



# ATELIER SOUTHWEST

Midi – Porte d'Anderlecht

Juliette Chalant Devlesaver Fiona Giunta Robin Malache Lola Massinon Sharon Obedekah Malaika Patoma

# Professeurs:

- · Michel Hubert
- · Nathalie Cobbaut

# TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	3
1. FACTSHEET	4
2. PRINCIPAUX ENJEUX	7
2.1 L'EMPLOI	7
2.2 LA FRACTURE URBAINE, SOCIALE ET COMMUNAUTAIRE	7
2.3 LA CRIMINALITÉ ET LA SECURITÉ	7
2.4 LA PROPRETÉ	8
2.5 LES ESPACES VERTS, DE DÉTENTE ET DE LOISIRS	9
2.6 L'ÉCLAIRAGE PUBLIC	10
2.7 LA PARTICIPATION CITOYENNE	10
2.8 L'ACCUEIL INTERNATIONAL À LA GARE DU MIDI	11
3. INVENTAIRE DES PROJETS EXISTANTS ET DES ACTEURS ASSOCIATIFS IMPLIQUÉS	12
3.1 PROJETS URBAINS EXISTANTS	12
3.2 ACTEURS ASSOCIATIFS IMPLIQUÉS	12
4. PERSPECTIVES D'ACTION	14
5. CONCLUSION	16
6. BIBLIOGRAPHIE	19
ANNEXE 1 : INDICATEURS	21
ANNEXE 2 : ENTRETIENS ET OBSERVATIONS	27
I. OBSERVATIONS	27
II. ENTRETIENS	30
III. APPORTS VISUELS	39

# Remerciements

Nous aimerions tout d'abord remercier les personnes qui nous ont accompagnées tout au long de la réalisation de ce travail, en nous apportant aide et soutien, et sans qui ce travail n'aurait été possible ;

Michel Hubert,

Nathalie Cobbaut,

Geert Van Cauwenbergs,

André Hermans,

Sarah Deboosere,

Astrid Van Steen,

Miguel Lyssens,

L'initiative Bye Bye Petite Ceinture.

#### INTRODUCTION

Ce travail s'insère dans le cadre d'un atelier organisé pour les étudiants de 3ème année de bachelier des filières POLS de l'Université Saint-Louis de Bruxelles, en association avec le projet « Bye bye Petite Ceinture ». Ce séminaire, dirigé par Michel Hubert, avait pour objet la « Petite Ceinture » de Bruxelles et ses possibles transformations futures. Ce document est donc le résultat des diverses enquêtes menées par six étudiants sur certaines problématiques liées à la portion sud-ouest de la Petite Ceinture ellemême, ou aux quartiers avoisinants. Il concerne donc la portion Midi – Porte d'Anderlecht ainsi que les quartiers Midi, Anneessens, Cureghem Bara, Cureghem Rosée, Marolles, Stalingrad et Porte de Hal.

Sa réalisation a nécessité des données quantitatives (de seconde main), mais également des entretiens que nous avons menés ainsi que des observations sur le terrain et la participation à un atelier organisé par "Bye bye Petite Ceinture".

Le compte rendu que nous vous proposons ici est subdivisé en différentes parties. Tout d'abord, une fact sheet qui souligne quelques données quantitatives essentielles à propos des quartiers concernés. Ensuite, un passage en revue de différents enjeux auxquels pourrait répondre un réaménagement de la Petite Ceinture. Troisièmement, une présentation de quelques projets exisants ainsi que de différents acteurs déjà engagés autour de ces projets. Enfin, un résumé de certaines perspectives d'action issues principalement d'interventions lors de l'atelier organisé par "Bye bye Petite Ceinture". Pour finir, une conclusion suivie d'annexes dans lesquelles on trouvera davantage de données quantitatives, des comptes-rendus d'entretiens, des photos et d'autres matériaux dont nous nous sommes servis pour la réalisation de ce travail.

# 1. FACTSHEET

Voir page suivante

# ATELIER SOUTHWEST

**FACTSHEET** 

# MIDI / PORTE D'ANDERLECHT

DENSITE DE LA **POPULATION** (Habitants/km²) (2015) Anneessens 24373 19466 Cureghem Rosée Stalingrad 8874 14112 20540 Marolles Cureghem Bara 26612 Porte de Hal Moyenne régionale : 7 282 habitants/ km²

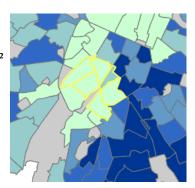
#### SUPERFICIE MOYENNE DES LOGEMENTS PAR HABITANT (m²) (2001)



Anneessens: 26.24 m<sup>2</sup> Cureghem Bara: 25.40 m<sup>2</sup> Cureghem Rosée: 22.72 m<sup>2</sup> Marolles: 26.94 m<sup>2</sup> Stalingrad: 33.77 m<sup>2</sup>

Stalingrad: 33.77 m<sup>2</sup>
Porte de Hal: 27.96 m<sup>2</sup>

Chacun de ces quartiers se trouve en dessous de la moyenne régionale de 35.58m².



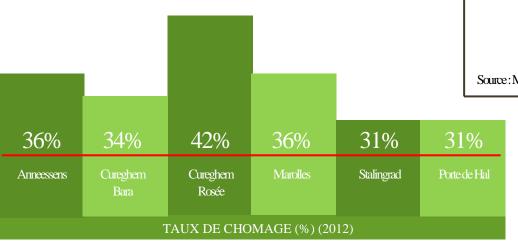
La densité de la population doit être mise en relation avec la superficie moyenne des logements par habitant. Lorsqu'on compare les deux cartes, on aperçoit une carte totalement inversée avec une sur-occupation des logements.

Source: Monitoring des quartiers

# TAUX DECHOMAGE (%) (2012)

Le taux de chômage montre la proportion de personnes sans emploi, à la recherche d'un emploi et disponibles pour occuper un emploi dans la population active.

Il faut noter que le taux de chômage de chacun des quartiers dans notre secteur de la Petite Ceinture se trouve au dessus de la moyenne régionale de 23% (indiqué par la ligne rouge ci-dessous).



Source: Monitoring des quartiers

DENSITÉ DE POPULATION

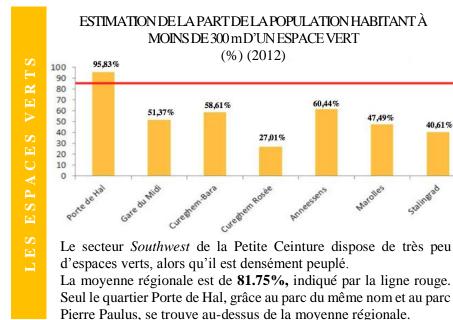
# AGE MOYEN DES SIX QUARTIERS (%) (2012)

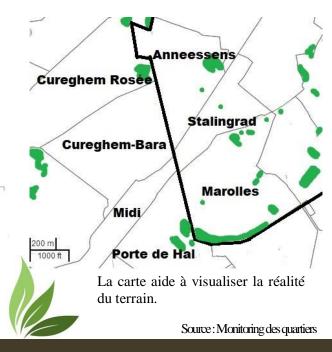


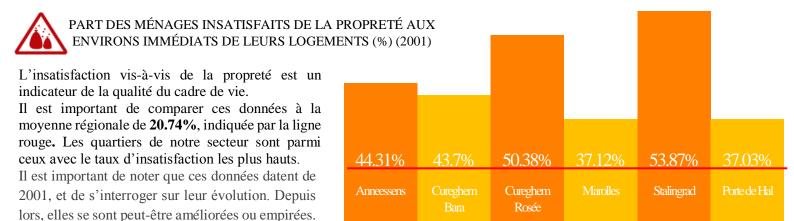
Source: Monitoring des quartiers

L'âge moyen de la population pour nos 6 quartiers pris globalement et pour chacun d'entre eux est bien en dessous de la moyenne régionale de **37.39 ans**.

On constate donc une population assez jeune dans nos quartiers.







40,61%

Source: Monitoring des quartiers

# TAUX D'OCCUPATION DU STATIONNEMENT EN VOIRIE DÉBUT DE MATINÉE (5h-7h) (2014)



< 50% 50%-70% Source: Cahier 5 de 70%-85% 85%-100% > 100% Quartiers peu peuplés Limite Pentagone

l'Observatoire de la mobilité de la Région Bruxelles-Capitale

(chapitre 7, p. 105)

Limite 1<sup>re</sup>/2<sup>e</sup> couronne Moyenne régionale: 82,4%

Le stationnement est un aspect important pour notre secteur de la Petite Ceinture. Le taux d'occupation dans la période de 5h30 à 7h est utile afin de mesurer le stationnement résidentiel. Les figures du Cahier 5 de l'Observatoire de la mobilité ne nous donnent pas les chiffres précis pour nos quartiers, mais nous pouvons constater que Cureghem Bara se trouve au-dessus de la moyenne régionale, qui a augmenté de 13.5% depuis 2006 (passant de 68.9% à 82,4% de moyenne).

Selon ce Cahier 5, le taux serait influencé par différents facteurs, à savoir les variations spatiales de l'équipement automobile des ménages et des densités de population ainsi que l'offre de stationnement disponible pour les résidents.

AUTEURS: J. Chalant Devlesaver, F. Giunta, R. Malache, L. Massinon, S. Obedekah, M. Patoma dans le cadre d'un Atelier de BAC 3 de la Faculté des Sciences Economiques, Sociales, Politiques et de la Communication de l'Université Saint-Louis - Bruxelles, sous la responsabilité de prof. M. Hubert, avec le concours de N. Cobbaut et C. Brandeleer.

Pour plus de détails, veuillez consulter l'Annexe 1 de notre dossier.

#### 2. PRINCIPAUX ENJEUX

Comme en a pu témoigner notre Factsheet et notre étude de terrain, nos quartiers présentent parfois des caractéristiques spécifiques les uns par rapport aux autres et présentent même des différences en leur sein. Néanmoins, sept enjeux, communs à l'ensemble de nos quartiers, sont ressortis de notre analyse. Nous avons utilisé trois sources principales : des ressources quantitatives sur le monitoring des quartiers, de nombreuses observations sur le terrain, et des entretiens avec différentes personnes, que nous aimerions d'ailleurs remercier.

#### 2.1 L'emploi

Comme nous l'avons indiqué dans notre Factsheet, il faut noter que le taux de chômage de chacun des quartiers dans notre secteur de la Petite Ceinture se trouve au-dessus de la moyenne régionale de 23%. Nous pensons donc que l'emploi constitue un enjeu important pour les quartiers que nous étudions, et que nous ne pourrions négliger cette variable dans l'élaboration de nouveaux projets.

#### 2.2 La fracture urbaine, sociale et communautaire

réelle frontière socio-spatiale entre les communes de Bruxelles-Ville et celles qui se trouvent de l'autre côté (Anderlecht et Saint-Gilles), et, en particulier, entre les quartiers de Cureghem et d'Anneessens. André Hermans, propriétaire de l'Hôtel Van Belle situé chaussée de Mons non loin du Parc de la Rosée, parle du Boulevard du Midi comme d'une frontière urbanistique, et des tensions qui existent entre les deux mondes. Geert Vancauwenbergs, membre du comité de quartier Porte d'Anderlecht nous fait remarquer que, s'il y a beaucoup de circulation vers le centre, peu de gens font le chemin en sens inverse, notamment à cause de cette frontière.

La plupart des personnes que nous avons rencontrées nous ont parlé du Boulevard du Midi comme d'une

Se pose également la question de la gentrification dans les alentours du quartier Anneessens. Si nous aménageons différemment le territoire, celle-ci va-t-elle s'étendre de l'autre côté de la Petite Ceinture, ou la mixité sociale va-t-elle s'uniformiser?

#### 2.3 La criminalité et la sécurité

La criminalité ne désigne pas seulement les actes criminels, mais également tous les actes illégaux, qu'ils soient délictueux ou contraventionnels.

