« Si on part, ça deviendra une

HEYVAERT Poussés vers la sortie, les garages spécialisés dans l'import-export estiment avoir

▶ Le déplacement du secteur vers le Port de Bruxelles est à l'arrêt.
▶ Des patrons d'entreprise consentent à bouger tôt ou tard. Mais sans précipitation.

REPORTAGE

Boma, 13 jours », « Abidjan, 10 jours » ou « Dakar, 12 jours ». Les affichettes proposant toutes sortes de croisières pour automobiles ont toujours pignon sur rue dans le quartier Heyvaert, plaque tournante de l'exportation de véhicules d'occasion vers l'Afrique depuis près de 40 ans. Dans l'artère à sens unique portant le même nom, située à cheval sur Molenbeek et Anderlecht, les voitures sont reines, et les semi-remorques, leurs encombrants carrosses, rythment lourdement la vie des alentours, où vivent près de 23.500 habitants. Ces derniers partagent les maigres espaces de trottoir disponibles avec les dizaines d'acheteurs africains qui font leurs emplettes dans ce quartier aux airs de supermarché. *« Nos rues, ce sont un peu comme des rayons »*, compare un exploitant : les intéressés scrutent les véhicules, achètent chez l'un ou chez l'autre au gré des opportunités et, une fois leur « panier » rempli, font expédier le tout (un « tout » souvent fourré d'électroménagers et de matelas) par camion vers le Port d'Anvers, ultime étape avant Cotonou, la grande porte d'entrée vers l'Afrique de l'Ouest. Vue d'ici, au moins autant que depuis le centre du rond-point Schumann, Bruxelles semble se trouver au centre, si pas « du » monde, au moins « d'un » monde. Mais pour combien de temps encore ? Les ambitions politiques pour le développement de ce quartier à « fort potentiel » – la présence d'immenses espaces industriels représente autant d'opportunités d'y développer du logement – sont hautes et, clairement, elles n'incluent pas l'activité automobile dans leurs plans. Seulement voilà, le déménagement prévu d'au moins une partie des garages vers le nord de la capitale dans un terminal mis à disposition par le Port de Bruxelles – le fameux projet « Ro-Ro », pour « Roll on – Roll off » – qui devait permettre de libérer l'espace dans le quartier et d'acheminer la marchandise par voie fluviale vers Anvers, est au point mort (lire par ailleurs).

Dégagisme

Dans son bureau vitré, Fadia Farhat, héritière de Facar, l'entreprise familiale fondée en 1978 dont elle a repris les commandes en 2009, a du mal à tenir en place en tirant le bilan de la situation. Le profil de cette Libanaise d'origine sort du lot dans un univers qui sent fort la testostérone et l'huile de moteur – *« Dans le business, il y a deux sortes de femmes. Ou bien vous mettez des femmes en culottes pour vendre la voiture, ou bien vous avez des femmes fortes, comme moi, qui connaissent leur métier et qui savent vendre leurs bagnoles »*, dira-t-elle. Mais malgré sa poigne, la femme d'affaires accuse le coup. Le temps béni de l'Angola, sa principale terre d'exportation, est révolu depuis que le pays a durci les normes sur l'ancienneté des véhicules arrivant sur son territoire. Couplée à la conjoncture pétrolière et aux limitations belges sur les transactions en cash (cruellement nécessaires au business, la plupart des Africains n'étant pas intégrés au système bancaire), la situation est morose. Sur le plan local, ce n'est pas mieux : regrettant l'arrêt du projet Ro-Ro (dont le modèle économique ne tenait pas la route, selon elle), elle accuse surtout la commune de Molenbeek de vouloir étrangler le secteur pour accélérer sa chute. Sous cette législature, les libéraux ont en effet levé à 24 euros/m² les taxes sur les surfaces de garage, en supprimant les plafonds pour les plus grands espaces. Alors, oui, ça picote un peu. *« Les communistes auraient honte de faire payer une taxe pareille au peuple. Mais le MR, ça ne le gêne visiblement pas »*, dit en parcourant la pièce de gauche à droite celle qui explique regretter d'avoir fait la promotion des libéraux en 2012.

