ce n'est certainement pas sans lien, c'est également à cette époque que l'image de marque du canal commence à être promue par la Région de Bruxelles-Capitale, qui en fait une « zone d'intervention prioritaire » pour la « revitalisation urbaine »⁴.

C'est dans ce contexte que s'est installée, en 2009, une nouvelle population de propriétaires aisés dans un complexe résidentiel produit par l'opérateur parapublic Citydev⁵, avec la promesse tacite du politique d'une transformation à court terme de leur environnement résidentiel. La question posée dans cet article est celle des effets produits par cet « arrivage » résidentiel programmé sur la configuration locale des appartenances, des alliances et des oppositions parmi les propriétaires du quartier. Quels rapports pratiques et vécus les anciens et les nouveaux propriétaires entretiennent-ils avec leur environnement résidentiel et, en particulier, avec les acteurs et les activités du commerce de voitures d'occasion ? Comment ces rapports induisent-ils des jeux spécifiques de rapprochement et de différenciation au sein de cette population du quartier ? Je tenterai d'y répondre en questionnant directement le rôle des conditions résidentielles des nouveaux et des anciens propriétaires dans ces jeux sociaux.

Les données qui permettront de répondre à ces questions sont issues d'une enquête de terrain menée en 2012 et 2013 auprès des propriétaires du quartier, pour comprendre leurs usages et leurs rapports à cet environnement résidentiel en transformation⁶. Elles proviennent de 18 entretiens approfondis ainsi que de périodes répétées d'observation du quotidien (usages des espaces publics, interactions, etc.) et des activités (fêtes, activités associatives, etc.) de la vie du quartier. Les données récoltées seront éclairées par une approche écologique de la ville. Développée au début des années 1990 en alternative aux approches structuralo-marxistes qui dominaient jusqu'alors les études urbaines en France, cette approche puise ses principes dans plusieurs traditions sociologiques (tradition de Chicago, interactionnisme de Goffman, phénoménologie sociale de Schütz) pour penser un rapport dynamique entre l'individu et son environnement urbain, en donnant une place prépondérante à leurs dimensions pragmatistes. Elle envisage la ville comme un ensemble de milieux qui rendent disponibles certaines ressources, produites à différents niveaux d'organisation sociale (du biotope local au système global), aux individus qui y évoluent et propose ainsi, notamment, un éclairage des dimensions ancrées des processus sociaux de coexistence (Grafmeyer, 1999). Alors que certains travaux en écologie urbaine tendent à attribuer à la contingence des conditions l'entièreté du poids du « contexte » sur l'action et l'expérience, je tenterai pour ma part de rendre compte des effets de milieu sur les vécus du quartier Heyvaert et des autres dans ce quartier en articulant l'analyse des prises (Joseph, 2007) ou disponibilités sensibles, symboliques et sociales de l'environnement avec celle des processus macro sociaux qui les structurent.

Naissance d'une communauté de voisinage

Le nouveau complexe Citydev pour ménages à « revenus moyens », Les Terrasses de l'Ecluse, est composé de 109 appartements répartis en 3 lots d'immeubles mitoyens (cf. fig. 1). Situé à l'extrême est du quartier, sur un terrain circonscrit entre la Porte de Ninove, la rue Heyvaert et le canal (cf. fig. 2), ce complexe constitue la plus importante opération résidentielle réalisée dans le quartier à ce jour. Malgré l'image négative dont celui-ci souffrait en raisons de sa dégradation matérielle et



Fig. 1. Les Terrasses de l'Ecluse © E. Lenel

5. Citydev (anciennement Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale) a notamment pour mission d'initier une émulation d'investissements privés dans les quartiers en déficit de construction résidentielle. Cf. note 7.

6. Elle a été menée dans le cadre d'une recherche doctorale, dirigée par Ch. Schaut et J.-P. Delchambre, sur les effets sociaux de la programmation de la mixité sociale dans le territoire du canal à Bruxelles.

de la prédominance du commerce de voitures d'occasion, la vente de ces appartements a connu un franc succès : en trois jours à peine, la totalité des appartements avait trouvé acquéreurs. La réussite commerciale exceptionnelle de cette opération ne peut s'expliquer seulement par les conditions d'achat très attractives des biens commercialisés⁷ : elle tient également à la localisation du complexe dans un espace bien connecté à l'extérieur du quartier et surtout à sa proximité géographique avec le centre historique de Bruxelles (le « Pentagone »). Ce sont ces facteurs qui ont représentés les principaux atouts résidentiels pour ces nouveaux propriétaires, et plus précisément la proximité avec le quartier central Dansaert et son intense vie nocturne et culturelle animée par une élite culturelle néerlandophone.

L'arrivée de cette population résidentielle d'environ 200 personnes n'est pas passée inaperçue dans ce quartier populaire, en raison d'un profil socio-économique élevé et très homogène. Aux Terrasses de l'Ecluse, les ménages sont bien dotés en capitaux culturels et économiques (22 % se plaçaient juste en dessous du plafond de revenus), jeunes, de petite taille (très peu de familles au moment de l'acquisition) et majoritairement néerlandophones. Ces ménages bénéficient généralement d'un double revenu (comme chercheur, informaticien, juriste, etc.) et possèdent toutes les caractéristiques des nouvelles classes moyennes redécouvrant les quartiers populaires des centres-villes (Bidou-Zachiarasen, 2003).

Comme l'indique E. Charmes (2005) à propos de ces classes sociales, faute de posséder les ressources économiques permettant d'accéder directement au logement rêvé, beaucoup font de nécessité vertu et mobilisent des ressources symboliques pour parer des meilleurs atouts urbains un choix partiellement contraint. Pour certains nouveaux propriétaires, ce logement ne représentait dès l'achat qu'une étape dans une trajectoire d'ascension résidentielle imaginée. Pour ceux-là, les promesses politiques de transformation du quartier (déménagement du commerce des voitures, développement de la fonction résidentielle, création d'un grand parc à la Porte de Ninove) ont joué un rôle non négligeable dans ce projet où ce premier investissement immobilier était envisagé comme un « tremplin pour l'avenir », selon une expression entendue – et conduit à quelques désillusions quatre ans après l'installation.

Ainsi, l'installation de cette population dans un imposant bâtiment moderne bien sécurisé a conduit au marquage d'une fracture locale parmi les propriétaires du quartier, qui est indissociablement sociale et spatiale. Anciens comme nouveaux évoquent l'existence de « deux mondes » nettement différenciés, à la fois sur le plan matériel et sur le plan de la centralité/périphérie par rapport au « problème » du quartier collectivement formulé : les « nuisances » du commerce des voitures d'occasion. Vivre du « bon côté » du quartier – celui des Terrasses de l'Ecluse – c'est en même temps bénéficier d'un appartement confortable et être en contact restreint avec les acteurs et les

7. Grâce à une subvention régionale octroyée aux investisseurs privés, le prix des logements neufs commercialisés par Citydev est 30 % inférieur au prix du marché. Le plafond de revenu permettant de se porter candidat-acquéreur, très élevé par rapport aux moyennes bruxelloises, permet aux ménages des classes moyennes, et notamment à leur frange supérieure (cf. Verdonck, 2011), d'accéder aisément à cette offre. À titre illustratif, on peut comparer, pour un ménage d'une personne, le plafond de revenus permettant d'accéder au logement social, fixé à 20.500 €/an, à celui de Citydev, fixé à 57.000 €/an (soit près du triple).

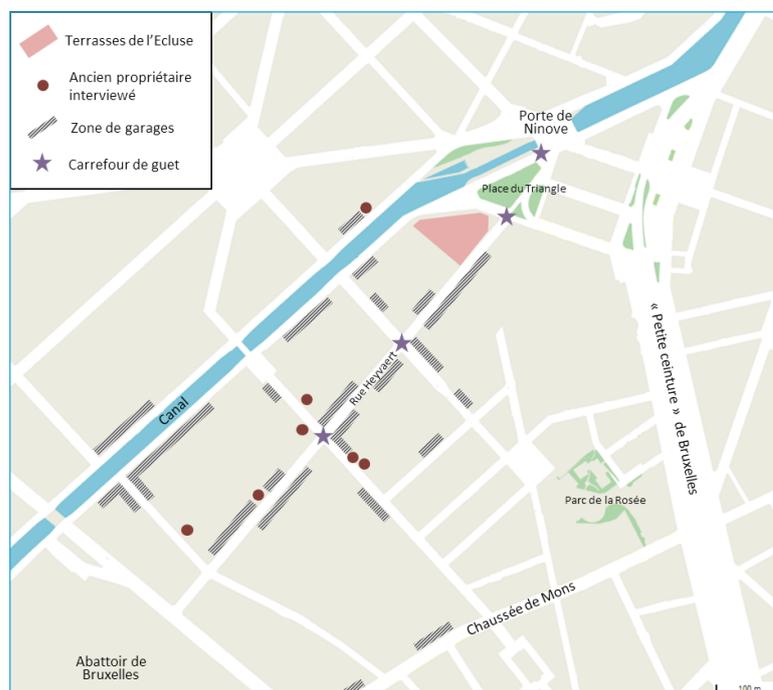


Fig. 2. Implantation des nouveaux et anciens propriétaires du quartier Heyvaert © E. Lenel (source du fond de carte : Urbis)

« nuisances » de cette activité économique implantée essentiellement le long de la rue Heyvaert. Pour les anciens propriétaires, vivre dans « les beaux immeubles » du bout du quartier, équipés d'une grille d'enceinte, de vidéophones, d'un parking privé souterrain, de spacieuses terrasses avec vue surplombant le canal et de jardins en intérieur d'îlots, ne constitue pas seulement un signe extérieur de richesse – comme c'est le cas pour les quelques locataires rencontrés. Ils le perçoivent surtout comme un signe de protection par rapport à ces « nuisances ». À côté des qualités matérielles des nouveaux appartements, ce sont surtout leurs opportunités de mobilité externe (au quartier) qu'ils retiennent comme critères d'un confort résidentiel bien supérieur au leur. Tandis qu'ils estiment être, eux, « prisonniers » d'un environnement nocif et enclavé entre de fortes barrières urbaines (canal, Porte de Ninove) dont le franchissement est vécu, on va le voir, comme éprouvant⁸.

La situation socio-spatiale très différenciée de ces nouveaux propriétaires favorise chez eux un sens du voisinage (Mckenzie, 2004 [1921]) qui se traduit par le développement de liens d'affinité internes aux Terrasses de l'Ecluse et de pratiques de solidarité de type communautaire. S'y développe un ensemble de liens de participation élective (Paugam, 2008) qui rassemblent bon nombre d'entre eux dans une sphère de reconnaissance mutuelle. L'absence manifeste et affirmée d'identification au quartier semble les conduire à « rechercher une protection et une reconnaissance complémentaires dans un entre-soi spécifique en érigeant autour des plus proches et de leurs conditions une sorte de clôture sociale » (ibid., p. 55). Face aux difficultés quotidiennes ressenties comme le sentiment d'un anonymat, parfois d'une insécurité, et le manque d'espaces verts, ceux-ci peuvent compter sur une entraide de voisinage classique ainsi que sur une solidarité plus spécifique d'« entre-soi » (comme l'achat groupé de portes blindées ou la constitution d'un groupe *Google*). Une sociabilité de voisinage relativement intense est aussi entretenue au travers d'un « drink de voisinage » annuel, de la fréquentation de lieux de vie communs (crèche, cours de Yoga, atelier cuisine...) et surtout de moments de bavardage dans le petit parc attenant à leur complexe résidentiel (cf. infra), pendant que leurs enfants jouent ensemble. Pour autant, ces pratiques ne traduisent pas un repli sur soi. Elles sont plutôt l'expression d'un volontarisme d'affinité par lequel les membres de cette petite communauté locale établissent des liens interpersonnels, parfois forts (des amitiés), qui favorisent un certain attachement à leur espace résidentiel malgré les difficultés vécues.

Mobilisation des propriétaires contre le commerce de voitures

Dès leur arrivée, certains nouveaux propriétaires ont pris part à la lutte contre les « nuisances » du commerce de voitures d'occasion que menaient depuis quelques années des propriétaires installés de longue date. Cette activité économique est, en effet, à l'origine d'une alliance politique entre anciens et nouveaux propriétaires, réunis autour des caractéristiques communes d'être des « résidents » équipés d'une attention à l'autre ancrée dans un « vécu épais » donnant une consistance au quartier et mettant en relief certaines présences (Stavo-Debaugé, 2003), mais aussi des propriétaires intéressés à son évolution. Cette alliance cache cependant des enjeux de lutte différents pour les anciens et les nouveaux propriétaires, qui traduisent des rapports au quartier – des manières de donner sens à sa consistance – nettement différenciés selon leurs positions spatiales (centrale/périphérique) et sociales.

Excédés par les préjudices ressentis, quelques anciens propriétaires s'étaient saisis, dès 2002, d'une commission participative composée dans le cadre du Contrat de quartier « Heyvaert » pour porter leurs doléances auprès des pouvoirs locaux. À la dissolution de la commission en 2007, ils ont prolongé leur combat en mettant sur pied un comité de quartier. Celui-ci a cependant rapidement perdu du souffle, en raisons d'un manque d'adhésion plus massif des habitants du quartier (propriétaires et surtout locataires) et de l'insuffisance des réponses politiques, selon l'une des fondatrices. L'intégration de quelques propriétaires des Terrasses de l'Ecluse à partir de 2009 dans ce comité va changer la donne. Le comité se voit alors doté d'une nouvelle mixité sociale vécue par ses membres comme une force. *Primo*, la mixité, rendue bien visible par une distribution soignée de la parole lors des réunions avec les autorités locales, est en elle-même constituée en ressource pour renforcer le poids des revendications. *Secundo*, de par leur appartenance sociale, les nouveaux propriétaires entretiennent une plus grande proximité avec le milieu politique en général et les élus molenbeekoïses néerlandophones en particulier. Cela représente un atout certain en termes d'information et de préparation des argumentaires. *Tertio*, ces derniers possèdent des compétences relatives à la maîtrise des nouvelles technologies de la communication et des outils de diffusion tels que la photographie et le film vidéo qui permettent de donner une plus grande publicité à leurs revendications.

8. Sans pouvoir développer ce point ici, il faut indiquer que les rapports sociaux à la mobilité, fortement différenciés entre ces deux groupes de propriétaires, interviennent pour une part importante dans les sentiments de vivre dans un quartier ouvert sur la ville ou dans un quartier enfermant.

Ainsi, à la fois extérieure au quartier par son échelle, ses acteurs et les flux (de circulation, de personnes et d'objets) qu'elle génère, et intérieure par son fort ancrage local (Rosenfeld, 2009), cette activité économique mobilise anciens et nouveaux propriétaires autour d'un défi commun : rendre leur habitat (le quartier) plus *habitable* :

« La priorité des gens, c'est quoi ? C'est de vivre dans un endroit tranquille pour que les enfants puissent vivre, que les gens puissent vivre tranquillement, sans contrainte, sans s'énerver. » (Homme, 58 ans, dans le quartier depuis 1996).

« C'est quand même un quartier, comparé avec d'autres quartiers, qui est encore loin d'être un quartier vivable, pour le fréquenter à l'aise avec son enfant, pas juste pour passer mais vraiment y vivre. » (Femme, 37 ans, dans le quartier depuis 2009).

Le langage utilisé pour qualifier le trouble indique, d'un côté comme de l'autre, un manque d'aise dans les usages ordinaires du quartier. Celui-ci est généralement décrit comme étant « invivable » au sens où l'élaboration de routines pratiques (aller-venir du logement à la ville, se promener, jouer, etc.) par lesquelles les individus s'ajustent à leur environnement résidentiel en régime de familiarité (Thévenot, 1994) est fortement empêchée. Ils accèdent difficilement à la détente et au sentiment d'être « chez soi » dans leur propre quartier, comme « retour de réalité » attendu de telles routines. Plus précisément, trois objets collectivement constitués comme « nuisances » cristallisent les tensions de cohabitation avec les acteurs économiques.

Le premier est lié aux rythmes de circulation. D'une part, le passage et le stationnement (pas toujours légal) des transporteurs pour le chargement/déchargement de véhicules occasionnent des encombrements réguliers pour les habitants motorisés, à pied ou à vélo – « nuisance » que le comité de quartier documente abondamment en photographies et en vidéos. Certains n'hésitent pas à adresser leurs remarques aux fauteurs de trouble, comme cette propriétaire des Terrasses de l'Ecluse rappelant à un chauffeur la fonction d'une piste cyclable ou cet ancien propriétaire tirant une corde entre deux chaises devant son entrée de garage pour empêcher le stationnement. Mais la plupart évitent la confrontation, parfois même l'échange de regards avec ces acteurs et attendent que la route se dégage en « rongant leur frein ».

D'autre part, la présence elle-même de deux autres catégories d'acteurs, assimilées dans la perception des personnes rencontrées, est ressentie comme encombrante. La première regroupe les « commissionnaires de voitures d'occasion », travailleurs informels au statut très précaire, postés aux « carrefours de guet » pour héler le client et l'emmener au garage qui leur offrira une commission sur la transaction financière (Rosenfeld, 2009). La seconde, localement plus prestigieuse, rassemble de respectables entrepreneurs d'Afrique sub-saharienne venus passer quelques semaines dans le quartier pour investir leur capital dans des voitures d'occasion (ibid.). Ces derniers sont également visibles aux « carrefours de guet » à l'affût, pour leur part, de la « bonne affaire », c'est-à-dire d'un achat de véhicule réalisé directement auprès du propriétaire. Pour les uns comme pour les autres, les rues du quartier sont un *espace de séjour*. Leur présence s'y inscrit dans la durée d'une journée de travail et est la plupart du temps immobile, fixée en certains points stratégiques, même si se succèdent des périodes d'attente, de négociation et de courts déplacements. La lenteur de ce rythme de travail entre en friction avec celui des propriétaires rencontrés, qui correspond à un autre usage des espaces publics de ce quartier à l'offre commerciale très « ethnique » et très faiblement pourvu en espaces de sociabilité : ils constituent pour eux un *espace de circulation* permettant de rallier le domicile aux lieux de la ville où ils ont leurs habitudes. La présence des acteurs économiques entrave les propriétaires dans leurs transits, comme l'indique cette nouvelle propriétaire : « Ça m'énerve de voir des gens qui marchent comme ça nonchalamment sur la route, alors je dois attendre qu'ils passent, qu'ils discutent... ».

Cette tension entre propriétaires et acteurs économiques autour des rythmes de déplacements s'actualise surtout dans les points de passage (entrées d'habitations et de garages privés, « carrefours de guet ») qui font l'objet de gestes et d'aménagements spatiaux microscopiques de la part des premiers pour les désencombrer. En particulier, le placement de bacs à plantes par les membres du comité de quartier dans les « carrefours de guet » permet de médiatiser certains conflits d'usage du trottoir. Par les comportements et les interactions qu'ils mettent en scène, ces bacs à plantes jouent une fonction ritualisée de communication, pour les anciens propriétaires surtout qui sont amenés

à traverser ces zones quotidiennement. Investis par eux comme mobilier d'ornement, ils servent aux « commissionnaires » comme lieux de repos ou d'alimentation. Ainsi, l'entretien de ces bacs à plantes donne l'occasion aux anciens propriétaires d'adresser une remarque rituelle (« ce n'est pas une chaise », « ce n'est pas une poubelle ») ou un regard accusateur aux « commissionnaires » et rappeler leur propre conception de l'usage légitime du trottoir, comme aux « commissionnaires » de rappeler le caractère public de la rue (« ce n'est pas à toi ») et la légitimité de leur présence.