La criminalité et la sécurité sont des enjeux que nous ne pouvons contourner si nous voulons avoir une connaissance et une compréhension extensives des réalités sociales qui animent les quartiers que nous analysons. Nous n'y avons pas été confrontés personnellement lors de nos diverses observations sur le terrain, mais lors de notre entretien avec André Hermans, qui est le propriétaire de l'Hôtel Van Belle qui se situe sur la Chaussée de Mons, ce dernier a attiré notre attention sur la problématique de la

criminalité. En effet, vandalisme et vente de drogues dures (notamment sur la place Lemmens) sont des comportements et activités qui sont malheureusement implantés dans certains quartiers de notre secteur d'étude et contribuent au sentiment d'insécurité et à la mise à mal de l'attrait de ces quartiers. Les violences (notamment chez les jeunes) règnent. Le décrochage scolaire des jeunes et le manque de perspectives constituent aussi l'une des causes de ce phénomène.

Pour faire face à ce problème, une série de mesures et dispositifs sont actuellement mis en place. Parmi ceux-ci, nous trouvons l'organisme baptisé « *Bruxelles Prévention & Sécurité* » qui a été créé par la Région Bruxelles-Capitale qui a comme objectif de rendre la ville plus sûre, et ce, non seulement dans notre secteur d'analyse mais dans toute la Région de Bruxelles-Capitale.

# 2.4 La propreté

Un enjeu important qui impacte fortement l'attrait d'un quartier est celui de la propreté. Dans chacun de nos quartiers, le manque de propreté saute aux yeux alors que nous avons pu observer de nombreux panneaux et affiches interdisant les déchets clandestins (cf. Annexe 2). En effet, en nous promenant en pleine journée sur le boulevard du Midi et ses alentours, nous remarquons des amoncellements de déchets jonchant le sol, ainsi que de nombreuses poubelles éventrées. Les trottoirs sont envahis de feuilles mortes et les arbres ne sont pas taillés. Notons néanmoins un contraste par rapport au secteur Porte de Hal où les trottoirs sont assez larges, et plus propres, en comparaison du quartier Stalingrad et de la Porte d'Anderlecht par exemple. Le secteur de la Porte de Ninove est lui aussi mieux entretenu. On y trouve même des projets de street-art sur les voies publiques et les maisons.

Le phénomène du manque de propreté se concentre plus à certains endroits que d'autres, et il pourrait être intéressant de relever ces endroits.

Nos observations sur le terrain restent en phase avec l'insatisfaction des habitants vis-à-vis de la propreté déjà relevée dans une enquête de 2001 (cf. notre *Factsheet* et Annexe 1). Le problème de la propreté contribue à ôter toute envie de se promener dans le quartier par pur loisir, et offre aux habitants un lieu de vie peu agréable. Il semble toutefois intéressant d'indiquer qu'à proximité de la Porte d'Anderlecht, dans la rue de la Rosée, se trouve un parc à déchets de petite taille, mal situé et peu visible du public. Astrid Van Steen et Sarah Deboosere, membres du comité Green Connections (Cureghem), apportent quelques explications à ce phénomène. Premièrement, le quartier Poincaré est au carrefour de plusieurs communes, qui ont chacune leur propre système de gestion des déchets, ce qui rend l'information difficile, et donne lieu à une confusion entre les règles des différentes communes. Ensuite, le quartier est une zone de gare, mais aussi une zone comprenant de nombreux commerces qui disposent de contrats leur permettant de déposer leurs déchets quand ils le souhaitent. Cela incite la population à suivre ces comportements. Il constitue également une zone de passage : beaucoup de personnes, notamment des migrants, ne s'y installent que durant quelques mois. Ces personnes méconnaissent le système de gestion des déchets et ont des difficultés à s'y adapter.

Selon André Hermans, il s'agit d'un problème de "formation" des habitants, car ceux-ci auraient une méconnaissance des dispositifs de collecte des déchets. Au sujet des coins propreté, il dit que ceux-ci sont inefficaces, car ils sont assez petits et il n'y a souvent pas de fonctionnaires présents.

#### 2.5 Les espaces verts, de détente et de loisirs

Comme les chiffres de notre *Factsheet* le montrent, notre secteur de la Petite Ceinture connaît une forte densité de population, avec une superficie moyenne de logement par habitant inférieure à la moyenne régionale. Dans ces quartiers, la plupart des habitants n'ont ni terrasse, ni jardin : la présence d'espaces verts où se détendre et amener ses enfants jouer est donc primordiale. Si certains existent, comme celui de la Porte de Hal ou de la rue Fontainas, l'insuffisance subsiste. Actuellement, des comités de quartier se mobilisent pour changer cette situation. L'un d'entre eux fait pousser des plantes grimpantes aux façades des maisons, installe des hôtels à insectes et de petits espaces de verdure, mais le besoin d'une intervention des autorités publiques reste nécessaire.

Quant aux espaces de loisirs et de détente, certains existent déjà mais, comme l'indique la *Figure 7* (Annexe 2, Fig. 11), ils occupent une toute petite partie du secteur. Le terrain de basket de la berme centrale des boulevards du Midi et Poincaré au niveau de la Porte d'Anderlecht en est un exemple. En allant nous promener quelquefois dans ces alentours, nous avons remarqué que celui-ci était très peu fréquenté, mais surtout mal entretenu. Il est également mal placé, car il se trouve au milieu de deux voies de circulation importantes. On peut donc comprendre pourquoi des parents ne veulent pas laisser jouer leurs enfants à cet endroit. En revanche, le parc de la Rosée, situé à deux pas de là, est bien plus utilisé, sans doute grâce à sa localisation : le parc se trouve à l'abri des grandes voies de circulation, dans un espace plus sécurisé pour les enfants.

Nous pouvons donc dire que la situation est assez paradoxale : la demande pour les espaces de loisirs est en croissance mais certains espaces qui sont mis à la disposition des citoyens ne sont pas utilisés de manière extensive.

Dans ce contexte, le (non-)aménagement actuel de la berme centrale des Boulevards du Midi et Poincaré est désormais fort décrié. Pour l'instant, cette berme centrale fait d'abord office de parkings, munis d'horodateurs depuis peu, et où les voitures sont garées dans une certaine anarchie. André Hermans la qualifie de *no man's land*. Pour beaucoup de personnes, l'utilisation actuelle n'est pas la meilleure, et il serait plus judicieux de transformer en parc ce grand espace qui apporterait plus d'oxygène dans le quartier, une atmosphère plus agréable, et un joli cadre visuel. La création d'un tel espace vert et le maintien sur la berme centrale d'infrastructures telles que le terrain de basket n'ont de sens que si la circulation automobile est modérée et les traversées piétonnes sécurisées, comme le suggère un projet rendu public récemment dans le cadre des discussions autour du contrat de rénovation urbaine Heyvaert

- Poincaré. Geert Vancauwenbergs suggère qu'une solution pour toutes les voitures garées à cet endroit pourrait être de créer des parkings hors-voirie, dans des bâtiments.

Quant à la Foire du Midi, des alternatives existent pour aménager l'espace différemment tout en lui permettant d'exister : par exemple, de grands bacs de fleurs et de plantes que l'on pourrait déplacer le temps de la foire.

#### 2.6 L'éclairage public

Lors de nos nombreuses observations sur le terrain, nous avons remarqué que l'éclairage public dans le secteur Midi-Porte d'Anderlecht était insuffisant. Nous remarquons que le parc de la Porte de Hal n'est pas bien éclairé. Également, le Boulevard du Midi, à partir du bâtiment Kind & Gezin jusqu'à la Porte de Ninove, est faiblement éclairé. Nous avons constaté que les lampadaires utilisés sur l'espace public de ce secteur ne sont pas assez efficaces (pylônes tout en hauteur de type autoroutier que dissimulent les arbres) et ne créent pas une ambiance agréable.

Au début de la Chaussée de Mons, à partir de la Porte d'Anderlecht, il y a très peu d'éclairage public et ce sont principalement les lumières des commerces de la chaussée qui éclairent celle-ci. Selon André Hermans, l'éclairage est une catastrophe, les femmes ne se sentent pas en sécurité la nuit. Il est important que l'éclairage de ce secteur soit une priorité pour les autorités publiques. Afin d'éviter les accidents de voiture mais aussi pour la sécurité des passants et des riverains du quartier.

# 2.7 La participation citoyenne

Suite à nos rencontres avec divers membres de comités de quartier, nous avons remarqué qu'un problème lié à l'aménagement du quartier Midi - Porte d'Anderlecht semble être aussi celui du manque de participation citoyenne. En effet, il règne actuellement un réel mécontentement quant aux décisions des pouvoirs publics, qui ne prennent pas suffisamment en compte l'avis des habitants. Si le Contrat de Rénovation Urbaine (CRU) prévoit tout de même de nouveaux aménagements, il ne prendrait pas suffisamment en compte les besoins réels des personnes.

De plus, beaucoup de personnes vivant dans le quartier sont issues de milieux socio-économiques faibles, qui ne sont parfois pas au courant des décisions prises. Or, l'avis de chacun est important pour imaginer un espace qui générerait un meilleur vivre ensemble.

Selon Geert Vancauwenbergs, les pouvoirs publics n'écoutent pas les demandes du comité de quartier de cette zone Midi/Porte d'Anderlecht, prennent des décisions sans se concerter avec les gens et sans faire d'étude sur l'environnement (santé, qualité de l'air). Pour pallier cela, son groupe a d'ailleurs organisé une fête de quartier l'été dernier, rassemblant tout le monde dans un moment convivial, où ils ont pu discuter de questions importantes et demander l'avis des gens.

#### 2.8 L'accueil international à la Gare du Midi

Lors de la promenade du 1<sup>er</sup> décembre, notre guide a attiré notre attention sur l'espace inoccupé qui entoure la gare ainsi que celui se trouvant sous la voie ferroviaire. En effet, l'image que les voyageurs venus découvrir Bruxelles trouvent dès leur sortie du train n'est pas très flatteuse : saleté, insécurité, manque d'éclairage et mauvaise réputation. De plus, la connexion avec, d'une part, le quartier de Cureghem et, d'autre part, la Petite Ceinture et le centre-ville n'est pas bonne. Pour cette raison, différentes personnes ayant participé à la discussion ont notamment proposé un réaménagement de l'espace séparant la gare de la Petite Ceinture qui pourrait lui donner une meilleure image et le rendre plus agréable à parcourir. Toutefois, nous ne pouvons pas faire abstraction des différents obstacles qui peuvent empêcher ce type d'améliorations et, en particulier, l'utilisation des espaces sous les voies de chemin de fer. En effet, de nouvelles normes incendie ont par exemple mené à la fermeture du centre Recyclart qui se trouvait en-dessous des voies ferroviaires de la gare Bruxelles-Chapelle. Or, nous pensons qu'une réaffectation de ces espaces pourrait être intéressant pour l'attrait et la vie du quartier.