Partir ou rester ? La pression est clairement de plus en plus forte. Fadia Farhat ne le dira pas, mais son espace est déjà dans le viseur de Citydev, l'opérateur immobilier de la Région, qui a déjà baptisé l'un de ses futurs projets de logement au nom de « Facar ». Si elle doit quitter les lieux, ça ne sera en tout cas pas sans une ultime tentative de résistance. *« Le jour où l'on partira tous, le quartier deviendra une ville fantôme. »*

Assis sur une chaise en plastique à l'entrée des bureaux de Facar, Rabih Majed, 18 ans dans le secteur, prend le café avec deux amis. Ancien employé de Karim Export, l'une des plus grandes sociétés de la rue, il s'est depuis lancé en solo, en louant quelques espaces de parking à des grands propriétaires du quartier et en réalisant ses ventes sur internet. Mais ici encore, les affaires ne sont plus florissantes. *« Depuis quand des mecs vont s'asseoir comme ça pour boire un café ? Avant, on n'avait pas le temps. »* Malgré l'ambiance « fin de siècle », le revendeur se voit mal déplacer ses activités dans le nord de Bruxelles. *« Même mes cousins ils ont commencé ici ! Si on bouge à Vilvorde, les clients ne viendront plus parce qu'ils ont de l'argent dans leur poche et qu'ils auront peur. Ici, dans le quartier, ils se sentent plus en sécurité car on se connaît tous. »* « Chez Béa », cantine offrant à la fois *« petite restau-*

Le quartier Heyvaert

Rabih, vendeur à son compte.
© DOMINIQUE DUCHESNES

PORT DE BRUXELLES

Le Ro-Ro, suite et fin ?

Le Port de Bruxelles l'annonçait sèchement juste avant la Toussaint : le troisième appel d'offres émis pour l'exploitation du site situé à la sortie nord de Bruxelles n'a pas trouvé les grâces des sociétés d'import-export. Dès lors, l'espace acheté à cette fin par la Région sera dévolu à d'autres projets. Aujourd'hui, Pierre Hajjar tente d'expliquer pourquoi le « Ro-Ro » a ainsi pris l'eau. Le problème, dit-il, était le tarif que les très puissants dockers d'Anvers voulaient imposer pour décharger les voitures arrivant par le canal depuis Bruxelles : *« 40 euros par voiture, soit plus que ce que ça nous coûterait d'envoyer nos voitures de Bruxelles à Anvers ! »* La Région a bien proposé une petite aide financière (à savoir une partie de l'enveloppe de 300.000 euros allouée au soutien du dynamisme des activités portuaires) pour aider le secteur à supporter ces coûts. C'était généreux, mais trop peu, estime le vice-président de la FBEV, qui ne perd cependant pas espoir de voir la Région adapter son offre : *« Mon impression, c'est qu'après les élections, ils vont développer un nouveau Plan Canal, peut-être en débloquant ce qu'il faut pour nous soutenir. »*

A.SE.

Selon Pierre Hajjar (ici avec un client), le déménagement du secteur va devenir une nécessité. © DOMINIQUE DUCHESNES

développement urbain Molenbeek et Anderlecht s'impatientent

Forcément, la nouvelle de l'abandon du projet Ro-Ro, synonyme de séjour prolongé du secteur automobile dans le quartier, n'a pas fait danser les foules dans les départements « urbanisme » des communes de Molenbeek et d'Anderlecht, où l'on attendait beaucoup de ce déménagement important pour la poursuite des projets de redynamisation en cours dans le cadre de plusieurs contrats de quartiers et plans régionaux.

Olivier Mahy, échevin des finances et de l'urbanisme à Molenbeek (MR), se console malgré tout en se rappelant que la surface dédiée aux garages dans sa commune a sensiblement baissé au cours des dernières années. *« En 2014, Heyvaert totalisait 44.500 m² de commerces de voitures d'occasion. En 2018, 36.000 m², c'est-à-dire 8.500 m² de moins ! »*, explique-t-il, en précisant que ces chiffres sont basés sur les surfaces prises en compte dans les calculs de la taxe communale visant le secteur (lire par ailleurs). Mais ce que l'échevin veut, maintenant, c'est que la Région arrête une bonne fois pour toutes de renouveler les permis d'environnement aux garages qui en font la demande. Jusqu'à présent, la Région avait en effet consenti à le faire pour encourager le secteur à adhérer au projet Ro-Ro, dit-il. *« J'ai toujours plaidé pour que la justification des prolongations de permis d'environnement ne soit pas liée à la construction du terminal car il semblait déjà clair que ce projet était mort-né »*, peste Olivier Mahy.