Fig. 3. Bacs à plantes
du quartier Heyvaert
© E. Lenel

La seconde « nuisance » est le bruit : celui des moteurs qui tournent sous les fenêtres, des coups de klaxons intempestifs et des enchères des « commissionnaires » pouvant rapidement monter en intensité. Toutefois, les expériences du bruit sont nettement différenciées pour les nouveaux et les anciens propriétaires. Pour P.-L. Colon, la « notion de bruit [ne peut pas] être réduite à sa dimension d'énergie acoustique mais intègre également une dimension symbolique et contextuelle » (2012, p. 1). Ainsi, les premiers ont un rapport plus distancié à ces bruits ; ils expriment le sentiment de demeurer en retrait par rapport à l'ambiance sonore caractéristique du quartier. Cela peut s'expliquer par la position très périphérique de leur logement dans le quartier et par une mobilité « cosmopolite » qui lui donne sens comme « amarre » où ils ramènent le bateau chaque soir – mais pas comme lieu de vie. Tandis que les anciens propriétaires vivent véritablement sous l'emprise de ces bruits décrits souvent comme « insupportables ». Ils possèdent pour eux une saillance sonore qui monopolise leur attention, empêche leur sommeil et vient « suspendre un rapport d'évidence » avec l'environnement réglé d'ordinaire par des règles tacites (Colon, 2012) : le logement « envahi » par le bruit n'est plus un lieu de protection de l'intimité. Cette différence peut s'expliquer par un effet de milieu qui combine un degré plus grand d'occupation de l'espace, des éléments de la structure socio-culturelle locale et de la matérialité (Remy et Voyé, 1981). Pour ces individus issus de l'immigration marocaine, attachés à une sociabilité de proximité et souvent inactifs professionnellement (passant souvent la journée dans le quartier), le bruit joue comme révélateur d'une *proximité contrainte* avec les acteurs économiques du quartier. Il révèle autant des conditions de logement établissant peu de séparation (sonore, visuelle) avec la rue, que la menace d'un déclassement lié à la présence dans leur quartier d'individus proches sur le plan de la trajectoire migratoire mais « autres » sur le plan de l'origine culturelle et moins bien positionnés sur l'échelle sociale.

La troisième « nuisance » est la saleté. Le commerce des voitures d'occasion et ses activités connexes sont aussi générateurs d'un nombre important de déchets abandonnés en rue (vidanges, pièces de voiture, électroménager⁹, canettes, sachets de sandwiches, etc.). Dans les discours des propriétaires, ces déchets sont unanimement représentés comme la trace d'usages venus de l'extérieur qui abîment « leur » quartier. Mais là encore, les expériences du sale diffèrent selon les groupes. Les résidents des Terrasses de l'Ecluse rendent compte d'une gêne forte mais d'ordre essentiellement pratique. Ils disent butter physiquement et visuellement, matin et soir, lorsqu'ils quittent ou rentrent à leur domicile sur les « crasses », la « mocheté » du quartier qui en fait un paysage « désagréable » à parcourir. Du côté des anciens propriétaires, le discours sur la saleté est plus accusateur et exprime une gêne d'ordre plus symbolique, qui révèle un rapport au quartier beaucoup plus ancré. Leur

9. Un commerce annexe de biens de « seconde main », chargés dans les voitures en partance pour l'Afrique, s'est développé en marge de l'exportation des voitures d'occasion.

discours met en cause autant les comportements de « gens de passage » peu soigneux à l'égard du quartier qui les accueille que l'absence des pouvoirs communaux comme instance de régulation (de nettoyage). Pour eux, plus qu'un ensemble de déchets, la saleté est une « souillure » (Douglas, 1971) de leur habitat commise par l'« étranger ». Extérieurs à un espace local où ils ont pourtant un rôle à jouer du point de vue d'une économie globalisée, les acteurs économiques occupent une « position interstitielle » (ibid.) dans le quartier qui menace les positions mieux établies habitant/usager extérieur. Pour les anciens propriétaires, les détritiques alimentaires, les pièces automobiles comme les objets domestiques abandonnés en rue (« toutes les merdouilles ») semblent constituer les traces laissées dans leur habitat d'une présence massive, durable, encombrante mais légitime d'usagers pourtant extérieurs, supposés ne faire que passer. Elles brouillent dès lors les catégories sur lesquelles repose le rapport à l'habitat : ils n'ont plus le sentiment d'être maître chez eux, mais bien que ce sont ces « étrangers » qui régulent les usages, les circulations et les installations qui prennent place sous leurs fenêtres et devant leurs portes selon des règles venues d'ailleurs – celles d'une activité commerciale transnationale et/ou d'une « culture » africaine – auxquelles ils doivent se plier. Ils se sentent les « intrus » de leur propre habitat, et cela d'autant plus que ces règles jouissent d'une forte légitimité locale en raison de l'ancrage de cette activité et de son « histoire », comme l'exprime cette copropriétaire d'une maison ancienne du quartier :

« Quand vous leur dites d'aller ailleurs et bien ils vous disent que vous êtes l'intrus. C'est vous l'intrus ! C'est l'habitant normal qui est l'intrus ! Nous sommes des intrus ! On vous répond droit dans les yeux : 'ici c'est le quartier des voitures, si vous n'aimez pas les voitures, il ne fallait pas venir'. »

Ainsi, l'expérience de la saleté apparaît être pour les anciens propriétaires celle d'un danger, celui d'être affecté durablement et intimement – jusque dans leur corps, leur santé – par un mal extérieur avec lequel ils doivent vivre parce qu'ils n'ont pas les moyens économiques de quitter un logement dévalué sur le marché immobilier (ils ont souvent investi tout leur capital dans les rénovations de leur maison). Comme le montre V. Millot (2015) à propos du même type de tensions entre habitants et acteurs de l'économie informelle à La Goutte d'Or (Paris), « le statut d'habitant est devenu un enjeu ». Leur demande sociale vise à réduire l'ambiguïté des positions habitant/usager extérieur, pour remettre de l'ordre et « retrouver une unité d'expérience » (Douglas, 1971). Ils appellent les autorités locales à « réinstaurer des règles » dans la rue pour retrouver une certaine maîtrise sur les usages et les circulations tolérées « chez eux » : interdire les installations sur les trottoirs, sanctionner les auteurs des « dépôts clandestins » et le non-respect des règles de ramassage des ordures, etc. Mais ils remettent aussi de l'ordre par eux-mêmes dans leur habitat – comme le font aussi les nouveaux propriétaires. Les rituels de nettoyage collectif et de verdurisation (plantation d'arbre, bacs à plantes) initiés par le comité de quartier servant aussi à afficher leur position d'habitant. À un niveau plus symbolique, les anciens propriétaires mobilisent la thématique de la saleté du quartier pour rétablir le code moral en « aggravant le sérieux de l'offense » (ibid.) qui leur est fait, comme l'indiquent toutes les expressions liées à la « honte » éprouvée vis-à-vis de leurs invités (famille, amis, visiteurs venus du Maroc) de vivre non dans la « capitale de l'Europe » mais dans la « poubelle de l'Afrique ».

Sous le vernis de leur alliance politique, se cache donc des formulations différentes de ce qui fait problème pour les anciens et les nouveaux propriétaires, qui reflètent la ligne de fracture socio-spatiale séparant l'ensemble cohésif présenté à l'extérieur. En effet, c'est à partir d'enjeux internes, liés à la *propriété sociale d'un quartier* dont ils doivent bien s'accommoder parce qu'ils en sont « captifs » que les anciens propriétaires décrivent leurs difficultés de cohabitation avec les « commissionnaires » (et non avec les garagistes installés dans des espaces privés et dont ils considèrent l'activité légitime). Ils dénoncent une occupation indue de la rue par une population extérieure, massive et fluctuante qui rend leur propre séjour très éprouvant. L'argument de la légalité est souvent convoqué pour faire entendre leur conception du quartier selon laquelle « les trottoirs n'appartiennent pas aux habitants » mais sont appropriés pour la réalisation d'activités liées au commerce qu'il héberge (réparer, téléphoner, marchander, manger, uriner...). Et la bataille est frontale : elle oppose la revendication d'un « droit des habitants » à définir les règles de vie de leur propre quartier à celle des « commissionnaires » d'un « droit des voitures » à rester sur leur terre d'accueil historique. Ils réclament une application plus stricte des réglementations environnementales et urbanistiques mises en place depuis le début des années 2000 pour freiner le développement de cette activité économique. Jusqu'ici, cette réglementation a conduit à opérer de nombreuses mises en conformité, mais a empêché très peu d'octrois de permis pour l'ouverture de nouveaux garages (Rosenfeld, 2013).

Du côté des nouveaux propriétaires, la mobilisation vise à obtenir le déménagement pur et simple de cette activité hors du quartier, en lien avec un autre enjeu, plus externe, celui de *l'attractivité résidentielle* du quartier. En raison d'un rapport plus d'extériorité avec leur quartier de résidence mais aussi d'une « ouverture » comme disposition de classe (Bidou, 1984), la présence des acteurs économiques fait plutôt, en elle-même, l'objet d'une tolérance. Par contre, le commerce de voitures représente une épreuve dans leur projet d'ancrage individuel et/ou collectif. Si beaucoup aimeraient rester dans ce quartier proche du centre-ville pour les opportunités de mobilité qu'il offre, la faible « qualité de vie » dans leur environnement résidentiel, l'occupation intensive des îlots par les garages et le manque d'espace « pour respirer » sont pointés comme des facteurs affectant leur volonté de s'y établir durablement. Pour certains, ces facteurs constituent en outre un obstacle au renforcement local de leur groupe social comme condition d'une installation permanente, parce qu'ils décourageraient les jeunes familles de leur catégorie sociale qui pourraient imprimer une nouvelle dynamique sociale positive au quartier. C'est pourquoi leur propre mobilisation se joue, en fait, plutôt sur un terrain parallèle à celui du comité de quartier. Ils prennent part aux revendications et aux actions locales d'aménagement spatial portées par le comité de quartier, mais ils s'impliquent surtout dans l'association de propriétaires des Terrasses de l'Ecluse, par le biais de laquelle ils sont systématiquement présents dans les réunions communales et régionales d'octroi de permis de garage qu'ils entendent empêcher pour pouvoir, semble-t-il, conformer plus profondément le quartier à leurs propres usages pris comme exemples (nouveaux types de logements, d'écoles ou d'espaces verts). Si cette bataille juridique n'a pas non plus donné à ce jour de résultats concluants, elle est toutefois articulée sous une forme audible pour la Région qui souhaite augmenter la fonction résidentielle de cette portion du territoire du canal.

Il faut toutefois souligner que cette volonté de « conquête » des espaces publics de ce quartier populaire nouvellement investi, illustrée dans certains travaux sur la *gentrification* (par exemple Tissot, 2011), ne peut, dans ce cas-ci, être imputée qu'à un tout petit nombre de propriétaires particulièrement actifs sur la scène publique. D'une façon plus générale, lorsque les propriétaires des Terrasses de l'Ecluse se mobilisent, c'est de façon ponctuelle, très localisée et pour des activités ancrées dans le temps présent de la vie quotidienne. Un certain nombre d'entre eux participent ainsi aux activités collectives impulsées par les « moteurs » du complexe pour déménager du petit square attenant aux Terrasses de l'Ecluse les présences humaines et matérielles (déchets, boue) dérangeantes à leurs yeux et les remplacer par l'installation de jeux pour enfants, de plantations ou encore de sentiers (cf. fig. 4). L'objectif est de transformer cet espace communal laissé à l'abandon par les pouvoirs publics et investis par diverses populations du quartier (« commissionnaires », groupes d'hommes d'âge et d'origine culturelle divers) en un « véritable parc ». Grâce aux subsides obtenus, notamment de la part du pouvoir communal qui semble soutenir cette appropriation, ils tentent d'en faire un espace de détente pouvant accueillir les activités du voisinage et les pique-niques avec leurs amis. D'une façon très immédiate, il s'agit pour eux d'augmenter leur aise dans le seul espace fréquenté du quartier. Pour le reste, le quartier Heyvaert peut être relégué en arrière-plan comme décor dégradé mais néanmoins exotique (Garnier, 2010), le temps d'être en mesure de s'installer dans un quartier plus conforme à leurs exigences de confort.



Fig. 4. Parc du Triangle
© E. Lenel

La requalification de la Porte de Ninove : entre espoir partagé et dissensions

Les discours et discussions à propos du projet régional de requalification de la Porte de Ninove, au nord-est du quartier, en grand parc est un bon révélateur des tensions socio-spatiales masquées par l'alliance politique – si pas symbolique – des propriétaires du quartier. Dans les tiroirs depuis une dizaine d'années déjà, le projet de requalification de cet espace dominé actuellement par la voiture et la végétation sauvage peine à voir le jour en raison notamment d'une situation administrative complexe¹⁰. Pour autant, les habitants de ce quartier très urbanisé et ne possédant que deux petits espaces verts (dont le square qui vient d'être évoqué¹¹) n'ont pas encore tout à fait perdu espoir de pouvoir bénéficier un jour de ce parc – qui aurait été « vendu » par la Région et son opérateur Citydev comme l'atout majeur du futur quartier Heyvaert.

Néanmoins, ce projet de requalification suscite de fortes divergences de vue entre anciens et nouveaux propriétaires sur les différentes options mises à l'étude, en particulier sur les places que chacun accorde aux dimensions culturelle (musée), d'habitation et de verdure dans le projet. Les prises de position des uns et des autres en entretien ou dans les débats publics (à la Platform Kanaal et à la Brussels Academy notamment) témoignent de leurs perceptions nettement différenciées de l'enjeu qu'il représente. Pour les propriétaires des Terrasses de l'Ecluse, il constitue une opportunité décisive pour augmenter les qualités d'accueil du quartier à un autre mode de vie. L'option qu'ils soutiennent est celle qui fait le plus de place à la dimension « verte » dans la requalification, comme l'explique ce jeune néerlandophone :

« Dans la rue Heyvaert, on a quelques appartements qui sont remplis de gens mais tout ça, ce sont des superficies énormes de stockage de voitures dans lesquelles on sait que dans une période de 10-15 ans la plupart ne va plus être là. Ça crée un potentiel immense de faire du quartier, un quartier d'habitation de qualité, mais il n'y a aucun point où tu peux créer des points de repos. Donc, nous, on a déjà fait beaucoup d'accent (sic) pour dire qu'on doit absolument être sûr qu'il y a une place verte ici pour pouvoir accueillir beaucoup plus de gens dans le quartier ici pour les années à suivre. »

Pour justifier leur position, ils puisent leurs arguments dans le répertoire culturel de la Nature. Ils mettent en avant un déficit de verdure et d'« espace » dans le quartier ainsi qu'une nécessaire hygiène de vie pour les citadins (« faire sortir les enfants », « respirer »), comme conditions préalables à l'augmentation du nombre de logement. L'enjeu de ce positionnement apparaît être celui de favoriser une transformation de leur quartier d'accueil à partir de l'installation de nouvelles et jeunes familles qui valorisent, selon un mode de vie propre aux nouvelles classes moyennes, à la fois l'ancrage local et la mobilité (Bidou, 1984). Ils considèrent l'aménagement d'un grand parc comme une condition essentielle pour l'accueil futur non pas d'un grand nombre de ménages mais de ménages d'un autre type qui, comme eux, voudraient pouvoir bénéficier des atouts de proximité et de mobilité de ce quartier central, mais sans renoncer à leurs habitudes de fréquentation des « grands espaces ».

A l'inverse, parmi les quelques anciens propriétaires qui prennent part à ce débat, l'option défendue est celle d'un espace mixte, associant verdure et logements, comme l'exprime la fondatrice du comité de quartier :

« On veut un peu d'habitants, comme ça ils nous aident. Il y aura un musée, des habitants et le parc [...]. Et le problème, c'est que le parc [actuel], c'est Molenbeek, Anderlecht et Bruxelles mais on ne se croise jamais parce qu'il y a la Porte de Ninove. On dirait qu'on n'ose pas se parler ! On ne se rejoint jamais ! »

Ce plaidoyer pour un projet mixte donne à voir une conception inversée du rapport entre le quartier Heyvaert et la ville : l'enjeu local de la requalification de la Porte de Ninove est formulé par les anciens propriétaires comme celui d'ouvrir le quartier sur son environnement. Ils souhaitent de meilleures connections matérielles et humaines avec les quartiers voisins, pour renforcer la capacité propre de résistance du quartier par rapport à l'« envahissement » du commerce des voitures. De leur côté, il s'agit de faire basculer le rapport de force entre population résidante et population économique, en augmentant rapidement la première pour donner plus de poids à la mobilisation précédemment évoquée. Contre le point de vue de leurs « alliés » des Terrasses de l'Ecluse, ils y voient

10. Sorte de « no man's land » chaotique de six hectares, le terrain est situé « à cheval » sur les territoires de trois communes (Molenbeek-Saint-Jean, Anderlecht et Bruxelles-Ville), les voiries appartenant quant à elles à la Région Bruxelloise, ce qui ne facilite pas la prise de décision.

11. Selon un propriétaire des Terrasses de l'Ecluse fortement mobilisé dans ce projet, le quartier ne compterait que 0,05 m² d'espace vert par habitant, contre 50 m² par habitant en moyenne pour la Région bruxelloise.

la possibilité de poursuivre les transformations de l'espace résidentiel et de l'espace public amorcées par la construction du complexe, qui établit une nouvelle connexion avec l'extérieur (atténuation de ses frontières et de l'isolement des habitants dans leur « problème ») et permet de développer de nouvelles alliances pour faire valoir le « droit des habitants » à organiser la vie du quartier. Et cela, quitte à diminuer les dimensions du futur parc dont les bénéfices attendus ne sont pas liés à sa taille mais à son ordre. Plus qu'un parc grand, c'est un parc « bien propre, bien entretenu et bien surveillé » qui est souhaité de leur côté, surtout par les femmes qui valorisent un espace contrôlé et très codifié pour réguler la coexistence. Le projet récemment arrêté par la Région, attribuant une fonction mixte (espace vert/logement) à l'espace à requalifier, rencontre ainsi ce souhait des anciens propriétaires. On peut toutefois se demander s'il sert vraiment leur intérêt, dans la mesure où ce projet ne participe pas tant d'une revalorisation du quartier que d'un espace urbain plus large (territoire du canal) destiné à assurer de nouvelles fonctions dans la compétition internationale des villes.

