

# BRUXELLES

Bimestriel,  
Paraît 6 fois par an  
Bureau de dépôt:  
Bruxelles X  
P 302402



PB-PP|B-01148  
BELGIE(N)-BELGIQUE

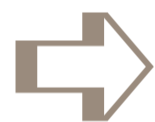
PÉRIODIQUE ÉDITÉ PAR  
INTER-ENVIRONNEMENT-BRUXELLES,  
FÉDÉRATION DE COMITÉS DE QUARTIER  
ET GROUPES D'HABITANTS  
N°276 – MAI / JUIN 2015

# EN MOUVEMENTS





INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES



Ce mois de décembre 2014, IEB atterrissait avec ses 14 travailleurs, sa bibliothèque, ses *Bruxelles en Mouvements* et sa curiosité à deux pas de la place Lemmens, derrière l'École des Arts et Métiers, dans le Centre Euclides, rue du Chimiste. En 40 ans, IEB a déménagé quelques fois.

Nos premiers locaux, au début des années 70, étaient situés rue d'Arlon, à proximité du quartier européen, sur le versant Est et surplombant de la ville. Début des années 80, IEB descend de sa butte dans les quartiers centraux à l'ombre de la Bourse, rue Maus et, une décennie plus tard, près de l'Hospice Pachéco, rue Marcq. 2001, IEB reprend son baluchon mais ne le pousse pas trop loin, rue du Midi, au cœur de la vie urbaine bruxelloise à laquelle elle est attachée.

Au fil de ces pérégrinations, s'installe le désir d'être propriétaire. Après tout, IEB a 30 ans, l'âge où on achète. C'est ainsi que nous décidons en 2009 de devenir coopérateur et de nous investir dans la mise sur pied de ce qui deviendra une vitrine associative environnementale, Mundo-B. IEB remonte sur la colline et renoue avec ses débuts dans un bâtiment, situé à deux pas de la Porte de Namur, qui accueille l'élite de la question environnementale mais s'avère peu perméable aux questions urbaines et sociales qui agitent IEB. L'implantation spatiale et physique n'est pas neutre et influence la nature de ceux qui nous visitent et de ceux que nous visitons. Nous n'y respirions plus suffisamment toutes les odeurs qui émanent de la ville d'aujourd'hui.

Vient l'envie de redescendre dans la vallée de la Senne, dans les quartiers populaires proches du canal, là où nous tentons de relier les savoirs chauds (l'expertise d'en bas) aux savoirs froids (l'expertise d'en haut). Mais ne nous voilons pas la face, ce qui a également décidé IEB à quitter son perchoir du «Haut» de la ville, à l'instar de

bon nombre d'habitants de plus en plus fragilisés, c'est le coût de l'immobilier qui grevait trop lourdement notre budget. Cureghem reste à ce titre une terre d'accueil pour ceux qui ne savent plus suivre l'évolution de la rente foncière.

C'est à cette terre et à ses habitants que nous adressons en premier lieu ce dossier. Nous connaissons encore mal notre nouveau voisinage mais nous avons pris le chemin de la rencontre avec nos premiers partenaires locaux. Parmi eux, il y a l'Union des locataires d'Anderlecht (ULAC), qui accueille ceux en quête d'un toit dans un univers urbain où le logement social semble de moins en moins faire partie du paysage, et son partenaire de toujours, le Centre de Rénovation Urbaine (CRU), qui veille à la qualité socio-écologique du bâti et mène une veille de tous les instants pour que les rénovations qui traversent le quartier bénéficient en premier lieu à ses occupants. Le Centre Euclides qui nous héberge représente lui aussi, bien au-delà de ses murs, un lieu qui pense et agit en faveur d'une économie locale.

Dans ces pages, nous évoquerons aussi le travail de Forum Abattoir, structure née du désir de la SA Abattoir, du CRU et d'IEB d'assurer une mise en débat du devenir de ce lieu clé de Cureghem : les Abattoirs d'Anderlecht. La masse de matières récoltées sur 18 mois d'activité du Forum a fait l'objet d'un journal séparé que vous trouverez encarté dans ce numéro.

Si vous n'habitez pas Cureghem, ce dossier vous est aussi destiné car les questions qui le traversent, qui pourraient être ramenées à celle du droit à la ville, nous concernent tous. Nous refusons la transformation d'un territoire chaud accueillant les plus fragiles, fort de sa valeur d'usage, en une façade froide tournée vers l'élite et l'international, préoccupée constamment de sa valeur marchande. ●

## CARTE D'IDENTITÉ

Les 2 km<sup>2</sup> (194 ha) sur lesquels s'étend le quartier sont enclavés entre deux voies de chemins de fer au sud et au Sud-Ouest qui le sépare de Forest et de Saint-Gilles, un grand axe routier de la petite ceinture à l'Est – en l'occurrence le boulevard Poincaré – et le canal de Bruxelles-Charleroi, au Nord, qui le sépare du reste de la commune d'Anderlecht, mais aussi de la commune de Molenbeek.

Bâti sur le lit de la Petite Senne, le territoire est subdivisé en plusieurs sous-quartiers : Goujons, Rosée, les Abattoirs, Pecqueur, Bara, Clémenceau (Clinique), Révision, Rossini, le Triangle. Chacun de ces sous-quartiers est caractérisé par un patrimoine architectural et urbanistique particulier, traduisant la diversité des activités passées. On y trouve tout à la fois des édifices de style Art déco, des maisons ouvrières et de grands entrepôts et anciennes fabriques, ainsi que quelques ensembles de logements sociaux.

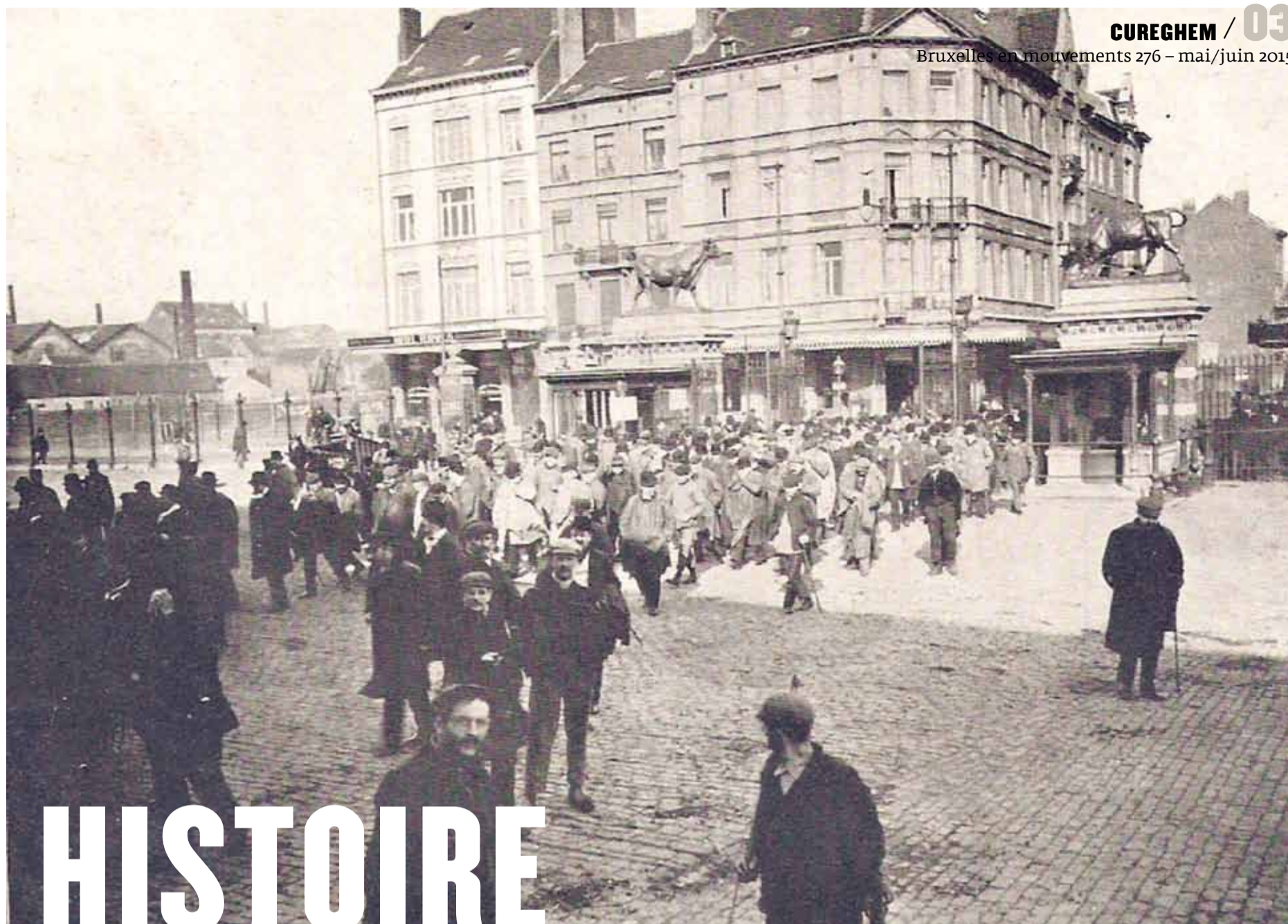
Cureghem fait partie d'une des communes les plus peuplées de la Région de Bruxelles-Capitale. L'entité comptait 25 641 habitants au 1er janvier 2011. Entre 2001 et 2009, la population a augmenté de plus de 20%. Entre 2010 et 2020, les prévisions indiquent que celle-ci va encore augmenter de plus de 20%. Le revenu moyen par habitant, qui est de 6.896 EUR, est nettement inférieur à celui de la commune d'Anderlecht (10.939 EUR) ou de la moyenne de la Région de Bruxelles-Capitale (12.593 EUR). Or cette donnée n'inclut pas les personnes dont le revenu est trop faible pour faire l'objet d'une déclaration d'impôt ou en séjour illégal.

L'activité économique y reste intense malgré la désindustrialisation. Territoire situé en zone mixte ou de forte mixité selon le Plan régional d'affectation du sol (PRAS), il est en outre bordé de deux zones affectées jusqu'il y a encore peu à l'industrie urbaine (ZIU) : Biestebroeck et Birmingham. Ces dernières ont basculé en Zone d'entreprises en milieu urbain (ZEMU) depuis l'entrée en vigueur du PRAS dit démographique. Cureghem est un des rares territoires proches du centre combinant à la fois un tissu résidentiel, de l'activité productive, du commerce, des bureaux et des hôtels. On y dénombre environ 20.000 emplois, suffisamment pour employer la population active qui habite le quartier, et pourtant, le taux de chômage y est de 36% (la moyenne régionale est de 22%) et monte jusqu'à 45% chez les jeunes de moins de 25 ans.

Territoire très dense et très bâti<sup>[1]</sup>, les espaces verts y sont rares et disputés. Seulement 40% de la population dispose d'un espace vert à une distance de 300 m.

Mais Cureghem ne se réduit évidemment pas à une addition de quartiers ou à des moyennes statistiques, c'est bien plus que ça !

1. Son taux d'imperméabilité est proche de 90%.

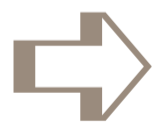


# HISTOIRE

## D'UNE TERRE D'ACCUEIL

**« L'urbain » n'existe pas en tant que catégorie à part mais correspond à « la société moderne » et à sa structure sociale historiquement, socialement et économiquement située (Manuel Castells, 1969).**

CLAIRE SCOHIER



La position urbaine stratégique de Cureghem n'est pas neuve. Terre déjà convoitée à la fin du 19<sup>e</sup> siècle pour le développement de ses industries, ce territoire enclavé mais néanmoins vissé au centre ville n'a eu de cesse d'être la terre d'accueil d'une population en quête d'un travail ou d'un logement.

Fin du 18<sup>e</sup> siècle, Cureghem est encore un hameau rural constitué de prairies et de moulins qui se développe au croisement de la chaussée de Mons et de l'actuelle rue des Goujons. Ses terres sont marécageuses, en raison des différents bras de la Senne qui y cheminent, et soumises à de nombreux débordements. La présence du cours d'eau va peu à peu amener des manufactures de coton, des teintureries, des blanchisseries et des indiennes. La forme de péninsule caractéristique du quartier et de son fonctionnement remonte au moment de la construction du canal de Bruxelles-Charleroi, reliant la capitale aux charbonnages dès 1832. C'est à cette époque qu'est construit le pavillon d'octroi de la porte d'Anderlecht, le long du canal dans son tracé initial, pour

permettre le péage des biens qui entraient dans la ville.