# 3. INVENTAIRE DES PROJETS EXISTANTS ET DES ACTEURS ASSOCIATIFS IMPLIQUÉS

# 3.1 Projets urbains existants

# Contrat de Rénovation Urbaine (CRU) Heyvaert-Poincaré

Les contrats de rénovation urbaine constituent un programme global reprenant une combinaison d'opérations de revitalisation urbaine d'espaces publics, immobilières, environnementales et socio-économiques qui seront portées par des opérateurs régionaux et communaux. Le CRU Heyvaert-Poincaré est un des cinq CRU mis en place par la Région.

http://quartiers.brussels/2/

(Le périmètre du CRU se trouve dans la Figure 3 de l'Annexe 2)

Aménagement d'une piste cyclable par le ministre Smet

https://pascalsmet.prezly.com/infrastructure-velo-a-bruxelles-creation-dune-piste-cyclable-separee

Projet de réaménagement de la porte de Ninove

#### 3.2 Acteurs associatifs impliqués

#### > Green Connections

Un groupe de riverains qui misent sur ce contrat de rénovation urbaine pour créer des liens verts qualitatifs entre la Ville de Bruxelles et Anderlecht.

http://www.bob361.com/news/news/green-connections

➤ Bye bye Petite Ceinture (Projet de Rien van de Wall et Wim Menten)

http://www.petiteceinture.be/home-fr/

**Comité de quartier Triangle 1070** 

(Personnes de contac t: Vancauwenbergs Geert - <u>geert.vancauwenbergs@hotmail.com</u>)

Lyssens-Danneboom Miguel - <u>danneboom@hotmail.com</u>)

### > PPAS Bistebroeck

http://participation-anderlecht.be/spip.php?rubrique184&lang=fr

# > Inter Environnement Bruxelles (IEB)

La revue d' Inter Environnement Bruxelles IEB « Bruxelles en mouvements » sur le quartier midi <a href="http://www.ieb.be/IMG/pdf/bem263\_03-04-2013.pdf">http://www.ieb.be/IMG/pdf/bem263\_03-04-2013.pdf</a>

# > Plan Directeur de la zone canal

https://urbanisme.irisnet.be/lesreglesdujeu/les-plans-strategiques/le-plan-directeur-pour-la-zone-du-canal-1/2.-contexte-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-de-la-zone-du-canal

#### 4. PERSPECTIVES D'ACTION

Suite à l'atelier et à la promenade organisés dans le cadre de « Bye Bye Petite Ceinture » auxquels nous avons participé et aux discussions qui ont suivi, nous sommes en mesure de résumer les principales perspectives d'action qui ont été évoquées et pourraient être mises en place pour répondre aux différents enjeux que nous avons mis en lumière. En quelques mots, voici les différentes pistes envisagées :

La réduction de la taille des voies de circulation qui constituent cette partie de la Petite Ceinture a été envisagée. Elle permet de répondre aux enjeux de réappropriation de l'espace public urbain par les habitants (en réinvestissant l'espace ainsi libéré) et d'estompement de la Petite Ceinture comme « frontière » urbaine (la réduction de la taille des routes la rendant plus franchissable).

La mise en place de nouveaux dispositifs d'accueil et d'aide sociale. Dans le cadre de cet enjeu, nous avons souhaité nous arrêter sur celui plus spécifique du Samu social se trouvant dans le quartier concerné. Le Samu social, pour mener à bien ses missions a comme partenaires publics la Commission Communautaire Commune de Bruxelles-Capitale, la Ville de Bruxelles et la commune d'Anderlecht<sup>1</sup>. L'association sans but lucratif a quatre centres répartis en Région Bruxelloise dont un près de la Gare du Midi (centre Poincaré) et de la porte d'Anderlecht (Centre de la rue du Petit Rempart)<sup>2</sup>.

- Le centre de la rue du Petit Rempart est ouvert 7j/7 et 24h/24 et met à disposition des services d'assistance psychologique, une distribution de repas, l'internet, un service vestiaire, des consultations médicales et infirmières et l'accès à des sanitaires<sup>3</sup>. Le centre accueille des hommes et femmes seuls, des familles avec enfants, des personnes sans logement qui ont besoin d'une assistance ponctuelle, des individus chronicisés dans l'errance et des personnes souffrant de problèmes médicaux, de fragilités psychologiques ou de violences conjugales (ces personnes ont besoin d'un accueil permanent 24h/24).
- Le centre Poincaré quant à lui, accueille des sans-abris (uniquement hommes seuls) et a une capacité d'accueil de 300 places chaque soir<sup>4</sup>. Ce centre est ouvert temporairement (7 jours sur 7 du 2/12/16 au 10/02/17) et contient des chambres et dortoirs<sup>5</sup>. Il n'est ouvert qu'à partir de 20h jusqu'à 8h du matin<sup>6</sup>.

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> SAMU SOCIAL, Rapport annuel activité 2016, p.4.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> SAMU SOCIAL, *15 novembre : Lancement du Plan hiver régionale 2017-2018* [en ligne], 15 novembre 2017, <a href="http://samusocial.be/15-novembre-lancement-du-plan-hiver-regional-2017-2018/">http://samusocial.be/15-novembre-lancement-du-plan-hiver-regional-2017-2018/</a>

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> SAMU SOCIAL, Rapport annuel activité 2016, p. 28-29.

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup> SAMU SOCIAL, Plan hiver2016-2017: Rapport d'activité, p.7.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Ibid., p.21.

<sup>&</sup>lt;sup>6</sup> Ibid., p.21.

Nous pensons que le centre d'accueil représente un élément central de cette zone de la Petite Ceinture. Comme le montrent les données ci-dessus, le Samu social est une organisation très proactive qui a déjà une présence très extensive sur le terrain avec ses divers centres d'accueils et équipes d'actions. Nombreux sont les dispositifs et programmes d'aides aux personnes défavorisées. Il serait judicieux d'envisager de nouvelles perspectives d'action concernant les activités du Samu social.

La mise en place de nouveaux dispositifs d'accueil et d'aide sociale, notamment en réaménageant des infrastructures disponibles telles que des locaux désaffectés peut être une piste intéressante pour répondre aux problématiques de la paupérisation ou de l'accueil des migrants.

Tout d'abord, nous remarquons que les capacités d'accueil des différents centres, plus particulièrement du centre Poincaré, ne sont pas les mêmes de jour que de nuit. Nous pensons donc qu'il serait intéressant de créer un véritable réseau d'accueil qui permettrait d'accommoder les personnes dans les mêmes mesures tant de jour que de nuit.

Ensuite, l'absence de sanitaires sur la place publique se révèle être un véritable problème. Il serait donc intéressant de créer des infrastructures sanitaires qui permettaient aux individus qui ne sont pas dans les centres de pouvoir assurer leurs besoins hygiéniques de base. Ces structures contribueraient aussi dans une certaine mesure à renforcer la propreté dans l'espace public qui représente aussi un véritable problème dans cette zone de la Petite Ceinture.

Le Samu social dispose déjà de nombreux centres dans la ville, néanmoins, il serait aussi intéressant de créer des infrastructures qui proposeraient d'autres services que les soins de santé et l'hébergement.

L'aménagement d'espaces pour les activités/métiers en lien avec les formations de l'École des Arts et Métiers, notamment en réutilisant de l'espace libéré par le réaménagement de la Petite Ceinture permettrait de pallier le manque de perspectives professionnelles en lien avec ces formations, mais aussi de permettre l'accès à l'emploi d'une part de la population, le chômage étant un enjeu important des quartiers qui nous intéressent.

Le développement de stratégies « alternatives » de mobilité, en aménageant de meilleures pistes cyclables (projet déjà en cours), en développant davantage les transports en commun, en créant des voies pédestres plus attirantes, etc. permettrait d'affronter les problèmes liés à l'utilisation massive de l'automobile, tels que les embouteillages, etc.

Le remodelage de l'espace autour de la Gare du Midi afin d'utiliser l'espace disponible pour répondre à diverses problématiques, de créer des ouvertures vers Cureghem, de faciliter l'accès à pied

au centre-ville ainsi que de rendre la gare « accueillante » (il s'agit du lieu d'arrivée de tous les trains internationaux).

La création/rénovation d'espaces de loisirs tels que des plaines de jeu, des parcs, etc. permettrait à la population de se réapproprier l'espace urbain, et de disposer d'espaces verts, actuellement assez peu nombreux à proximité.

L'aménagement d'une coulée verte sur la berme centrale répondrait à ces mêmes problématiques tout en permettant l'incorporation d'autres projets en son sein, qui répondrait à d'autres besoins.

La création de passages plus praticables en travers de la Petite Ceinture permettrait de reconstituer le tissu urbain, en amoindrissant la fracture qu'elle crée.

#### 5. CONCLUSION

Au terme de ce travail, nous ne prétendons pas avoir apporté une contribution exhaustive au processus réflexif et participatif relatif à la question du réaménagement du secteur « SouthWest » de la Petite Ceinture. Néanmoins, grâce à nos données empiriques collectées sur le terrain supportées et corroborées par nos divers entretiens, ainsi que par la promenade et l'atelier organisés le 1<sup>er</sup> décembre, nous avons pu tirer certains enseignements et certaines pistes d'action. Le fait d'avoir récolté nos données par divers canaux et de sans cesse les avoir confrontées a été très enrichissant car cela nous a incontestablement permis d'accumuler un certain bagage méthodologique et théorique. Il était d'autant plus satisfaisant de mobiliser ces connaissances pour quelque chose qui nous concerne et qui nous touche, de fournir un apport à un projet existant et ainsi d'avoir une certaine prise sur la réalité et le devenir de cette zone urbaine.

Bien évidemment, lors de l'atelier « Bye bye Petite Ceinture » auquel nous avons participé, il est ressorti que chaque intervenant n'appréhendait pas la thématique de la même façon. Cependant, le fait de ne pas être en accord sur tous les points et sur la meilleure manière de procéder a révélé ses avantages : nous nous sommes stimulés les uns les autres et avons pu aller plus loin dans nos constatations en confrontant systématiquement nos points de vue. Être à plusieurs dans le cadre d'une telle réunion créative a été profitable, étant donné que cela a permis à chacun de relativiser son avis personnel et de ne pas adopter un point de vue totalisant sans se remettre en question.

De cette discussion collective est ressortie différentes pistes qu'il serait utile d'approfondir pour la suite du projet « Bye bye Petite Ceinture » car elles correspondent aux besoins de la population vivant dans les quartiers que nous avons étudiés. Tout d'abord, l'aide aux démunis nous semble être un enjeu primordial et indispensable, sans lequel on ne pourrait bien penser l'avenir de la section Midi-Porte

d'Anderlecht. On pourrait par exemple envisager une épicerie sociale qui rassemblerait les invendus du Marché du Midi afin de les distribuer aux plus nécessiteux. Ensuite, bien que la Gare du Midi soit véritablement devenue une gare internationale, elle peine à se défaire d'une notoriété quelque peu sulfureuse et à améliorer tant son image, que l'expérience de ses voyageurs. Enfin, le taux de chômage étant particulièrement élevé dans le secteur « SouthWest », il pourrait être judicieux de promouvoir l'Institut des Arts et Métiers, établissement d'enseignement technique et professionnel et de valoriser davantage sa place dans le quartier, afin de former davantage de personnes aux métiers de la construction et de l'industrie.

Mais avant de s'engager dans telle ou telle piste, il semble indispensable de tenir compte de la réalité du terrain et de travailler avec les acteurs concernés afin de tester les diverses possibilités et d'identifier les obstacles potentiels. Il s'agit également de poursuivre la réflexion autour des enjeux encore non suffisamment pris en compte tels que la criminalité et la sécurité, la propreté et l'éclairage public (cf : Tableau 1).