Conclusion

Loin de n'être qu'un épiphénomène à la dynamique sociale du quartier Heyvaert, l'activité économique transnationale du commerce de voitures d'occasion, combinant caractéristiques globales et locales (Rosenfeld, 2009), façonne celle-ci en profondeur. En interrelation avec un autre phénomène possédant également des dimensions macros, l'installation programmée des jeunes propriétaires aisés des Terrasses de l'Ecluse, elle induit une tension sociale auparavant inexistante parmi les propriétaires du quartier. Ce sont les coordonnées de position résidentielle *corrélées* aux caractéristiques de position sociale qui tracent la frontière entre, d'une part, les anciens propriétaires résidant « au cœur » du quartier et n'ayant aucune perspective de le quitter, et d'autre part, les nouveaux propriétaires mieux positionnés sur l'échelle sociale, résidant dans une lisière du quartier et pour lesquels celui-ci ne représente bien souvent qu'une étape dans la trajectoire résidentielle projetée et probable. Cette tension n'existe toutefois que par et à travers les rapports sociaux et vécus que anciens et nouveaux propriétaires entretiennent avec les acteurs économiques.

En effet, cette frontière est à la base de jeux d'identification et de différenciation symboliques entre propriétaires selon la proximité/distance qu'elle instaure avec l'activité commerciale qui imprime très fortement, mais différemment, leur environnement résidentiel. La situation socio-spatiale très différenciée des nouveaux propriétaires par rapport au reste du quartier est à la base d'un sentiment d'appartenance commune et d'une mobilisation contre les « nuisances » de cette activité économique selon des enjeux propres, liés à leur ancrage local comme groupe social. Tandis que la contiguïté spatiale et sociale des anciens propriétaires avec les acteurs économiques est à la base à la fois d'un jeu de rapprochement avec les autres propriétaires du quartier, à travers l'affichage d'une alliance contre les « nuisances » de cette activité « extérieure » pour les habitants, et de l'identification d'un privilège de distance à ces « nuisances » attribué aux nouveaux propriétaires. Derrière l'affichage de leur coalition, cette frontière socio-spatiale permet de formuler des différences entre anciens et nouveaux propriétaires, relatives au degré d'affectation par la présence de l'Etranger et aux opportunités de s'en prémunir. Car la tension entre propriétaires concerne aussi les rapports vécus à l'environnement résidentiel, enfermants et éprouvants du côté des anciens propriétaires, plus lâches et moins bornés du côté des nouveaux propriétaires. Alors que les premiers bénéficient d'opportunités matérielles (isolement), symboliques (perspectives) et de mobilité leur permettant de s'échapper d'un environnement « nocif », les seconds y sont d'avantage empêtrés. La frontière entre eux est donc bien moins liée au trait de différenciation classique lié à l'ancienneté de l'installation résidentielle (Authier, 2008), qu'aux opportunités inégalement offertes par leur environnement résidentiel de se dégager de la densité vécue du quartier.

Bibliographie

- AUTHIER J.-Y. 2008 - « Les pratiques sociales de co-présence dans les espaces résidentiels : mixité et proximité », in M.-Ch. Jaillot, E. Perrin & F. Ménard (éds), *Diversité Sociale, Ségrégation Urbaine, Mixité*, Paris, Puca, 103-122.
- BIDOU Catherine 1984 - *Les aventuriers du quotidien : essai sur les nouvelles classes moyennes*, Paris, Presses Universitaires de France.
- BIDOU-ZACHARASSEN C. (éd.) 2003 - *Retours en ville, des processus de « gentrification » urbaine aux politiques de « revitalisation » des centres*, Paris, Descartes et cie.
- CHARMES É. 2005 - « Le retour à la rue comme support de la gentrification », *Espaces et sociétés*, 122, 115-135.
- COLON P.-L. 2012 - « Ecouter le bruit, faire entendre la gêne », *Communications*, 90, 95-107.
- DOUGLAS Mary 1971 - *De la souillure : essai sur les notions de pollution et de tabou*, Paris, Maspero.
- GARNIER Jean-Pierre 2010 - *Une violence éminemment contemporaine. Essais sur la ville, la petite bourgeoisie intellectuelle et l'effacement des classes populaires*, Marseille, Agone/Contre-feux.
- GRAFMEYER Y. 1999 - « La coexistence en milieu urbain : échanges, conflits, transaction », *Recherches sociologiques et anthropologiques*, 30, 157-176.
- JOSEPH Isaac 2007 - *L'athlète moral et l'enquêteur modeste* (édité et préfacé par Daniel Céfai), Paris, Economica.
- MCKENZIE R. 2004 [1921] - « Le voisinage. Une étude de la vie locale à Columbus, Ohio », in I. Joseph & Y. Grafmeyer (éds), *L'École de Chicago : naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Les éditions du Champ Urbain, 213-254.
- MILLIOT V. 2015 - « Remettre de l'ordre dans la rue. Politiques de l'espace public à la Goutte d'Or (Paris) », *Ethnologie française*, 153, 431-443.
- PAUGAM Serge 2008 - *Le lien social*, Paris, Presses Universitaires de France.
- REMY Jean & VOYE Liliane 1981 - *Ville, ordre et violence : formes spatiales et transaction sociale*, Paris, Presses Universitaires de France.
- ROSENFELD M. 2009 - « Le commerce d'exportation de voitures d'occasion entre Bruxelles et Cotonou », *Cahiers de l'Urmis* [En ligne], 12, mis en ligne le 25 juin 2009 (<http://urmis.revues.org/838>).
- ROSENFELD M. 2013 - « Implantation spatiale du commerce euro-africain d'exportation de véhicules d'occasion à Bruxelles », *Les Annales de la recherche urbaine*, 108, 108-115.
- STAVO-DEBAUGE Y. 2003 - « L'indifférence du passant qui se meut, les ancrages du résidant qui s'émeut », in D. Céfai & D. Pasquier (éds), *Les sens du public : public politique, publics médiatiques*. Paris, Presses Universitaires de France, 347-371.
- THEVENOT L. 1994 - « Le régime de familiarité. Des choses en personnes », *Genèses*, 17, 72-101.
- TISSOT Sylvie 2011 - *De bons voisins. Enquête dans un quartier de la bourgeoisie progressive*, Paris, Raisons d'agir.
- VERDONCK M., TAYMANS, M. & VAN DROOGENBROECK N. 2011 - *Etude de la classe moyenne bruxelloise et des mesures pour renforcer sa présence*. Rapport final de recherche réalisé pour le compte de l'Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse de la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles, Facultés Universitaires Saint-Louis.

Pour citer cet article :

Emmanuelle Lenel

« Vivre au milieu des voitures. Ressorts et tensions socio-spatiales d'une alliance de propriétaires pour un quartier habitable », *Uzance* n°4, 2015, 16-26

URL : <http://www.patrimoineculturel.cfwb.be/index.php?id=14481>

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

Mathieu VAN CRIEINGEN,
 Département Géosciences,
 Environnement,
 Société - Filière Géographie
 Université Libre de Bruxelles
 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-AFRICAINE 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.

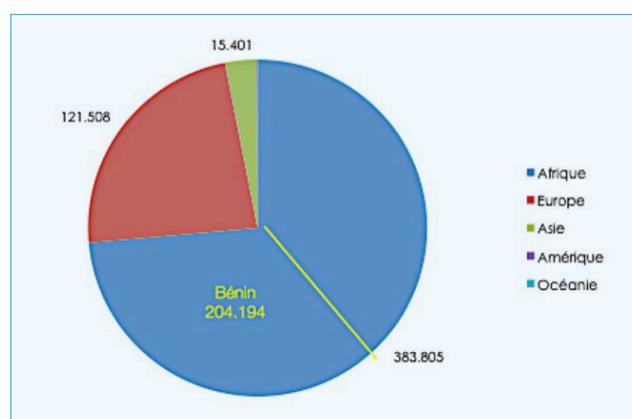


Fig. 1. Exportation de voitures d'occasion depuis la Belgique en 2013 (unités), source : Banque Nationale de Belgique

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).

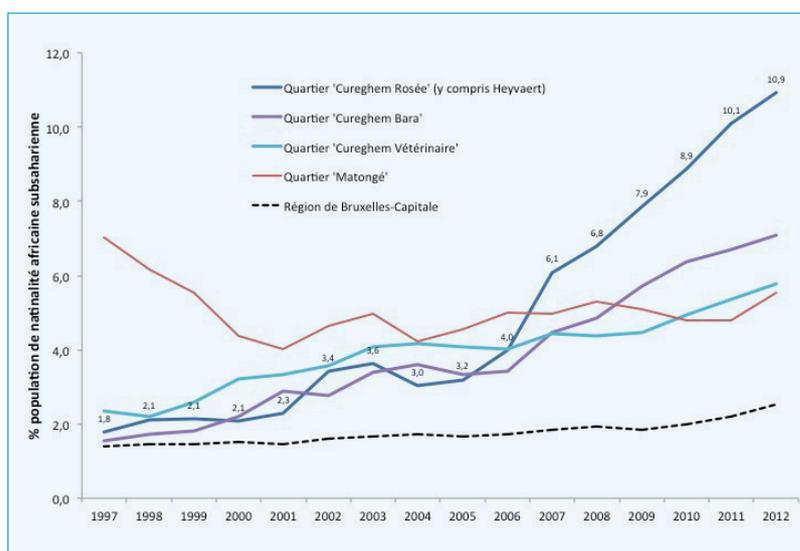


Fig. 4. Pourcentage de la population originaire d'Afrique subsaharienne dans différents espaces bruxellois, 1997-2012, source : Monitoring des quartiers en Région de Bruxelles-Capitale

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 ».

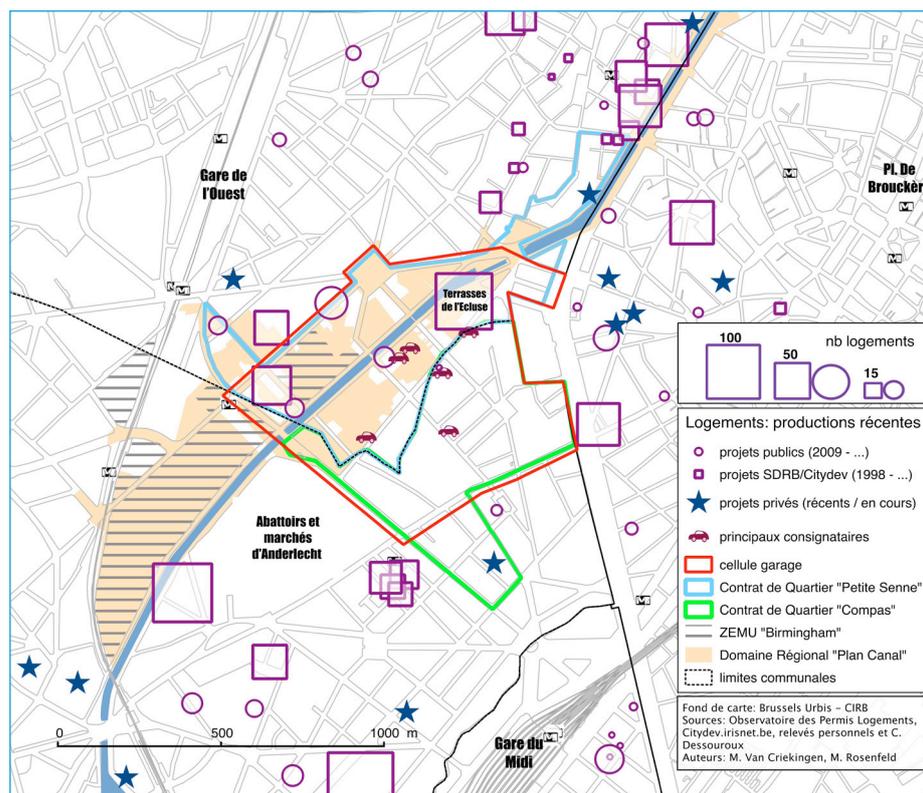


Fig. 6. Principaux projets récents de logements dans le quartier Heyvaert

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 Crievingen, 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 intégré¹, 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 Crievingen, 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)², 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) ^a | administrations régionales (i.a. DRU, IBGE) ^b , 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 ^c [à pd. 2004], PDI ^d [2007], Bruxelles-Métropole 2040 [2012], Projet de PRDD [2013], réforme du PRAS (ZEMU) ^e [2013], Plan-Guide de la rénovation urbaine durable [2013], Plan Canal [2014] | logements moyens (CityDev), projet de marketing urbain de la ZIP ^f [2007], Festival Kanal [2010], projets Néo [2009] et 'nouveau cœur pour Bruxelles' [2014] (Ville de Bruxelles) | agences régionales - i.a. ADT ^g [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 : ^a SDRB = Société de Développement pour la Région de Bruxelles-Capitale (actuellement Citydev), ^b DRU = Direction Régionale de l'Urbanisme, IBGE = Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement (actuellement Bruxelles-Environnement), ^c ZIR = Zones d'Intérêt Régional, ZL = Zones Levier ; ^d PDI = Plan de Développement International ; ^e ZEMU = Zones d'Entreprises en Milieu Urbain ; ^f ZIP = Zone d'Intervention Prioritaire ; ^g 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 largement³. 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 corps⁴. 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 Criecken, mars 2015

Conclusion

À l'image d'autres centralités commerciales de centre-ville⁵ 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, horeca⁶, 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).
- 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 Criekingén

« 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>

www.uzance.cfwb.be

Vol.4 - 2015

uzance



Muriel SACCO

Chercheuse au Germe
Chargée de conférences en
science politique ULB/UMons
msacco@ulb.ac.be

Mots-clés:

Contrats de quartier,
recompositions de l'action
publique, apprentissage,
évolution des priorités
politiques, quartier

HEYVAERT AU PRISME DES CONTRATS DE QUARTIER ANDERLECHTOIS : DU COMMERCIAL AU RÉSIDENTIEL

Cet article évoque l'évolution des dispositifs de rénovation urbaine dans le quartier Heyvaert, où un conflit latent oppose commerce de voitures d'occasion et fonction résidentielle. L'analyse de la place du quartier Heyvaert dans les Contrats de quartier à Anderlecht fait office de miroir grossissant des objectifs à long terme des Contrats de quartier, ainsi que de marqueurs des priorités communales. L'analyse des Contrats de quartier à Anderlecht montre également les phénomènes d'apprentissage et les recompositions des configurations d'acteurs que cette évolution des priorités politiques pour le quartier engendre.

Introduction

Situé en bordure du canal et du centre-ville bruxellois à Anderlecht, Cureghem est un quartier populaire, défavorisé et caractérisé par la diversité des origines et/ou des nationalités d'une partie importante de ses résidents. Depuis plusieurs décennies, Cureghem est une porte d'entrée dans la ville pour de nombreux migrants¹. Longtemps exclu des investissements publics, ce quartier à l'habitat dégradé concentre une proportion importante de personnes d'origine immigrée et aux conditions sociales précaires. Pour ces raisons, il est, depuis plusieurs décennies, stigmatisé politiquement et socialement. Depuis les années 1990, ce quartier a fait l'objet d'un réinvestissement, dans le cadre des nouvelles politiques publiques socio-urbaines (Rea, 2007) intégrant de nombreuses innovations institutionnelles, politiques ou administratives telles que la participation, l'approche intégrée et la territorialisation (Sacco, 2010). Si le projet politique communal concernant ce quartier ne s'inscrit plus dans une optique de démolition-reconstruction, mais bien de rénovation, la volonté, plus ou moins explicite, de déplacer ou de changer certaines franges de la population de ce quartier, considérées comme indésirables, subsiste cependant de manière latente et implicite. L'enjeu de cet article est de mettre en évidence quels sont les processus, les arguments et les acteurs qui permettent l'évolution de cette orientation de la politique pour le quartier. Pour ce faire, nous examinerons la gestion politique d'une des portions de Cureghem, le sous-quartier Heyvaert, qui, dans le cadre des Contrats de quartier, est révélatrice de cette évolution.

En raison de la taille importante de ses bâtiments, hérités des industries textiles, le sous-quartier Heyvaert a été investi par le commerce de voitures d'occasion depuis plusieurs décennies (Rosenfeld, 2009). Ce commerce est principalement organisé par des consignataires libanais et par de nombreux acheteurs de voitures d'occasion à destination de l'Angola, du Congo ou du Burkina (idem). Nous montrerons que l'orientation des politiques de rénovation urbaine menée à Cureghem se traduit dans le positionnement des autorités communales à l'égard du commerce de voitures. En effet, celui-ci a évolué, passant du soutien de l'activité du commerce de voitures d'occasion, conçu comme un vecteur du développement économique du quartier, à une attitude plus favorable à l'intervention publique dans cette zone. Intervention qui se concrétise par le renforcement de la fonction résidentielle et une volonté de réduire l'activité automobile. À ce titre, l'analyse du devenir d'Heyvaert, dans les Contrats de quartier de la commune d'Anderlecht, fait office de miroir grossissant. En effet, les objectifs à long terme de ces Contrats de quartier permettent de préciser certaines priorités communales mais aussi le devenir des portes d'entrée urbaines pour les migrants, situées dans les quartiers centraux des villes occidentales contemporaines.

1. Le Moniteur des quartiers (consultable à l'adresse suivante : <https://monitoringdesquartiers.irisnet.be/maps/statistiques-population-bruxelles/nationales-region-bruxelloise/>) permet de déterminer le pourcentage de résidents de nationalité étrangère. « En 1991, dans le secteur Cureghem-Bara, on répertoriait 69,55 % de personnes ayant la nationalité étrangère, 74,51 % dans le quartier Cureghem-Rosée et 58,25 % dans le quartier Cureghem-Vétérinaire. En 1991, on dénombrait à Cureghem près de 65 % d'étrangers – dont 42 % de Marocains et 10,8 % de Turcs – contre 25 % pour le reste de la commune (Mistiaen, 1994, p. 364) et 28,5 % à l'échelle de la région bruxelloise. En 2001, cette proportion de personnes ayant la nationalité étrangère diminue de façon sensible notamment en raison de l'acquisition de la nationalité belge d'une partie des résidents. Ainsi, ils sont 55,52 % à Cureghem-Bara, 52,27 % sur Cureghem-Rosée et 49,97 % sur Cureghem-Vétérinaire. En 2004, cette proportion diminue encore, ils sont 46,99 % sur Cureghem-Bara, 43,06 % sur Cureghem-Rosée et 40,86 % sur Cureghem-Vétérinaire. Ces chiffres illustrent le fait que depuis plusieurs décennies, Cureghem est un quartier de transit. Il s'agit d'une porte d'entrée dans la ville pour les nouveaux migrants en attente d'une amélioration de leur situation socio-économique. » (Sacco, 2011, pp. 131-132). Le secteur Cureghem-Rosée correspond à peu près à la zone dite Heyvaert et comprend la Place Lemmens.

Dans cet article, nous montrerons que l'image d'une activité de commerce de voitures d'occasion s'affirme progressivement comme incompatible avec la fonction résidentielle, ce qui produit une convergence inattendue entre les habitants du quartier et les autorités communales, alors que le dialogue a longtemps été difficile entre ces deux parties.