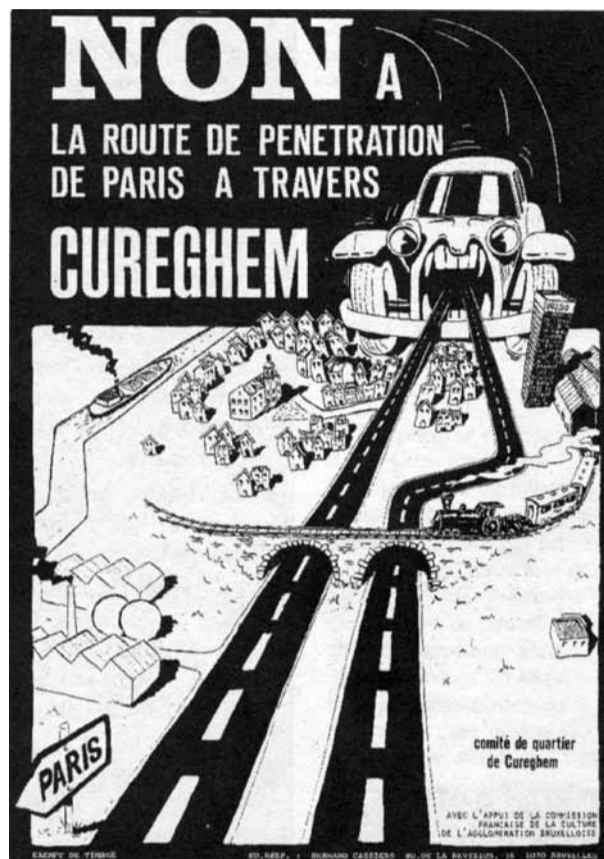
Les autorités caressent à l'époque le désir d'y implanter un quartier bourgeois pour contrebalancer l'installation dans la commune d'immigrants flamands fuyant la famine dans les campagnes et attirés par le développement industriel. En effet, malgré son aspect semi-rural, le quartier est déjà marqué par l'industrie textile précitée ainsi que par des huileries, fabriques de bougies et maroquinerie qui bénéficient de la proximité des abattoirs de Bruxelles situés à l'emplacement de l'actuel Institut des Arts et Métiers <sup>[1]</sup>.

### L'ARRIVÉE D'UNE BOURGEOISIE INDUSTRIELLE

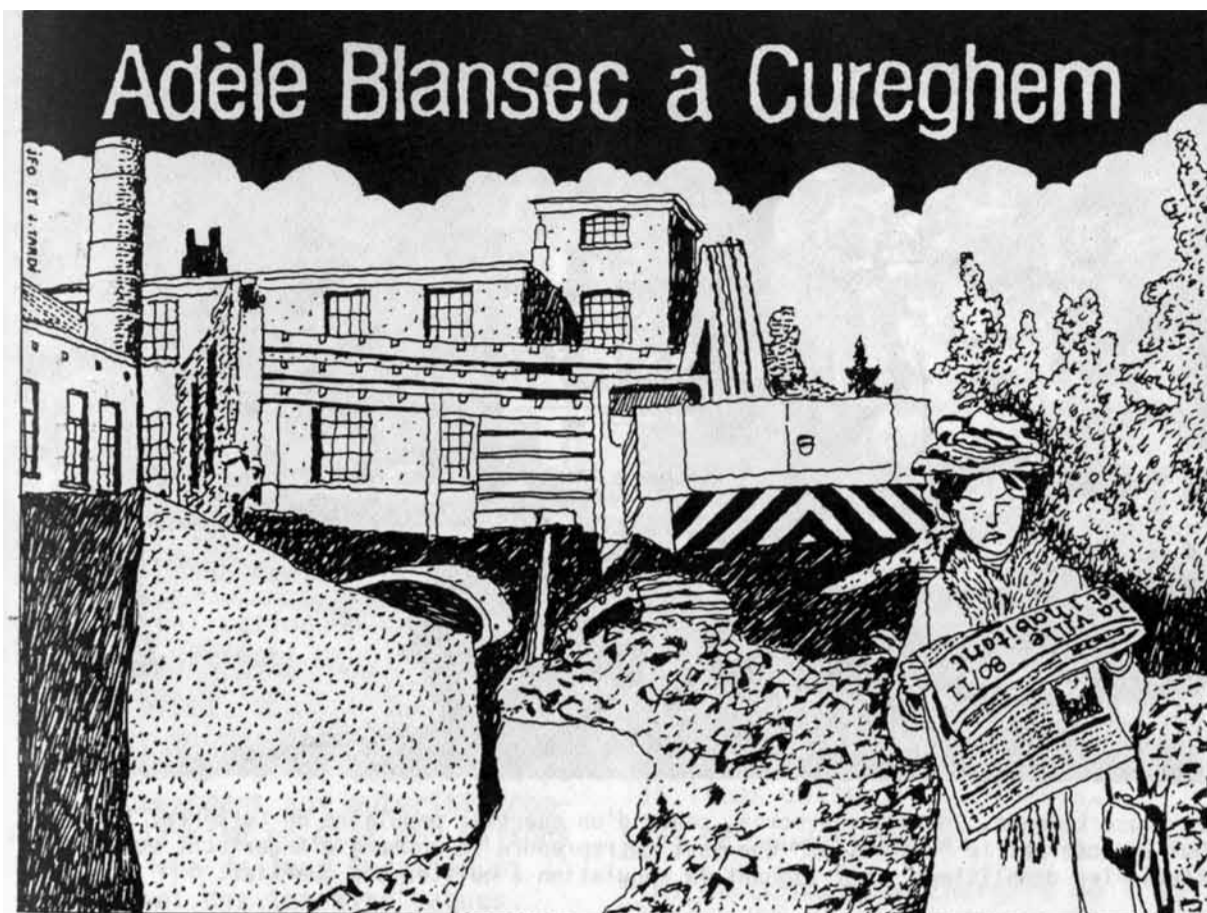
En 1864, l'urbanisation intensive du centre ville provoque le déplacement de la gare des Bogards (Roupe) vers un nouvel emplacement, donnant naissance à la gare du Midi et dans son prolongement, en 1872, la gare de Cureghem à l'intersection du canal et de la chaussée de Mons. Ainsi relié au chemin de fer et au canal, le territoire s'industrialise nettement plus rapidement que

le reste d'Anderlecht, si bien que les industriels locaux décident de faire sécession pour faire de Cureghem une commune autonome. Face à l'opposition forte de la commune, les industriels proposent de faire construire la nouvelle maison communale sur un terrain qu'ils mettent à disposition de la commune. Dans l'optique de donner une assise à un projet de quartier bourgeois pensé par Victor Besme, la commune accepte en 1875 d'installer sa nouvelle maison communale à Cureghem, face vers Bruxelles et tournant le dos à Anderlecht.

En 1877, un projet de vastes jardins et de bains publics en bordure du canal voit le jour mais sera finalement abandonné au profit des abattoirs. En 1890, ceux-ci ouvrent leur porte attirant aux alentours de nombreux bouchers et grossistes contribuant ainsi à la spécialisation sectorielle de l'économie du quartier. L'arrivée combinée de ceux-ci et de l'école des vétérinaires donne un coup de fouet à l'urbanisation du quartier qui voit débarquer une population plus ou moins aisée s'installant en bordure du boulevard de la Révision. Toutefois, Cureghem ne prendra jamais l'allure



COMITÉ DE QUARTIER CUREGHEM



LA VILLE ET L'HABITANT, JUIN 1980.

Mais quelle rage ont donc les Municipalités à mutiler les quartiers anciens des villes? Pourquoi déplacer sans cesse des populations dont on craint apparemment qu'enracinées, elles ne soient pas assez dociles.

de quartiers bourgeois visée par la commune. La présence forte des industries attire une population ouvrière et d'artisans. Mais contrairement aux vastes terrains industriels qui se développent sur la rive ouest du canal, l'industrie se fait ici plus discrète, se développant en intérieurs d'îlot, imbriquée dans le tissu urbain.<sup>[2]</sup>

Dans les années 30, la montée du nazisme et les pogroms en Russie et en Pologne vont déclencher l'arrivée massive dans le quartier de migrants juifs qui trouvent à s'y activer dans les secteurs de la maroquinerie et du textile.

### DÉMOLITION-RECONSTRUCTION

A la fin de la 2<sup>e</sup> Guerre Mondiale, on dénombrait à Cureghem 525 usines et entreprises artisanales. L'industrie liée au secteur automobile a le vent en poupe : fabrication de pneus, carrosseries, tels que les établissements De Wolf ou les ateliers Miesse. Malgré cette richesse économique, Joseph Bracops, le bourgmestre socialiste de 1947 à 1966, décide de bannir de la commune les usines en invoquant les fortes nuisances qu'elles causent, suivant en cela un mouvement généralisé en Europe de désindustrialisation des centres urbains. En pendant, il développe un plan composé de logements, d'espaces verts et de nouvelles infrastructures collectives dénommé le « park system », plan qu'il réalisera partiellement sous son mayorat. C'est de cette période que datent les immeubles de logements sociaux du square Albert 1<sup>er</sup> (1958), construits sur les terrains d'anciennes usines, et l'immeuble des Goujons (1968). L'attribution de ces logements sociaux se fait de façon discriminatoire au profit de la population de nationalité belge. N'ayant pas le droit de vote, les populations issues de l'immigration ne représentaient guère d'intérêt pour le personnel politique local. La commune n'hésitera d'ailleurs pas en 1974 à adopter un arrêté actant le refus d'inscrire des immigrés sur son territoire.

Néanmoins, le quartier continue d'accueillir nombre d'immigrés, d'abord espagnols et grecs, puis italiens, ensuite marocains, turcs et libanais en quête de travail. Il faut dire que jusque dans les années 60, malgré le départ de nombre d'industries, on pouvait voir des affiches « Nous embauchons » à la porte de la plupart des usines. Parmi les entreprises connues de cette période figurent Philips, Côte d'Or, Salik, EMI, Dacor, Danckaert, ...<sup>[3]</sup> Mais le désintérêt de plus en plus marqué à l'égard de la population issue de l'immigration, c'est-à-dire de la part la plus importante de la population du quartier va signer le déclin du quartier et sa polarisation par rapport au reste de la commune.

Les abattoirs perdent leur cachet à l'exportation. L'administration communale se désintéresse de plus en plus du site et l'entretien des installations périclité. Le cercle vicieux du déclin s'enclenche. Les secteurs connexes qui bénéficient de la clientèle des abattoirs voient l'état de leurs finances affecté. Des ateliers sont abandonnés, des commerces fermés. Les espaces vidés seront pour partie récupérés pour le commerce de voitures d'occasion jusque-là plutôt concentré autour de la gare du Midi.

La proximité du territoire avec la Gare du Midi laisse entrevoir un vaste projet de démolition afin d'y ériger une nouvelle cité administrative et d'y favoriser les voies de communication destinées à un trafic automobile de transit. L'École vétérinaire se trouve sur le trajet d'un projet d'autoroute<sup>[4]</sup>. Décision est prise de la déménager à la faculté de Liège. Les logements se dégradent, ce qui entraîne une baisse des loyers et attire un public précarisé dans le quartier. Pour renflouer ses caisses, la commune cède une partie du terrain des abattoirs à l'État pour la construction d'une école néerlandophone, aujourd'hui devenue l'Erasmushogeschool.

Au début des années 80, la commune

envisage la fermeture des abattoirs. Le risque de fermeture va susciter une levée de boucliers des commerçants et entreprises du quartier. Les maîtres-abatteurs et des entrepreneurs de quartier décident de se regrouper en société anonyme en 1983 pour sauver le marché et les abattoirs. Ils créent la S.A. Abattoirs et Marchés d'Anderlecht (Abatan). La même année, la gare de Cureghem qui accueille de moins en moins de travailleurs ferme ses portes.

### CACHEZ CE CUREGHEM

Le désinvestissement politique communal était d'autant plus fort qu'aucun échevin ou conseiller communal n'habitait le quartier. Christian D'Hoogh (bourgmestre socialiste de 1984-2000) fait exproprier et démolir des maisons dans le quartier de la Rosée pour les remplacer par une séniorie. Placée comme un pavé dans la mare, cette infrastructure sera vécue comme une provocation raciste par les résidents du quartier : « Les retraités votent, pas les immigrés »<sup>[5]</sup>.

Jusqu'au milieu des années 1990, le PS et le PRL convergent sur le principe de l'intervention minimale à Cureghem, renforçant par là, la marginalisation du quartier et de ses habitants. Ch. D'Hoogh déclarera en 1994 : « Cachez ce Cureghem que je ne saurais voir »<sup>[6]</sup>. C'est l'année où la commune placera ce que les habitants appelleront des « murs de Berlin » : des plaques d'aciers de 4 à 5 mètres destinées à protéger les logements de la Rosée et du square Albert contre le vol et le vandalisme. Le tout placé sous l'œil de caméras de surveillance.

Mais l'arrivée du terminal TGV va raviver la volonté politique de transformer les îlots jouxtant la gare en une zone accueillant des bureaux et des hôtels même si les investisseurs et les promoteurs immobiliers ne manifesteront pas un engouement important pour les différents projets de développement urbain.