Tableau 1 : État des lieux des enjeux identifiés et des perspectives d'action imaginées

	ENJEUX								
PERSPECTIVES D'ACTION	Emploi	Fracture urbaine, sociale, communautaire	Criminalité et sécurité	Propreté	Espaces verts de détente et de loisirs	Éclairage public	Participation citoyenne	Gare du Midi	
Réduction des voies					X				
Mise en place de dispositifs d'accueil et aide sociale		X							
Espaces favorables aux activités/métiers (École Arts& Métiers)	X								
Stratégies alternatives de mobilité									
Épicerie sociale	X	X					X		
Espace autour Gare du Midi					X			X	
Création, rénovation espaces de loisir	X	X			X				

Coulée verte sur la berme centrale	X		X		
Espace de passage à travers Petite Ceinture	X				

#### 6. BIBLIOGRAPHIE

- ➤ BOB 361 ARCHITECTS, *Green Connections* [en ligne], 2017, <a href="http://www.bob361.com/news/news/green-connections">http://www.bob361.com/news/news/green-connections</a>
- ➤ BRANDELEER, C., ERMANS, T., HUBERT, M., JANSSENS, I., LANNOY, P., LOIR, C., VANDERSTRAETEN, P., « Cahier 5 : Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale », Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale
- ▶ BRUXELLES MOBILITE, Avis aux riverains : Aménagement de pistes cyclables séparées bidirectionnelles sur les boulevards Poincaré, de l'Abattoir et du Midi Phase 1 : boulevard Poincaré - 06.03.2017 → fin juin 2017
- ➤ GOOGLE MAPS [en ligne], 2017, <a href="https://www.google.be/maps">https://www.google.be/maps</a>
- > GREEN CONNECTIONS, De musée au musée, de la gueuze jusqu' aux égouts : réseaux d'espaces conviviales
- ➤ INSTITUT BRUXELLOIS DE STATISTIQUE ET D'ANALYSE (IBSA), Monitoring des Quartiers de la Région Bruxelles-Capitale [en ligne], https://monitoringdesquartiers.brussels/
- ➤ INTER-ENVIRONNEMENT BRUXELLES, « Midi-Biestebroeck : un urbanisme à la dérive », Bruxelles en Mouvements, n°263, Mars/Avril 2013 [en ligne], http://www.ieb.be/IMG/pdf/bem263\_03-04-2013.pdf
- ➤ JNC INTERNATIONAL et VILLE OUVERTE, Contrat de Rénovation Urbaine 5 (CRU05) : Heyvaert-Poincaré, 17 janvier 2017
- MAISON DE LA PARTICIPATION, *PPAS « Biestebroeck »* [en ligne], <a href="http://participation-anderlecht.be/spip.php?rubrique184&lang=fr">http://participation-anderlecht.be/spip.php?rubrique184&lang=fr</a>
- ➤ OBSERVATOIRE BRUXELLOIS POUR LA PREVENTION ET LA SECURITE, Rapport 2015, 2015
- ➤ PASCAL SMET, *Infrastructure vélo à Bruxelles: création d'une piste cyclable séparée* [en ligne], 7 mars 2017, <a href="https://pascalsmet.prezly.com/infrastructure-velo-a-bruxelles-creation-dune-piste-cyclable-separee">https://pascalsmet.prezly.com/infrastructure-velo-a-bruxelles-creation-dune-piste-cyclable-separee</a>
- ➤ PETITECEINTURE.BE, *Passer d'une autoroute urbaine à un espace public* [en ligne], <a href="http://www.petiteceinture.be/home-fr/">http://www.petiteceinture.be/home-fr/</a>
- SAMU SOCIAL, 15 novembre: Lancement du Plan hiver régionale 2017-2018 [en ligne], 15 novembre 2017, <a href="http://samusocial.be/15-novembre-lancement-du-plan-hiver-regional-2017-2018/">http://samusocial.be/15-novembre-lancement-du-plan-hiver-regional-2017-2018/</a>
- > SAMU SOCIAL, *Plan Hiver* 2016-2017: *Rapport d'activité* [en ligne], 2017, <a href="http://samusocial.be/wp-content/uploads/2016/03/PlanHiver1617\_web.pdf">http://samusocial.be/wp-content/uploads/2016/03/PlanHiver1617\_web.pdf</a>
- ➤ SAMU SOCIAL, *Rapport annuel activité 2016* [en ligne], 2016, <a href="http://samusocial.be/wp-content/uploads/2016/03/170608\_Rapport-Dactivit%C3%A9\_2016\_WEB.pdf">http://samusocial.be/wp-content/uploads/2016/03/170608\_Rapport-Dactivit%C3%A9\_2016\_WEB.pdf</a>

- ➤ URBANISME.BRUSSELS, Objectifs du Plan Directeur de la zone du canal [en ligne], <a href="https://urbanisme.irisnet.be/lesreglesdujeu/les-plans-strategiques/le-plan-directeur-pour-la-zone-du-canal-1/2.-contexte-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-de-la-zone-du-canal-1/2.-contexte-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-de-la-zone-du-canal-1/2.-contexte-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-de-la-zone-du-canal-1/2.-contexte-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-de-la-zone-du-canal-1/2.-contexte-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-de-la-zone-du-canal-1/2.-contexte-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-de-la-zone-du-canal-1/2.-contexte-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-de-la-zone-du-canal-1/2.-contexte-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-de-la-zone-du-canal-1/2.-contexte-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-de-la-zone-du-canal-1/2.-contexte-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-de-la-zone-du-canal-1/2.-contexte-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-de-la-zone-du-canal-1/2.-contexte-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-de-la-zone-du-canal-1/2.-contexte-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-de-la-zone-du-canal-1/2.-contexte-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-de-la-zone-du-canal-1/2.-contexte-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-de-la-zone-du-canal-1/2.-contexte-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-de-la-zone-du-canal-1/2.-contexte-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-de-la-zone-du-canal-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-de-la-zone-du-canal-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-de-la-zone-du-canal-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-de-la-zone-du-canal-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-de-la-zone-du-canal-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-de-la-zone-du-canal-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-de-la-zone-du-canal-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-de-la-zone-du-canal-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-de-la-zone-du-canal-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-du-canal-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-du-canal-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-du-canal-1/e.-objectifs-du-plan-directeur-du-canal-1/e.-objectifs-du-canal-1/e.-objectifs-du-canal-1/e.-objectifs-du-canal-1/e.-objectifs-du-canal-1/e.-objectifs-du-ca
- ➤ VERMEERSCH, L., *Park in plaats van parking op Kleine Ring* [en ligne], 14 mars 2017, BRUZZ, <a href="https://www.bruzz.be/samenleving/park-plaats-van-parking-op-kleine-ring-2017-03-14">https://www.bruzz.be/samenleving/park-plaats-van-parking-op-kleine-ring-2017-03-14</a>

#### **ANNEXE 1: INDICATEURS**

Même si nos quartiers sont à proximité les uns des autres, il est intéressant de voir comment les données récoltées sur les différents indicateurs varient selon le quartier étudié. Ceci suggère que notre portion de la Petite Ceinture est en elle-même plutôt hétérogène.

Notons ensuite que nous avons malheureusement récolté peu d'informations sur le quartier « Gare du Midi » avec les indicateurs car la gare occupe une majorité de l'espace du quartier. Le manque d'informations est dû à de nombreuses transformations. Ce quartier est encore partiellement en friche de par l'inachèvement des travaux de réhabilitation de la gare du midi. Nous l'avons donc enlevé de nos analyses.

Enfin, nous avions au départ sélectionné nos indicateurs de manière totalement arbitraire, car ceux-ci nous paraissaient être les plus fonctionnels. Cependant, au fur et à mesure que nous avancions dans le travail, et au regard de nos observations et entretiens, certains indicateurs se sont avérés ne pas être aussi pertinents que nous l'avions imaginé.

Dans nos analyses des indicateurs, nous reprendrons les termes utilisés par le Monitoring des quartiers, dont :

- ➤ "Première couronne" qui désigne les quartiers situés entre les boulevards de la Petite Ceinture et la moyenne ceinture de l'avenue Churchill (au sud), les boulevards militaires (à l'est: Général Jacques, Général Meiser, Brand Whitlock, Auguste Reyers, General Wahis) et les voies de chemin de fer (à l'ouest). Du point du vue communal et relativement à notre enquête, ceci concerne Anderlecht et Saint-Gilles. La Ville de Bruxelles est considérée à part.
- "Deuxième couronne" qui correspond aux parties de territoire suivantes : Anderlecht et Molenbeek au-delà de la gare de l'Ouest, Auderghem, Berchem-Sainte-Agathe, Laeken Nord, Neder-Over-Heembeek et Haren, Evere, Ganshoren, Ixelles au-delà du Boulevard Général Jacques, Jette Nord, Schaerbeek au-delà du Boulevard Lambermont, Uccle, Watermael-Boitsfort, Woluwe-Saint-Lambert et Woluwe-Saint-Pierre.

#### Les indicateurs

# a. <u>ENVIRONNEMENT</u>

Dans la plupart des quartiers, environ la moitié des habitants ne sont pas à proximité d'un espace vert accessible au public, sauf dans le quartier de la Porte de Hal où le pourcentage est de 95,83%. Les principaux espaces verts sont le parc de la Porte de Hal (sur la Petite Ceinture enfouie à cet endroit) et le parc Pierre Paulus. Mais la superficie de ces deux parcs est insuffisante par rapport aux besoins des habitants.

Quant à l'indicateur "Propreté", tous les quartiers connaissent une part de ménages insatisfaits de la propreté aux environs immédiats de leur logement qui est supérieure à la moyenne de 20,74%. Nous pensons que cet indicateur est très important quant au projet sur la Petite Ceinture, et que c'est une des améliorations importantes à apporter au quartier. Mais cet indicateur date du Recensement de 2001.

# b. BÂTI ET ÉQUIPEMENT

Nombre de commerces locaux par habitant (2006)

Cet indicateur est calculé en prenant en compte le nombre de commerces locaux pour 1000 habitants.

Si on s'intéresse au nombre de commerces locaux par habitant, le seuil maximal étant de >10, on remarque un taux relativement plus élevé dans les quartiers de Stalingrad et de Cureghem Bara.

La présence de commerces participe à l'attrait d'un quartier et à sa vitalité économique. Les commerces jouent également un rôle important dans le développement d'un quartier.

Le Monitoring des quartiers distingue plusieurs types de commerces : les commerces locaux ou de proximité, boulangeries/pâtisseries, boucheries/charcuteries, coiffeurs, journaux... qui ont un rayonnement à l'échelle du quartier et les commerces supra-locaux dont le rayonnement dépasse cette échelle : vêtements, chaussures, jouets, disques...

L'analyse que fait le Monitoring des quartiers dit que le *Pentagone* et ses quartiers adjacents, soit une grande partie de la *première couronne*, se caractérisent par leur grand nombre de commerces locaux par habitant. Les quartiers de la *seconde couronne* en sont moins pourvus. Cependant, plusieurs centres de communes et zones commerciales ressortent de la carte. Le *Pentagone*, dans son ensemble, a plus de huit commerces locaux pour 1000 habitants.

Les quartiers avec le nombre le plus bas des commerces par habitant sont les Marolles (3,99%) qui est en-dessous de la moyenne régionale de 4,28‰. Les quartiers Cureghem Rosée (7,37 ‰) et Cureghem Bara (7,10 ‰) se démarquent des autres quartiers qu'on observe car ils sont au-dessus de la moyenne, grâce à la Chaussée de Mons notamment.

#### c. MOBILITÉ

Partie de la voirie dédiée aux trottoirs (2014)

Par rapport au reste de Bruxelles, les six quartiers que nous étudions sont ceux avec le pourcentage les plus élevés en matière de part de voiries dédiées aux trottoirs. Ceci suppose donc un trafic piéton important.

Le trottoir est un élément important pour les piétons car il rend la vie en ville plus agréable. Ceci est d'autant plus important lorsque nous nous intéressons à une zone extrêmement fréquentée par des voitures. Le Monitoring des quartiers note que la part dédiée aux trottoirs est influencée par la présence d'infrastructures routières importantes, par exemple le ring près d'Anderlecht, ainsi que les quartiers traversés par les grands axes urbains, tels que la Petite Ceinture.

En 2014, il y a plus de trottoirs dans le *Pentagone* (au centre et dans les quartiers à l'ouest). En dehors de ces voiries, les situations sont contrastées selon les quartiers. Au centre-ville, les quartiers les mieux équipés en trottoirs sont plutôt situés au centre et à l'ouest du Pentagone, avec des parts supérieures à 40%. En première couronne, les quartiers Cureghem Bara et Gare du Midi présentent également des parts de trottoirs très élevés, prolongeant en cela les quartiers ouest du Pentagone.

Depuis 2005, les surfaces des trottoirs ont augmenté alors que la surface des voiries est restée stable. La part de la voirie dédiée aux trottoirs a elle aussi augmenté. On remarque plus la hausse de la part de la voirie dédiée aux trottoirs dans le Pentagone et en première couronne, surtout le long du canal ainsi que les quartiers à l'ouest de la seconde couronne.

# Part des zones 30 et assimilées (2007 et 2012)

Cet indicateur montre la part des zones 30 et assimilées (zones de rencontre, résidentielles et zones piétonnes) dans les quartiers bruxellois. Les résultats montrent qu'il y a une concentration de ces zones dans la partie sud de la Petite Ceinture. Nous trouvons cet indicateur particulièrement pertinent dans notre enquête car il regarde la manière dont la réduction de vitesse peut assurer une meilleure sécurité et convivialité en ville. L'indicateur prend en compte la réduction du bruit, l'intensité du trafic et la pollution. Le Monitoring des quartiers note une baisse des accidents entre 20 % et 40 % (en 2007).