Germain et Estèbe (2004) distinguent trois types d'analyse du quartier. Premièrement, le quartier comme milieu est un lieu de vie influant sur les conditions de vie et l'égalité des chances. Deuxièmement, le quartier comme unité territoriale permet d'orchestrer et de coordonner les politiques publiques et l'intersectorialité. Ils visent ici le quartier comme lieu des pratiques et des représentations de ses habitants. Il est alors rapporté à la ville, vecteur de liens sociaux. Troisièmement, le quartier comme espace politique et communautaire est une unité territoriale et un espace de représentations. Il est producteur de proximité et un échelon permettant aux populations résidentes de peser sur les décisions les concernant à travers la formation de coalitions. Il convient d'ajouter un quatrième type d'analyse, qui présente le quartier comme unité de marketing (Lepine *et alii*, 2007). Le quartier est alors une image qui permet de rendre la ville attractive pour certains groupes sociaux ne résidant pas en ville. Cette typologie aidera à l'analyse des objectifs effectifs et des effets des Contrats de quartier menée dans cette zone. En outre, elle permettra de rendre compte de l'évolution de la politique publique et, par ce biais, des objectifs politiques poursuivis, inscrits discursivement dans une rhétorique de développement local.

C'est donc au prisme des représentations et des pratiques, et corollairement à la place accordée aux occupants et aux différentes fonctions de la zone Heyvaert dans les Contrats de quartier, que cette problématique sera traitée. L'intérêt d'un tel questionnement est d'analyser sous un angle nouveau le contenu et les effets de ces politiques publiques et, plus spécifiquement, des catégories territoriales d'action utilisées. Cette démarche s'appuie largement sur les théories cognitivistes et constructivistes (Neveu, 2015) de l'analyse sociologique de l'action publique, qui accordent une large place à l'identification et à la structuration des réseaux d'acteurs, ainsi qu'aux idées et représentations qu'ils véhiculent. Comme le rappelle Dubois (2003, p. 349) au sujet des catégories de politiques publiques : « Ne font-elles pas l'objet de définitions concurrentes de l'espace social et des problèmes sociaux ? ». Les problèmes publics comme les catégories de politiques publiques sont des construits sociaux, c'est-à-dire « construits à des fins pratiques et non à des fins de connaissance » (Dubois, 2003, p. 350). C'est pourquoi les représentations² sous-tendant ces problèmes publics sont susceptibles d'évoluer dans le temps à cause du changement de position d'un acteur ou de la reconfiguration d'un réseau d'acteurs. En outre, nous ferons l'hypothèse de la pertinence d'un phénomène d'apprentissage (policy learning) pour décrire les changements de représentations des acteurs. Le recours à ce concept permet de mieux comprendre comment certaines représentations se diffusent au détriment d'autres. Celles-ci peuvent expliquer les mutations des politiques publiques et les transformations des équilibres dans les configurations d'acteurs impliqués dans la fabrique de l'action publique. En suivant Maillard (2002), ces apprentissages sont instrumentaux et produisent des changements de nature incrémentale des registres d'action publique, parce qu'ils sont conditionnels, c'est-à-dire façonnés par des contraintes institutionnelles et contrariés par les socialisations antérieures des acteurs. L'apprentissage est un processus d'appropriation, de connaissance et de maîtrise par les acteurs des ressources et contraintes d'un dispositif d'action publique. L'apprentissage engendre, en outre, une certaine stabilisation des règles du jeu. Maillard (2002, p. 175) affirme que « la notion d'apprentissage met en valeur l'éventuelle constitution d'un langage, entendu comme un ensemble de normes d'action peu à peu partagées, y compris sur le mode conflictuel, mis en œuvre à travers des rôles et des systèmes de positions. ». La littérature récente identifie plusieurs dimensions pour appréhender l'apprentissage : les acteurs concernés, la nature de l'apprentissage et les canaux de l'apprentissage (Bennett & Howlett, 1992). Logiquement, ces processus d'apprentissage ne sont pas neutres, ils traduisent et comportent des relations de pouvoir. Cette perspective analytique s'appuie, en filigrane, sur le néo-institutionnalisme historique qui explique la transformation progressive, mais non moins importante, de l'action publique du fait de l'impact des institutions, formelles ou informelles, qui peuvent agir pour contraindre ou faciliter les changements de politiques publiques (Streck & Thelen, 2005).

À travers l'analyse de la représentation de Heyvaert dans la définition du programme local d'action des Contrats de quartier à Cureghem, nous montrerons l'existence d'un processus d'apprentissage, à la fois instrumental et incrémental, par les acteurs communaux du concept de quartier comme échelon de coordination des politiques publiques, voire comme unité de marketing. Cette analyse permettra de comprendre comment les transformations des quartiers populaires et immigrés centraux ont lieu concrètement : comment les changements de l'action publique prennent-ils place dans ces quartiers autrefois abandonnés ? Comment sont-ils réinvestis par les différents acteurs du quartier et de la fabrique urbaine ?

2. La représentation sociale est « une forme de connaissance socialement élaborée et partagée, ayant une visée pratique et concourant à la construction d'une réalité commune à un ensemble social ou culturel » (Jodelet *et al.*, 1994, pp. 36-57).

Sur le plan empirique, les données utilisées sont uniquement qualitatives et afférentes à quatre Contrats de quartiers – Rosée (1997-2001), Chimiste (2001-2005), Lemmens (2007-2011), Compas (2013-2017) – soumis par la commune d’Anderlecht au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Ces données comportent d’une part des documents administratifs, des procès-verbaux des assemblées participatives, des documents établis par les bureaux d’architecture engagés pour mettre en forme et proposer un programme local d’action, et d’autre part des entretiens semi-directifs avec les acteurs clés de ces nouvelles politiques socio-urbaines, ainsi que des compte-rendu d’observations réalisés entre 2007 et 2010.

Dans une première partie, le contenu et les évolutions du cadre réglementaire des Contrats de quartier sont examinés afin de comprendre dans quel contexte et avec quelles contraintes les acteurs sont appelés à agir. Dans une deuxième partie, l’approche diachronique des Contrats de quartier souligne les rapports de force existant et dessine l’évolution des représentations du quartier Heyvaert mobilisées par les différents acteurs impliqués dans la fabrique de ces programmes. Chacune des sous-sections de cette partie met en évidence la position des différents acteurs agissant à l’échelon de cette zone pour la définition des différents Contrats de quartier.

1. Les Contrats de quartier : genèse et contenu

Les Contrats de quartier ont été créés en vue d’améliorer le logement dans les quartiers dégradés situés à proximité du centre de Bruxelles. Ce dispositif régional venait remplacer la politique d’îlots³ de l’agglomération, qui avait produit peu de rénovation de logements par rapport aux prévisions, mais marquait une très nette rupture dans les modes et les objectifs de l’intervention publique. Ils se fondaient sur une approche globale, visant à articuler les dimensions urbaines et sociales de la pauvreté, inspirée de l’approche française du développement social urbain promue par le réseau européen « Revitalisation des quartiers en crise » (Guérin *et alii*, 2007). Ceci se traduit concrètement, dans les Contrats de quartier, par l’existence de cinq volets⁴ dont le poids financier n’est pas équivalent. Ensuite, ils contractualisaient les relations entre la Région et les communes, ce qui fixait *a priori* des délais et des sommes allouées. Les Contrats de quartier se fondaient également sur une hiérarchisation géographique ciblant les zones les plus dégradées et les plus défavorisées, affichant plus fortement une rupture avec la logique d’uniformité territoriale de l’application des politiques publiques (Estèbe, 2004). Enfin, ils instituaient également de nouveaux instruments, tels que les espaces participatifs, dans le processus décisionnel de cette politique publique.

Si les communes concernées restaient maîtresses d’ouvrage des Contrats de quartier, cette politique, qui constitue un véritable subside aux communes, n’était pourtant pas toujours appréciée de tous les acteurs communaux bruxellois. En effet, elle réduisait certaines marges de manœuvre des communes dans le choix des dépenses (Sacco, 2010). Pour renforcer ces objectifs et principes et améliorer cette mise en œuvre dans des communes où le taux de subsides non consommés et de projets inaboutis est important, comme Anderlecht (Carlot, 2015), plusieurs révisions du cadre réglementaire ont été opérées sur la base d’évaluations du dispositif. Elles consistent, entre autres, à détailler de façon précise les procédures à suivre, les projets à envisager, ou encore les objectifs à poursuivre et les finalités à assigner aux équipements collectifs. Il s’agit, en outre, de réduire la part non utilisée du financement, de privilégier des projets viables et, du même coup, de faire face au manque de maîtrise des agents administratifs communaux en charge de cette politique publique, car ils n’ont pas toujours l’expérience et les connaissances nécessaires pour assumer cette tâche. Toutefois, une telle hiérarchie entre le niveau régional et l’échelon communal montre la disparition de la logique de développement territorial qui avait été promue initialement. Dans la partie qui suit, nous montrerons, entre autres choses, comment cette hiérarchie se construit.

2. Heyvaert dans les Contrats de quartier

L’analyse des représentations du sous-quartier Heyvaert dans les Contrats de quartier permet de mettre en lumière le devenir des quartiers de migrants dans les villes occidentales contemporaines. Ce prisme permet de rendre compte des processus concrets qui sous-tendent les tentatives de transformation de ces quartiers pour les rendre plus conformes à l’image de la ville que l’on veut donner.

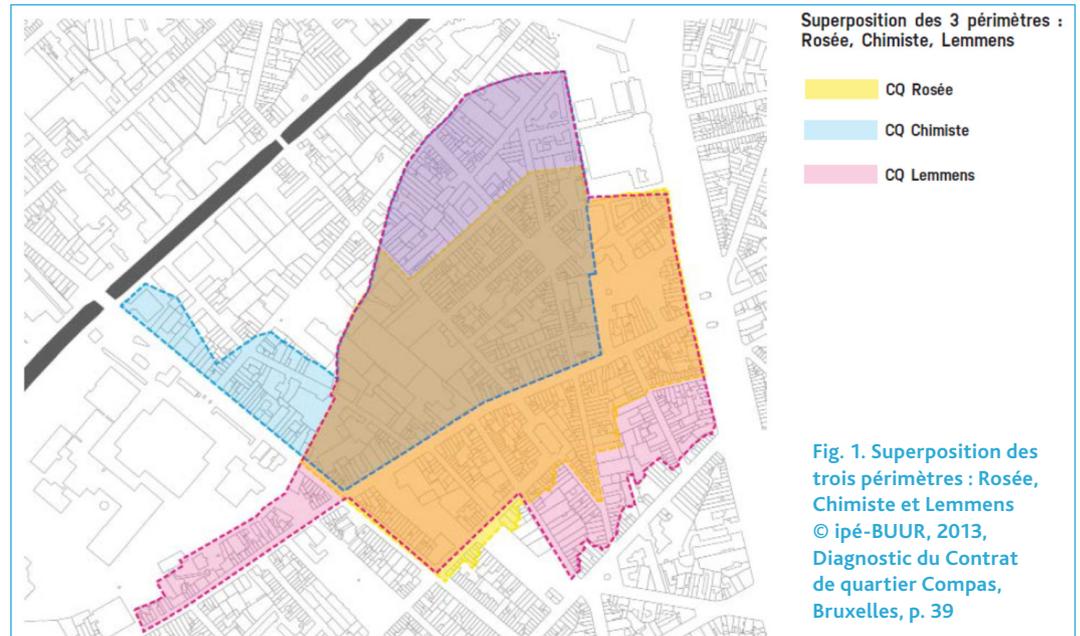
3. En 1978, l’Agglomération bruxelloise lance la politique de « Rénovation d’îlots » afin de pallier au sous-investissement public en matière de logements et de dégradation des conditions d’habitat.

Ensuite, l’Agglomération lance également la « Rénovation des immeubles isolés » ; cette nouvelle mesure permet de subsidier la rénovation du patrimoine privé dégradé des communes et des CPAS, afin d’y créer du logement. Enfin, les primes à la rénovation de logements privés sont créées afin d’accélérer le processus de rénovation du parc immobilier.

En 1988, la distribution de ces primes sera recentrée sur les logements les plus dégradés par l’octroi d’une majoration de primes pour les logements situés dans la partie du territoire régional comprenant le plus grand nombre d’immeubles anciens et sous-équipés ; il s’agit de la zone à protéger et à rénover (ZPR). Mais le bilan de ces politiques s’avère assez décevant par rapport aux attentes : seuls 2.850 logements sur les 20.000 attendus sont réalisés.

4. Les cinq volets sont les suivants : 1. Le logement assimilé au logement social, 2. Le logement conventionné destiné à des ménages avec des revenus plafonnés, 3. Le logement en partenariat public privé, 4. Les espaces publics et équipements collectifs 5. Le développement local.

Au fil du temps, la maîtrise des procédures et des tâches administratives requises par cet instrument a été acquise par les agents administratifs et les acteurs politiques communaux, les bureaux d'études en architecture et urbanisme, ainsi que par les acteurs associatifs ou les habitants des zones visées. En effet, plusieurs Contrats de quartier dits de « repassage »⁵ ont été octroyés à des zones proches de celles qui avaient été ciblées par le passé pour transformer l'environnement physique et social de ces quartiers. Dans la partie du quartier Heyvaert située dans la commune d'Anderlecht, à Cureghem, quatre Contrats de quartier ont été mis en œuvre depuis l'introduction de cette politique publique : Rosée (1997-2001), Chimiste (2002-2006), Lemmens (2007-2011) et Compas (2013-2017). La figure 1 montre ainsi la proximité des trois premiers Contrats de quartier dans la zone d'Heyvaert.



Le repassage a permis l'apprentissage. Ainsi, au fil des différents Contrats de quartier de la commune d'Anderlecht, Heyvaert deviendra progressivement synonyme de commerce de voitures d'occasion, de frigos ou de matelas, de nuisances et source de sentiments d'insécurité. Un glissement s'est donc opéré dans la nature du développement engendré dans les Contrats de quartier. Cette construction du problème public de la zone Heyvaert autour de l'activité de commerces de voitures s'appuie sur l'apprentissage par les différents acteurs des Contrats de quartier des instruments et ressources offerts par cette la politique publique. On assiste ainsi à une montée dans l'agenda de la problématique du commerce de voitures d'occasion au détriment d'autres sujets, tels que la pauvreté des habitants, l'insécurité produite par la délinquance, le désœuvrement et le manque d'opportunité pour les jeunes qui étaient pourtant au cœur des discours politiques régionaux à l'origine de cette politique publique (Rea, 2007).

Lors de l'introduction des Contrats de quartier, la rue Heyvaert et les garages, qui se trouvaient à proximité, sont longtemps restés invisibles et peu discutés en tant que problème médiatique et politique. Au niveau communal, le projet de démolition de Cureghem pour y construire une autoroute et des tours de bureaux et de logements fut progressivement abandonné au profit de sa revitalisation avec l'évolution de la représentation du quartier comme n'étant plus une surface à démolir, mais bien à rénover et à réinvestir. En effet, outre l'introduction de cette nouvelle politique publique, la facilitation des conditions d'octroi de la nationalité belge et l'extension du droit de vote au niveau communal aux personnes de nationalité étrangère résidents depuis plus de 5 ans ont favorisé l'intérêt des acteurs politiques et administratifs communaux pour cette portion du territoire communal et de ses résidents, autrefois ouvertement stigmatisés (Sacco, 2010). En conséquence, les différentes composantes du quartier ont été abordées sous un angle nouveau. Ce changement de perspective est notamment dû aux bureaux d'études chargés de proposer un programme de revitalisation de la zone ciblée à la commune, qui ont joué un rôle de médiateur entre le niveau régional et communal et qui ont proposé des idées assez concrètes de réaménagement, autrement dit, des alternatives à l'existant et à la démolition. Ce processus d'apprentissage à l'échelle locale s'initie alors même que la

5. Les Contrats de quartier dits de repassage sont des Contrats de quartier qui ont, partiellement ou totalement, un périmètre sur lequel un Contrat de quartier a précédemment été mis en œuvre. Ces territoires sont considérés comme nécessitant des actions supplémentaires de rénovation en raison de l'état avancé de dégradation, mais aussi pour enclencher la dynamique de développement local et de changement d'image escomptée.

revitalisation du quartier de Cureghem a commencé, mais n'est pas encore pleinement acceptée par les édiles politiques et administratifs locaux. En témoignent les nombreux blocages administratifs et politiques rencontrés par le Développement social des quartiers (DSQ) et les premiers Contrats de quartier, qui découlent de l'absence de volonté d'intervenir dans le quartier et/ou du fait que cette politique ne constituait pas une priorité communale. Bien qu'une politique et des ressources, en provenance du niveau régional, existent pour intervenir dans ce quartier, la plupart des acteurs à l'échelon communal n'avait pas de projet pour ce quartier, ne comprenait pas le réinvestissement régional de cette partie du territoire communal et donc n'offrait pas les ressources nécessaires pour mettre en œuvre la politique régionale. Ils préféraient la non-intervention et le *status quo*, faute de pouvoir réaliser le projet d'autoroute urbaine et de Manhattan Sud.

2.1. Rosée : les demandes des habitants et la politique du laissez-faire et du développement commercial

Dans les années 1990, la colère des habitants de Cureghem était vive. L'échec de la mobilisation citoyenne et associative dans le DSQ, ainsi que les propos et actes racistes et stigmatisants à l'égard des populations issues de l'immigration, qui émanaient des principaux mandataires communaux, renforçaient les tensions (Sacco, 2010). Toutefois, la mobilisation citoyenne et associative ne faiblissait pas, d'autant que certains projets incluant des procédures participatives – tels que le parc de la Rosée menée par l'IBGE⁶ – promettaient des améliorations sensibles à la vie du quartier. C'est pourquoi lors de l'élaboration du programme du Contrat de quartier Rosée, entre 1996 et 1997, des résidents se prêtaient au jeu de la participation dans le cadre d'un nouveau dispositif qui rendait à nouveau possible l'intervention communale dans le quartier, alors qu'elle y était absente depuis des décennies. Dans les assemblées générales, les résidents et associations soulignaient déjà les problèmes d'insécurité liés au trafic et à la circulation automobile, sans pour autant que ces problèmes de sécurité routière ne soient associés aux commerces de voitures d'occasion, et leurs besoins d'espaces verts dans le quartier.

Dans les années 1990, pour les acteurs politiques communaux moins réticents à l'intervention communale dans ce quartier, dont certains jeunes socialistes, le commerce de voitures d'occasion apparaissait comme une voie possible de développement de Cureghem. Pour les autres, cet argument légitimait l'action communale menée jusqu'alors à Cureghem, c'est-à-dire le laissez-faire et la non-intervention. Dans les faits, les plaintes des habitants contre les nuisances et dégradations, comme l'intervention publique à Cureghem, ne constituaient pas une priorité pour la majorité communale, d'autant que le quartier était peuplé d'une proportion importante de personnes issues de l'immigration qui ne bénéficiait pas du droit de vote et ne représentait donc aucun enjeu électoral (Sacco, 2010). Par cette gestion, le Collège communal soutenait *de facto* la pérennité du commerce de voitures d'occasion. Malgré l'existence de procédures participatives dans les Contrats de quartier, les participants des assemblées générales du Contrat de quartier Rosée constataient que ces réunions leur étaient peu accessibles du fait des horaires et de l'inaccessibilité des locaux⁷.