## UN ESPACE DISPUTÉ ET D'OPPORTUNITÉ

Il faudra attendre la fin des années 90 pour convertir les socialistes anderlechtois à la philosophie de la revitalisation et affirmer l'intérêt pour ce quartier en lui octroyant plusieurs Contrats de quartier. Cureghem va alors enchaîner les contrats destinés « à recoudre son tissu » surtout sous la pression régionale. Le premier Plan régional de développement (1995) insiste sur la rénovation des quartiers centraux en mettant en avant le concept ambigu de « mixité ». L'octroi du droit de vote aux étrangers au niveau communal quelques années plus tard (2006) incitera les élus à prendre en considération les intérêts de certaines communautés immigrées à adoucir un discours stigmatisant.

L'apparition de dispositifs d'investissements publics ciblés sur le quartier va peu à peu changer l'apparence dégradée du quartier au point que certains signes de gentrification font leur apparition. Ainsi, un hôtel de luxe (Hôtel Be Manos), le pôle multimédia The Egg et des lofts se construisent. L'évolution de cette représentation du quartier et de ses résidents ne se fait pas forcément au bénéfice des riverains en raison de la faible politisation des enjeux liés à la gentrification qu'engendre la rénovation du bâti.<sup>[7]</sup>

La reconversion d'anciens entrepôts industriels en enclaves de logements s'accélère et l'augmentation du revenu moyen des habitants est le signe non pas d'une amélioration de la condition socio-économique des anciens habitants mais de l'arrivée de familles de classe moyenne aux revenus plus élevés et dotées d'un niveau de diplôme supérieur.<sup>[8]</sup>

Cureghem fait l'objet désormais de toute l'attention communale et régionale et se voit la cible d'une kyrielle de dispositifs publics ou privés bien au-delà de la figure classique du contrat de quartier : zone prioritaire pour le Plan canal, la Déclaration gouvernementale régionale et le projet de Plan régional de développement durable, Master Plan pour le bassin de Biestebroeck et les Abattoirs, projet pilote du Plan guide de la rénovation urbaine, fonds FEDER... Mais de la part des acteurs du quartier, « il ne s'agit plus d'une préoccupation pour la création de conditions de logement saines, mais d'attractivité du quartier, pour les résidents et investisseurs potentiels. La recherche de la qualité architecturale et paysagère est très peu mise en relation avec ses effets sur la valeur d'échange et le maintien de la valeur d'usage de ces quartiers ».<sup>[9]</sup>

## PRÉSERVER LA VALEUR D'USAGE

Les objectifs initiaux de la rénovation sont devenus ceux de la revitalisation. Dans le rapport ayant présidé au début des années 90 au DSQ (Développement social de Quartier) on peut lire ceci : « Le défi est clair. Il faut tout à la fois essayer de maîtriser les phénomènes d'exclusion liés aux mouvements spéculatifs autour de la gare du Midi et de stimuler par des investissements publics le développement du quartier de La Rosée en lançant un projet de maintien sur place des populations qui y résident (réhabilitation sociale du parc privé locatif, construction de logements sociaux). Dans une agglomération bruxelloise soumise aux pressions immobilières d'une capitale européenne, maintenir un volant de logements sociaux adaptés pour éviter les phénomènes de ségrégation est un enjeu de taille »<sup>[10]</sup>.

Or force est de constater que l'équation de

la lutte contre la dualisation sociale est résolue aujourd'hui par une démonstration consistant à faire de ce territoire une opportunité foncière générant l'arrivée massive et soudaine de logements et d'activités sans lien avec le quartier et ses habitants. Cependant aujourd'hui encore de nombreuses familles immigrées atterrissent dans le quartier grâce à un réseau primaire de relations. Elles y trouvent entraide et repères culturels, ainsi qu'un espace de reconnaissance, le temps de trouver éventuellement un logement ou un travail plus stable ailleurs. Cureghem continue de jouer son rôle historique de terre d'accueil. Mais pour combien de temps encore ? ●

1. En 1834, on compte à Cureghem : deux fabriques d'étoffes de laine, six imprimeries et teintureries de coton, trois filatures et fabriques de coton, une fabrique de chandelle. L'arrivée de la nouvelle gare du Midi accentue encore cette industrialisation par l'arrivée de filatures, tissages, tanneries, chocolateries (L. Verniers, *Les transformations de Bruxelles et l'urbanisation de la banlieue depuis 1795*, p. 96).
2. C. Scohier, « Les Abattoirs et leur histoire », in *Bruxelles en Mouvements* n° 256-257, mai 2012.
3. Dirk De Caluwé, *Cureghem. Bonnes nouvelles*, 2013, p.17.
4. Lequel sera finalement abandonné en 1979.
5. M. Sacco, *Lutter contre la dualisation socio-spatiale dans les quartiers défavorisés de Bruxelles et Montréal*, ULB, 2012, p. 126.
6. D. Couvreur, Daniel, N. Vuille, P. Hannaert, « Anderlecht connaît déjà son champion », in *Le Soir*, Samedi 1er Octobre 1994.
7. M. Sacco, *op. cit.*, p. 158.
8. Diagnostic du contrat de quartier durable Compas, octobre 2013, p. 50.
9. M. Sacco, *op. cit.*, p. 361.
10. Extrait du rapport de visite d'experts européens cité dans *La Lanterne*, 3 janvier 1991.





CLAIRE SCOHIER

# CONTRATS DE QUARTIER, DU

**Depuis une vingtaine d'années, on constate le retour de l'intervention publique communale à Cureghem avec des politiques publiques telles que le Développement social des quartiers (DSQ), les contrats de quartier ou la Politique fédérale des grandes villes. Comment ces politiques publiques ont-elles transformé le quartier ?**

MURIEL SACCO



L'acception du terme quartier dans les politiques publiques est diverse<sup>[1]</sup>.

D'abord, le quartier peut être considéré comme un lieu de vie influant sur l'égalité des chances pour réaliser la mixité sociale. Il faut alors disperser les populations défavorisées à l'échelle de la ville, attirer de nouvelles populations ou élever le niveau de vie des populations résidentes. Le quartier s'entend aussi d'une unité territoriale qui permet d'orchestrer et de coordonner les politiques publiques. Enfin, le quartier peut être le lieu de pratiques et de représentations des habitants, comme vecteur de liens sociaux que les politiques locales servent à activer. Il est de ce fait producteur de proximité et permet aux populations résidentes de peser sur les décisions les concernant à travers la formation de coalitions.

Aujourd'hui, Cureghem devient un lieu de concentration de l'action publique, au service d'un projet principalement régional et dont le contenu est principalement défini par des acteurs supra-locaux. Il n'est pas devenu le support d'un développement local endogène. Ce texte vise à

identifier les éléments expliquant le passage de l'abandon au réinvestissement de ce quartier populaire comme échelon de mise en œuvre de l'action publique, sans nécessairement se fonder sur la troisième acception du quartier intéressant les habitants aux prises de décision.

## CHASSER LES NUISANCES

En soi, la mise à l'agenda communal du quartier Cureghem, par le biais du DSQ et des Contrats de quartier (Rosée, Péqueur-Aviation, Chimiste, Conseil, Lemmens et Compas), a contribué à l'évolution des représentations du quartier dans le chef des acteurs communaux, en « créant un nouveau projet » pour cette portion du territoire communal. Toutefois, cela ne signifie pas que ce changement de projet s'accompagne d'une image positive des populations et acteurs du territoire. Les premiers Contrats de quartier (CQ) se situent dans une perspective de rénovation des espaces publics et des logements, mais aussi de pacification de l'espace public notamment en finançant des projets à destination des jeunes tels que des équipements collectifs et des activités

socio-sportives. Les CQ Conseil et Lemmens inaugurent un tournant. En effet, l'appel à la cohérence et à des pratiques et recettes architecturales et urbanistiques de rénovation modélisées est beaucoup plus présent. Il ne s'agit plus seulement de rénover des édifices, de combler les dents creuses et de pacifier les espaces publics, mais également de limiter certaines activités considérées comme néfastes, telles que le commerce et l'entretien de voitures d'occasion ou celui d'objets de deuxième main<sup>[2]</sup> ou encore le zonage des jeunes. Des projets compatibles avec la fonction résidentielle ou renforçant le maillage vert sont nécessaires mais visent in fine la sécurité et la cohésion sociale du quartier.

## LE RÔLE DES ÉLUS COMMUNAUX

D'autres facteurs concomitants interviennent dans cette mutation du projet politique. Celle-ci n'aurait pu s'accomplir sans des changements au sein des élites politiques communales. Ceux-ci sont de trois ordres. Le premier est bien sûr le retrait de certains élus de la vie politique communale. En effet, certains élus, tels que le



# LAISSEZ-FAIRE À L'EXCLUSION ?

Bourgmestre de la commune au cours des années 1990, ne considéraient pas utile d'intervenir dans le quartier car ils voulaient le quartier à la démolition<sup>[3]</sup>. D'autres s'assuraient du soutien des commerçants du quartier. Ceux-là peuvent être classés parmi les partisans du laissez-faire à Cureghem. Ce groupe s'est progressivement retiré de la vie politique en raison de son âge. Le deuxième changement est certainement la conversion de certains d'entre eux à l'idée d'une intervention dans le quartier. Le passage par des fonctions régionales a permis à ces derniers de prendre la mesure de la nécessité d'améliorer substantiellement la fonction résidentielle et de la possibilité d'obtenir des financements pour leur commune par ce biais. Ils ont également changé de répertoire discursif à l'égard des habitants du quartier. Toutefois, leurs conduites laissent parfois perplexes, il suffit de penser à l'opération de tolérance zéro de 2010. Enfin, le troisième mouvement s'opère avec l'arrivée d'élus plus jeunes promouvant de nouveaux modes de vie plus urbains, peu compatibles avec l'équilibre existant entre les activités économique et résidentiel dans un quartier qu'ils vouent essentiellement à la fonction résidentielle. Ainsi, ces trois éléments ont mené à la conversion des autorités communales à la vision régionale du territoire et des quartiers péricentraux.

## LE FORMATAGE DES CONTRATS DE QUARTIER

Ensuite, les bureaux d'études ont affiné l'expertise proposée en matière de mobilité ou de verdissement pour remporter les appels d'offre. Pour

ce faire, ils ont diversifié les outils de diagnostic en incluant des méthodes plus participatives, telles que les marches exploratoires, et recouru à des modèles urbains connus pour illustrer leurs propositions de transformation des quartiers adaptés à des modes de vie urbain. Ils ont également appris à proposer des perspectives qui plaisent tant à la commune qu'au gouvernement régional, de ce fait, ils excluent les propositions susceptibles d'être rejetées. Leurs marges de manœuvre sont ainsi réduites en termes de diversité de directions. Par ailleurs, déjà bien mobilisé par le DSQ, les acteurs associatifs et les habitants ont adapté leurs répertoires d'action au dispositif. Les interventions orales dans les assemblées des CQ se sont centrées sur les plaintes relatives aux nuisances, à la sécurité, à l'environnement ou encore dégradation de l'espace public.

Enfin, d'autres facteurs expliquant ce changement proviennent directement du niveau régional. Ainsi, la révision du cadre réglementaire effectué au niveau régional a détaillé assez précisément les étapes, les procédures, les délais ou encore les objectifs et les moyens de les atteindre. Ce grand mouvement de rationalisation signifie également une marge de manœuvre de moins en moins grande laissée à l'échelon local pour influencer sur le programme des CQ. Les objectifs d'adaptation de ces espaces aux styles de vie des classes moyennes et aux normes de petits commerces de proximité en vue de créer une atmosphère de villages en ville sont apparus de manière de plus en plus claire. De ce fait, les autorités régionales ont proposé une solution alternative à la rénovation et à la régulation de

l'existant à travers ces plans régionaux. Le plan Canal de l'architecte Chemetoff et promu par le gouvernement régional en est l'exemple le plus récent.

## FAITES PLACE !

Ces derniers éléments montrent à quel point le pouvoir régional a un impact important sur une politique qui était initialement placée sous l'égide du développement social et endogène des quartiers. En forçant à puiser leurs projets dans les bureaux d'études et à l'étage régional, les CQ à Cureghem ne sont pas le lieu d'élaboration d'un projet politique territorial. Certes, les CQ ont renforcé la structuration du monde associatif et des habitants de Cureghem, mais plus en attisant la conflictualité entre les acteurs politiques et administratifs communaux d'un côté, et les acteurs associatifs et les habitants, de l'autre. De plus, il semble que certains d'entre eux doivent partir pour laisser la place à des habitants plus conformes à ce nouveau projet pour le quartier et des modes de vie qu'il exige. Ainsi, les CQ consacraient-ils le passage pour Cureghem du laissez-faire à l'exclusion de certains de ces habitants? ●

1. A. Germain et Ph. Estèbe, 2004, « Présentation : Le territoire, instrument providentiel de l'Etat social », in *Lien social et politiques-RIAC*, n° 52, pp. 5-10.