Ces zones 30 et assimilées permettent plus de 'mobilité douce'. Cela réduit le trafic de transit et permet un partage plus équitable de l'espace public entre les usagers.

Il y a une grande variété parmi nos quartiers, Cureghem Rosée et Cureghem Bara se trouvent en-dessous de la moyenne régionale de 16,12%. Tandis que la Porte de Hal double ce pourcentage (34%). Nous remarquons que les quartiers à l'intérieur de la Petite Ceinture ont des pourcentages plus élevés de ces zones 30 et assimilées.

Le cahier de l'observatoire de la mobilité nous a montré que le taux de sécurisation des voiries de quartier à Anderlecht est de 25% tandis qu'à Bruxelles-Ville on atteint 78%. L'écart entre les deux communes est très important. A travers ces taux, il y a une inégalité dans la sécurisation des voiries de quartier.

#### d. POPULATION

L'indicateur "Population" nous semble être un indicateur important lorsque nous parlons d'analyse des quartiers. En effet, on ne peut prétendre faire une analyse complète sans prêter attention aux habitants qui animent et vivent dans ces quartiers. Cet indicateur nous permet d'avoir une meilleure connaissance des caractéristiques démographiques des quartiers qui constituent notre secteur d'analyse.

L'indicateur "Densité de la population" nous permet de prendre connaissance des zones les plus densément et les moins peuplées de notre secteur d'analyse. Nous avons pu constater que les quartiers de notre analyse sont largement au-dessus de la moyenne régionale (7 281,92 habitants /km²), particulièrement les quartiers Anneessens et Porte de Hal. Ceci peut être aussi expliqué par l'histoire de la ville de Bruxelles. Les quartiers du 19e siècle, à proximité du centre-ville, concentrent de fortes densités de population. Les immeubles à appartements, souvent mitoyens, dont le gabarit est supérieur à deux étages y sont majoritaires.

Nous avons également pris en compte la densité des ménages privés (ménages/km²). Les quartiers concernés par notre recherche sont une fois de plus au-dessus de la moyenne régionale de densité des ménages privés qui est de 3,348.82 ménages/km².

#### e. REVENUS

L'indicateur "Revenus" nous paraît être un indicateur adapté pour en savoir plus sur les caractéristiques socio-économiques et sur le niveau de vie des ménages de nos différents quartiers. De ces données, et en plus de nos données qualitatives, nous pourrons ensuite tenter d'en déduire les besoins de notre population-cible et d'en définir les enjeux-clés.

Grâce à l'indicateur "Revenu médian de déclaration" (2013), nous observons que nos quartiers sont en dessous de la moyenne régionale qui est de 17.576 euros. Nous pouvons donc dire que le niveau de vie des ménages de nos quartiers est relativement faible, en particulier dans le quartier des Marolles où il est le plus bas.

Ensuite, l'indicateur "Part des enfants naissant dans un ménage sans revenu de travail" (2007) nous éclaire sur la condition sociale des habitants de nos quartiers. En effet, il nous renseigne sur les ménages qui connaissent des conditions de vie précaires et qui sont donc plus susceptibles de faire face à des difficultés d'accès au logement ainsi qu'aux biens et services de base. Nos quartiers présentent un taux plus bas que la moyenne régionale qui est de 34,13%, mais ce dernier est tout de même élevé, en comparaison des autres quartiers de Bruxelles.

#### f. COEFFICIENT DEMOGRAPHIQUE

L'âge moyen de ces quartiers est une information importante par rapport aux besoins des habitants. Il est important de bien connaître le profil de l'âge des habitants. Cet indicateur montre qu'en moyenne, nous avons à faire à une population jeune.

#### g. MARCHE DU TRAVAIL

Nous nous sommes intéressées au taux de chômage des quartiers concernés de 2012. Le taux de chômage nous permet d'analyser la situation économique de ces quartiers. Cet indicateur est très élevé dans notre secteur d'étude car au minimum une personne sur 3 est au chômage (moyenne régionale est de 22,69%). On peut observer à travers ces chiffres que la situation sociale et économique de nombreuses personnes vivant dans ces quartiers est assez précaire. Il est important de savoir la situation socio-économique des habitants de ces quartiers pour répondre aux besoins essentiels de leur quotidien.

#### h. LOGEMENT

N'ont été retenus dans cette partie que les indicateurs qui nous semblaient apporter des informations intéressantes sur la situation socio-économique de la population ou encore sur les bâtiments résidentiels, mais aussi ceux qui laissaient voir certaines particularités des quartiers qui nous intéressent ici.

#### A. Superficie des logements (2001)

#### Superficie moyenne par logement

Cet indicateur montre la surface habitable moyenne par logement en 2001. Par surface habitable, on entend la surface totale des pièces suivantes : cuisines, salles à manger et salons, bureaux à usage privé, salles de jeu/de détente et chambres à coucher. Cela ne concerne donc pas les salles de bain, salles à repasser, halls, vérandas, garages, greniers, caves etc. La taille des logements est liée d'une part à la période pendant laquelle ils ont été construits et les normes qui étaient en vigueur à l'époque, et d'autre part au statut social.

La superficie moyenne par logement de nos quartiers est d'environ 60m² dans chacun des quartiers qui nous intéressent, ce qui est environ 15m² inférieur à la moyenne régionale (74,39m²). Nous avons trouvé cet indicateur pertinent car, pris en compte avec la densité de la population, il peut indiquer certains besoins de la population.

#### Superficie moyenne par habitant

Sauf dans le quartier Stalingrad, la superficie moyenne des logements par habitant est partout inférieure à la moyenne régionale (35,38m²) dans les quartiers qui nous intéressent. Ceci indique, si on met en corrélation la superficie moyenne par logement et la densité de la population, que les gens sont sans doute en besoin d'espaces publics qui peuvent les accueillir.

# B. Primes et aides publiques en matière de logements (chiffres de la période 2011-2014)

# Montant moyen des primes à l'embellissement des façades

Dans chacun des quartiers qui bordent notre section de la Petite Ceinture, le montant moyen des primes à l'embellissement des façades est largement supérieur à la moyenne régionale (2,334.33€). Cela renforce l'hypothèse selon laquelle les pouvoirs publics désirent embellir ces quartiers, et rejoint les constatations que nous avons pu faire lors de nos observations (à savoir que certains bâtiments semblaient avoir été récemment remis à neuf, aux alentours de la Gare du Midi).

#### ANNEXE 2: ENTRETIENS ET OBSERVATIONS

#### i. Observations

#### Zone Porte de Hal → Gare du Midi

En nous promenant le long de la Petite Ceinture de la Gare du Midi vers la Porte de Hal, nous avons remarqué que c'était le quartier le plus propre de notre zone. Nous observons que les trottoirs sont assez larges et espacés. Les sols ne sont pas tout à fait propres, mais nous remarquons une nette amélioration par rapport aux autres zones que nous avons observées (par exemple, Stalingrad-Porte d'Anderlecht). L'une de nos observations s'est déroulée un mardi matin vers 10h. Une des choses que nous avons remarquées est le grand espace vert et relativement protégé de la circulation autour de la sortie du métro Porte de Hal (**Figure 14**), où se trouvent plein d'emplacements où les gens peuvent s'asseoir. Déjà à 10h, nous avons remarqué qu'il y avait quelques hommes, plutôt âgés, assis tous seuls sur les bancs. Il est aussi important de noter que ce jour-là, il faisait beau, il y avait du soleil, mais il faisait assez froid. Lors d'une observation effectuée un jour suivant, les cafés et brasseries observés étaient occupés par des gens en terrasse malgré le mauvais temps.

Nous remarquons également qu'il y a moins de dépôts clandestins (pots de peintures, meubles, etc.) mais que ceux-ci sont tout de même présents. Nous remarquons une quantité importante d'entassement de sacs poubelles, et quelques vêtements sur les troncs de certains arbres (**Figure 11**). Il y a de nombreux commerces le long de la chaussée (restaurants, épiceries, cafés, brasseries etc.). Le matin, la majorité de ces commerces ne sont pas ouverts, vers 10h, ceux-ci commencent à ouvrir leurs portes petit à petit. Une boulangerie est ouverte.

Le parking est occupé par de nombreuses voitures (**Figure 8**). Alors que le quartier semblait relativement calme, il y avait une quantité importante de voitures stationnées, pour la plupart des camionnettes avec des graffitis. Il y aussi également de nombreux déchets sur ce parking. Nous remarquons certains panneaux qui indiquent un 'point d'apport pour les déchets de jardin' (**Figure 15**), mais celui-ci était vide.

Près de la station Porte de Hal, on remarque un petit espace qui pourrait servir d'espace vert. On y aperçoit un panneau avec une insigne indiquant "contrat de quartier Fontainas qui est en réaménagement d'espace public" (Figure 9). Au loin, on remarque de grands immeubles similaires ainsi qu'une école de promotion sociale. On y voit également un terrain de football en assez bon état (il était d'ailleurs occupé par un groupe de garçons). On aperçoit des travaux sur cette zone.

En arrivant près du pont à la Gare du Midi, on voit qu'il y a une école primaire (**Figure 10**), qui pourrait bénéficier d'un espace de jeu pour les enfants après l'école ou pour les enfants qui habitent dans le quartier. Nous remarquons aussi que face à l'école, en dessous du pont il y a plusieurs sans abris qui se sont installés. La quantité de déchets dans la rue est toujours importante.

#### Zone Gare du Midi → Porte de Ninove

Nous avons continué de la Gare du Midi vers la Porte de Ninove, en constatant toujours une quantité importante de déchets dans la rue, malgré les nombreux panneaux et affiches qui les interdisent. Sont également effectués de nombreux travaux sur la voie publique pour l'aménagement de pistes cyclables (**Figure 16**). C'est en remontant le boulevard du Midi que nous avons pu observer un terrain de basketball (**Figure 17**), entre les deux voies routières qui était totalement vide, rempli de feuilles mortes, éclats de verre et autres objets, et donc totalement inutilisé. Ceci nous a surpris car il s'agissait d'un mercredi après-midi, lorsqu'il faisait très beau et chaud.

C'est également dans cette zone que nous avons pu voir les petits projets de quartiers dont Geert Vancauwenbergs a parlé (voir entretien avec Geert Vancauwenbergs et Figure 11).

Il y a toujours plein de petits commerces, de magasins d'alimentation, de cafés, et surtout, beaucoup d'agences de voyages. Celles-ci rencontrent les besoins de la population car ils offrent des moyens de transport (souvent par bus) vers le Maroc, la Tunisie et d'autres pays du Maghreb. Ceci reste en lien avec une des observations que nous avions effectué la première fois que nous sommes venus sur le terrain, en effet, nous avons pu voir des gens qui chargeaient d'énormes sacs dans ces grands bus.

Une des choses que nous avons constatées lors d'une des observations un mardi matin est le fait que la plupart des gens qui occupent l'espace public sont des hommes, nous avons vu très peu de femmes.

Quant à la Porte de Ninove, il se passait de grands travaux pour l'aménagement d'un parc, et nous avons continué à marcher jusqu'au pont qui est relié à l'autre côté du canal. En marchant vers le MIMA, nous avons immédiatement remarqué que ce quartier était mieux entretenu et qu'il y avait beaucoup plus d'art dans les voies publiques, sur les maisons, dont les installations et les fleurs de toutes les couleurs, ainsi que les graffitis et autres formes de « street art ».

# Zone Gare du Midi - Cureghem Bara/Cureghem Rosée

Nous avons fait une observation un vendredi de 13h à 16h. En sortant de la gare, nous sommes passés par le chantier de rénovation de lignes de tram. Celui-ci envahit l'espace public. La première chose qui attire l'attention est le nombre impressionnant de déchets qui jonchent le sol. On voit même régulièrement des amas d'ordures sur les trottoirs près des arbres (**Figure 11**). Nous avons pu voir plus loin, à proximité de Porte d'Anderlecht, un parc de déchets (fermé) de petite taille, mal situé et peu visible (*Rue de la Rosée 3*).