Bien que la description du tissu économique du quartier produite par le bureau d'études (Cooparch, 1997, p. 66) dans le cadre du diagnostic social et urbain révélait la présence de nombreux commerces de voitures d'occasion, ainsi que de dépôts de voitures à l'origine d'importantes pollutions dans les espaces publics et les intérieurs d'îlots, aucune action ne visait à réduire les désagréments vécus par les habitants. Le pouvoir de proposition des experts, tout comme la possibilité du niveau régional d'imposer ses projets et objectifs politiques étaient donc limités par les priorités communales. Bien que le dispositif forçait l'intervention communale dans le quartier, l'absence de mesure traduisant la prise en compte des besoins et demandes des habitants montrait l'absence de volonté politique communale et la limite du dispositif régional tant que les objectifs poursuivis n'étaient pas partagés et maîtrisés par les membres du Collège communal et les agents de l'administration communale. Ainsi, le problème social existait, mais il n'était pas à l'agenda politique, traduisant le fait que le quartier était simplement une échelle de mise en œuvre d'une politique régionale, pour laquelle il n'y avait aucune volonté communale d'aboutissement.

2.2 Chimiste : des bureaux d'études intéressés par le quartier Heyvaert

C'est au cours des années 2000 que l'intérêt des acteurs extérieurs au quartier de Cureghem se porta sur les nuisances produites par le commerce de voiture d'occasion. Malgré la méfiance à l'égard de la commune d'Anderlecht, le problème fut à nouveau soulevé par des associations représentant les habitants, dans le cadre du processus d'élaboration du Contrat de quartier

6. IBGE signifie Institut Bruxellois de la Gestion de l'Environnement.

7. Les portes d'entrée étaient volontairement verrouillées à la demande de l'échevine en charge des Contrats de quartier.

Chimiste, à l'occasion des assemblées générales. Cependant, les représentants des associations ne s'accordaient pas totalement sur le type d'actions à mener pour transformer le quartier. Alors que l'Union des Locataires d'Anderlecht-Cureghem (ULAC) soulignait que ce commerce était incompatible avec la fonction de logement (GUS, 2001), le représentant du comité d'habitants Renaissance-Lemmens notait que cette activité n'était pas incompatible avec la fonction résidentielle, soulignant que la rue Heyvaert comportait peu de résidents, mais rapportait que les trottoirs étaient déformés par le passage des camions remplis de voitures et que les vidanges d'huile étaient faites dans les égouts.

Si les membres du bureau d'études en urbanisme et architecture (BE) manifestaient de l'intérêt pour le problème des garages et pour Heyvaert en général, dans le cadre de leur volonté de diminuer l'impact des frontières et enclaves urbaines sur la mobilité des personnes, ils soulignaient également le potentiel et les possibilités de densification de l'habitat de la zone. En effet, pour la définition des projets à inclure dans les Contrats de quartier, l'échelon régional avait fortement conseillé aux communes de recourir à un BE. Suite aux constats de pertes de subsides à l'échelle communale et d'inachèvement de nombreuses infrastructures collectives (ARCHI + ARCHITECTURE – INGÉNIEURIE), la mission des BE était définie de façon assez détaillée par l'administration régionale, qui suggérait certaines « bonnes pratiques » et invitait notamment à consulter les différents acteurs du quartier et à effectuer des démarches exploratoires (DRU, 2005), de façon à contraindre plus fortement les communes dans le choix des outils d'élaboration de cette action publique. En outre, l'élaboration du programme s'accompagnait d'un suivi régulier par un comité d'accompagnement composé de représentants du ministre régional de la rénovation urbaine, de la direction régionale de la rénovation urbaine, du bureau d'études, des acteurs communaux politiques et administratifs en charge des Contrats de quartier. De ce fait, dès l'élaboration du Contrat de quartier Chimiste, les habitants et les acteurs économiques du quartier, dont les marchands de voitures, furent entendus par le bureau d'études GUS en charge du Contrat de quartier Chimiste. Le BE rencontra à plusieurs reprises les habitants et les représentants de certaines associations de Cureghem au sujet des nuisances produites par le commerce de voitures. Ensuite, le BE GUS rencontra également un des marchands de voitures afin de prendre connaissance de son activité. Le fait que le BE s'intéresse à la problématique des voitures dans ses entretiens traduit une certaine reconnaissance du problème social soulevé par les résidents. Aussi, le BE GUS organisa une rencontre avec le BE Arsis – en charge du Contrat de quartier Fonderie-Pierron à Molenbeek –, le conseiller du Bourgmestre de Molenbeek de l'époque, le BE Cooparch – auteur du programme du Contrat de quartier Rosée – et un représentant de la Fonderie, association chargée de la valorisation du passé industriel bruxellois. Il s'agissait de définir le caractère historique du quartier, la connectivité de la Rue Bouque avec la rue Heyvaert, abordée dans le cadre du plan de développement communal, ainsi que l'extension des commerces de voiture dans l'aire de résidence et la nécessité de procéder à l'encadrement de cette activité. Par cette rencontre, le BE GUS visait à explorer les traces historiques et les éléments patrimoniaux susceptibles de renforcer certains projets proposés et traduisait son adhésion aux objectifs régionaux de valorisation du patrimoine et des espaces publics à travers les Contrats de quartier. Malgré ces diverses consultations, aucune mention de ce problème ne figurait dans le diagnostic de quartier qui fait partie – avec le programme d'action – du dossier de base approuvé par le Conseil communal et transmis au Gouvernement régional.

Cette absence de référence à la zone Heyvaert dans le diagnostic et dans le programme de base indiquait qu'il ne s'agissait toujours pas d'une priorité politique communale. Le programme de base soumis au Gouvernement par la commune mettait donc en forme les projets acceptés par les communes et potentiellement éligibles par le niveau régional et, dans le cas de Cureghem, montrait que ce sous-quartier demeurait une échelle de mise en œuvre des politiques publiques sans pour autant constituer une échelle de coordination entre elles. Au début des années 2000, à côté des Contrats de quartier, il n'y avait aucune trace d'un dessein politique communal, allant au-delà d'une application plus ou moins réussie de la volonté régionale d'embellissement de l'environnement urbain à Cureghem, à l'exception d'une taxe communale visant spécifiquement les commerçants de voitures (Rosenfeld, 2009). Comme dans la commune voisine de Molenbeek, des mesures furent prises pour encadrer et réduire les nuisances liées à cette activité, et certains marchands de voitures déménagèrent dans la partie anderlechtoise de Heyvaert. Sur le plan politique, le désintérêt pour Cureghem prévalait donc toujours. D'ailleurs, le Collège communal plaidait depuis plusieurs années pour l'octroi d'un Contrat de quartier et de l'application de la

Politique Fédérale des Grandes Villes (PFGV) en dehors de Cureghem. En outre, même si, de 2001 à 2006, la majorité communale avait changé et était désormais composée du MR-FDF⁸ et d'Ecolo, le PS ayant été relégué dans l'opposition, l'échevine en charge des Contrats de quartier n'avait pas changé. Cette continuité dans la composition du Collège communal des bourgmestre et échevins avait des effets importants. D'une part, la politique menée par l'échevine, notamment dans le cadre des Contrats de quartier, n'était pas remise en cause au sein de la majorité, alors que les acteurs associatifs de Cureghem avaient soulevé des problèmes assez importants dans sa gestion des Contrats de quartier et que le niveau régional se montrait de plus en plus mécontent des performances communales (ARCHI + ARCHITECTURE – INGÉNIERIE). D'autre part, sa proximité avec les acteurs économiques du quartier assurait aux commerçants de voitures un relai important au sein du Collège communal d'Anderlecht, d'autant qu'ils faisaient vivre certains acteurs de l'HORECA⁹ du quartier. Ainsi, la représentation du quartier qui se dégageait de ce deuxième Contrat de quartier était toujours celle d'une simple échelle de coordination, malgré l'intérêt des experts pour le vécu des différents occupants et pour son usage passé.

2.3 Lemmens ou l'appropriation communale des objectifs régionaux

Sur le plan politique, le Contrat de quartier Lemmens a marqué une étape importante dans la problématisation du commerce de voitures d'occasion à Cureghem, en proposant un encadrement de l'activité des commerçants, notamment en matière du respect des règles urbanistiques et environnementales, et une restructuration partielle de la mobilité dans la zone. De plus, même si l'échevine en charge des Contrats de quartier était confirmée à son poste pour la mandature communale (2006-2012), la répartition des volets 4 et 5 des Contrats de quartier entre les échevins compétents signifiait la reconnaissance partielle de certains problèmes de gestion survenus par le passé.

Dans ce Contrat de quartier, le bureau d'études Sum proposait plusieurs éléments allant au-delà de la réfection de l'existant, par l'intermédiaire d'un projet de modification de la structure du quartier et laissait entrevoir une plus grande priorité accordée à la fonction résidentielle. D'une part, la réflexion entamée sur le lien historique entre Cureghem et Molenbeek dans le Contrat de quartier Chimiste était donc reprise et précisée. En effet, dans son analyse de la structure du quartier, Sum notait que le quartier se détournait du Canal. Sum proposait d'y remédier « grâce à certains réaménagements comme ceux des quais de l'Industrie et de Mariemont qui prévoient l'aménagement de pistes cyclables, la réduction du trafic automobile » (Sum, 2007a, p. 7). Pour dynamiser le quartier, Sum (idem) préconisait de « concentrer les interventions sur certains axes et places qui ont un potentiel structurel et peuvent devenir des pôles de centralité. On pense principalement à la Place Lemmens, la Plaine Liverpool et le Parvis de l'Eglise. Les rues qui relient les différents pôles entre eux ou aux grands axes nécessitent également une attention particulière. On pense notamment à la rue de Liverpool qui relie Molenbeek par le pont levis, la Plaine de Liverpool, la Chaussée de Mons et le Parvis de l'Eglise Notre-Dame qui forme un point de repère dans le quartier. Un autre axe important est celui formé par les rues Haberman et Otlet qui relient la place Lemmens à la Chaussée de Mons et, ensuite, le quartier du Triangle. Dans une dimension plus locale, les rues Odon et du Chimiste méritent d'être renforcées en tant que liaison entre la Plaine et la Place Lemmens ». D'autre part, Sum mobilisait l'argument des nuisances subies par les riverains pour justifier le financement de la « cellule garage ». Ce projet du volet 5 « cohésion sociale » (Sum, 2007b) – élaboré à partir d'un travail de consultation des habitants et des associations – faisait écho aux plaintes des habitants, en proposant une « cellule garage » travaillant en collaboration avec la commune de Molenbeek. Il s'agissait d'encadrer l'activité des commerçants, notamment en matière de respect des règles urbanistiques et environnementales.

Enfin, le Contrat de quartier Lemmens proposait le renforcement de la fonction résidentielle, une amélioration de la mobilité et un renforcement des espaces verts. Pour la rénovation de la plaine de Liverpool¹⁰, le bureau d'études suggère au Service de rénovation urbaine (SRU) de la commune d'Anderlecht d'organiser des ateliers urbains afin de décider de l'aménagement de cette plaine qui ne répondait pas aux besoins exprimés par les habitants. Ce réaménagement symbolisait la volonté communale de réparer les erreurs commises dans les Contrats de quartier précédents, mais aussi l'affirmation au niveau communal d'un nouveau projet d'avenir pour le quartier. La figure 2 montre la rénovation rudimentaire effectuée dans le Contrat de quartier Rosée. Cet aménagement répondait mal aux demandes des habitants et usagers et limitait le nombre de bancs pour éviter les rassemblements de jeunes.

8. Le MR est le Mouvement Réformateur et le FDF était la Fédération des Démocrates Francophones ; le PS est le Parti Socialiste.

9. L'HORECA est le secteur de l'Hôtellerie, Restaurants et Cafés.



Fig. 2. Plaine de Liverpool après la rénovation du Contrat de quartier Rosée et avant la rénovation dans le cadre du Contrat de quartier Lemmens © Julie-Anne Boudreau

La proposition de l'utilisation d'instruments participatifs, tels que le budget participatif et les ateliers urbains, montre également que les agents communaux du Service de la rénovation se sont approprié les objectifs et les instruments des Contrats de quartier, ce qui constitue un apprentissage lié au Contrat de quartier, car peu d'agents de ce service étaient formés aux techniques participatives.

Le programme de ce Contrat de quartier renforçait de façon décisive la conception du commerce de voitures d'occasion à Cureghem comme problématique, en reconnaissant et en agissant sur les nuisances qu'il engendre, en particulier par rapport à la fonction résidentielle. Toutefois, il insistait sur le fait qu'il n'y avait pas forcément d'inadéquation entre cette fonction et la fonction résidentielle, mais faisait désormais primer la fonction résidentielle sur la fonction commerciale. Un tel changement dans la conception du quartier et le programme de base n'aurait pas été possible sans l'aval explicite de la commune, et donc un changement de priorités communales dans le sens d'un alignement sur les priorités régionales.

Au niveau communal, un changement de perspective a donc eu lieu au sujet de Cureghem, principalement dans le chef du MR et du PS anderlechtois, au cours des années 2000. En effet, en 2007, la majorité communale d'Anderlecht changea à nouveau, suite aux élections communales de 2006. Une coalition MR-FDF/PS/CDH succéda à la majorité PRL¹¹-FDF-Ecolo. Au niveau anderlechtois, le PRL et le FDF avaient *de facto* abandonné le projet de démolition de Cureghem. En effet, ces partis n'avaient pas négocié un changement de la géographie prioritaire des Contrats de quartier lors de leur participation au gouvernement régional (1999-2004) en coalition avec le PS. De son côté, le PS anderlechtois revenait également au pouvoir avec une vision renouvelée du quartier et des Contrats de quartier comme outil pour rendre ce type de quartiers attractifs pour les classes moyennes, population dont la présence contribuerait à remédier aux problèmes financiers de la commune. Concrètement, ce revirement de projet politique pour Cureghem, tant du côté du PS que du côté du MR, s'explique pour partie par le renouvellement générationnel des cadres politiques communaux, la retraite des plus anciens, l'octroi du droit de vote et d'éligibilité aux étrangers et l'assouplissement des conditions d'octroi de la nationalité belge (Sacco, 2010), mais aussi par le passage au niveau régional des acteurs politiques anderlechtois. Par exemple, le bourgmestre MR, issu des élections communales de 2000, avait fait un passage par le poste de Ministre-président de la Région de Bruxelles-Capitale dans une majorité politique régionale qui incluait des socialistes anderlechtois. En conséquence, le Ministre de l'Économie et de la Revitalisation des quartiers était tête de liste socialiste aux élections communales de 2000 et 2012. Son directeur-adjoint de cabinet était également socialiste et actif sur la scène politique anderlechtoise et premier échevin entre 2007 et 2012. Ce passage par le Gouvernement régional

10. La plaine de Liverpool a été rénovée plusieurs fois au cours des deux dernières décennies dans le cadre des Contrats de quartier : la première fois dans le cadre du Contrat de quartier Rosée et la deuxième fois dans le cadre du Contrat de quartier Lemmens, 10 ans plus tard.

11. Le PRL est devenu MR en 2002.

des élus politiques libéraux et socialistes anderlechtois avait largement contribué à leur apprentissage d'une vision du développement local fondée sur la transformation de l'environnement bâti, du renforcement des capacités résidentielles principalement à destination des classes moyennes en Région bruxelloise et empreinte d'une certaine mixité fonctionnelle rappelant le mythe du village urbain, de polycentrisme urbain et d'une périurbanisation des activités nuisibles à cette fonction résidentielle. Cet extrait d'entretien avec l'un des acteurs politiques anderlechtois de premier plan en témoigne :

« L'aspect commerce de voitures qui est quand même un élément très négatif pour le quartier avec une thèse, que j'ai à un moment donné partagée, c'est-à-dire que finalement, ces marchands de voitures sont les héritiers des garagistes d'il y a 50 ans, que c'est ça qui donne la dynamique commerciale au quartier et qui donne l'emploi et le développement endogène du quartier. Je pense que c'est assez vide comme thèse et que les nuisances environnementales et en termes d'encombrement de l'espace public sont telles que si on n'agit pas, il n'y aura pas de redémarrage, de réappropriation de l'habitat par les habitants.»¹²

Par ce passage régional, les relais « par défaut » – par leur manque de volonté politique à Cureghem – des marchands de voitures se sont progressivement transformés en points de veto (Immergut, 1992). Ainsi, au cours de la mandature communale 2007-2012, les Contrats de quartier restaient du ressort d'Anne-Marie Vanpévenage – qui ne s'est jamais opposée au développement du commerce de voiture, notamment par le biais de ses attributions en matière d'urbanisme. Mais son groupe d'appartenance avait limité ses compétences, notamment pour obtenir un accord de majorité avec le PS et le CDH. En effet, le volet 4 était placé sous la responsabilité de l'échevin (socialiste) des espaces publics et le volet 5 attribué à l'échevine (CDH) de la prévention et de la vie associative. Cette répartition de la responsabilité des Contrats de quartier visait à désengager cette échevine dont les compétences étaient de longue date remises en cause ouvertement par le secteur associatif de Cureghem et par de nombreux acteurs politiques et administratifs. Toutefois, la présence de cette échevine dans le Collège signifiait que la majorité entendait améliorer la gestion de cette action publique, mais non qu'elle reconnaissait le mépris communal à l'égard des habitants de Cureghem que cette échevine symbolisait. Si l'espace physique était revenu dans l'agenda communal, les résidents ne l'étaient que partiellement. D'autant qu'en dehors des Contrats de quartier, le discours politique sur les habitants de Cureghem était toujours teinté d'éléments stigmatisants comme en témoigne la politique de tolérance zéro de 2010.

C'est pourquoi, du côté associatif et citoyen, la mobilisation ne faiblissait pas. Au contraire, dans le cadre du Contrats de quartier Lemmens, les plaintes des habitants ont été nombreuses lors des assemblées générales auxquelles nous avons assisté, pendant l'élaboration du programme de base. Elles concernaient notamment les nuisances sonores et environnementales et la détérioration des routes et trottoirs. La tension entre les autorités communales, d'un côté, et les habitants et associations, de l'autre, y était palpable, car de nombreux habitants avaient le sentiment que les autorités communales ignoraient leurs demandes, concernant notamment le commerce de voitures. Leurs expériences passées des dispositifs participatifs montraient qu'ils ne pesaient pas sur les politiques communales. C'est pourquoi, au cours de la phase de définition du programme du Contrat de quartier Lemmens en 2007, certaines associations du quartier avaient pris contact de façon informelle, avec les conseillers du Ministre régional en charge de la rénovation, toujours socialiste. Cette prise de contact avec l'échelon régional montrait que les associations et représentants des habitants étaient conscients de la place du Gouvernement régional dans le processus décisionnel de cette politique publique, qu'elles cherchaient des solutions à l'impasse ressentie face aux nombreux échecs des précédents Contrats de quartier, et étaient déterminés à faire entendre leur voix. Si cette mobilisation citoyenne et associative mettait en lumière la méfiance à l'égard des édiles locaux quant à leurs réelles préoccupations pour les doléances des habitants et des associations de Cureghem, elle démontrait également l'apprentissage du fonctionnement de la politique publique par la maîtrise des points de veto et des ressources offertes.

