

www.uzance.cfwb.be

Vol.4 - 2015

uzance

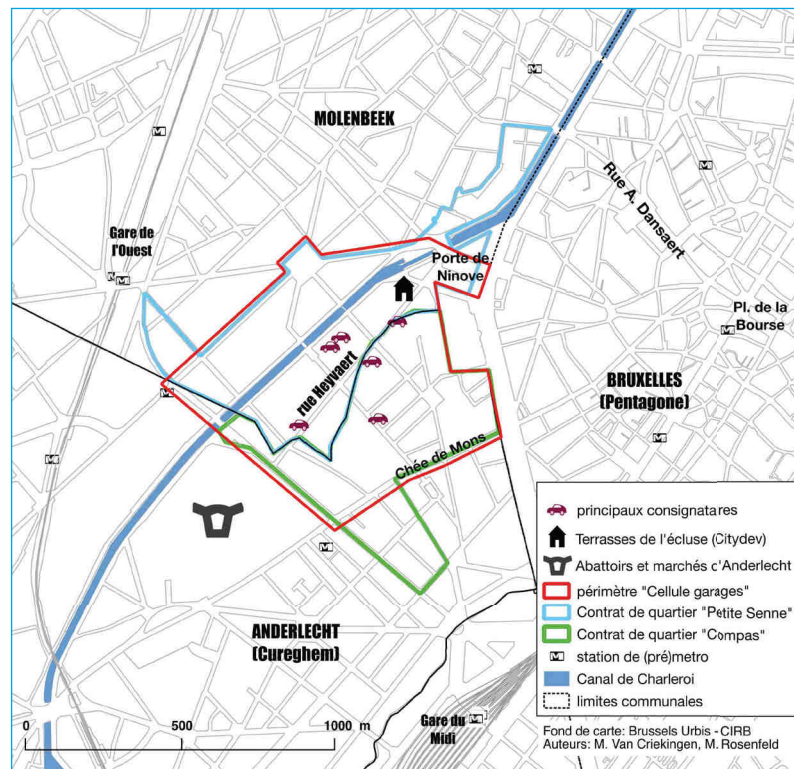
Mathieu VAN CRIKINGEN,
Département Géosciences,
Environnement,
Société - Filière Géographie
Université Libre de Bruxelles
mvancric@ulb.ac.be

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.

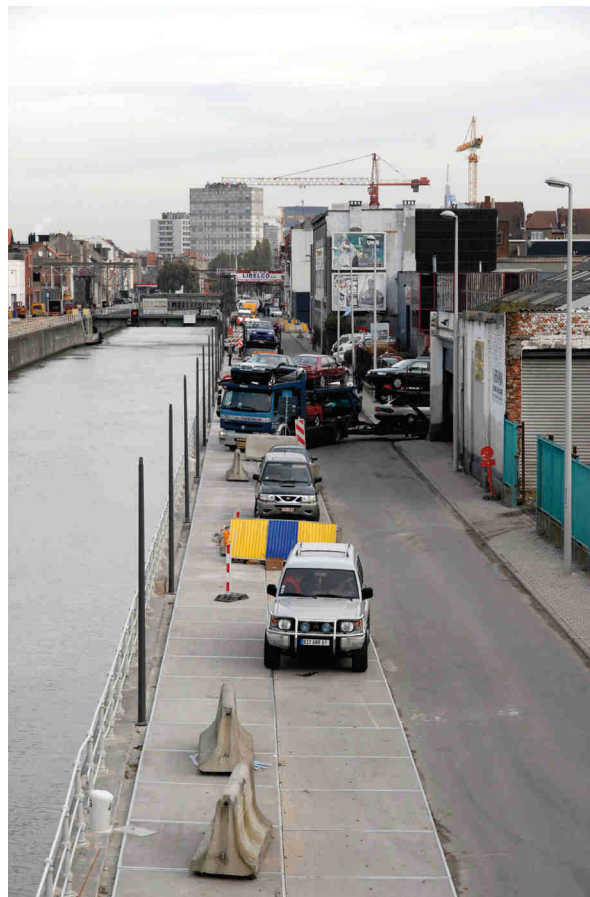


Fig. 2. Le quartier Heyvaert, côté canal © Sarah Morissens

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, épicerie 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 Crieckingen : *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 : *L'abattoir 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.