Nous croisons très peu de personnes dans les rues, ce qui est étonnant étant donné la densité de population de ces quartiers et le contexte temporel (en journée, pendant les vacances scolaires). A contrario, nous avons été frappés par le nombre très important de voitures garées le long des rues en

pleine journée, durant les heures de travail dans des quartiers essentiellement résidentiels. Notons également que les cyclistes étaient extrêmement rares. Nous en avons comptabilisé 12 en trois heures.

Ensuite, au *Boulevard du Midi*, nous constatons des travaux pour mettre en place de nouvelles pistes cyclables. Cependant, les chantiers sont déserts et vides d'activité.

Le terrain de jeu à côté de la Porte d'Anderlecht est à nouveau désert, envahi par des pigeons (à part, vers 15h, lorsqu'un gamin y joue seul avec un ballon). Un peu plus loin, une plaine de jeu (*Parc de la Rosée*, **Figure 13**), plutôt bien entretenue est assez fréquentée, comprend un petit terrain de foot sur lequel des enfants jouent et des modules. Il y a même des appareils de fitness, particulièrement sollicités par les enfants eux-mêmes. On voit également des adultes seuls arpenter le parc ou se détendre assis sur un banc (*Rue de la Poterie*).

Toujours à proximité, *rue Alphonse Lemmens*, nous apercevons un terrain de pétanque. Ce dernier est en fait abandonné, jonché de feuilles mortes. Les passants le traversent comme s'il s'agissait d'un simple trottoir.

La population est majoritairement arabe, On voit beaucoup de familles et peu de jeunes. On voit quelques SDF, mais également des affaires de sans-abris (couvertures, etc) abandonnées çà et là. Ceux-ci ne mendient pas, il s'agit de leur lieu de séjour. *Rue de la Rosée*, nous remarquons la « Société de Saint-Vincent de Paul asbl – Service Social La Rosée », qui est un service d'assistance linguistique, sociale et juridique pour l'intégration des migrants. Ceci témoigne donc des besoins de la population. Notons également que les principaux commerces sont des agences de voyage, des épiceries, des boutiques d'opérateurs téléphonique.

En face de la gare, du côté de Stalingrad, la rue est large et aérée, mais ce n'est pas pour autant qu'elle est plus propre. Les arbres sont mieux entretenus et les feuilles mortes ramassées. Nous nous sommes installés sur un banc au centre de l'avenue, une sorte de piétonnier. Les passants sont plus nombreux et plus cosmopolites et le nombre de cyclistes est beaucoup plus important. Des associations et de très nombreux hôtels et restaurants, belge, italien, marocain, etc, bordent l'avenue.

Contrairement au Boulevard du Midi et ses alentours, les voitures ne restent pas garées longtemps : il s'agit principalement d'un va-et-vient, mais cela s'explique facilement par les commerces, restaurants, etc. Cette rue semble également servir de pont pour les touristes de la Gare du midi (trains internationaux, etc) au centre de Bruxelles.

# ii. Entretiens

# A. Geert Vancauwenbergs

Geert Vancauwenbergs fait partie d'un comité de quartier (comité Porte d'Anderlecht), formé avec des voisins à cause des problèmes que pose la Petite Ceinture. Il habite près de la rue d'Anderlecht. Voici les problèmes que les membres du comité soulignent.

Tout d'abord, le **trafic** est dérangeant, polluant et constitue une nuisance sonore. Il y a beaucoup d'embouteillages, les gens sont mécontents et klaxonnent. Il n'y a pas non plus de changement sur les **boulevards**. Or, cet espace a un potentiel énorme (proche de la gare, du canal, de la porte de Ninove, de beaux arbres, etc.). Des espaces larges constituent une opportunité et sont des éléments avec lesquels on pourrait faire quelque chose de beau. Ensuite, les quartiers aux alentours font partie des plus denses de la Région de Bruxelles (Anneessens et Cureghem notamment). La plupart des gens qui y habitent n'ont pas de balcon, ni de jardin ou d'endroit où prendre l'air et laisser les enfants jouer. Le seul espace disponible, c'est la rue. Mais les **espaces** présents actuellement ne sont pas suffisants, ils sont surpeuplés et sont trop restreints. Contrairement à ce qu'on a pu observer, dit-il, des enfants vont jouer sur le terrain de basket au niveau de la berme centrale. De plus, André Hermans souligne des problèmes d'**éclairage** : il n'est pas agréable de se promener dans ce quartier quand il fait sombre. Notons également, un problème de **propreté**, que même les décisions mises en place n'arrivent pas à régler. Par ailleurs, le ministre Smet est en train d'installer des **pistes cyclables** (**Figure 5**) dans les deux sens. Il souhaite également améliorer la sécurité, créer un passage piéton à l'entre-deux et améliorer les arrêts de tram. C'est bien, mais pas assez.

Selon Geert Vancauwenbergs, pour trouver une alternative au **parking**, il faudrait que la Région examine la situation telle qu'elle est vécue par les riverains et les visiteurs. Par exemple, on pourrait utiliser d'autres parkings en bâtiment qui sont sous-exploités et sur lesquels on pourrait créer des places. On pourrait également construire des bâtiments qui feraient office de parkings mais qui pourraient ensuite être transformés en habitations si les besoins changent. Ceci ne serait pas cher et serait joli. Mais un obstacle s'impose : il y a des chantiers place de la Constitution, et les politiques utilisent cela comme excuse pour maintenir le parking.

Au-delà du boulevard, il y a d'agréables restaurants et pâtisseries, mais personne ne s'y rend, parce que le boulevard (Chaussée de Mons) n'est pas attrayant et représente une frontière. Les gens le traversent pour aller dans le centre, mais pas le contraire. Il faut donc non seulement changer l'infrastructure, mais également travailler sur l'**attractivité** du quartier. Notons ensuite que pour espérer un changement, il faut prendre en compte deux niveaux de décision : la Ville de Bruxelles d'une part, et la Région d'autre part.

Ensuite, le comité de Geert Vancauwenbergs ne souhaite pas faire disparaître la **Foire du Midi** ou la déplacer, mais l'accompagner de mesures afin de réduire les nuisances sonores et d'assurer la sécurité.

On pourrait par exemple limiter les heures d'ouverture de la foire. On pourrait également mettre d'immenses « containers » et des pots de fleurs afin de créer des murs verts qui protégeraient du trafic, mais qu'on pourrait déplacer lorsque la foire a lieu. Ceci modifierait l'espace public dans le bon sens, sans pour autant déplacer la foire. La déplacer générerait des conflits.

Mentionnons également la **participation citoyenne**. Il y a également d'autres comités de quartiers, tel que *Green Connections*, qui ont déjà une idée de ce qu'ils veulent faire. Par exemple, le comité de Geert Vancauwenbergs veut tenter d'inclure l'avis des habitants et de les faire participer aux décisions. En juillet, ils ont organisé une fête de quartier au milieu du boulevard, où les comités de quartier se sont joints (Pentagone – Anderlecht). Ils ont réuni les habitants du quartier pour les mettre au courant de ce qu'il se passe, mais veulent en refaire une pour que leurs revendications restent à l'agenda. Miguel, un autre membre du comité, les a notamment interrogé sur la manière dont ils veulent voir le quartier évoluer, sur le sujet de la berme centrale mais également sur le parking et sur l'idée d'un parc.

Pour Geert Vancauwenbergs, la Ville devrait elle-même réaliser une enquête afin de déterminer ce que les gens veulent. Le ministre Smet garantit cela, à travers un concours architectural avec participation. Cependant, Geert Vancauwenbergs déplore que peu de choses sont mises en place.

Geert Vancauwenbergs et son comité de quartier ont fait plusieurs demandes à la Ville, mais les **politiques** ne communiquent pas et n'écoutent pas leurs demandes. Ils prennent des décisions sans concerter les gens et n'ont pas fait d'étude sur les effets de l'environnement sur la population (santé, qualité de l'air). Le parking est également devenu payant, on a installé des horodateurs pour un peu moins de 1000 places. Cette initiative découle d'une volonté des autorités publiques de contrôler l'espace et d'améliorer la propreté mais en réalité, rien ne change. A cause de cela, les gens déplacent plus souvent leur voiture, cela fait des allées et venues, et donc plus de pollution.

Souvent, les personnes-clefs ne répondent pas aux demandes car elles craignent de perdre de perdre des voix électorales en s'intéressant à des thématiques plus « sensibles », le parking notamment. Mais en réalité, les gens souhaitent que les choses changent. Ainsi, de plus en plus, on se demande si le même nombre de places est occupé depuis que le parking est devenu payant, et si on en a réellement besoin.

Geert Vancauwenbergs aborde alors le **CRU**, qui est le *Contrat de Rénovation Urbaine*. A ce jour, il existe cinq CRU, celui qui nous intéresse est celui de Heyvaert-Poincaré (**Figure 3**). Il possède un bureau d'étude qui réfléchit sur la manière de mieux organiser l'espace. Il propose d'améliorer l'espace autour de portiques et d'y ajouter un café-terrasse autour du Musée des Egouts. Au niveau de la berme centrale, ils veulent qu'entre les arbres, s'installe un chemin vert où les individus pourraient se balader. C'est bien, mais pas assez dit-il. Le CRU souhaite que la zone de parking reste multifonctionnelle, et ne veut donc pas y toucher, ni au trafic. Le comité de quartier a contesté cette décision, mais le CRU n'a pas encore donné son avis. Celui-ci sera connu lors du plan de la région. Après la fête de juillet dernier, le comité a également rédigé des lettres et entrepris des actions sur Facebook contre le CRU. En effet, ils

craignent que le parking se maintient encore des années et conditionne le changement, mais s'opposent aussi à la mise en place d'horodateurs qui ramène de l'argent à la Ville de Bruxelles.

En fait, la majorité des habitants du quartier vivent dans conditions relativement précaires et ne sont pas forcément au courant des décisions prises, mais ne s'y intéressent pas non plus. Tout ceci représente un avantage pour les politiciens. Or, pour arriver à un vivre ensemble avantageux pour tous, il faut tenir compte de l'avis de tout le monde. De plus, le CRU dépend aussi du ministre président Vervoort car ce qui touche à la participation tombe sous sa responsabilité. Il faut donc aussi faire du lobbying de ce côtélà.

Le CRU a tout de même organisé une concertation collective avant la prise de leur décision, mais le comité de quartier n'en a pas été informé et n'a donc pas pu y participer. En effet, parce que la zone périmètre reprenait les quartiers d'Anderlecht, mais pas de Bruxelles-Ville, Geert Vancauwenbergs et les autres membres du comité de quartier n'ont pas été invités aux réunions. Green Connection, par contre, a lui pu y participer.

Enfin, comme le témoigne la **Figure 12**, Geert Vancauwenbergs nous a montré certaines de ses initiatives entreprises dans le quartier, telles que la mise en place de plantes grimpantes sur les façades des maisons, des bacs de fleurs, des hôtels à insectes, etc.

# B. Astrid Van Steen et Sarah Deboosere

Astrid Van Steen et Sarah Deboosere appartiennent au collectif Green Connections, qui vise à changer le quartier de Poincaré et ses alentours pour le rendre plus agréable.

Elles nous ont envoyé le rapport de Green Connection, et nous avons mobilisé l'information concernant les points faibles du quartier (**Figure 4**).

Astrid et Sarah ont commencé ce projet suite à une Assemblée Générale qui appelait à des projets urbanistiques au niveau du quartier Poincaré et alentours, et touchant les communes d'Anderlecht, de Molenbeek, de Saint-Gilles, et de Bruxelles-Ville. Le problème, c'est que ce quartier est coincé entre deux grands axes : le boulevard Lemonnier et le canal. Elles vont donc constituer un groupe de travail avec des voisins pour tenter de donner de l'oxygène à cet endroit et de mieux connecter les zones grâce à des espaces verts.