La conversion opérée par les acteurs politiques dominants anderlechtois sur le devenir de Cureghem a permis une convergence partielle entre les acteurs politiques communaux et les acteurs de la société civile de Cureghem sur la définition du commerce de voitures en termes de nuisance pour le quartier et de la nécessité d'y remédier.

12. Entretien mené par Andrea Rea, Annick Germain, Julie-Anne Boudreau, Martin Rosenfeld, Nathalie Boucher et Muriel Sacco, mars 2007.

2.4 Compas et le déménagement du commerce de voitures

Dans le dernier Contrat de quartier, Compas, comprenant le périmètre jouxtant celui du Contrat de quartier Lemmens, le bureau d'études ipé-BUUR reprend et précise encore l'analyse urbaine déjà avancée dans le Contrat de quartier Lemmens. Mais le diagnostic signe un nouveau changement dans la problématisation du quartier. En effet, le commerce de voitures d'occasion y est devenu complètement incompatible avec les autres fonctions du quartier.

Le dossier de base du Contrat de quartier Compas indique une certaine ambition de coordination avec les dispositifs existants non seulement à l'échelle du quartier, mais aussi à l'échelle communale et régionale, ainsi qu'une volonté d'accumulation des connaissances démontrant l'expertise acquise en matière urbaine et institutionnelle tant par le bureau d'études que par l'administration communale ou les échevins. D'une part, le diagnostic du dossier de base intègre les orientations et les contenus des projets menés dans le périmètre par d'autres pouvoirs publics supra-communaux tels que le Masterplan des Abattoirs, le plan directeur du Canal, le Plan-guide pour la rénovation urbaine durable, etc., mais aussi l'évaluation des Contrats de quartier passés tant du point de vue de l'aboutissement des projets que de la prise en compte des demandes et besoins des habitants et des acteurs locaux. D'autre part, le bureau d'études se sert des données récoltées dans le cadre des précédents Contrats de quartier et qui n'auraient pas beaucoup changé en quelques années. En outre, le diagnostic du dossier de base du Contrat de quartier durable Compas indique que « le contrat de quartier est envisagé comme un déclencheur de transformation du quartier. La rue Heyvaert fait partie de ces zones à transformer ». Elle n'est décrite presque qu'en termes de dysfonctionnement :

« En effet, de nombreux rabatteurs, souvent en provenance d'Afrique sub-saharienne, investissent l'espace public et s'approprient certains tronçons de rue. D'après certains acteurs, cette concentration donnerait lieu à un commerce de petits objets volés et amènerait une image de territorialisation des nationalités dans le quartier, laquelle est ressentie comme négative. [...] Dans cette partie du quartier, la rue devient une zone de transactions commerciales formelles et informelles. De nombreux rabatteurs guettent le client pour le diriger vers l'un ou l'autre vendeur qui lui versera alors une petite commission. La présence dans le quartier de cette population particulièrement précaire génère toute une économie parallèle notamment autour de la restauration. » (ipé-BUUR, 2013, p. 56).

De cette description, on peut déduire que la concentration de personnes étrangères présente un caractère nécessairement douteux, et qu'elle génère un sentiment d'insécurité. Les activités de restauration et de logement, connexes au commerce de voitures d'occasion, sont elles aussi associées à ces perceptions. Par exemple, le logement serait uniquement détenu par des escrocs : « Ces personnes sont souvent logées dans des conditions indignes par des marchands de sommeil. » (ipé-BUUR, idem). Toutefois, aucune référence ne pointe le fait que ce quartier constitue une porte d'entrée dans la ville pour des migrants et aucune proposition n'est faite dans le cadre du Contrat de quartier pour venir en aide aux victimes de ces marchands de sommeil qui sont elles aussi résidentes du quartier. De ce fait, le Contrat de quartier ne prend pas réellement en compte l'une des réalités quotidiennes de ce quartier.

Une fois le quartier décrit, le diagnostic s'attaque à son apport au reste du territoire de Cureghem. Celui-ci est négatif et ce, malgré les tentatives d'encadrement de cette activité.

« Le commerce de voitures d'occasion pour l'exportation profite peu au quartier qui en subit pourtant les nombreuses nuisances : stationnement sauvage ou déchargement en double file provoquant de la congestion, trafic de grands camions... Une cellule « garage » a été mise en place à Molenbeek en 2002 et à Anderlecht en 2007 via le Contrat de quartier Lemmens qui prévoyait une seule cellule pour les deux communes ; ce partenariat n'existe plus depuis 2011. La cellule est chargée spécifiquement du contrôle du commerce de véhicules d'occasion. L'ensemble de ces activités sont ainsi visitées et contrôlées par les agents de la cellule qui vérifient la conformité de leur permis d'environnement. La grande majorité des exploitants a fait l'effort de se mettre en règle et de se conformer aux différentes législations en vigueur. [...] Celle-ci a surtout permis la mise en conformité des commerces : seul un nombre restreint d'établissement se sont vus contraints de fermer leurs portes. Les taxes communales pour les commerces de voitures ont également doublé mais cette mesure n'a pas eu d'impact sur la localisation des garages. » (ipé-BUUR, 2013, p. 79).

En conséquence, cet encadrement ne suffit pas car « les moyens publics sont réduits et se heurtent à la complexité des différents règlements » (ipé-BUUR, idem).

En outre, malgré les tentatives d'adaptation de l'espace public, à travers différents aménagements, visant à diminuer les nuisances engendrées par les camions et les voitures pour le voisinage, ces nuisances subsistent. Ainsi, la rue Heyvaert et le quai de Mariemont ont été récemment réaménagés pour offrir plus d'espace aux mobilités douces et pour augmenter la convivialité par la verdurisation et le mobilier urbain. Ce qui conduit à démontrer une fois encore l'inadéquation entre le commerce de voitures d'occasion et le devenir du quartier.

Au chapitre de la mobilité, le diagnostic de ce dernier Contrat de quartier durable mentionne encore que « le commerce d'import-export de voitures génère beaucoup de nuisance dans le quartier, notamment à cause des nombreux camions qu'il amène dans les rues étroites. L'accessibilité pour les poids lourds est rendue difficile [...]. Si l'accès est encore possible, le profil des voiries et la vocation récréative du quai rendent difficiles les manœuvres des camions dans la zone et leur imposent de long détours.» (ipé-BUUR, 2013). Ainsi, cette activité commerciale est devenue incompatible avec les transformations envisagées pour le quartier.

Ce Contrat de quartier ne constitue pas le résultat de la prise en compte réelle des demandes des habitants et des acteurs associatifs du quartier. Il acte la volonté politique communale de renforcer la fonction résidentielle et de diminuer l'emprise de ce commerce particulier sur cette partie du territoire communal. Il s'agit plutôt de rendre cet espace conforme à la vision partagée aux niveaux régional et communal et d'appliquer une politique régionale de densification de l'habitat par la réalisation de logements et d'un environnement verdurisé à destination des classes moyennes. La mixité sociale ainsi réalisée passe moins par une élévation du niveau de vie des habitants que par la dilution de la frange la plus pauvre, à la fois en densifiant le tissu résidentiel et en attirant des résidents disposants de revenus plus élevés. Cette orientation présente l'avantage de diminuer les nuisances liées au commerce de voitures d'occasion, mais elle n'est pas une médiation entre les différents intérêts en présence à l'échelle de la zone d'Heyvaert : ceux des habitants et ceux des commerçants de voitures. Ce renforcement de la fonction résidentielle de la zone Heyvaert se fait donc au prix de l'éviction des commerçants d'autos d'occasion. Toutefois, par rapport aux locataires victimes de la hausse des loyers du fait de la rénovation du quartier, l'échelon régional a prévu la relocalisation pour les commerces de voitures dans le nouveau terminal « Roro » à Haren. Selon le bureau d'études (p. 81), le site offrirait une infrastructure et une accessibilité mieux adaptées à cette fonction économique. Ces commerçants ne sont pas totalement abandonnés à leur sort. Même si le fait que leur éviction du quartier témoigne de la perte de soutiens politiques importants. En effet, le départ de l'échevine de la rénovation urbaine, qui avait été à la tête des Contrats de quartier pendant 18 ans, constituait un soutien de taille. Ce départ politique a pour conséquence que le commerce de voitures d'occasion ne possède plus aucun soutien au Collège communal d'Anderlecht.

Le Contrat de quartier Compas montre comment une convergence implicite, mais partielle, se produit finalement entre les habitants, les acteurs associatifs, les acteurs communaux et les experts, ainsi que les acteurs régionaux sur la compatibilité des fonctions de commerce de voitures et de résidence en zone péri-centrale. Ce qui pourrait apparaître comme une prise en compte des demandes des habitants apparaît plutôt comme le résultat d'un apprentissage qui a conduit les acteurs communaux à se rapprocher de la vision régionale du territoire et des quartiers péri-centraux et à souscrire à l'objectif de renforcement de la capacité résidentielle à destination dans ces quartiers. Dans cette perspective, le quartier est moins une communauté consacrant la participation de ces membres qu'une échelle de mise en œuvre de politiques publiques définies dans d'autres lieux que le quartier.

Conclusion

L'avenir de Heyvaert, en tant que lieu central dans la ville pour le commerce de voitures d'occasion, est actuellement largement hypothéqué. L'examen des différents documents liés au Contrats de quartier sur cette zone montre que cette situation est le résultat d'un processus d'apprentissage d'une nouvelle vision des quartiers centraux. Cet apprentissage n'a pas du tout pris en compte son côté multiethnique et celui de porte d'entrée dans la ville pour une partie des nouveaux migrants arrivant à Bruxelles. La dimension commerciale de cette zone a été progressivement définie comme un problème dont il fallait se débarrasser. Cela montre une certaine continuité avec la politique communale passée à l'égard des populations d'origine immigrée. Un changement apparaît toutefois dans les arguments déployés. Ce sont plutôt le renforcement de la fonction résidentielle et le caractère environnemental qui se sont imposés dans les représentations et les discours en vigueur sur la zone Heyvaert, dans la continuité de celle de Cureghem, au détriment d'un discours stigmatisant prévalent dans le passé. Ce nouveau registre argumentatif au niveau communal, résultat de l'apprentissage, a permis une convergence entre les habitants de cette zone et les acteurs politiques communaux et régionaux. Le type de quartiers défini dans ces politiques publiques est un échelon de coordination, voire même une unité marketing. Ces représentations ont mis un certain temps à s'imposer en raison des différences de vue entre le niveau régional et le niveau communal. Ce temps a permis un apprentissage par les instances communales, qui se sont converties à la vision régionale. Cet apprentissage est aussi lié au changement de majorité politique et au changement de personnes au sein des institutions communales, ce qui a permis la levée des vetos communaux au projet, initialement régional, de transformation des quartiers populaires et immigrés centraux. En effet, alors que l'échelon régional a affirmé, avec de plus en plus de vigueur, sa volonté de transformer les quartiers ciblés par les Contrats de quartier en zones résidentielles pour faire face au défi démographique de la Région, l'échelon communal promouvait plutôt un *statu quo*, c'est-à-dire une rénovation du bâti sans changement des fonctions du quartier.

Sources

- ARCHI + ARCHITECTURE – INGÉNIERIE 2005 - *Bilan des Contrats de quartier 1997-2003. Région de Bruxelles-Capitale, Cahier spécial des charges AATL/RENO/2005-1. Rapport Final Synthèse*, Bruxelles.
- COOPARCH-RU 1997 - *Contrat de Quartier Rosée. Phase 1 : Recherche Analyse et Synthèse de la situation existante, Etude commandée par la Commune d'Anderlecht*, Bruxelles.
- DIRECTION DE LA RÉNOVATION URBAINE (DRU) 2005 - *Cahiers des charges de la mission d'étude d'un programme de revitalisation d'un quartier*, Bruxelles, Administration de l'aménagement du territoire et du logement, Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale.
- IPÉ-BURR 2013 - *Dossier de base du Contrat de quartier durable Compas*, Bruxelles.
- SUM 2007 a - *Introduction du programme du Contrat de quartier Lemmens*, Bruxelles.
- SUM 2007 b - *Programme du Contrat de quartier*, Bruxelles.

Bibliographie

- BENNETT Colin J. & HOWLETT Michael 1992 - « The lessons of learning : reconciling theories of policy learning and policy change », *Policy Sciences*, Vol. 25, 275-294.
- CARLOT Philippe 2015 - « Contrats de quartier : 5 millions de subsides perdus. Ecolo Anderlecht dénonce », mis en ligne le 20 mars 2015 (http://www.rtb.be/info/regions/detail_5-millions-de-subsides-perdus-pour-des-contrats-de-quartier-ecolo-anderlecht-denonce?id=8936714).
- DUBOIS Vincent, 2003, « La sociologie de l'action publique. De la socio-histoire à l'observation des pratiques (et vice-versa) », in LABORIER Pascale & TROM Danny (éds), *Historicités de l'action publique*, Paris, PUF, 349-361.
- ESTÈBE Philippe 2004 - *L'usage des quartiers. Action publique et géographie dans la politique de la ville (1982-1999)*, Paris, L'Harmattan.
- GERMAIN Annick & ESTÈBE Philippe 2004 - « Présentation : Le territoire, instrument providentiel de l'Etat social », *Lien social et politiques-RIAC*, n° 52, 5-10.
- GUÉRIN Isabelle, MAUFROY Luc & RAYNAUD Frédéric 2007 - « Bruxelles change...! 10 ans de politique de la ville en Région de Bruxelles-Capitale », *Les cahiers du SRDU*, n° 4.
- JODELET Denise 1994 - *Les représentations sociales*, Paris, PUF.

- IMMERGUT Ellen M. 1992 - « The Rules of the Game : the Logic of Health Policy-Making in France, Switzerland, and Sweden », in STEINMO Sven, THELEN Kathleen & LONGSTRENGTH Franck (éds), *Structuring Politics: Historical Institutionalism in Comparative Analysis*, Cambridge, Cambridge University Press, 57-89.
- LEPINE Eileen, SMITH Ian, SULLIVAN Helen & TAYLOR Marilyn 2007 - « Introduction: of Neighbourhoods and Governance », in SMITH Ian, LEPINE Eileen & TAYLOR Marilyn (éds), *Disadvantaged by where you live? Neighbourhood governance in contemporary urban policy*, Bristol, Policy Press, 1-20.
- MAILLARD Jacques de 2002 - « Les nouvelles politiques socio-urbaines contractuelles entre conflits et apprentissages », *Politix*, Vol. 15, n° 60, 169-191.
- NEVEU Erik 2015 - *Sociologie politique des problèmes publics*, Paris, Armand Colin.
- REA Andrea 2007 - « Les ambivalences de l'Etat social-sécuritaire », *Liens social et Politiques-RIAC*, n°57, 15-34.
- SACCO Muriel 2010 - « Cureghem : de la démolition à la revitalisation », *Brussels Studies*, n° 43, 25 octobre 2010.
- SACCO Muriel 2011 - *Lutter contre la dualisation socio-spatiale dans les quartiers défavorisés de Bruxelles et de Montréal. Changements et convergences des politiques publiques à l'épreuve des logiques d'acteurs et des dynamiques institutionnelles*, Bruxelles, Thèse de doctorat en sciences politiques et sociales, Faculté des sciences sociales et politiques, Université Libre de Bruxelles.
- STREECK Wolfgang & THELEN Kathleen (éds) 2005 - *Beyond Continuity. Institutional Change in Advanced Political Economies*, New York, Oxford University Press.

Pour citer cet article :

Muriel Sacco

« Heyvaert au prisme des Contrats de quartier anderlechtois : du commercial au résidentiel », *Uzance* n°4, 2015, 39-51

URL : <http://www.patrimoineculturel.cfwb.be/index.php?id=14483>

www.uzance.cfwb.be

Vol.4 - 2015

uzance

**Cataline SÉNÉCHAL**Animatrice – chercheuse
Forum-Abattoir
info@forum-abattoir.org**Mots-clés:**
abattoir, ancrage historique,
industrie urbaine, articulation
territoriale, adaptation

L'ABATTOIR D'ANDERLECHT : LES TROIS VIES D'UNE EXCEPTION URBAINE

Cet article évoque le rôle central de l'abattoir d'Anderlecht et du marché qui y prend place chaque semaine. Anderlecht accueille en effet un abattoir en activité à proximité du centre d'une grande ville (Bruxelles), ce qui est devenu exceptionnel en Europe. Il s'agit d'interroger les articulations entre cette activité et son quartier, par ailleurs en pleine transformation.

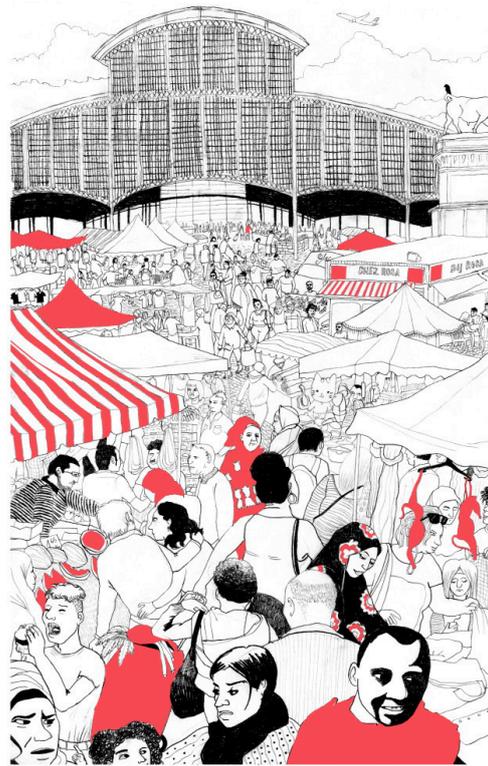
Introduction

C'est jour de marché à Cureghem. Chaussée de Mons, à hauteur de la station Clemenceau, un flot de cadidies et de poignets lardés par des sacs plastiques forcent le passage aux voitures. Rue Ropsy-Chaudron, un boucher, une demi-carresse de mouton à l'épaule, s'impose devant un semi-remorque porte-voitures qui amorce un virage vers la rue Heyvaert. Du vendredi au dimanche, près de 100.000 clients foulent les allées du marché généraliste. Les vendeurs font la retape en français, mais les prix se négocient aussi en anglais, en arabe, en flamand, en lingala, en roumain, etc. Ce marché a la réputation d'être l'un des moins chers de Bruxelles. Il a aussi la particularité de proposer un espace de vente très spécifique : un marché aux viandes alimenté, en partie, par l'abattoir installé sur le site depuis 125 ans.