> ***« Les conditions financières proposées n'étaient pas assez rentables »***
> GAËTAN VAN GOIDSENHOVEN (MR)

À Anderlecht, Gaëtan Van Goidsenhoven (MR), également en charge de l'urbanisme, n'est pas en reste. *« Je m'inquiète particulièrement de l'avenir du Plan d'aménagement directeur (PAD) Heyvaert, et de celui du Contrat de rénovation urbaine (CRU), qui avaient été lancés pour redynamiser la zone »*, a-t-il fait savoir par voie de communiqué suite à l'annonce de l'abandon de l'appel d'offres, taclant au passage la Région. *« Les conditions financières proposées dans les différents appels d'offres n'étaient pas assez rentables pour les investisseurs »*, regrette-t-il. *« Cela témoigne malheureusement une nouvelle fois de l'amateurisme des autorités régionales. En laissant mourir le projet Ro-Ro, la Région se résigne à une mort lente du secteur des voitures de seconde main et paralyse pour vingt ans l'évolution de tout un quartier-pivot pour la zone du Canal. »* Pour l'Anderlechtois, il faut dès lors mettre à nouveau autour de la table les communes concernées, le secteur des vendeurs de voiture d'occasion et le Port de Bruxelles, afin d'examiner d'autres pistes de solution pour l'avenir. ■

A.SE.

gopress
Innovating Digital Content

Le Soir Bruxelles 09/11/2018, pages 22 & 23

Tous droits réservés. Réutilisation et reproduction uniquement avec l'autorisation de l'éditeur de Le Soir Bruxelles

ville fantôme »

encore un rôle à jouer dans l'équilibre du quartier

ration » et *« sagesse et entraide africaines »*, située de l'autre côté de la rue, les mines ne sont guère plus enthousiastes. *« Le business a beaucoup changé, c'est devenu de plus en plus difficile »*, estime un homme attablé, expliquant vivre de petits services fournis aux acheteurs africains en échange de commissions. *« On s'accroche pour garder les petits clients qu'on a encore. Car si on les perd, on n'aura plus de quoi manger. »*

La décentralisation en marche

À deux pas de là, dans les sous-sols du garage Socar (l'un des plus importants de la rue), le ton est plus serein chez Pierre Hajjar, patron de la société de transport hérité de son père et vice-président de la Fédération belge des exportateurs de voitures (FBEV) qui regroupe *« entre 80 et 90 entreprises, principalement basées dans le quartier »*. S'il reconnaît que les années folles sont bel et bien terminées il estime malgré tout plutôt bien s'en sortir grâce à la diversification de ses marchés en Afrique. Par ailleurs, son garage se situe sur le territoire d'Anderlecht, où l'on ne taxe qu'à 12 euros le m² de surface dédiée aux voitures.

Le patron, qui a suivi de près le projet de déménagement dans le Port de Bruxelles, fait partie de ceux qui regrettent que ce dernier n'ait pas pu aboutir (lire par ailleurs). Cela ne l'empêche pas, dit-il, de mener une réflexion plus large sur la place du secteur à Heyvaert. *« On est conscient que l'on doit quitter le quartier. Bon, il y a la volonté de la part des communes, mais à part ça, au niveau du trafic, ça devient vraiment difficile d'entrer dans Bruxelles avec des camions de 12 mètres »*, est-il forcé de constater. Comme le dira un autre commerçant préférant rester anonyme, la décentralisation est dès lors inévitable à moyen terme, ne serait-ce que par opportunité économique. Mais pour Pierre Hajjar, pas question de précipiter les choses : vider d'un coup le quartier de ses quelque 60.000 m² de garages serait suicidaire pour l'équilibre local. *« Il faut que les pouvoirs publics avancent d'abord dans le développement du quartier pour que l'on fasse matcher cela avec eux. »* Le commerçant table sur 5 ans, le temps que les premiers gros projets inclus dans les plans de développement régionaux et communaux (notamment la réaffectation du hangar Libelco, en bord de canal) se mettent en place.