Selon elles, le quartier a de nombreux problèmes, mais un grand potentiel. Leur idée principale est d'une part, d'aménager un **parc** à la place du parking de la berme centrale, qui représente actuellement une frontière entre le quartier d'Anderlecht et celui de Bruxelles-Ville, et d'autre part, d'ajouter des connexions d'**espaces verts** entre les différents quartiers. Malheureusement, cela va à l'encontre des décisions des politiciens. Elles ont présenté leurs proposition lors du CRU.

Au sujet des nombreux **déchets** qui traînent dans le quartier, elles apportent des éléments de réponses. Tout d'abord, la présence de déchets serait due au fait que le quartier est au carrefour de plusieurs communes, qui ont chacune leurs propres service et système de gestion des déchets. Cela fait de ce quartier une sorte de poubelle pour chaque commune. De plus, notre secteur est une zone de gare et comporte en son sein de nombreux commerces. Chaque commerce dispose de contrats leur permettant de déposer leurs déchets quand bon leur semble. Cela n'incite pas les habitants à mieux gérer les leurs. Ensuite, le quartier est également une zone de passage car nombreux sont les individus qui y habitent pour une durée provisoire, notamment les migrants qui y restent souvent qu'un an. Ces personnes ne connaissent généralement pas bien le système de gestion des déchets. Ainsi, le problème des déchets semble être révélateur sur différents niveaux : celui de la gestion, de démographie, et des fonctions du quartier.

Elles pointent également du doigt un autre problème, celui du **SAMU social**, implanté dans le quartier depuis 2016 environ. A cet endroit sont logés cinq-cents sans-abris. Pour Astrid et Sarah, il est certes crucial de trouver un emplacement convenable pour les accueillir, mais le fait de tous les rassembler dans un même endroit n'est pas une bonne chose car ils doivent se sentir étouffés. Elles précisent également que cela n'est pas bénéfique à un quartier qui est déjà pauvre car les sans-abris prennent beaucoup de place au sein de l'espace public. Il serait donc plus judicieux de mettre des endroits plus dispersés dans l'espace à leur disposition.

Enfin, elles évoquent des obstacles au changement. D'abord, parce que le quartier est très mixte : il accueille des familles, des commerces, de l'immobilier, du tourisme. Et ensuite, à cause des problèmes linguistiques qui empêchent parfois leurs initiatives d'être fluides.

#### C. André Hermans

André Hermans est propriétaire de l'Hôtel Van Belle sur la Chaussée de Mons à Anderlecht. L'Hôtel Van Belle appartient à sa famille depuis 1906. Il est également propriétaire d'immeubles et d'un hôtel près de la Place De Brouckère. Il n'est pas urbaniste de formation, il a étudié la finance et a travaillé dans la finance internationale à New York. Il est revenu à Bruxelles en 2008 pour gérer l'hôtel de famille, et a, par la même occasion, commencé à s'investir dans les projets d'urbanisme du quartier. Il est intéressant de préciser qu'André Hermans n'habite pas le quartier. L'itinéraire de la visite avec André Hermans se trouve dans l'annexe 2, **figure 1**.

L'Hôtel Van Belle se situe à côté du Parc de la Rosée (**Figure 13**). Auparavant, l'hôtel possédait un parking extérieur qui touchait le Parc de la Rosée, mais la commune a repris contrôle de cet espace afin d'ouvrir le parc sur la Chaussée. Cette décision supposait deux options pour André Hermans : soit de travailler avec les autorités publiques, soit de vendre son morceau de terre. André Hermans a opté pour la première alternative. S'est alors posée la question du parking pour l'hôtel car lorsque ses clients garaient leur voiture dans la rue, celle-ci se faisait vandalisée. Il a donc construit un parking souterrain. Pour mener à bien ce projet, André Hermans a dû investir personnellement financièrement. Ainsi, ce dernier a vu le jour grâce à une combinaison entre le privé et le public, ce qui est assez rare.

Lorsque nous avons rejoint le Parc de la Rosée, il a confié être surpris que le Parc se soit maintenu en bonne condition. Ce parc se trouve à deux pas de la Place Lemmens, un endroit connu pour son trafic de **drogue** et son **squatting**. En fait, la commune avait acheté de nombreux immeubles autour de la place mais ne les a jamais rénovés ou reconstruits, ce qui a donné lieu au squatting, pratique où une personne sans abri occupe de manière illégale un endroit vacant. André Hermans explique ensuite que ce n'est pas des drogues douces mas dures qui sont prédominantes, et que si l'on cherchait dans les buissons du parc, on trouverait sans doute des aiguilles. De plus, il indique que le passage du Parc vers la Place Lemmens est un endroit fort sollicité des guetteurs, des jeunes garçons de 16 ans. Entre le Parc et la Place Lemmens, se trouve également une crèche, protégée par des barrières.

Nous sommes ensuite passés de l'autre côté de cette frontière urbanistique, le Boulevard du Midi, vers la Rue Cuerens. André Hermans explique que les policiers n'ont pas une vue sur Cureghem et ne s'y déplacent pas non plus, à cause des voitures qui sont omniprésentes et qui bloquent la vue. Ils privilégient plutôt le côté intérieur du Pentagone. Enfin, nous remarquons que le terrain de basket est désert : il suggère que celui-ci n'inspire ni les enfants, ni leurs parents car il est mal entretenu et est situé entre deux bandes de circulations.

Dès que nous passons de l'autre côté de la Petite Ceinture, il parle des tensions qui ont lieu entre ces deux mondes. Le côté à l'intérieur du Pentagone est lui, bien plus calme, espacé, entretenu et a en son sein moins de commerces. Nous passons devant des bureaux d'architecture, d'une galerie d'art (Vanhaerents Arts Collection) et on aperçoit au loin la Place du Jardin aux Fleurs. On continue alors vers la Rue des Fabriques, où des chantiers de construction d'appartements de luxe sont en cours. Ceci rentre fortement en contraste avec les logements sociaux qui existent dans cette même zone depuis les années soixante. Ceci risque d'autant plus d'envenimer les tensions déjà présentes entre ces deux mondes au niveau socio-économique très différent. Lorsqu'il parle de ce secteur de la Petite Ceinture, André Hermans parle plusieurs fois d'un phénomène de **gentrification**.

Ensuite, il semble intéressant de préciser qu'André Hermans appelle l'espace entre la Porte de Hal et la Porte de Ninove le "no man's land".

Une fois la Porte de Ninove atteinte, il m'indique un espace où un parc va être aménagé. Les travaux sont impressionnants, les rails de tram ont été déplacés afin que le Parc ne soit pas scindé en deux parties, ce qui, le cas échéant, pourrait menacer la sécurité de ses usagers. Le Parc aura une superficie de 2 hectares, superficie qu'il considère convenable. Mais André Hermans exprime notamment des doutes quant à l'avenir de ce Parc : tombera-t-il dans les mains de la délinquance et de la drogue ? Aménager un projet est une chose, mais le concrétiser et le maintenir dans la durée en est une autre.

Il nous parle également de son idée de créer une promenade verte de la Porte de Ninove jusqu'aux Abattoirs.

Lorsque nous arrivons à la Rue Heyvaert que nous longeons jusqu'aux Abattoirs. André Hermans insiste sur le fait qu'il existe deux « continents » totalement différents, les habitants de Cureghem Rosée ne vont jamais du côté de la Place Marché aux Fleurs. La Rue Heyvaert est remplie de commerces de vente de voitures seconde main vers l'Afrique, qui sont acheminées via le port d'Anvers. Les propriétaires de ces commerces n'habitent pas le quartier. Il explique que les rez-de-chaussée sont utilisés pour le commerce de voitures, mais que les étages sont utilisés comme habitations. Ceux-ci occupent une superficie énorme (**Figure 6**). Il insiste également sur le fait que tous ces commerces sont licites, légaux, déclarés, ce qui rend le désir des autorités publiques de les déplacer plus difficile. Ces rues sont très fréquentées et il y a énormément d'embouteillages. Cette zone est coincée entre la barrière urbanistique de la Petite Ceinture et la barrière incontournable du canal. André Hermans décrit ensuite les tensions entre les peuples qui habitent cette zone : il y a des Africains de l'Afrique Sub-Saharienne et d'Afrique du Nord, des ressortissants de Syrie, etc. qui habitent tous dans cette zone délimitée par des frontières urbaines sans pour autant qu'il y ait de mixité sociale.

Une fois arrivés aux Abattoirs, nous remontons la Ropsy Chaudron vers la Chaussée de Mons, et nous marchons vers la Gare du Midi. Tout au long de l'itinéraire, André Hermans me montre des rues et des bâtiments abandonnés qui appartiennent à des acteurs privés, sans doute squattés, mais pourraient être réaménagés en logements sociaux. Pour mener au bon développement du quartier, il faudrait de l'investissement privé (comme André Hermans par exemple) mais malheureusement, ce quartier n'inspire pas les investisseurs. Dès que les individus ont acquis de l'argent, ils quittent le quartier car ce n'est pas un endroit où les familles veulent rester. C'est effectivement un **quartier de transition**.

Concernant le **parking**, André Hermans estime qu'il devient urgent de trouver une solution au problème. Celui-ci est une importante source de revenu et un élément important de l'activité économique du quartier, bien que très mal organisé. Il dit que si on veut réaménager la Petite Ceinture, il faut trouver un emplacement pour toutes ces voitures et propose l'idée d'un parking souterrain. Il indique que le parking souterrain de son hôtel peut accueillir une quinzaine de voitures et qu'il est même protégé par une énorme grille qui s'ouvre de l'intérieur de l'hôtel. Notons également que la nuit, le Parc de la Rosée est fermé, sinon il serait occupé par des délinquants. L'entrée du côté de l'Hôtel Van Belle est muni d'une énorme grille qui se ferme la nuit.

Pour ce qu'il en est de **l'éclairage**, André Hermans explique que la luminosité du quartier est déplorable et que les femmes ne se sentent pas en sécurité la suite. Mais il précise que les commerces apportent tout de même de la lumière, ce qui amène un peu plus de sécurité. Ensuite, il raconte par la même occasion que certains commerces restent implantés relativement longtemps dans le quartier tandis que pour la plupart, il s'agit de commerces éphémères. Le quartier de la Chaussée de Mons est, selon lui, très instable.

De plus, André Hermans a beaucoup parlé de la **violence de rue**. Il insiste de nombreuses fois sur le fait que pour comprendre ce qu'il se passe dans le quartier, il faut absolument tenir compte de cet aspect. Les bagarres sont très fréquentes. Lorsqu'une bagarre éclate, les hélicoptères survolent la zone et au moins cent policiers sont mobilisés. La plus récente date d'octobre et impliquait des migrants syriens. Lors de notre promenade, nous sommes passés à côté de l'Église Notre-Dame Immaculée. La place qui l'entoure avait été fermée et rendue piétonnière, mais elle est également devenue dangereuse. On dénombre de nombreuses agressions à main armée, et un meurtre a même eu lieu en mars 2016. André Hermans parle également beaucoup de bagarres impliquant des coups de couteaux.

Tous ces éléments mettent en lumière le fait que ce quartier est potentiellement dangereux.

Nous abordons également le thème des **déchets** : le quartier ne cesse d'être nettoyé plusieurs fois par jour, il est relativement salle et insalubre car la population n'a aucune formation. En effet, les habitants ne comprennent pas toujours ce qu'est une poubelle et le fait qu'il est nécessaire de maintenir un minimum de propreté. Bien évidemment, il existe des « coins propreté » mais ils sont relativement petits et il n'y a pas toujours de fonctionnaire présent.

Pour conclure, voilà la manière dont nous pouvons résumer la pensée d'André Hermans. Selon lui, si on veut que le projet « Bye bye Petite Ceinture » ait lieu, il faut prendre en compte de la réalité sociale des quartiers. De ce fait, il faut saisir les tensions qui existent entre ces différents mondes et comprendre le phénomène de gentrification. Mais surtout, il faut considérer le type de la population auquel on a affaire : une majorité d'entre eux sont peu éduqués, les jeunes ne vont pas à l'école et s'ils n'ont pas de parents derrière eux, ils risquent de glisser vers la délinquance. Il dit même que lorsque les jeunes sont arrêtés par la police, pour eux, c'est comme s'ils "gagnaient une étoile". Il faut également prendre en considération la violence qui est omniprésente dans le quartier.