Derrière les façades aveugles de cet édifice industriel, chaque semaine, plus de trente ouvriers tuent 400 bovins et 4.000 porcs destinés à la trentaine d'ateliers de découpe qui jouxtent les lignes d'abatage mais aussi à de nombreux particuliers et professionnels de Bruxelles et de ses environs.

En 125 ans, le site des abattoirs et marchés de Cureghem a connu trois gestionnaires : construit en 1890 par une société anonyme, il a été racheté en 1920 par la Commune d'Anderlecht qui, après l'avoir déclaré en faillite, l'a cédé à la SA Abattoirs et Marchés d'Anderlecht en 1984. Il y a cinq ans, cette société, rebaptisée Abatan puis Abattoir, a présenté deux plans de développement et d'aménagement, associés au concept marketing de *Ventre de Bruxelles* (Cabinet d'urbanisme ORG-Abattoir, 2009, 2012). Ces plans remodelent entièrement le site : l'infrastructure de l'abattoir disparaîtrait au profit d'une grande plaine encadrée d'entrepôts urbains aux multiples fonctions : industrielles mais aussi culturelles, éducatives, événementielles voire résidentielles. Leur publication incite *Terrains d'architecture-U21* (La Cambre ESA-ULB) à s'intéresser au devenir du site. L'atelier invitera des étudiants architectes à investiguer l'espace (Vella & Brunfaut, 2015). La nouvelle configuration inquiète également une fédération de comités de quartier : Inter-Environnement Bruxelles (IEB) qui titre un article du *Plouf* : « Et si les Abattoirs d'Anderlecht changeaient de standing ? Bruxelles a mal à son ventre. » (IEB, 2011). Abatan s'en défend et les deux parties entrent en débat...

Ainsi, en 2013, l'IEB, la SA Abattoir et une association riveraine, le Centre de Rénovation urbaine (CRU), s'associent autour d'un projet *Forum Abattoir*, financé par une subvention de la Loterie nationale « Alimentation durable ». Avec la mission d'animer le débat sur le devenir des abattoirs, deux animateurs-chercheurs, un architecte et moi-même nous positionnons comme une caisse de résonance des besoins des usagers du site. Dès l'étape de diagnostic, *Forum Abattoir* a construit sa connaissance du lieu, de son histoire et de son inscription dans le quartier sur de nombreux



entretiens, des étapes de lecture, des apports d'un comité d'accompagnement, des balades *in situ*, l'observation des lignes d'abattage et des ateliers de grossistes.

Dans ce texte, j'ai voulu interroger un constat : Anderlecht accueille un abattoir en activité à proximité du centre d'une grande ville alors qu'en Europe ses *alter ego* ont fermé dès les années 1970.

Pour tenter de comprendre cette « exception urbaine », j'ai souhaité l'inscrire en situation, la territorialiser, à savoir interroger ses articulations avec la ville et son quartier mais aussi avec l'histoire des abattoirs et de la perception de la consommation de la viande. J'ai donc tenté de comprendre son inscription dans la ville à travers une démarche historique, qui distingue trois périodes : des prémises de sa construction à son essor, des premières difficultés à sa faillite et enfin de son rachat aux projets futurs de son actuel gestionnaire.

Fig. 1. Un marché, 2015 © Fabienne Loodts, pour l'Abattoir Illustré

De cinq abattoirs à un grand abattoir

Au 19^e siècle, les États se préoccupèrent de maîtriser les villes en pleine expansion, parce que la cité d'alors n'était plus « seulement un lieu de marché mais aussi un lieu de production », le pouvoir a eu « recours à des mécanismes de régulation homogènes et cohérents. » (Foucault, 1977, p. 220).

L'arrivée massive de la main d'œuvre et l'extension des villes provoqua « ce que l'on pourrait appeler une peur urbaine, une peur de la ville, une angoisse face à la cité, très caractéristique : peur des ateliers et des fabriques qui se construisaient, de l'entassement de la population, de l'excessive hauteur des édifices, des épidémies urbaines, des rumeurs qui envahissaient la ville ; peur des cloaques, des carrières sur lesquelles on construisait les maisons qui menaçaient à tout moment de s'effondrer. » (idem, p. 219).

Pour contrôler ce qu'il perçoit comme un grouillement, un trop-plein, le pouvoir imagine une urbanité inspirée, toujours selon Foucault, par le modèle de la quarantaine, un quadrillage des villes et des populations. Cette volonté de maîtriser la ville présidera à la délimitation de zones résidentielles, industrielles, récréatives, à la construction de centres pénitentiaires, mais aussi de cimetières et d'abattoirs.

Alors qu'au 18^e siècle, l'abattage des animaux en ville s'opérait à même la rue dans « des tueries particulières » contrôlées par de puissantes corporations de marchands et d'artisans bouchers, le 19^e siècle l'exclut des centres urbains, le concentre et le déplace dans des faubourgs spécifiques. Le contrôle fiscal et sanitaire des flux – entrants, les animaux, et sortants, la viande de boucherie – pouvait ainsi s'exercer plus efficacement (Muller, 2004). En sus, déplacer l'égorgeage des animaux dans des locaux spécifiques tenait un rôle dans l'éducation morale des classes ouvrières, ces nouveaux citadins, d'origine rurale, nombreux et inquiétants : « L'important est l'idée de l'exemple : cacher la mise à mort pour n'en pas donner l'idée. Dans la présentation de sa proposition de loi, Grammont citera un épouvantable 'fait divers', l'histoire d'un petit garçon qui à la campagne, après avoir assisté à la saignée d'un cochon, était allé s'emparer d'un couteau et par jeu, avait fait jouer le rôle du cochon à sa petite sœur. C'est en vertu du même raisonnement psychologique que l'on pouvait penser, à une époque où les émeutes populaires accompagnées de décapitation n'étaient pas si lointaines (...), qu'en dissimulant le couteau du boucher, on contribuerait peut-être à éviter le couteau du 'justicier' de rue. » (Agulhon, 1981).

Le mouvement de concentration-déplacement s'illustre parfaitement dans notre capitale : en 1830, la mise à mort des animaux se déroulait encore dans les « tueries particulières » disséminées dans les rues étroites du centre de Bruxelles. Vers le milieu du siècle, cinq communes se dotent d'un abattoir : Bruxelles-ville, Ixelles, Molenbeek, Schaerbeek et Saint-Josse. Cinquante ans plus tard, il n'en reste que deux, situés de part et d'autre de la rue Heyvaert à Cureghem : l'abattoir communal bruxellois et les Abattoirs et Marchés d'Anderlecht-Cureghem, une société privée.

À l'origine, Bruxelles-Ville souhaitait s'associer avec d'autres communes pour construire un nouvel abattoir en remplacement de celui qu'elle exploitait depuis 1841. Ses arguments étaient d'ordre sanitaire et esthétique : « Depuis longtemps déjà, l'on a discuté au point de vue de l'hygiène publique, le déplacement de l'abattoir qui dépare une des plus belles promenades de Bruxelles, de la création d'un abattoir central pour toute l'agglomération bruxelloise. »¹ L'alliance échoue (Vandemeulebroek, 1996) et c'est une société anonyme, soutenue par la Commune d'Anderlecht, qui reprend l'initiative à son compte.

Les Abattoirs et Marchés d'Anderlecht Cureghem sont inaugurés en 1890. Leur proximité immédiate avec l'infrastructure bruxelloise leur font profiter d'un système économique solide déjà lié au secteur de la viande et à l'exploitation de ses sous-produits.

Son architecte, Émile Tirou, se serait inspiré, pour le marché aux bestiaux, des halles de la Villette et, pour les échaudoirs, de l'abattoir de Leipzig : « Il avait pensé qu'une partie de la halle ferait office de gare (a priori de marchandises) et les échaudoirs (lieu d'abattage) furent construits dans un style 'village' : ils se rangeaient dans deux rangées de bâtiments, de style néo-renaissance flamand. » (Vandemeulebroek, 1984, p. 223). Les ateliers d'abattage se structurent donc depuis un axe qui traverse la halle vers l'entrée principale encadrée par deux taureaux de bronze, un axe qui se dirige en ligne droite vers la rue Heyvaert et la zone urbaine.



Fig. 2. Perspective, vers 1909, © Eckert & Pflug, Abattoir SA

1. **Projet de rapport pour le conseil échevinal, création d'un abattoir central pour l'agglomération Bruxelloise, document manuscrit. A.C.A., accompagnant une lettre de l'administration communale de Bruxelles du 4 janvier 1878.**

2. **Statistiques, procès-verbal du conseil communal d'Anderlecht du 5/05/1919, A. C. A., « reprise ».**

3. **Rapport au collège, s.d, s.a, vers 1919, Archives de la Commune d'Anderlecht (A.C.A.).**

4. **Hersleven, Josef. Marché aux volailles et aux légumes © IRPA-KIK.**

Un équipement moderne, un accès au réseau ferroviaire, des frigorifères, une halle de marché couverte et, surtout, de l'espace garantirent son succès. Ainsi, entre 1899 et 1913, le nombre d'abattage va doubler, approchant des 17.000 têtes de porcs par an². En 1920, la commune d'Anderlecht reprend l'infrastructure : arguant sa rentabilité immédiate, le capital réduit à déboursier au regard de la valeur des bâtiments et du terrain et les potentialités de développement d'autres marchés³.

À l'époque déjà, le site proposait plus qu'une zone d'abattage et de vente de bétail : il accueillait un marché populaire dont celui « aux volailles et aux légumes ». La série de Hersleven⁴ (1925) dessine l'ambiance. Des hommes avec casquettes, bérets et cache-poussières se pressent à l'avant du site et il est bien difficile de distinguer les vendeurs des clients. Les marchandises se chargent sur des charrettes attelées ou sur des camions. La rue Ropsy-Chaudron se devine à travers les grilles : des « banques », des brasseries, un exportateur... Les ouvriers des nombreuses usines du quartier venaient y acheter leurs légumes, ici et là une volaille ou se détendre dans les tavernes.



Fig. 3. Marché aux légumes et aux volailles
© Joseph Hersleven, vers 1925
© IRPA-KIK

Pendant soixante ans, la commune gèrera le site à travers la Régie de l'Abattoir et Marchés (RAM), dont les fonctionnaires assurent la direction, la logistique, l'entretien, le contrôle des taxes et la garantie sanitaire, tandis que l'abattage, le nourrissage, l'achat et la vente du bétail et de la viande sont assurés par des exploitants titulaires d'une concession.

Cette époque reste vivante dans les récits des exploitants actuels. Michel Geeroms, membre du conseil d'administration de la SA Abattoir, et dont l'entreprise familiale traite les peaux de l'abattoir depuis trois générations, raconte, comme s'il l'avait vécu, l'abattoir d'avant-guerre : « Les bouviers étaient des indépendants qui travaillaient pour les marchands de bestiaux ou pour les grossistes en viandes. Il faut s'imaginer que le marché avait lieu le mercredi mais les animaux pouvaient arriver dès le lundi. À l'époque, le train arrivait dès le dimanche soir. Les bouviers rassemblaient les animaux sous la halle la nuit du mardi au mercredi et à six heures du matin, la cloche sonnait et les bouchers, les grossistes pouvaient acheter. Quand le bétail arrivait plus tôt, il fallait le nourrir, l'abreuver. Et ça, c'est jusqu'à la guerre ! » (Entretien avec M. Geeroms, 2015).

En 1890, l'abattoir « à la mesure de l'agglomération bruxelloise » s'installe donc à Cureghem. En plus de son infrastructure moderne, de son accessibilité par chemin de fer, il profite certainement du tissu économique local déjà orienté « viande ». Son architecture, un village industriel ouvert sur l'espace public, le lie à la ville. Les récits de l'entre-deux-guerres le dessinent comme perméable et en interaction avec un quartier toujours en mouvement : arrivée des trains, flux constant d'ouvriers et d'artisans, marchés aux bestiaux et aux animaux, tavernes, hôtels, banques, etc. Un âge d'or, une première vie couronnée de succès pour cet abattoir en ville.

Survivance de l'abattoir anderlechtois

Dès les années 1960, les abattoirs insérés dans le tissu urbain – le lieu de consommation – disparaissent⁵ progressivement au profit d'infrastructures installées désormais à proximité des zones de production : « Dans la période de l'après-guerre, des chevilleurs ont critiqué le caractère public et communal des abattoirs et ont prôné une privatisation de l'outil et son intégration à d'autres activités. Ils se sont alors fixés en dehors des zones urbaines pour des raisons essentiellement financières (coût des terrains et de la main d'œuvre) et d'approvisionnement (densité du cheptel), cette localisation étant rendue possible par la généralisation des transports frigorifiques. » (Lebailly, 1987, p.49).

Par ailleurs, Cureghem entame un processus de désindustrialisation, les entreprises ferment ou déménagent en périphérie et l'agglomération bruxelloise amorce une période de décroissance démographique (Mistiaen, Meert & Kesteloot, 1995, p. 229).

5. Après des tentatives pour le moderniser, la Villette ferme en 1974, tout comme pour les abattoirs de La Mouche, à Lyon, et Vaugirard en 1978.

Malgré tout, la RAM continue. Plusieurs éléments vont favoriser sa survie et même... sa reprise, dans les années 1980, par un regroupement de professionnels de la viande et des acteurs économiques du quartier.

Tout d'abord, et avant tout, cet abattoir public était organisé en régie : les abatteurs, chevillards, bouviers y travaillaient en petites entreprises concessionnaires. Ils viendront prêter main-forte à la commune pour moderniser une partie de l'abattoir, suppléant un État belge qui « au milieu des années cinquante, affirme qu'il interviendra pour 60 % dans le coût de la modernisation » et dont la promesse « restera sans suite » (Vandemeulebroek, 1984, p. 162). En 1955, les coûts de la « rationalisation de l'abattage de porc » dans les échaudoirs 3 et 4 sont « partagés par les maîtres-bouchers intéressés et la commune » (Abatan, 1990, p. 11).



Fig. 4. Vue aérienne, vers 1960 © Archives communales d'Anderlecht

Les concessionnaires se sont en partie approprié leur outil de travail et ont pallié un certain désengagement public en finançant des aménagements.

Dans les années 1970, la commune tente une dernière mise aux normes et de récupérer un cachet à l'exportation perdu en 1966 : elle projette de rassembler les échaudoirs en un lieu commun et d'étaler l'activité de l'abattage sur toute la semaine pour assurer le « plein emploi des installations et ipso facto leur rentabilité. »⁶ Cependant, faute de subvention, le projet n'aboutira pas.

Peut-être faut-il aussi imputer la persistance de cet abattoir et de son marché aux bestiaux à leur inscription dans le pouvoir communal. Ainsi, dans les années 1960, « presque tous les abatteurs de porcs habitaient Anderlecht. En fait, c'était une obligation morale, comme pour les fonctionnaires communaux, les agents de police. » (Cornélis, 1996, p. 13). À ceci, il faut ajouter le volume d'emploi communal de la RAM : en 1983, pas moins de 120 fonctionnaires entretenaient le site, percevaient les taxes d'abattage, etc. (Vandemeulebroek, 1984, p. 162). Fermer l'abattoir, surtout dans les années 1970 où les premières crises de l'emploi surgirent, revenait à licencier de nombreux anderlechtois. De plus, l'abattoir participait également de l'identité folklorique et culturelle de la commune. En effet, aux alentours de Pâques, le site et les cafés à proximité accueillaient le défilé du *Vettenos – Le Bœuf gras* (1909-1999), un concours de bestiaux national et international accompagné d'une fête populaire avec cortège, travestissement et kermesse, qui comme à Paris, dès le 19^e siècle, est le « redoublement du carnaval » (Agulhon, 1981, p. 89).

Enfin, par-delà l'enceinte des abattoirs, le secteur de la viande reste très ancré dans un quartier qui s'étend aux rues adjacentes de la rue Heyvaert : en plus des ateliers de grossistes et de transformation de viande, de nombreux marchands de bestiaux y avaient leur siège social dans les années 1950 et 1990 (Onclinck & Deuxant, 1996). L'abattoir et son marché aux bestiaux étaient donc parties prenantes d'un tissu économique très particulier : en effet, à l'aube du 20^e siècle, et aujourd'hui encore, j'ai pu voir des grossistes et des bouchers d'Anderlecht pratiquer

6. Conseil communal du 22/09/1971, Projet de modernisation des Abattoirs. A. C. A, procès-verbaux des séances du conseil communal.

des échanges : « À la différence d'autres indépendants, qui dans le cadre de leur activité professionnelle entretiennent peu de contact entre eux, les bouchers se rencontrent fréquemment lors des marchés ou aux abattoirs. On voit par exemple, de petits bouchers acquérir une bête et la diviser entre eux. » (Jaumain, 1996, p. 9). Les maîtres-abatteurs de gros bovins s'étaient constitués en coopérative, ABACO, en 1963 pour exploiter ensemble six échaudoirs (ABATAN, 1999, p. 11). ABACO, devenue entre-temps une société privée à responsabilité limitée, dirige encore aujourd'hui la ligne d'abattage des bovins.

L'appropriation de l'outil de travail par des concessionnaires permettra la survie de l'abattoir mais ne le préservera pas de la faillite en 1982. Il reste le centre d'un tissu économique d'un quartier orienté « viande » et pose une empreinte culturelle durable sur un quartier et sur une commune... Autant d'éléments qui joueront en faveur de sa reprise en 1984 par des acteurs économiques du quartier, et lui assureront une deuxième, sinon une troisième vie.

Une reprise et des projets d'avenir pour un abattoir « urbain »

Le 9 novembre 1983, des commerçants et entrepreneurs de Cureghem se constituent en société anonyme, Abattoirs et Marchés d'Anderlecht, et reprennent un abattoir public déficitaire dans un contexte où ses alter ego ferment ou quittent les centres urbains. La reprise paraît périlleuse mais trente ans plus tard, la société gestionnaire poursuit ses investissements. Ce regroupement est assez exceptionnel et doit beaucoup à Carlos Blancke, dont les enfants sont encore à la tête du conseil d'administration de la société. Installée à Cureghem depuis les années 1960, la famille Blancke dirige une usine de salaison, une imprimerie et un commerce d'alimentation de gros et de matériel HORECA⁷ : « En 1983, nous avons appris que les abattoirs allaient fermer ! Nous venions d'emprunter des millions pour moderniser. À ce moment-là, 10 % de notre commerce se faisait avec les visiteurs de l'abattoir qui venaient se servir en cash & carry. (...) Ils venaient ici au marché aux bestiaux. » (Entretien avec Carlos Blancke, 1996, La Fonderie).

Carlos Blancke était un entrepreneur reconnu dans le quartier. Partis d'un atelier de salaisons composé, dans les années 60, avec « mon frère Walter et un ouvrier », les salaisons Blancke et le commerce comptent cent ouvriers et employés en 1980. Les premières réunions qui ont abouti à la reprise se déroulaient dans les cafés « chaque fois différents pour pas faire de jaloux » de la rue Rospy-Chaudron avec parfois plus de « cinq cent personnes, tous des commerçants ». Les Blancke n'avaient pas de contacts directs avec les maîtres-abatteurs. Par contre, de nombreux découpeurs leur fournissaient de la viande et ces artisans traitaient directement avec les maîtres-abatteurs d'Anderlecht. La mise en relation entre ces acteurs s'est donc déroulée par ce biais (Entretien avec Carlos Blancke, 2016).