2. Voir l'article dans ce dossier de M. Rosenfeld et M. Van Crieckingen.

3. M. Sacco, 2010, « Cureghem : de la démolition à la revitalisation », in *Brussels Studies*, n° 43, 25 octobre 2010

# LES PERSPECTIVES RADIEUSES DU LOGEMENT SOCIAL

**On se dit que les logements sociaux sont légion à Cureghem mais la réalité est bien plus sombre. Les logements qui poussent ces dernières années sont loin de répondre aux besoins des habitants de ces quartiers. C'est à la réduction de ce fossé entre offre et demande que l'Union des locataires d'Anderlecht œuvre au quotidien.**

BENAYAD ABDERAZZAK, UNION DES LOCATAIRES D'ANDERLECHT



L'Union des Locataires d'Anderlecht Cureghem (ULAC) a été créée en 1991 dans le cadre du Développement social de Quartier, concept importé de France. L'idée était de créer sur le territoire de Cureghem des associations pour répondre aux besoins des habitants. Il s'agissait aussi de créer un lien et une communication entre une population immigrée dénuée de représentation électorale et l'autorité communale. Et ainsi d'œuvrer à la participation des citoyens de tous bords à la gestion de la cité.

## **PAS DE DROIT DE VOTE, PAS DE LOGEMENT !**

A l'époque, les gestionnaires du logement social refusaient l'inscription des familles immigrées arguant de l'inexistence de logements adaptés à la taille de ces familles souvent nombreuses. Les attributions de logements se faisaient via les permanences politiques, d'où étaient exclus les non-votants. Le combat initial des Unions des Locataires fut donc l'accès des familles fragilisées aux logements publics mais aussi le combat plus général du droit au logement. Malheureusement ce combat n'a pas pris une ride, le nombre de bruxellois exclus du droit au logement ne cessant de croître. La population de Cureghem, territoire pourtant prisé pour ses logements bons marchés, n'échappe pas à cette situation.

## **1 LOGEMENT POUR 23 DEMANDES**

Entre 1990 et 2009, 2182 logements sociaux ont été créés sur l'ensemble de la Région Bruxelloise<sup>[1]</sup>. Aujourd'hui 45 000 ménages sont inscrits sur les listes d'attente des sociétés de logements sociaux. Bien que depuis 2009, le rythme de construction s'accélère quelque peu (1013 logements produits entre 2010 et 2014<sup>[2]</sup>), celui-ci est bien trop faible pour rencontrer ne serait-ce que l'accroissement des demandes. A ce rythme, et en supposant que les demandes n'augmentent plus, il faudrait 352 ans pour satisfaire la demande de logement social en Région bruxelloise.

Cureghem ne fait pas exception à ce déficit chronique avec ses 1000 logements sociaux pour 23 000 habitants alors que la grosse majorité de sa population est dans les conditions d'accès au logement social.

Deux Sociétés immobilières de service public (SISP) sont actives à Cureghem. Le Foyer Anderlechtois (3600 logements sur l'ensemble de la Commune) possède les sites du Goujon, 380 unités (tour de 18 étages) et le site du square Albert, 290 unités sur 4 immeubles, grands ensembles de logements sociaux construits dans les années 1970. Ces deux grands ensembles fournissent à eux seuls la majorité des logements sociaux de Cureghem. Les quartiers de Cureghem Rosée et Bara offrent à peine 4% de ce type de logements. Le nombre de logements loués par le Foyer Anderlechtois entre 2004 et 2013 s'est accru de seulement 32 unités (de 3428 à 3460 en 2013) alors que, dans le même temps, la population de Cureghem augmentait de 20%.

ASSAM, la deuxième SISP, possède 225 logements répartis en trois sites : square Albert, Ruysdael et chaussée de Mons. L'ensemble de 34 logements de la chaussée de Mons est la dernière opération de construction de logements sociaux à Cureghem, remarquable par son intégration – sa discrétion – dans la ville et offrant des logements pour familles nombreuses. Cette opération s'est faite en collaboration avec l'ULAC qui a mené l'accompagnement social des candidats locataires.

La Commune d'Anderlecht possède également 543 logements sociaux sur l'ensemble de son territoire, dont +/- 150 sur Cureghem. Certains d'entre eux ont été réalisés dans le cadre des six contrats de quartier qui se sont succédés et qui visaient à la création de 200 logements. Seulement +/- 50 ont été réalisés entre 1997 et 2013.

## **LES MOYENS AUX LOGEMENTS MOYENS**

Cette enclave autrefois industrielle dispose encore aujourd'hui d'une vie économique

formelle et informelle importante et constitue un bassin d'emplois à proximité du centre ville. On y atterrit quand on n'a pas le choix et on en repart quand on va mieux. Le territoire accueille traditionnellement les vagues successives d'immigration et, depuis une dizaine d'années, les laissés-pour-compte de la sélection par la hausse des loyers sur Saint Gilles, Ixelles et le centre de Bruxelles. Anderlecht accueille également les ménages dotés d'un revenu du travail cherchant à devenir propriétaire mais qui sont dans l'incapacité d'acheter à Schaerbeek, Saint Gilles, Bruxelles, Ixelles et Etterbeek.

Cette nouvelle demande conduit la commune à privilégier le déploiement de logements acquisitifs construits par Citydev (ex-SDRB), laquelle a développé environ 440 logements depuis 2007<sup>[3]</sup>. Or ces logements sont en réalité peu accessibles aux ménages à revenus modestes. Comment justifier face à l'insuffisance criante du logement social que les seuls budgets conséquents d'investissement soient mis dans la production de logements moyens et que malgré le nombre élevé de logements vides, la commune n'applique pas le droit de gestion publique ?

La pression sur le foncier de Cureghem est complétée depuis plusieurs années par des projets imaginés par des promoteurs en mal de profits et favorisés par les autorités publiques. Ces dernières concentrent leurs efforts à coup de contrats de quartier, plan guide et autre master plan et adaptent leur planification aux désirs du marché privé, ouvrant la voie à des projets « mégalo » qui font abstraction des habitants et de leurs besoins<sup>[4]</sup>.

## **DES DÉSIRS RENVERSANTS**

Selon notre expérience de terrain, la politique du logement en Région bruxelloise marche sur la tête! Cureghem est pourtant un quartier accueillant, qui peut encore continuer à l'être à condition que les pouvoirs publics arrêtent de dérouler le tapis rouge aux promoteurs (publics ou

privés). Il est par exemple renversant de constater que la Région bruxelloise permet la construction de nouvelles tours de bureaux à la gare du Midi alors qu'on ne compte plus les m<sup>2</sup> de bureaux vides à Bruxelles. Des PPAS limitant cette efflorescence inutile sont même abrogés tandis que les logements sociaux annoncés restent la dernière pièce rapportée des grands maîtres de la planification.

Il faut inverser cette tendance en obligeant ces communes à augmenter significativement leur offre de logements sociaux. Aujourd'hui les charges d'urbanisme des projets privés sont le plus souvent affectées à l'aménagement de l'espace public alors qu'elles devraient l'être prioritairement au logement social. Chaque projet privé de bureaux et de logements devrait se voir imposer la construction d'une part de logement public comme c'est le cas dans de nombreuses villes et en Région flamande et à l'instar de ce que des associations ont négocié fermement dans le cadre du nouveau site commercial de la Toison d'Or, obligeant le promoteur à céder en contrepartie du projet de luxe douze logements neufs à caractère social<sup>[5]</sup>. Ce qui fut possible sur la prestigieuse avenue de la Toison d'Or est évidemment possible ailleurs, d'autant que face à la crise que nous traversons, il est impératif de multiplier les lieux d'accueil partout sur le territoire bruxellois.

Il faut bien le constater que, pour l'instant, personne ne veut accueillir les indigents chassés par le voisin. Dans le même temps, on ne compte plus les dépenses somptuaires faites par les différents niveaux de pouvoir bruxellois pour attirer les touristes à Bruxelles. La dernière gabegie en date est celle qui concerne le futur « temple de la bière » qui verrait le jour dans l'ancienne Bourse de Bruxelles. Trente-et-un millions d'euros jetés par les fenêtres pour le plaisir d'une élite politique bien plus préoccupée par l'image « fun » de leur ville que par le bien-être de ses habitants les plus fragiles. Avec trente-et-un millions d'euros, les pouvoirs publics pourraient construire 250 nouveaux logements sociaux et poser les premières pierres qui permettraient à autant de familles de sortir de la misère. Force est de constater que si la Région bruxelloise fait beaucoup pour l'accueil des touristes à Bruxelles, elle fait bien peu pour les Bruxellois qui réclament juste le droit de survivre sur leur terre d'élection... ●

1. [http://www.rbdh-bbrow.be/IMG/pdf/rbdh\\_art\\_23\\_58\\_fr\\_site.pdf](http://www.rbdh-bbrow.be/IMG/pdf/rbdh_art_23_58_fr_site.pdf).

2. Idem.

3. Projets SDRB finalisés ou en cours : Bara – De Lijn (147 logements), rue des Matériaux (119), Clémenceau Jorez (34), rue du Chapeau (40), rue Jorez (27), rue Prévinhaire/Goujon (21), place des Goujons (25), square Miesse (40).

4. Voir l'article de Barbara Tomson dans ce dossier.

5. [www.ieb.be/Derriere-Zara-Barcelona-et-Marks-Spencer-London-des-logements-sociaux-dans-la](http://www.ieb.be/Derriere-Zara-Barcelona-et-Marks-Spencer-London-des-logements-sociaux-dans-la)



GOUJONS 59/63

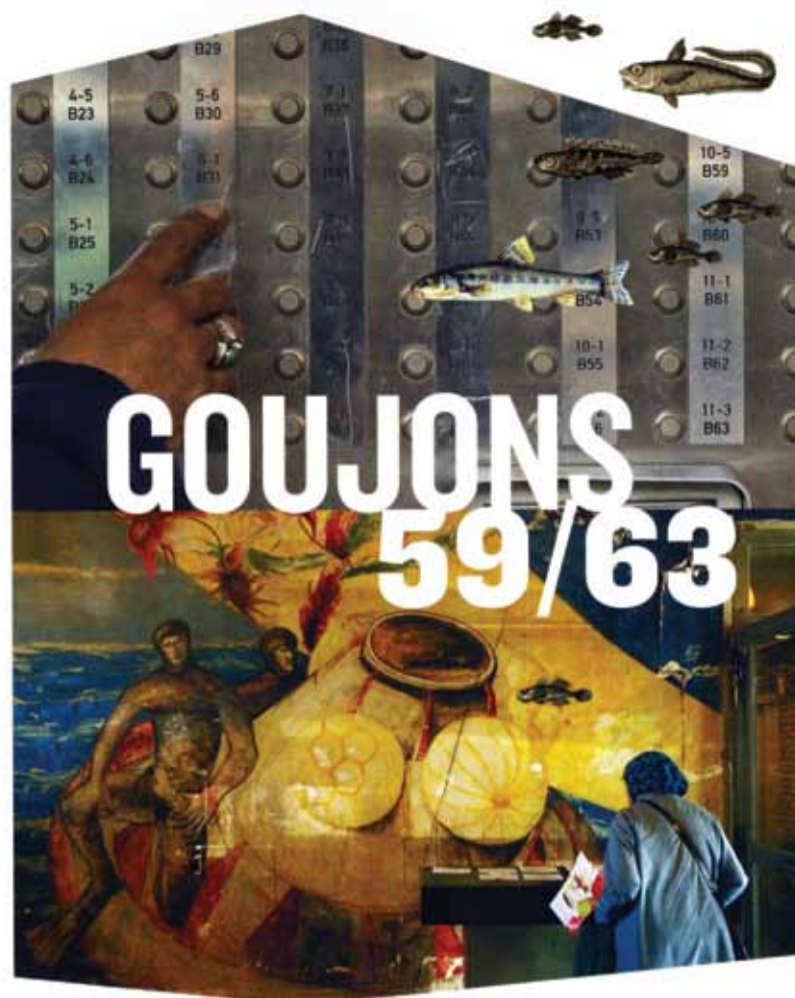


GOUJONS 59/63



CLAIRE SCOHIER

**Les paroles ci-dessous sont extraites du film *Goujons 59/63* de Gwenaël Breës, Mathieu Haessler, Cécile Michel et Sonia Ringoot. Il a été réalisé en 2014 dans le cadre d'ateliers initiés par le Centre Vidéo de Bruxelles.**



WWW.FACEBOOK.COM/GOUJONS\_59/63

Quand je suis arrivé ici à Bruxelles, j'ai lu une annonce dans le *Vlan*, j'appelle et on me dit que le logement était déjà occupé. Le monsieur au bout du fil a compris que je suis africain. Et comme j'étais à l'époque avec ma marraine qui m'a accueilli quand je suis arrivé en Belgique, elle a pris le numéro et a appelé et, à elle, avec sa voix d'Européenne. On lui demande quand est ce qu'elle peut passer visiter. Elle a discuté longuement et menacé de porter plainte pour racisme avant que le monsieur ne fléchisse et donc j'ai pu habiter dans ce kot... J'ai beaucoup apprécié cette chance d'avoir un logement social.