Notons qu'André Hermans nous a fourni des documents pertinents pour notre recherche : le projet de rénovation urbaine Poincaré-Heyvaert, et le Rapport de 2015 de l'Observatoire Bruxellois pour la Prévention et la Sécurité.

L'itinéraire de cette visite du quartier est repris dans la **Figure 1**.

## D. Miguel Lyssens

Miguel Lyssens est membre du comité de quartier de la porte d'Anderlecht. Il vit à Bruxelles depuis plus d'un an. Il habitait auparavant à Gand, où il faisait déjà partie d'un comité de quartier. Son compagnon vit à Bruxelles depuis 12 ans et connaît bien le quartier de la Porte d'Anderlecht. Miguel Lyssens connaît Geert Vancauwenbergs car celui-ci est un ami de son compagnon. Les deux hommes ont créé et s'investissent énormément dans le comité de quartier de la Porte d'Anderlecht. Pour eux, la portion de la Petite Ceinture au niveau de la Porte d'Anderlecht doit devenir un parc. Pour ce faire, ils ont organisé une grande fête avec d'autres comités de quartier l'été dernier, la prochaine aura lieu cet

été. Le comité produit également des newsletters dans les deux langues officielles de la Région, le néerlandais et le français.

A Gand, Miguel Lyssens participait également activement dans sa communauté. Pendant dix ans, il a été impliqué dans un quartier multiculturel, où vivait plus de cent nationalités, et où des fêtes étaient organisées. Il a donc déjà de l'expérience, la seule différence ici, c'est qu'à Bruxelles, tout doit être à la fois en néerlandais et en français.

Il travaille actuellement en tant que responsable immobilier pour des logements sociaux à Gand qui logent neuf-mille habitants. Les logements ne sont pas très bien entretenus car cela coûte cher et les gens qui y vivent ont de moins en moins d'argent. Les habitants, surtout des grandes familles, sont assez mécontents de leur situation.

Miguel Lyssens souhaite changer les choses dans le quartier car il estime que les enfants du quartier ont besoin d'**espaces verts**, d'endroits convenables où faire du sport et d'autres activités. Il a remarqué que la superficie des habitations est très petite en proportion avec la population qui y habite. Il faut donc plus de verdure et moins de pollution pour les habitants.

Il estime que l'enjeu le plus important est celui de la **mobilité** : il trouve que le piétonnier est un échec, et que les voies de circulation et les panneaux changent tout le temps.

Leur comité de quartier a donc pour objectif de lier Anderlecht à Bruxelles-Ville. L'idée est de construire un parc entre Anderlecht et la Ville de Bruxelles, qui ferait le lien entre les deux communes. Le parc recouvrerait le parking central actuel entre les deux bandes de circulation, ce qui impliquerait la suppression de ce parking. Le comité de quartier a même créé un logo "Porte d'Anderlecht" où ils ont mis "1000 Bruxelles + 1070 Anderlecht" (**Figure 2**). Un des obstacles à ce projet est que la Foire du Midi s'y installe chaque été. Justement, par rapport à la **Foire du Midi**, il nous dit que nombreux sont les riverains qui demandent le changement d'horaires de la foire car elle est trop bruyante, et dure trop longtemps (un mois).

Selon Miguel Lyssens, un grand problème à Bruxelles est le fait que les différentes autorités se renvoient la balle. En fait, les **politiciens compétents** disent que, "ce sont les autres qui doivent le faire. Anderlecht dit que c'est pas nous, c'est à Bruxelles de le faire. Et puis la Région dit que c'est à la commune de le faire".

Lors de leur précédente fête, un sondage a été lancé, en demandant aux participants s'ils préféraient l'aménagement d'un parc ou d'une piscine. Le parc est l'option qui a suscité le plus d'intérêt. Il reste maintenant à faire pression sur les politiciens compétents afin augmenter leur chance pour la mise en place d'un parc à la Porte d'Anderlecht. Le 18 novembre, Miguel Lyssens s'est rendu avec des habitants du quartier à la maison communale pour le « Be Part » afin d'interpeller l'échevin quant à sa décision sur le parc. Miguel Lyssens a également effectué des sondages sur le site web de la ville de Bruxelles afin de récolter l'avis des habitants sur les thèmes de la propreté, de la jeunesse, et de la mobilité, ou tout simplement pour entendre leurs suggestions. 51 personnes ont participé au sondage. Pour lui, ce

sont les habitants du quartier qui doivent être à l'initiative du changement, sinon les choses ne changeront jamais. On remarque donc la présence de la problématique de la **participation citoyenne**. Le bâtiment IRIS existe depuis un petit moment déjà, et les comités de quartier ont déjà fait quelques

petits projets ensemble. Par exemple, l'aménagement du Square de l'Aviation, auquel Geert Vancauwenbergs entre autres a participé. Les individus d'IRIS se sont demandés ce qu'ils allaient faire de la Petite Ceinture, et comment ils allaient s'organiser pour améliorer le secteur. Miguel Lyssens s'investit beaucoup dans ce projet.

Miguel Lyssens s'oppose à l'idée préconçue que les acteurs qui projettent des idées d'aménagement du quartier ne sont pas des habitants du quartier. Il est vrai que tel est le cas pour certains architectes, qui ont des idées honorables mais qui pensent le futur du quartier, et non le futur des habitants du quartier. En juillet, il a créé une grande carte du secteur de la Petite Ceinture, et a demandé aux participants de mettre un point sur la zone où ils habitaient afin de voir s'ils venaient du quartier ou non. La plupart d'entre eux étaient bel et bien du quartier. Il les a également interrogés sur leurs moyens de locomotion, certains étaient des cyclistes, d'autres des automobilistes.

## iii. Apports visuels

Figure 1. Itinéraire de la visite avec André Hermans

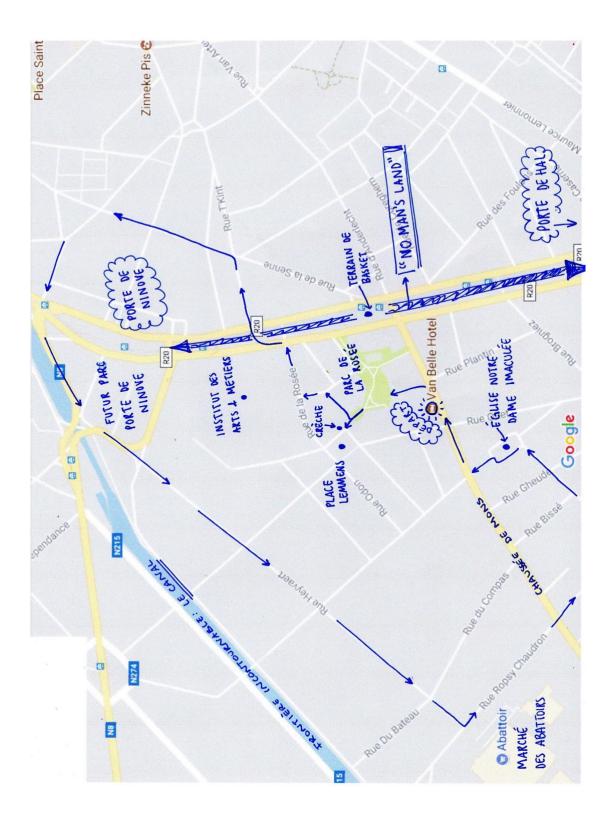


Figure 2. Logo du comité de quartier de Miguel Lyssens



Figure 3. Le périmètre du CRU Heyvaert-Poincaré



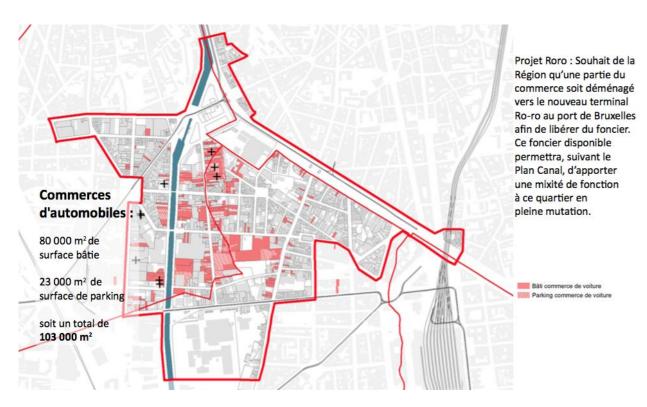
**Figure 4**. Points faibles du secteur de la Petite Ceinture, selon un rapport de Green Connections.



**Figure 5**. L'aménagement de pistes cyclables séparées bidirectionnelles sur les boulevards Poincaré, de l'Abattoir et du Midi.



Figure 6. Surface occupée par les commerces automobiles (rapport CRU Heyvaert-Poincaré)



**Figure 7**. "Un maillage étendu d'espaces publics" (rapport de CRU)

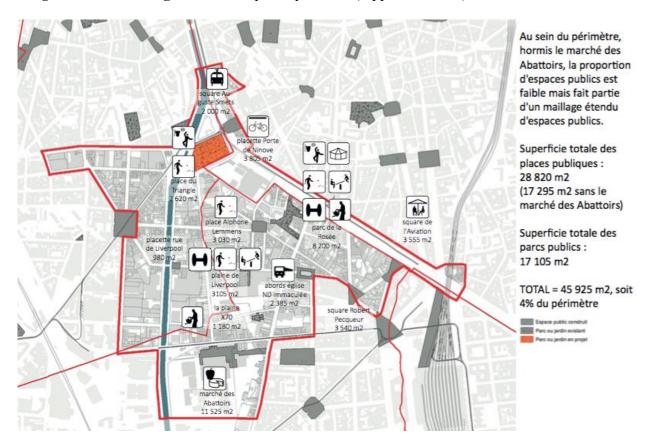
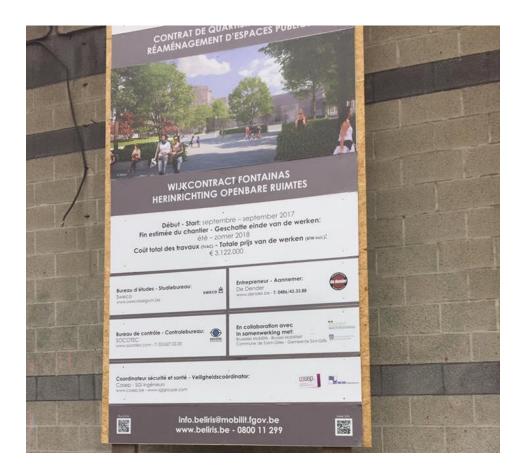


Figure 8. Le parking et la berme centrale occupée par de nombreuses voitures et camions



Figure 9. Le contrat de quartier Fontainas



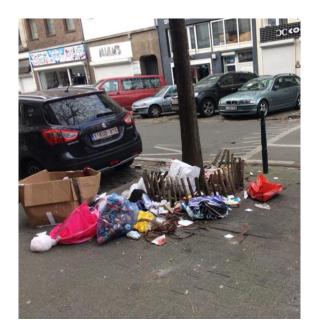
**Figure 10**. L'école primaire Charles Buls qui se situe en face de la Gare du Midi, sur le Boulevard du Midi.



Figure 11. Les ordures et déchets qui se trouvent sur les trottoirs et près des arbres









**Figure 12**. Les projets de Geert Vancauwenbergs et de son comité de quartier (hôtels à insectes, bacs à fleurs, plantes grimpantes, etc.)









Figure 13. Parc de la Rosée







Figure 14. Parc/ espace vert autour de la Porte de Hal



Figure 15. Point d'apport de déchets, pas ou peu utilisé



Figure 16. Travaux sur la voie publique pour la piste cyclable du Ministre Smet





**Figure 17**. Terrain de basketball, à la hauteur de la Porte d'Anderlecht, qui se situe sur berme centrale, entre les deux voies de circulation