Le premier conseil d'administration regroupe des acteurs légitimés des secteurs de l'abattoir et de son quartier de grossistes/découpeurs de viandes. En plus de l'entrepreneur Carlos Blancke, président et administrateur-délégué, il se compose de M. Geeroms, dont l'atelier traite les peaux depuis *a minima* les années 1960. Il compte également quatre découpeurs : De Vidts et Clerbaut (bovins), Willems et De Cooman (porcs) ainsi que deux maîtres-abatteurs, Verhasselt pour les bovins (ABACO) et Cornelis pour les porcs. Ces derniers étaient en sus actifs dans le folklore du *Vettenos -Bœuf Gras* (Entretien avec Luc Blancke, 2016).

La reprise sera financée par 150 investisseurs, « il y avait au départ des gens qui travaillaient dans les abattoirs. Il y avait aussi les restaurateurs du quartier à qui nous avons expliqué : 'si les abattoirs ferment et deviennent un trou noir, vos restaurants vont en souffrir beaucoup' » (La Fonderie, 1996, p. 19).

La volonté du maintien des fonctions premières du site - l'abattage et le marché aux bestiaux - se confond avec la crainte du « trou noir ».

La jeune société investira dans ce qui est devenu « son » abattoir mais aussi s'emploiera à valoriser le terrain de 11,15 ha dont elle est désormais gestionnaire : en surface, elle crée ce qui deviendra un des plus gros marchés généralistes de Bruxelles et, en sous-sol, elle aménage les caves en un lieu d'événements : les Caves de Cureghem.

7. Acronyme désignant le secteur d'activité de l'Hôtellerie, des Restaurants et des Cafés.

au 19^e siècle, la maltraitance des chevaux ouvre le débat (Agulhon, 1981, p. 92). Après avoir obtenu l'interdiction de la vente de chevaux non destinés à l'abattage et la vente des chats et des chiens sur les marchés, les associations s'inquiètent également du sort des animaux d'élevage. Gaïa considère la fermeture du marché d'Anderlecht comme « son deuxième succès clé » (Gaïa, 2016, site internet).

Au-delà, la suppression du marché participe à invisibiliser l'animal de la ville. Depuis le 19^e siècle, comme nous l'avons abordé précédemment, la présence animale a été organisée sur le modèle de la quarantaine en limitant strictement la vente de bétail à des marchés spécifiques et la mise à mort aux abattoirs. L'évolution de l'abattoir d'Anderlecht répond à un processus commun à d'autres abattoirs : il était un « lieu d'accueil du vivant et de rencontre autour de l'animal avant qu'il ne s'industrialise et ne centre ses activités sur la mise à mort des animaux uniquement. » (Delavigne, 2006, p. 2). S'ajoute par ailleurs la situation exceptionnelle de l'abattoir : il est situé en plein centre urbain. Or, Nathalie Blanc décrit la ville contemporaine comme minérale et qui préfère un animal absent, ne conservant de la nature que le végétal (Blanc, 2000).

Un troisième abattoir...

Quelques mois après la fermeture du Marché aux bestiaux, la société gestionnaire publie son premier plan de développement et le réadapte en 2011 : l'abattoir et les ateliers de grossistes de 1987 disparaissent au profit d'une grande plaine centrée sur la halle classée et entourée d'entrepôts urbains (Abattoir, 2009, 2011).

Abatan, rebaptisée Abattoir, construit le premier entrepôt en 2015 grâce à un cofinancement du Fonds européen de développement régional (Feder) : le Food Met, une halle couverte, regroupe le marché aux viandes, des maraîchers et des épiciers. La même année, elle a introduit un nouveau dossier auprès du Feder pour sa *Manufakture-Abattoir*, « deux projets dans un seul bâtiment : l'abattoir urbain et la Manufakture (...) Nous l'entendons comme un bâtiment accueillant un ensemble de petites et moyennes entreprises actives dans le domaine de l'alimentation et qui pourraient nouer des synergies sur divers plans : consommation d'énergie, gestion des déchets, l'échange de produits, dans un concept d'économie circulaire » (Forum Abattoir, 2015, p.22).

Si la surface au sol de l'infrastructure des années 1980 demeurait semblable à celle de Tirou, la « troisième vie » proposée par le plan de développement d'Abattoir imagine un « abattoir urbain compact » avec une emprise

au sol réduite : un grand rectangle 60 sur 100 m... L'abattoir actuel compte pour 20 % de la surface (Forum Abattoir, 2014, p.42). Le futur lui réserve 5 % des 11,15 ha du terrain. Toutefois, il se déploie en hauteur : les deux à trois étages de la *Manufakture Abattoir* accueilleraient les lignes d'abattage, les ateliers de découpe, des sociétés actives dans la production alimentaire et des commerces de bouche au rez-de-chaussée.

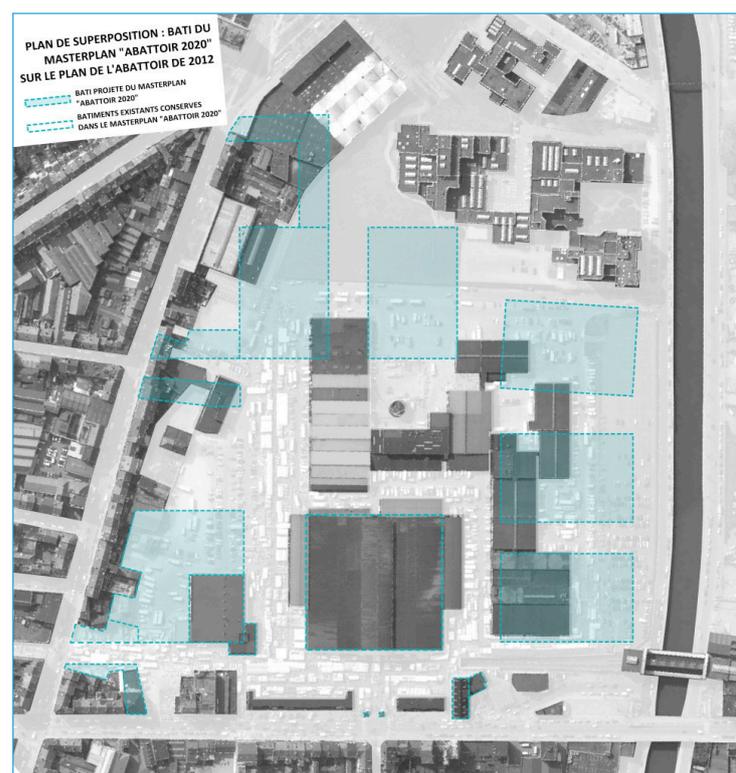


Fig. 6. Superposition : le présent et l'avenir ?, 2015 © Forum Abattoir

Ce projet de troisième abattoir répond à la logique de concentration mais accentue aussi le processus plus contemporain d'invisibilisation. En effet, placer l'abattoir au sein d'un bâtiment aux fonctions productives et commerciales multiples ne contribue-t-il pas à le dissimuler ? Après avoir été confinée derrière des façades aveugles, la mise à mort ne sera-t-elle pas tout aussi discrète derrière des commerces et activités qui suscitent moins d'appréhensions morales ?

Cette invisibilisation du lieu physique d'abattage peut correspondre à la dissociation contemporaine que le consommateur actuel établit entre l'animal et la viande : « Ce qui importe au consommateur ordinaire, ce sont les effets de l'assimilation de la substance carnée, diversifiée par des morceaux et des recettes : on recherche, à travers sa consommation, des effets de vie ; mais on les veut comme *ex nihilo*, coupés de l'être vivant singulier qui a fourni la substance ; l'oubli de l'animal est pour beaucoup condition d'un régime carné sans états d'âme. » (Vialles, 1988).

Ainsi, le mouvement qui a fait disparaître les abattoirs – en les éloignant des centres urbains et *a fortiori* du regard de ses habitants, en les dissimulant par des enceintes ou des bâtiments industriels génériques aux façades aveugles – se prolonge dans la seconde moitié du 20^e siècle par la disparition du lien entre l'animal vivant et la viande.

L'abattoir racheté en 1984 était donc viable sous condition de modernisation. La société a également choisi d'exploiter le potentiel du terrain en diversifiant les activités commerciales, tout en réservant une grande surface de terrain à son abattoir et à son marché généraliste, très ancrés dans le quartier. Elle développe toutefois des projets destinés à une clientèle plus large et dont certains pourraient être moins compatibles avec sa fonction industrielle. En 2020, un abattoir compact associé à d'autres entreprises liées à l'alimentation, « Manufakture Abattoir », devrait remplacer l'actuelle infrastructure. L'activité serait donc conservée mais rationalisée, concentrée et logée dans un bâtiment qui participerait au choix de diversification de la société gestionnaire.

En guise de conclusion

Le 19^e siècle a rassemblé la mise à mort des animaux dans des infrastructures spécifiques. Des cinq abattoirs de la jeune zone urbaine bruxelloise du 19^e, seuls subsistent les Abattoirs et Marchés d'Anderlecht.

La présence de cet abattoir en centre urbain est exceptionnelle : l'abattage se déroule aujourd'hui à proximité des lieux d'élevage et non plus de consommation.

La mise à mort, la découpe, la vente, le marché et les étables occupaient tout le site jusqu'en 1984. L'abattoir reconstruit en 1987 loge désormais les lignes d'abattage, les ateliers de découpe et le marché aux viandes dans un seul bâtiment. Plus de trente ans plus tard, la société projette, pour 2020, la construction d'un nouvel abattoir. Ce dernier, la « Manufakture Abattoir », renforce le processus de concentration : l'abattoir et ses ateliers seront déplacés dans un « entrepôt urbain », d'une ampleur au sol de 600 m² mais qui s'élèvera en hauteur, sur deux ou trois étages. La société entend également y installer d'autres entreprises de production alimentaire et des commerces.

Pour expliquer la persistance de cet abattoir, j'ai avancé l'hypothèse de son insertion dans une logique de quartier. À l'époque de la gestion communale, il a été conservé, car il était un maillon de la politique locale, à tendance paternaliste, mais aussi un moteur de l'écosystème du quartier tant pour son économie que pour son identité culturelle. Dans les années 1980, la commune d'Anderlecht déclare le site en faillite. Sa renaissance doit là encore beaucoup au quartier : des entrepreneurs de Cureghem – liés au secteur de la viande, de l'élevage ou à ses connections – ont racheté le site par peur qu'il ne devienne un « trou noir ». La société gestionnaire a acquis plus qu'un abattoir et un marché : un terrain de 10,5 ha et a opté pour la diversification de ses activités, profitant de son ampleur et cherchant à éviter le vide craint par la première génération de repreneurs.

La présence de l'abattoir et de ses ateliers de découpes est quelque peu occultée par le marché généraliste qui attire, chaque fin de semaine, plus de 100.000 visiteurs. De nombreux clients ignorent sa présence et d'autres associent la fin du marché aux bestiaux à une fermeture de la zone d'abattage. La dissimulation de cet abattoir serait-elle une condition pour son maintien en ville ? Une invisibi-

lisation qui renvoie à la très contemporaine dissociation que le consommateur opère entre l'animal et la viande consommée.

Plusieurs années durant, en partie au départ du Plan global de développement de la société, l'Atelier de projet d'architecture de La Cambre a choisi les abattoirs comme terrain d'étude. Ses enseignants ont invité les étudiants à réfléchir l'abattoir en terme de « perspective » et de « situation » : « C'est à partir de cet apprentissage en situation qu'on peut se mettre à défendre l'abattoir, à s'en faire porte-parole dans ce qu'il pourrait devenir, car on pense qu'il y a encore des ressources pour le 'désinvisibiliser' et produire un morceau de ville à partir de lui. Faire prise sur une partie sans chercher l'idéal, construire un possible pas à pas » (Vella & Brunfaut, 2015, p. 40).

En proposant de le « désinvisibiliser et de produire un morceau de ville à partir de lui », cet atelier propose d'inverser la perspective : plutôt que de demander à l'abattoir de s'adapter à l'évolution de la ville, il nous invite à penser la ville depuis et par sa présence. Cette perspective rejoint l'intervention d'Antonin, riverain du site : « Si vous voulez qu'il soit intégré dans un quartier, il faut que les habitants comprennent ce qu'est un abattoir, ce qu'est abattre des bêtes, qui sont ces gens qui y travaillent, quels sont les enjeux. Nous sommes dans le dernier abattoir en fonction au cœur d'une capitale européenne. C'est compliqué mais c'est aussi une vraie chance » (Forum Abattoir, 2015, p. 24).

Cette intervention formulée à l'issue d'un débat qui a confronté des gestionnaires du site, des associations, des chercheurs, des personnes intéressées par le bien-être animal, des riverains et un abatteur, nous invite à travailler la présence de l'abattoir en ville : comment peut-il être un potentiel, un outil à valoriser et à mettre en lumière ? Comment éviter de le percevoir seulement comme une activité rentable mais embarrassante, et donc à dissimuler derrière un bâtiment aux façades aveugles ou à l'abri d'autres activités commerciales plus séduisantes.

Et, comment, à travers la présence de cet abattoir en ville, redessiner avec les habitants, le lien entre l'animal et la viande, un lien que la consommation ordinaire tend également à invisibiliser ?

Sources

- HERSLEVEN Josef 1925 - « Marché aux volailles et légumes », Reportage photographique, conservé à l'Institut Royal du patrimoine artistique (IRPA-KIK).
- KINNAER A. & SENECHAL C. (éds) 2014 - *État des lieux, document de travail pour ouvrir et alimenter le débat sur le devenir du site des abattoirs d'Anderlecht*, Forum Abattoir, en ligne (<http://www.forum-abattoir.org/wp-content/uploads/2014/06/diag-et-annexes-27-mars-comp.pdf>).
- *Projet de développement global Abattoir, Le Ventre de Bruxelles – 2013* [2011], Bruxelles, ORGANIZATION FOR PERMANENT MODERNITY (ORG) & ABATAN SA, en ligne (http://www.forum-abattoir.org/wp-content/uploads/2014/06/ABATTOIR_update-Juin-2013_FR_small.pdf).
- « Projet de modernisation des Abattoirs », Conseil communal du 22/09/1971, Archives de la Commune d'Anderlecht, Registre des procès-verbaux des séances du conseil communal.
- « Projet de rapport pour le conseil échevinal, création d'un abattoir central pour l'agglomération Bruxelloise », document manuscrit, accompagnant une lettre de l'administration communale de Bruxelles du 4 janvier 1878, Archives de la Commune d'Anderlecht, Boite Abattoirs et Marchés d'Anderlecht.
- « Statistiques », Procès-verbal du conseil communal d'Anderlecht du 5/05/1919, Archives de la Commune d'Anderlecht, Boite Abattoirs et Marchés d'Anderlecht, farde « reprise ».
- « Jaaroverzicht 1998-2013 » 2014 - document comptable de la Abattoir SA, n.p.
- « Rapport au collègue » - s.d, s.a, vers 1919, Archives de la Commune d'Anderlecht, Boite Abattoirs et Marchés d'Anderlecht.

Bibliographie

- AGULHON M. 1981 - « Le sang des bêtes. Le problème de la protection des animaux en France au XIX^e siècle », *Romantisme*, vol. 11, n° 31, 81-111.
- BLANC Nathalie 2000 - *Les animaux et la ville*, Paris, Odile Jacob.
- BREËS G. SCOHIER C. & RENSON G. (éds) 2012 - *Un abattoir en Ville*, Bruxelles en Mouvement, n° 256-257.
- « De la société communale à la société anonyme » (entretien avec Carlos Blancke) 1996 - *Cahiers de la Fonderie* n° 20 : *La viande, tranche de ville, mode de vie*, 17-20.
- DELAVIGNE A.-E. 2006 - « L'abattoir d'Arles, un lieu de rencontre autour des animaux », *Ruralia*, 18/19, en ligne (<http://ruralia.revues.org/1231>).
- DUPREZ M. & MILUTIN R. 1998 - « Les maquignons trottent jusqu'aux abattoirs », *Journal Le Soir*, 5.09.1998.
- EGGERICKX T. 2005 - « Les migrations internes en Belgique de 1840 à 1939 : un essai de synthèse », in Eggerickx T. & Sanderson J.-P. (éds), *Histoire de la population de la Belgique et de ses territoires*, Actes de la Chaire Quetelet 2005, Louvain, Presses Universitaires de Louvain, 293-337.
- FOUCAULT Michel 1994 [1977] - « Naissance de la médecine sociale » (trad. D. Reynié), in *Dits et Écrits III*, texte 196, Paris, Gallimard, 207-228.
- JANSSENS Marc (éd) 1990 - *Mémorial à l'occasion du centenaire des Abattoirs et Marchés d'Anderlecht*, Bruxelles, ABATAN SA.
- JAUMAIN S. 1996 - « Les bouchers bruxellois d'avant 14 », *Cahiers de la Fonderie* n° 20 : *La viande, tranche de ville, mode de vie*, 6-10.
- KINNAER A. & SENECHAL C. (éds) 2015 - *L'abattoir illustré*, Bruxelles, Forum Abattoir.
- LEBAILLY P. 1987 - « Considérations à propos de la restructuration du réseau d'abattoirs en Wallonie », *Wallonie*, n° 14 (79), 49-55.
- « Les maître-abatteurs aujourd'hui » (Entretien avec A. Cornélis) 1996 - *Cahiers de la Fonderie* n° 20 : *La viande, tranche de ville, mode de vie*, 12-16.
- MISTIAEN P. MEERT H. & KESTELOOT C. 1995 - « Polarisation socio-spatiale et stratégies de survie dans deux quartiers bruxellois », *Espace, population et société*, 13-3, 277-290.
- MULLER S. 2004 - « Les abattoirs sous haute surveillance », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, n° 51-3, 104-120.
- ONCLINCK F. & DEUXANT M.-A. 1996 - « Filières de production et quartier », *Cahiers de la Fonderie*, n° 20, 25-27.
- SCOLLIER P. 1996 - « Cochonnade ou filet de bœuf aux truffes », *Cahiers de la Fonderie*, n° 20, 53-57.
- VANDEMEULEBROEK Marc 1984 - *L'abattoir d'Anderlecht*, ISACF.
- VELLA G. & BRUNFAUT V. 2015 - « Apprendre en situation de transmission », *Clara Architecture/Recherche*, n° 3, 31-42.
- VIALLES N. 1988 - « La viande ou la bête », *Terrain*, n° 10, 86-96.

Pour citer cet article :

Cataline Sénéchal
« L'abattoir d'Anderlecht : les trois vies d'une exception urbaine », *Uzance* n°4, 2015, 52-62
URL : <http://www.patrimoineculturel.cfwb.be/index.php?id=14484>