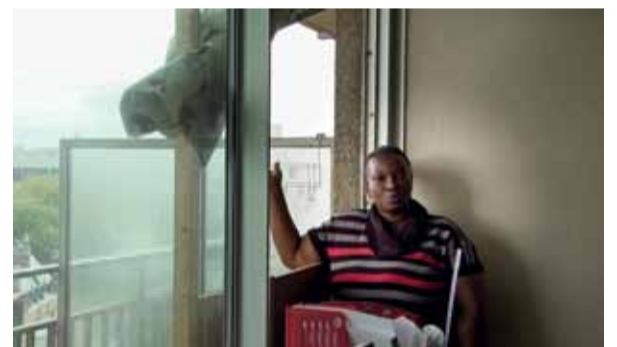
Pourquoi les terrasses sont-elles fermées et rien ne se passe ? On ne sait pas quand ils vont réparer. On n'a personne à qui poser la question. Personne ne sait. J'ai peur de vivre ici. J'habite au 17<sup>e</sup> étage et j'ai peur que le bâtiment ne s'effondre. J'ai peur pour ma vie. Je vais déménager.

J'avais demandé au foyer un appartement, on était inscrit mais ça durait longtemps (quatre ou cinq ans). Puis on est allé voir le bourgmestre de l'époque qui nous avait marié auparavant, c'était le père Simonet. Au bout d'une quinzaine de jours, on a eu une lettre pour dire qu'on pouvait venir voir un appartement alors qu'on y croyait plus...

Je suis dans un appartement de deux chambres. Au début, j'ai emménagé avec mon fils qui avait six ans et demi à l'époque et plus tard mon compagnon m'a rejoint. Et lorsque je suis allée pour régulariser la situation, l'accueil qui nous a été réservé m'a glacée, c'était comme si on me prenait en flagrant délit : « *c'est de la fraude, on peut vous expulser pour ça* ». J'ai hébergé quelqu'un sans d'abord le déclarer. Puis je suis allée de mon propre gré le déclarer, personne ne m'y a forcée, pour régulariser la situation. Je suis venue avec tous les documents. Mais non, je ne pouvais pas parler, la personne censée accueillir les locataires, elle n'a aucun sens de l'accueil, elle est toujours hargneuse, elle parle aux gens comme si elle était dans son palais royal.

Ce que j'aime bien aux Goujons, c'est l'entrée, il y a les boîtes aux lettres et puis on tombe sur des peintures dans le hall qui sont assez bluffantes et qui sont quand même belles... Au bout d'un moment, on n'y fait plus attention, mais quand on rentre pour la première fois, ça frappe à l'œil, il y a des astronautes sur un fond de couleur jaune et rouge, des couleurs assez vives même si avec le temps elles sont devenues un peu moins vives qu'avant. Si on y prête vraiment attention, on y trouve vraiment des belles images.

Avant, la disposition des parkings n'était pas du tout comme ça, ils ont tout réduit. On avait un plus grand carré où on pouvait se poser, et un autre carré de l'autre côté où on savait jouer encore. Dans les ascenseurs, il y avait des tapis, des miroirs... Maintenant, il n'y a que du métal partout, de la pierre, il n'y a rien, heureusement que les habitants font en sorte que le soleil vit, sinon ce serait gris comme le temps aujourd'hui.





MATHIEU VAN CRIEKENGEN

# LA PRESSION MONTE !

**Jusqu'il y a peu, on atterrissait à Cureghem pour trouver un logement bon marché. Cureghem, quartier populaire, était encore relativement épargné par la pression immobilière. Mais aujourd'hui, la « revitalisation » bat son plein !**

BARBARA TOMSON, CENTRE DE RÉNOVATION URBAINE



Du côté de la gare du Midi, comme près du canal ou dans le quartier Heyvaert, l'activité productive semble passée de mode et les espaces – pas toujours – vacants peuvent aisément être recyclés en logements. Mais la dynamique à l'œuvre offre un décalage visible avec les usages et la demande d'une majorité de la population du quartier. Certes, du logement pousse à qui mieux mieux mais du logement acquisitif, destiné à de « nouveaux habitants », inaccessible aux bourses de ceux qui habitaient le quartier jusque-là. Si ce sont toujours des ménages « migrants » qui atterrissent là, ils présentent un capital financier supérieur au portefeuille moyen des habitants « historiques » de Cureghem.

Cette nouvelle offre n'est pas seulement le fait du privé mais également des pouvoirs publics qui agissent notamment au travers d'un de ses bras immobiliers, CityDev (ex-Société Régionale de Développement Bruxelloise, SDRB). Dans le

même temps, l'offre en nouveaux logements sociaux ou assimilés reste bien maigre...

## LES LOCOMOTIVES IMMOBILIÈRES

Aujourd'hui le quartier de Cureghem est ceinturé du Nord au Sud, d'Est en Ouest par des projets immobiliers qui vont, s'ils aboutissent, modifier profondément le visage comme le profil socio-économique du quartier. Leur point commun, c'est ce qu'ils ne proposent pas : de nouveaux logements abordables et de nouvelles possibilités de trouver un travail pour les peu diplômés.

Du côté anderlechtois de la gare du Midi, si les effets du TGV sont encore assez timides, le tout récent « schéma directeur Midi », passé en première lecture au gouvernement début mai, va chambouler la donne dans la lignée de ce que l'on observe sur le territoire de Saint-Gilles depuis 15 ans. Dans les cartons, on trouve notamment le projet « Victor » du promoteur Atenor, un « bouquet » de trois tours (jusqu'à 140 mètres)

de (nombreux) bureaux et de logements à cheval sur Anderlecht et Saint-Gilles alors que Bruxelles ne sait plus quoi faire de ses bureaux vides (plus d'un 1,5 millions de m<sup>2</sup> inoccupés) et que le logement prévu sera hors de portée des bourses qu'on croise dans le quartier. Mais, selon les autorités, on ne peut résister à l'avenir radieux du quartier Midi, voué depuis 20 ans à devenir un quartier d'affaires tourné vers l'international.

Pourtant, durant tout ce temps, il semble que ce tourisme d'affaires n'ait jamais frappé à la porte, les nouveaux bureaux étant systématiquement loués à des entreprises publiques, parastatales ou simplement bruxelloises (vidant d'autres immeubles de bureaux, ailleurs dans la ville). En attendant, les quelques voyageurs de passage se réjouiront de déambuler à l'ombre de mastodontes à l'architecture stalinienne dont le côté novateur va de soi.

## QUE D'OCCASIONS MANQUÉES!

Un peu plus loin, on croise le site de l'ancienne école des Vétérinaires. Ce dernier offrait une opportunité unique pour les pouvoirs publics de développer dans un quartier dense peu généreux en espace vert un grand parc public destiné aux habitants du quartier. L'occasion était trop belle... mais la majeure partie des bâtiments a été convertie en logements privés acquisitifs plutôt haut de gamme. Et l'espace potentiellement public? Privatisé! Ironie de la disposition des lieux, le site est non seulement clos, mais également surplombé par les 18 étages de la massive tour des Goujons, où vivent plus de 800 locataires du Foyer Anderlechtois... qui profitent de la vue, à défaut d'un jardin...

## QUAND UN DÉLIRE D'ARCHITECTE DEVIENT RÉALITÉ...

Fin des années 2000, surgit de l'imagination délirante d'un architecte manifestement visionnaire le projet « Les Rives ». Il s'agit de construire un nouveau quartier sur la rive droite du bassin de Biestebroek, dans une zone jusque là affectée aux entreprises et aux activités artisanales. Il est vrai que le terrain est bien orienté, bordé de hauts arbres et de péniches colorées... et que les autorités ont peu fait pour faire la promotion de cette zone auprès des entrepreneurs et artisans bruxellois. Des dizaines d'entreprises y sont pourtant actives, pourvoyeuses de travail pour une main d'œuvre pas toujours diplômée, denrée qui se raréfie dans une ville principalement vouée au tertiaire.

Le projet « Les Rives », lui, n'a que faire de cet existant : il veut du jamais vu à Bruxelles : une marina, des canaux, des yachts!... Là hélas, ce projet purement spéculatif était jusqu'il y a peu interdit par la réglementation urbanistique en vigueur. Mais l'idée d'une reconversion de ce territoire fait son chemin et les pouvoirs publics, obnubilés par le mirage de rentrées fiscales incertaines, décident de modifier l'affectation des lieux, transformant d'un trait de plume cette zone industrielle en « zone d'entreprises en milieu urbain », autorisant l'implantation de logements et obligeant les entreprises implantées à avoir une activité « compatible avec l'habitat ». Jackpot pour les promoteurs qui entretemps, alléchés par la rayonnante perspective d'empocher de solides plus-values, ont massivement racheté les meilleures parcelles au prix du terrain industriel!

La Commune d'Anderlecht avait déjà initié le mouvement, en mettant au point un masterplan pour la zone, prélude à l'adoption d'un Plan Particulier d'Affectation des Sols (PPAS). C'est dans ce contexte que voit le jour le projet City Dockx, sur une parcelle entre le boulevard industriel et la digue du canal, porté par Atenor, le même promoteur que Victor et la tour Up-Site, visiblement dans les petits papiers des autorités régionales.



GWENAEL BRES

Dans un note explicative, Atenor affirme qu'un des bâtiments projetés offrira « des logements de qualité à des prix abordables ». Nous ne doutons pas de la qualité des logements qui seront créés mais plutôt de leur côté abordable! En effet, à quel prix un logement est-il considéré comme abordable, vu que l'offre de logements neufs dans la capitale est trop onéreuse pour la majeure partie des bruxellois? Les familles ont de plus en plus difficile à trouver des logements adaptés à leur taille, et le projet propose seulement 8 logements de 3 chambres sur les 116 prévus.

## POUR LES PAUVRES, PAS DE LOGEMENT, NI MÊME DE TRAVAIL...

On le devine ici, en plus de l'accès au logement, c'est l'accès à l'emploi que l'on met aussi en péril. Les fonctions productives et artisanales se combinent souvent difficilement avec la fonction logement. Les entreprises risquent d'être à leur tour chassées car leurs activités seront à terme considérées comme une source de nuisances sonores et visuelles par les nouveaux habitants.

Ces trois exemples particuliers démontrent bien que Cureghem et ses habitants sont en ligne de mire. Que l'action conjuguée des initiatives régionale et communale n'est pas forcément rassurante: le Plan Communal de Développement récemment adopté ambitionne de « régénérer Cureghem », le Masterplan Biestebroek propose d'ouvrir la chaussée de Mons au canal, afin de le « valoriser ». Rajoutez-y le plan Canal, le « schéma opérationnel Cureghem » du PRDD, le Contrat de Quartier Biestebroek qui entend préparer le terrain pour les futurs nouveaux habitants, et les ambitions des promoteurs, les perspectives sont sombres pour les plus faibles...

## FACE À L'INCURIE, NOUS AGISSONS

Comment agir, avec quels moyens, afin que Cureghem, reste un endroit où on a la possibilité de rester? Car la toile qui se tisse petit à petit, à coups de projets de « revitalisation », de production de logements moyens, de mise en valeur de l'espace public, d'appétit de promoteurs, ne tient pas compte de la majeure partie des habitants de ce quartier populaire.

Au Centre de Rénovation Urbaine (CRU) à Anderlecht, c'est ce à quoi nous travaillons. Permettre aux habitants du quartier d'y rester tout simplement, d'y trouver un logement décent et adapté à leurs besoins, leur budget. En collaboration avec l'Union des Locataires d'Anderlecht Cureghem (ULAC), nous développons avec les habitants des projets concrets de rénovation ou de création de logements, en collaboration avec le secteur de l'économie sociale. Nos chantiers écoles permettent ainsi à certains d'acquérir une expérience professionnelle. Nous espérons que les pouvoirs publics saisiront l'opportunité de développer des projets qui garantiront le maintien du logement abordable dans le quartier, via des Agences Immobilières Sociales (AIS) par exemple, permettant de faire diminuer la pression sur les prix mais aussi de permettre aux habitants de rester dans leur quartier.

En attendant, afin de maintenir l'équilibre et de faire diminuer la pression, le CRU agit par petites touches, en s'insérant dans les failles, et tente de maintenir et de développer une offre de logements abordables et de bonne qualité. ●

1. Voir article de Benayad Abderazzak dans ce dossier.

# LE HAUT DE L'ÉCONOMIE D'EN BAS

**Cureghem traîne une réputation de quartier à hauts chômeurs ajoutés. Un petit tour d'horizon montre néanmoins un territoire en pleine activité visible, vibrante mais fragile.**

CLAIRE SCOHIER



Historiquement, le quartier était un quartier d'artisans et de petites industries entretenant des liens étroits avec les différentes écoles professionnelles, comme les Arts et Métiers, ainsi qu'avec les abattoirs. Mais la désindustrialisation a particulièrement frappé Cureghem et de nombreux petits entrepreneurs ont quitté le quartier, pour s'installer sur des terrains moins onéreux à la périphérie, laissant juste la trace de belles enseignes peintes en façade. Mais tous ne sont pas partis. Qu'on pense à la miroiterie Van de Plas sur la chaussée de Mons ou encore à Jean Wauter Aciers spéciaux dans la rue de Liverpool.

Quelques grandes entreprises sont encore présentes à proximité (Leonidas, Philips, SNCB, Belgacom,...) mais offrent principalement des emplois hautement qualifiés et donc peu à la portée des habitants du quartier. De fait, plus d'un cinquième de la population ne possède qu'un diplôme de l'enseignement primaire. Travailler sur l'amélioration de la formation pour répondre à la demande en emplois qualifiés n'est pas dénué de sens mais les études récentes démontrent qu'au niveau bruxellois, l'amélioration des niveaux moyens de formation ne se traduit pas par une baisse du chômage car à niveau de formation égale, les personnes habitants les quartiers centraux ont moins de chance de décrocher un emploi. Il s'agit d'adapter l'offre d'emplois à la demande en prenant en considération les singularités du quartier.

On trouve à Cureghem une dizaine d'Initiatives Locales de Développement de l'Emploi (ILDE) ayant pour objectif l'insertion socioprofessionnelle des demandeurs d'emploi difficiles à placer. Par ailleurs, le quartier est loin de manquer de débouchés. Il offre certaines opportunités dans le secteur de la construction, de la réparation de biens, des véhicules, du nettoyage, de la confection ou de l'alimentation. Le tertiaire, avec ses services aux entreprises et plus particulièrement le nettoyage, représente une part importante d'emplois accessibles. Il n'y a pas moins de 19 entreprises de nettoyage à Cureghem. Ces entreprises travaillent souvent en sous-traitance et sont à la recherche d'une main-d'œuvre faiblement qualifiée, encourageant ainsi une économie de proximité même si le travail au noir n'y est pas absent. En 1995, les sources officielles chiffrèrent à 2 166 le nombre d'emplois dans les entreprises, bureaux et commerces localisés à Cureghem, les secteurs du textile (415) et des voitures (189) représentaient 28% des emplois disponibles<sup>[1]</sup>.

Trois secteurs tiennent le haut du pavé dans l'économie cureghemoise et remplissent une fonction qui dépasse de loin les limites du quartier en rayonnant de bas en haut : le secteur de la viande autour des abattoirs et les marchés du samedi et du dimanche<sup>[2]</sup>, le textile concentré dans le quartier du Triangle avec ses ateliers de confection et ses grossistes, et le secteur du commerce de voitures de seconde main à la Rosée et le long de la rue Heyvaert<sup>[3]</sup>.

L'accessibilité du quartier par sa position centrale permet d'atteindre une large clientèle, tandis que les fortes densités de population, concentrent des demandes ethniques précises, donnant quelques chances à l'entreprenariat ethnique, aux pépinières d'entreprises visant l'industrie légère urbaine et certains services urbains<sup>[4]</sup>.

On le voit, le quartier est doté d'une vitalité économique évidente qui s'ancre dans l'économie de proximité ou « l'international du bas » à

l'opposé d'une économie tirée « par le haut » qui produit peu d'effets redistributifs au bénéfice des personnes les plus démunies et intègre difficilement les personnes peu qualifiées. Au vu du profil professionnel des habitants du quartier, il s'agit de consolider l'activité existante gravitant autour du commerce alimentaire et de voitures, de promouvoir des fonctions productives et de développer le commerce local à destinations des communautés locales. ●

1. P. Mistiaen, Ch. Kesteloot, *Polarisation socio-spatiale et stratégies de survie dans deux quartiers bruxellois*, 1995.

2. Voir « L'Abattoir illustré » à paraître en juillet 2015.

3. Voir l'article de M. Rosenfeld et M. Van Crieckingen dans ce dossier.

4. Ch. Kesteloot, *La dimension spatiale de la dualisation dans la société*, 1997.

## EUCLIDES

Le centre Euclides est le tout premier des 8 centres d'entreprises créés en Région bruxelloise. Il voit le jour sous forme de coopérative en 1994 à Cureghem dans le cadre du volet économique du DSO (Développement social de quartier) de Cureghem et d'un partenariat entre la commune d'Anderlecht, les assurances P&V et les Abattoirs d'Anderlecht. Le nom d'« Euclides » vient à la fois d'Euclides le Socratique, qui fut philosophe, comme d'Euclides le mathématicien, fondateur de l'école de mathématique d'Alexandrie. Une façon d'allier la rigueur des sciences au sens politique de la démarche, à l'image du directeur de centre, José Menéndez, ingénieur agronome et philosophe de formation. D'emblée, le centre affichera sa volonté de contribuer à un remaillage social et économique autour de la Porte d'Anderlecht.

Pour partie financé par des fonds européens, Euclides est aussi le sigle d'« *European Center for Local Initiatives in Development Enterprises and Services* ». Initialement installé chaussée de Mons à côté des Abattoirs, le centre a déménagé

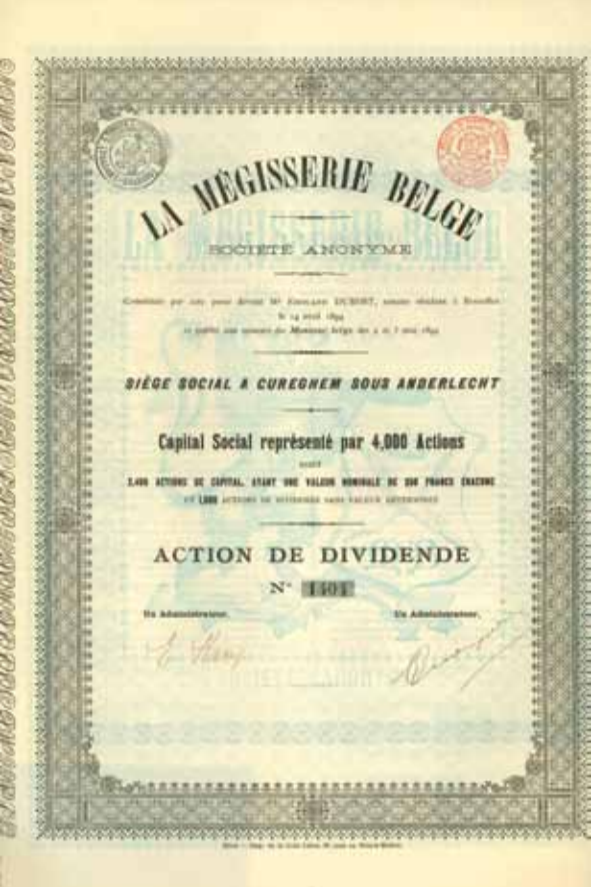
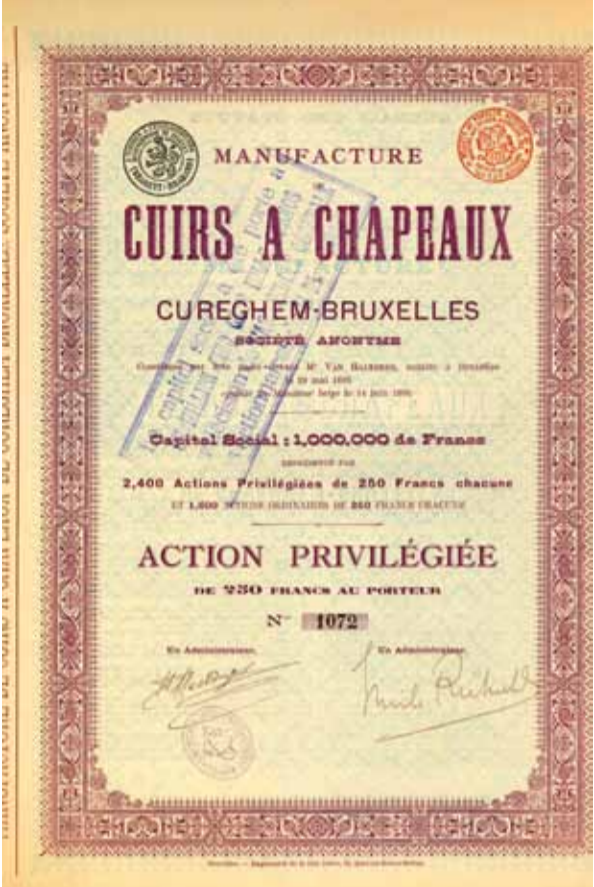


en 2000 dans un ancien bâtiment industriel des années 30 situé aux n° 34-36 rue du Chimiste dans le quartier Rosée. Le bâtiment accueillait autrefois une bonneterie. Le centre vient de fêter ses 20 ans et c'est là qu'IEB a installé ses nouveaux bureaux en décembre 2014.

L'action d'Euclides s'inscrit dans les dynamiques dites de développement local et s'inspire des démarches coopératives et de l'économie sociale. Elle repose sur la convergence d'acteurs locaux comme les écoles communales, les nombreuses associations

du quartier et les habitants. Euclides accueille un guichet d'économie locale et a mis sur pied l'Université Populaire d'Anderlecht, sorte de coopérative du savoir adaptée au quartier, sa réalité socio-économique, politique et sociale, ouverte tant aux adultes qu'aux enfants.

Le centre héberge aujourd'hui environ 40 entreprises et associations actives dans des secteurs variés : construction et rénovation, logement, graphisme, textile, multimédia, design, environnement, urbanisme, architecture, formation et insertion socioprofessionnelle.



CLAIRE SCOHIER

CLAIRE SCOHIER

LA FONDERIE

A.A.M.

LA FONDERIE

# D'OÙ VIENT ET OÙ VA LE QUARTIER DES VOITURES ?

**La partie de Cureghem autour de la rue Heyvaert est, pour la plupart des bruxellois, un quartier inconnu, un point aveugle sur leur carte mentale. Retour sur le passé, le présent et les devenirs possibles du « quartier des voitures ».**

MARTIN ROSENFELD, MATHIEU VAN CRIEKINGEN



Il est vrai que les discours des autorités à propos de ce quartier n'encouragent pas vraiment à y faire tour.

Tout n'y serait que « nuisances » : trop sale, trop de bruit, trop de camions, trop de commerces de voitures d'occasion, trop de monde dans la rue. Pourtant, coincé entre les abattoirs, la chaussée de Mons, le canal et la petite ceinture, ce quartier est unique en son genre, à Bruxelles, en Belgique et même en Europe. Il est connu dans toute une partie de l'Afrique pour l'activité commerciale qui y prospère depuis près d'un quart de siècle. L'activité des garages du quartier Heyvaert, en effet, est un chaînon essentiel dans le commerce d'exportation de véhicules d'occasion de l'Europe vers l'Afrique de l'Ouest, où les voitures trouvent une seconde vie.

La Belgique s'est progressivement positionnée comme une plaque tournante importante dans ce commerce, grâce notamment au port d'Anvers, leader européen dans l'exportation de véhicules d'occasion. En 2013, 520.000 véhicules d'occasion ont quitté la Belgique, dont un quart a pris le chemin d'autres pays européens (vers l'Europe de l'Est, surtout) et près des trois quarts sont partis vers l'Afrique. En moyenne, c'est plus de 1.000 voitures qui rejoignent chaque jour le continent africain au départ de la Belgique, dont un peu plus de la moitié à destination du port de Cotonou, au Bénin.

L'importance de ces chiffres laisse penser qu'il s'agit d'une activité commerciale qui ne se limite pas aux seuls marchés des pays d'origine et de destination des voitures. En fait, la Belgique comme le Bénin remplissent une fonction de places marchandes dans une filière commerciale qui dépasse largement leur cadre national respectif.

## LA PLACE MARCHANDE HEYVAERT

Les voitures d'occasion sont une marchandise un peu particulière. Il n'y a 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. Ces voitures entrent par conséquent sur le marché à une fréquence irrégulière et dans des lieux dispersés. Il est donc difficile de repérer ces marchandises et d'en comparer les prix. Une façon d'y faire face est de rassembler ces véhicules sur un même espace qui occupe alors une fonction de place marchande. C'est exactement ce qui se passe dans le quartier Heyvaert<sup>[1]</sup>.

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 de déterminer les prix au plus proches de la réalité du marché. Cela représente aussi une facilité pour les importateurs africains venus prospecter le marché européen à la

recherche de voitures d'occasion. De plus, on y parle français. Enfin, c'est un avantage pour les garagistes vendeurs de véhicules qui opèrent au sein d'une place marchande attractive et reconstruite internationalement.

## DE LA BOUCHERIE AUX VÉHICULES D'OCCASION

Comment le quartier Heyvaert en est-il venu à occuper cette fonction de place marchande de commerce euro-africain de véhicules d'occasion ? Fin des années 1980, plusieurs consignataires libanais installés aux alentours de la Gare du Midi décident de se spécialiser dans l'exportation de voitures d'occasion vers l'Afrique. Les consignataires sont les personnes prenant en charge toute la logistique permettant le transport des véhicules à l'international. En proposant aux importateurs africains une solution intégrée pour la prise en charge des véhicules d'occasion achetés sur le marché européen – depuis leurs transports vers le port d'Anvers jusqu'à la livraison par bateau dans les principaux ports africains – ces consignataires ont été les véritables fers de lance de cette activité commerciale à Bruxelles.

Ce travail de consignation demande d'importants espaces pour le stockage des véhicules en attente du départ d'un bateau. Au début des années 1990, se sentant à l'étroit dans le quartier de la Gare du Midi, plusieurs consignataires

vinrent s'installer autour de la rue Heyvaert. A l'époque, le quartier est principalement occupé par des grossistes en viande, installés à proximité des abattoirs de Cureghem. Mais, confrontés à l'entrée en vigueur d'une nouvelle législation européenne imposant des normes beaucoup plus strictes pour le secteur de la boucherie, ces grossistes préférèrent déménager leur activité en périphérie de la ville plutôt que d'entreprendre de coûteux travaux de mise en conformité de leurs installations. Ainsi, dans les années 1990, de nombreux entrepôts se libérèrent dans le quartier Heyvaert.

Une concentration progressive des principaux acteurs du commerce d'exportation de véhicules d'occasion sur les quelques rues du quartier Heyvaert s'en est suivi. L'installation des consignataires et des grands garagistes dans le quartier a en effet attiré une série de plus petits acteurs, eux-mêmes garagistes ou bien vendeurs de pièces de rechange, de pneus ou d'autres biens de seconde main qui pouvaient être chargés dans les véhicules en partance pour l'Afrique. Elle a encore favorisé l'installation de toute une série de commerces spécialisés dans le quartier : restaurants de nourriture africaine, épicerie de produits exotiques, églises pentecôtistes, téléboutiques ou encore services de transfert d'argent. Ainsi, au plus cette concentration se renforçait, au plus s'affirmait l'identité et la renommée du quartier auprès des importateurs africains. En retour, cette concentration de commerces et de services a rendu le quartier attractif auprès de populations d'origine africaine n'ayant bien souvent aucun rapport avec le commerce de voitures d'occasion. C'est ce qui contribue à expliquer, avec la relative faiblesse des loyers, que la proportion de population de nationalité africaine subsaharienne est aujourd'hui plus du double dans le quartier Heyvaert qu'à Matongé, pourtant connu comme le « quartier congolais » de Bruxelles. Elle est aussi quatre fois plus élevée qu'à l'échelle de l'ensemble de la Région.

### UNE ACTIVITÉ SOUS PRESSION

Cette évolution du quartier Heyvaert en une place marchande du commerce transnational d'exportation de véhicules d'occasion ne s'est pas fait



MATHEU VAN CRIEKENGEN

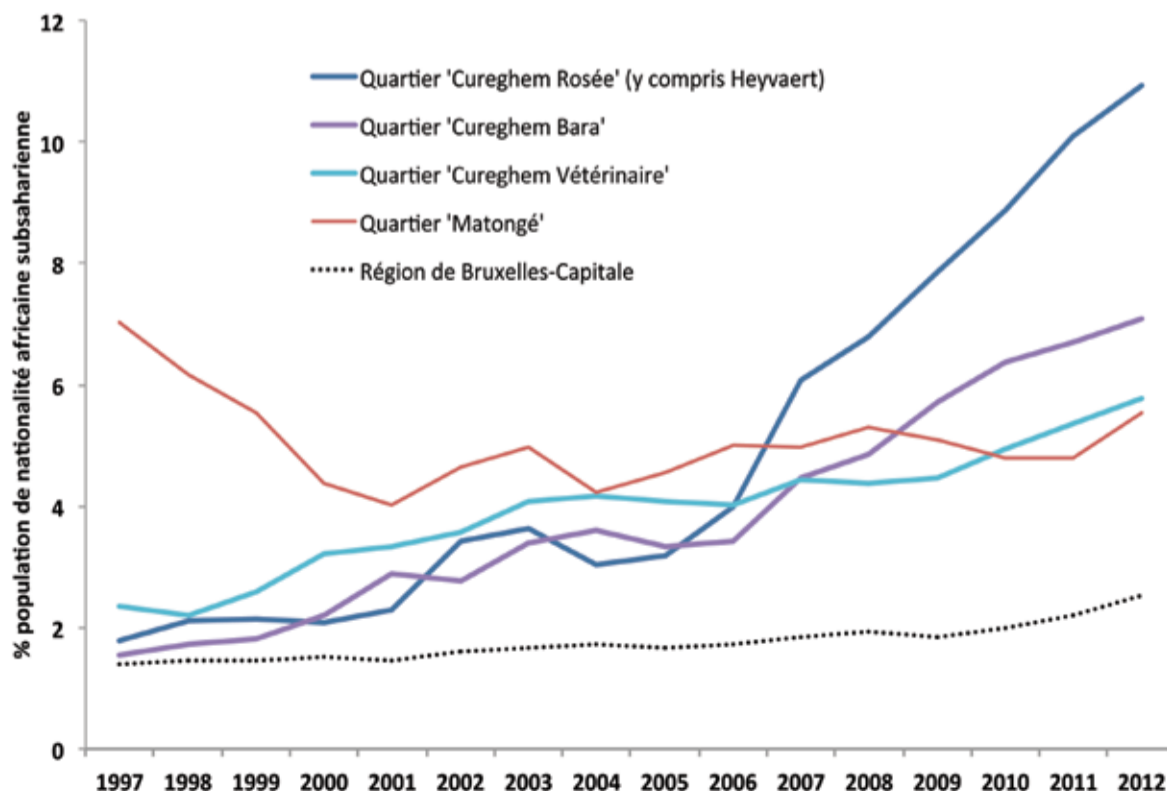
sans tensions. La multiplication des garages complique ou décourage l'installation d'autres types d'activités commerciales ; le transport et la livraison des voitures dans un quartier dense comme celui-ci est source d'inconfort pour les riverains ; la cohabitation dans l'espace public entre habitants et acteurs du commerce de voitures d'occasion est parfois difficile ; les étages de certains bâtiments dans lesquels sont stockées les voitures sont laissés inoccupés, accélérant la dégradation du bâti.

Dans le chef des pouvoirs publics, régionaux comme communaux, ces éléments trouvent leur place dans un discours unilatéral sur les « nuisances » de cette activité : la présence du commerce d'exportation de véhicules d'occasion à Cureghem est un « problème » dont il

faut débarrasser le quartier, un point c'est tout. L'option d'une régulation in situ de la présence des garages et des autres activités liées à la place marchande, en vue d'une meilleure cohabitation, n'a jamais vraiment été envisagée. Déjà, en 2010, le « Masterplan Canal Molenbeek » annonçait la couleur : « Un quartier paralysé par une activité économique néfaste. ... La présence d'une telle zone monofonctionnelle au cœur de Bruxelles n'est pas à encourager. Un déplacement de l'activité doit être envisagé »<sup>[2]</sup>. Le projet de PRDD de 2013 enfonce encore le clou : « 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 » (p. 157). Ainsi, les pouvoirs publics s'efforcent depuis plus de 20 ans d'obtenir le départ des garages – mais sans succès jusqu'à présent.

Au début des années 1990, le doublement de la taxe communale pour les commerces impliqués dans l'exportation de véhicules d'occasion a été la première mesure employée à l'encontre des garages. Celle-ci ne faisait pas mystère de son objectif : « 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 »<sup>[3]</sup>. Après une longue bataille juridique, les critères sur lesquels cette taxe additionnelle a été établie ont été jugés discriminatoires, et la mesure retirée.

Cette taxe ne prenait pas la mesure du fait que le commerce euro-africain d'exportation de véhicules d'occasion est une activité économique florissante, brassant des sommes importantes, ce qui permet à ses principaux acteurs de faire « le gros dos » face à ce genre de mesure. L'épisode de la « Cellule garages » en témoigne également. 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 était que, face à une activité commerciale supposée largement « informelle »,



Pourcentage de la population originaire d'Afrique subsaharienne dans plusieurs quartiers bruxellois, 1997-2012. Source : Monitoring des quartiers de la Région de Bruxelles-Capitale



HELENE QUOIDBACH

il suffisait de renforcer les contrôles administratifs pour parvenir à fermer la plupart des établissements. La Cellule garages engage alors un travail systématique de relevés des activités liées aux véhicules d'occasion dans le quartier. Sont vérifiés, pour chacun de ces établissements, la validité des permis d'exploitation ainsi que le respect des normes environnementales.

En 2007, l'action de la Cellule garages molenbeekoise est étendue à la commune voisine d'Anderlecht. Elle fonctionnera comme une entité intercommunale jusqu'à sa dissolution en 2012. Si le travail de la Cellule garages a permis de révéler une série d'infractions, la plupart des garagistes n'ont pas tardé à se mettre en ordre. À nouveau, il semble que la valeur commerciale de l'activité l'ait largement emporté sur les frais liés aux travaux de mise en conformité ou aux renouvellements des permis. L'action de la Cellule garages n'a donc abouti qu'à la fermeture de très rares garages et n'a pas entraîné le départ des voitures<sup>[4]</sup>.

### EN ROUTE VERS L'AVANT-PORT ?

Plus récemment, le projet de PRDD réaffirme l'intention des pouvoirs publics de « libérer » le quartier Heyvaert des garages mais l'associe cette fois à un déplacement de l'activité vers un autre site. Il s'agit à présent de « ... développer à l'avant-port un terminal Roll on – Roll off (RO-RO) spécialisé dans le secteur de la vente des véhicules de seconde main, afin de permettre le transfert d'activités du quartier Heyvaert (Molenbeek et Anderlecht) dans lequel ces activités présentent de grandes nuisances pour l'habitat, et ainsi assurer la rénovation de ce quartier. » (p. 70). Dans ce cadre, mission a été donnée fin 2013 par le Gouvernement régional au Port de Bruxelles d'acquérir un terrain désaffecté de 6,5 hectares à côté de la station d'épuration nord, en vue d'accueillir le futur terminal. L'ambition du projet est, outre la « libération » du quartier Heyvaert, de transférer une grande partie du transport des voitures entre Bruxelles et le Port d'Anvers depuis la route (transport par camions porte-huit) vers le canal (transport par barges). Initialement annoncé pour 2017, le terme de l'aménagement du terminal a depuis lors été repoussé à fin 2018. Les négociations entourant l'achat et la dépollution du terrain avec son

propriétaire actuel (la compagnie pétrolière Esso) paraissent présenter plus d'une difficulté.

Plutôt qu'une option d'attaque frontale des garages, qui n'a pas donné le résultat souhaité par les autorités, celles-ci avancent donc désormais un projet censé permettre, à la fois, la poursuite de l'activité et la rénovation du quartier Heyvaert. Ce transfert de l'activité des garages est envisagé en la détachant du quartier dans laquelle elle s'est développée et en l'éloignant du centre-ville, vers ce qui serait un nouveau zoning monofonctionnel. Le territoire du quartier Heyvaert est aujourd'hui, semble-t-il, bien trop « stratégique » aux yeux des autorités régionales et communales, et son foncier à bien trop « haut potentiel » que pour y laisser exister une activité économique centrée sur l'exportation de véhicules d'occasion vers l'Afrique.

### ET DEMAIN ?

C'est qu'aujourd'hui, en effet, tous les yeux des autorités en charge du « développement territorial » de Bruxelles sont tournés vers les abords du canal – et avec eux beaucoup d'appétits immobiliers. Pour le Ministre-Président régional, « le renouveau du territoire du canal sera le symbole du renouveau de Bruxelles ! ... C'est le long du Canal que nous réussirons le Bruxelles de 2025 ! ».

S'agissant de Cureghem, l'empilement actuel des périmètres de projet qui reprennent le quartier Heyvaert en tout ou en partie donne presque le tournis : Domaine régional du Plan Canal, Zone de schéma opérationnel « Cureghem » et Mezzo-Projet « Petite Sennette » du Plan-Guide de la rénovation urbaine durable (repris dans le projet de PRDD), contrats de quartier « Compas » et « Petite Senne », sans compter les Masterplans « Canal Molenbeek », « Porte de Ninove », « Place de la Duchesse », « Abattoirs », ... Et les « zones stratégiques » de la Gare du Midi et de la Gare de l'Ouest ne sont pas loin.

Cette fièvre urbanistique pose la question du devenir du quartier Heyvaert, dans l'hypothèse où une bonne part de l'activité des garages serait déplacée à l'avant-port. Qu'advient-il de ce quartier dont l'activité principale constitue, aujourd'hui, un verrou pour tous ceux qui

le verraient bien troquer ses habits populaires pour un costume plus « urbain » et de meilleur « standing » ? Se dirige-t-on à toutes vapeurs vers une gentrification accélérée du quartier une fois celui-ci « libéré » des voitures ? Même les principaux consignataires, propriétaires d'une grande partie des surfaces autour de la rue Heyvaert, se disent prêts à se reconvertir partiellement en promoteurs immobiliers. « Business is business »...

Les auteurs du Masterplan Canal Molenbeek sont sans doute parmi ceux qui appuient le plus explicitement cette option de transformation radicale du quartier Heyvaert : « Il faut, lorsque cela se justifie, oser reconvertir certaines zones de forte mixité en quartier plus urbain (en introduisant du logement, des activités induites par le développement urbain : commerces, horeca, 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) ». Amis chômeurs, pensionnés, étudiants, travailleurs précaires ou à bas salaires, vous voilà avertis...

Ne serait-il pas enfin temps de penser une rénovation du quartier qui en maintienne l'accès aux classes populaires et y améliore les conditions de vie des habitants en place, avec ou sans les voitures ? ●

1. Pour en savoir plus, lire Martin Rosenfeld, *Entrepreneurs transnationaux et commerce d'exportation de véhicules d'occasion*. Étude de la filière Bruxelles - Cotonou, Revue Européenne des Migrations internationales, 29 (2), pp. 57-76, 2013.
2. *Etude urbanistique Molenbeek Canal*, BUUR et IDEA Consult, Novembre 2010, p. 141.
3. Rapport du 4/2/1992 du collège des bourgmestres et échevins au conseil communal d'Anderlecht.

Le prochain numéro de la revue *Uzance* sera entièrement consacré au quartier Heyvaert. Des chercheurs de différents horizons des sciences humaines partagent leurs analyses du quartier dans un numéro entièrement accessible en ligne à partir de décembre 2015 : [www.patrimoineculturel.cfwb.be/?id=uzance](http://www.patrimoineculturel.cfwb.be/?id=uzance).

# POUR EN SAVOIR PLUS



## LIVRES ET REVUES

**Chicago.be, Anderlecht, printemps 2008.**  
*Réponses à une sociologie du manque : propositions d'enquêtes*, Coll. Anachronique, éd. Du Souffle, 2009.  
Réquisitoire documenté à partir du traitement des émeutes d'Anderlecht en 2008 contre une certaine sociologie qui joue les conseillers du Prince.

**La viande, tranche de ville, mode de vie**, *Les Cahiers de La Fonderie*, juin 1996. Écrit en plein scandale de la « vache folle » et peu après l'incendie qui ravagea les Abattoirs d'Anderlecht, ce numéro retrace divers aspects du rapport à la viande qu'entretient la ville, d'un point de vue urbanistique, architectural, économique, industriel et social.

**Un abattoir en ville**, *Bruxelles en Mouvements* n° 256-257, mai 2012. Dossier consacré aux Abattoirs d'Anderlecht, un site urbain hors du commun, fort de son histoire, de sa construction et des énergies qu'il renferme.

**Midi-Biestebroek : un urbanisme à la dérive**, *Bruxelles en Mouvements* n° 263, mars-avril 2013. Double dossier consacré à l'urbanisme spéculatif qui se développe dans le quartier Midi autour de la gare du Midi et sur le bassin industriel de Biestebroek.

**Dirk DE CALUWÉ, Cureghem. Partie 1. Contexte historique et Partie 2. Bonnes nouvelles**, en deux volumes, l'auteur livre un regard attachant avec une plume accessible d'un territoire qu'il connaît depuis de nombreuses années croisant tout à la fois les dimensions historiques et patrimoniales du quartier et une radiographie, chiffres à l'appui, de ses habitants au travers de différentes dimensions (revenus, emploi, enseignement, formation, logement, santé, cadre de vie) entrecoupée d'interviews.

**L'Abattoir Illustré**, ce journal à paraître et réalisé par Forum Abattoir ([www.forum-abattoir.org](http://www.forum-abattoir.org)) invite à questionner la place de l'abattoir dans une ville et plus particulièrement celui d'Anderlecht. Relayant des positions de travailleurs, d'usagers du site et d'acteurs locaux, il fonctionne comme une caisse de résonance pour mieux pénétrer les entrailles de l'abattoir mais aussi penser sa place et son intégration au territoire de Cureghem.



## ARTICLES

**M. ROSENFELD**, *Implantation spatiale du commerce euro-africain d'exportation de véhicules d'occasion à Bruxelles*, *Annales de la recherche urbaine*, 108, pp. 108-115, 2013.

**M. SACCO**, *Cureghem : de la démolition à la revitalisation*, *Brussels Studies*, 25 octobre 2010  
[www.brusselsstudies.be/publications/index/index/id/130/lang/fr](http://www.brusselsstudies.be/publications/index/index/id/130/lang/fr)

**L. BABAR et Cl. SCOHIER**, *L'impact des projets immobiliers dans la zone industrielle d'Anderlecht : analyse du tissu entrepreneurial et de la propriété*, 2013.  
[www.ieb.be/-Etudes-et-analyses-2013-258-](http://www.ieb.be/-Etudes-et-analyses-2013-258-)

**Ph. CLAUDEL et Cl. SCOHIER**, *Heyvaert : commerce de voitures et vie de quartier. Une alliance complexe à repenser plutôt qu'à balayer.*  
[www.ieb.be/Heyvaert-vers-une-transformation](http://www.ieb.be/Heyvaert-vers-une-transformation).

## ECOUTES SONORES, FILMS ET CAPSULES VIDEO

**Corsaire TV**, web Télé associative présentant des reportages mensuels de 15 minutes sur la vie des quartiers populaires de Bruxelles dont Cureghem où ils étaient installés.  
[www.youtube.com/user/corsairesTV](http://www.youtube.com/user/corsairesTV).

**Quelles nouvelles de Cureghem ?**, est le fruit d'un atelier photographique et sonore réalisé en 2012 par Infor-Femmes sur la dynamique associative à Cureghem et les habitants du quartier.  
[www.inforfemmes.be/spip.php?rubrique40](http://www.inforfemmes.be/spip.php?rubrique40)

**Des abattoirs à abattre**, documentaire sonore de Maxime COTON réalisé par Bruxelles Nous Appartient en 2011. Histoire et vie des Abattoirs à Anderlecht racontée d'un point de vue sociologique : rapport à la mort, à la consommation, évolution des métiers, de l'industrie, de la ville.

**Goujons 59/63**, un film de G. BRÈES, M. HAESSLER, C. MICHEL et S. RINGOOT réalisé par le Centre vidéo de Bruxelles en 2014 retraçant la vie et la cohabitation dans l'immeuble de logement social des Goujons. Un voyage dans les entrailles de cet imposant bâtiment accueillant près de 800 habitants.  
[www.facebook.com/Goujons5963](http://www.facebook.com/Goujons5963)



# Changer la ville pour changer la vie ?

A l'heure de coucher ces lignes, 15 jours nous séparent de ce qui aurait pu être une véritable révolution des habitudes de déplacement dans et vers le centre de Bruxelles : la transformation du boulevard Anspach en vaste piétonnier<sup>(1)</sup>. Or la mise en application le 29 juin prochain du nouveau plan de circulation qui l'accompagne, inquiète et fâche comités riverains, associations, habitants, commerçants, travailleurs et usagers réunis au sein de la Plateforme Pentagone. D'une même voix, coulée dans une charte, ils demandent à la ville l'abandon du projet tel que présenté : « *Oui à un centre-ville habitable ! Non à un piétonnier mal pensé* »<sup>(2)</sup>. »

Or, à l'heure actuelle, la majorité PS-MR-SPA-Open-VLD à la Ville de Bruxelles ne semble pas vouloir changer d'un iota le compromis malheureux qu'elle a scellé. Et pour le vendre, elle dévoile les vraies intentions du projet : depuis des semaines, elle œuvre à la reconnaissance du Pentagone comme « zone touristique », lui assurant l'ouverture des magasins les dimanches, levant l'obligation du jour de repos hebdomadaire. Ainsi, sous la houlette du Mayor socialiste, les droits des travailleurs sont soldés... avec la complicité d'Interparking, un des bailleurs de fonds de la campagne promotionnelle « I shop on Sundays » qui s'affiche partout.

Yvan Mayeur nous le promet, le « changement de paradigme » est à nos portes. Ce piétonnier, entouré de ses parkings et de son mini-ring, c'est « *l'amélioration du cadre de vie, c'est s'inscrire dans les perspectives de réduction de la pollution atmosphérique, c'est améliorer la santé publique au cœur des villes, c'est*

*réduire le bruit* »<sup>(3)</sup>. Comment sincèrement croire que l'augmentation de la pression automobile, condition d'un accès direct au méga-piétonnier-marchand, sera bénéfique pour la santé ? Bientôt, sur une terrasse branchée, nous siroterons nonchalamment de pleines gorgées de particules fines ou très fines...

Axe traversant le Pentagone du Nord au Sud, le boulevard Anspach, est ouvert à la circulation depuis 1871 suite à la vaste opération du voûtement de la Senne. On le sait, cette dernière avait comme but officiel l'embellissement et l'assainissement des quartiers denses où s'entassaient essentiellement le menu peuple. L'opération visait aussi à renflouer les finances communales en stimulant le commerce dans le centre, en évitant l'exode de la classe possédante vers des quartiers plus aérés et en tablant sur quelques opérations spéculatives...

A l'époque, le libéral Jules Anspach à la tête de la capitale, et Léopold II, s'affirmeront comme les défenseurs d'un urbanisme de prestige et les promoteurs de travaux de grande envergure.

Le « classement international » de Bruxelles leur importait autant qu'aujourd'hui. « *Partout autour de nous les capitales et les villes font des progrès étonnants, notre pays ne peut pas se laisser distancer par ses voisins – la Belgique située au centre de l'Europe doit faire honneur à sa fonction* »<sup>(4)</sup>, déclare Léopold II en 1855.

Cent soixante ans ont passé et la posture semble inchangée, à peine revisitée. Désormais on parle d'une « nécessaire compétitivité » tant à l'échelle du pays qu'à l'échelle internationale, de « positionner

*vu au centre-ville*



AXEL CLAES

*un grand garage pour piétons*

Bruxelles » en tant que « destination city shopping », de « produits d'appel » pour les visiteurs potentiels de Bruxelles... Yvan Mayeur a lui aussi fait le pari d'améliorer l'assiette fiscale de la ville au mépris des habitants et commerçants.

Souhaitant « changer la ville pour changer la vie », le bourgmestre persiste paradoxalement à miser sur la voiture pour l'accès à la zone piétonne aux dépens du développement des transports en commun de surface. De son côté, la Région semble davantage intéressée par l'implantation des centres commerciaux (Docks Bruxsel, Uplace et Neo), que par celle

du « plus grand piétonnier d'Europe ». La qualité de vie des Bruxellois est dès lors sacrifiée sur l'autel d'une sainte trinité : la revitalisation commerciale, l'attractivité touristique et la spéculation immobilière.

1. Lire à ce sujet le précédent BEM n°275, *No parking, no mini ring, no bling bling*, mars-avril 2015, qui décortique les déraisons du projet.
2. [www.platformpentagone.be](http://www.platformpentagone.be)
3. *Un piétonnier pour changer la vie à Bruxelles*, *Le Soir*, 3 juin 2015. Pierre Vassart s'entretient avec Yvan Mayeur.
4. *Bruxelles, ville d'art et d'histoire. Les boulevards du centre*. Région de Bruxelles capitale. Service des monuments et sites. 1997.

**Bruxelles en mouvements** est un bimestriel édité par IEB, fédération des comités de quartier et groupes d'habitants. Ce journal est distribué dans une série de lieux bruxellois, mais vous pouvez également vous abonner pour le recevoir à domicile et par la même occasion soutenir notre démarche.

**Abonnement annuel pour 6 numéros : 24 euros**  
**Abonnement de soutien : 64 euros**  
 Versement au compte  
 IBAN : BE33 2100-0902-0446  
 BIC : GEBABEBB

**Consultez notre site pour voir la publication en ligne ainsi que la liste des lieux de dépôt : [www.ieb.be](http://www.ieb.be)**

**Coordination :** Claire Scohier.  
**Collaborateurs :** Benayad Abderazzak, Mohamed Benzaouia, Stéphanie D'Haenens, Sylvie Eyberg, Isabelle Hochart, Philippe Meersseman, Dalila Riffi, Martin Rosenfeld, Muriel Sacco, Barbara Tomson, Mathieu Van Criecken.  
**Couverture :** Maquette réalisée par l'asbl Cactus et Forum Abattoirs.  
**Graphisme et Maquette :** François Hubert et Elise Debouy.  
**Imprimerie :** Delferrière. – 1, rue de l'Artisanat – 1400 Nivelles.  
**Éditeur responsable :** Chloé Deligne  
 Rue du Chimiste 34-36 - 1070 Bruxelles.

**ieeb**  
 inter-environnement  
 bruxelles

Rue du Chimiste 34-36 - 1070 Bruxelles.  
 Tél.: 02 801 14 80 – E-mail: [info@ieeb.be](mailto:info@ieeb.be)

Organisme d'Éducation Permanente soutenu par la Fédération Wallonie-Bruxelles.

**FÉDÉRATION**  
 WALLONIE-BRUXELLES