Des habitants impatients

Pas sûr que tous les habitants des environs aient la patience d'attendre jusque-là. En pleine discussion devant le commerce d'un ami, Redouane Charki prend le temps qu'il faut pour dire tout le mal qu'il pense de l'activité dans le quartier. *« Il faut que ce projet roll on roll off aboutisse, pour la simple et bonne raison que ce trafic de semi-remorques est dangereux, polluant et que, question infrastructure, le quartier n'est plus adapté à cette circulation »*, peste-t-il. Un commerçant croisé plus loin ne dira rien d'autre, accusant au passage les activités d'import-export de générer d'autres nuisances. *« Ça fait 18 ans que je suis dans le quartier et jamais de la vie je n'ai vu quelque chose comme cette année. Les femmes n'osent plus passer par ici. Le quartier est dégueulasse, il y a des toxicomanes, des vols… »* Il montre ce qu'il dit être une cicatrice de coup de couteau sur sa main pour en témoigner, avant de s'arrêter net et de pointer du doigt l'entrée de la rue : *« Regardez là, dans le coin, la voiture qui s'arrête. Elle bloque toute la circulation pour faire son petit commerce. »*

Reste que pour les petits commerçants du quartier, l'activité automobile draine son lot de profits indirects. *« Pour te dire la vérité, ce qui me dérange, c'est le va-et-vient des camions »*, explique Mouloud, qui vend des produits d'entretien et de packaging. *« Mais sinon, au niveau du commerce, ça fait beaucoup plus de peuple. Nous, on travaille beaucoup avec les Africains, donc au niveau des affaires c'est très bon. »* Un ton bienveillant qu'il ne réserve pas forcément aux exploitants de garages. Quand on lui demande s'il ne craint pas que les mauvaises affaires du secteur n'impactent indirectement ses activités, il éclate de rire : *« Ils ne vont pas te le dire, hein, mais ils se font de l'argent à gogo. Mais de toute façon, il faut qu'ils restent. S'ils partent, le commerce va chuter, et ça donne du travail à plein de gens. »* ■

ARTHUR SENTE

Dans la rue Heyvaert, l'import-export draine son lot d'activités annexes. © DOMINIQUE DUCHESNES

Pompiers, nouvelle caserne à Anderlecht

SÉCURITÉ Inauguration prévue en 2024

L'actuelle caserne sera désertée par le Siamu. © BRUNO D'ALIMONTE

Bonne nouvelle pour les femmes et les hommes du feu, une caserne… flambant neuve est annoncée du côté d'Anderlecht. Le nouveau bâtiment est appelé à remplacer le poste avancé actuel situé à un jet de lance incendie.

Ce mercredi, la Région bruxelloise, qui avait signé l'acte d'acquisition d'un terrain situé au numéro 409 de la chaussée de Mons, a cédé ladite parcelle qui appartenait à un propriétaire privé au Siamu, le Service d'incendie et d'aide médicale urgente.

« L'acquisition de ce terrain fait partie de la vision stratégique relative au déploiement des casernes du Siamu dans le but de tendre à une même rapidité d'intervention des pompiers-ambulanciers sur l'ensemble du territoire, a indiqué la secrétaire d'Etat Cécile Jodogne (Défi). *C'est la vision que je développe depuis le début de la législature. »*

On le sait et les syndicats ne cessent d'ailleurs de le rappeler, nombre de locaux ne correspondent plus aux normes actuelles, comme c'est le cas de l'actuelle caserne anderlechtoise, située au 627, chaussée de Mons et qui abrite 26 pompiers et une dizaine de véhicules. *« On aurait pu penser à rénover la vieille caserne mais le bâti date des années 60*, souligne-t-on au cabinet de la secrétaire d'Etat. *Les lieux sont vraiment vétustes et très énergivores, ils ne répondent donc plus du tout aux standards de sécurité, de confort et de durabilité, il était donc plus simple de construire une nouvelle caserne. »*

La parcelle cédée au Siamu s'étend sur près de 3.800 m² et possède deux entrées, l'une côté chaussée de Mons, l'autre côté canal et quai de l'Industrie. *« Cet emplacement nous permet de ne pas délocaliser et de continuer à couvrir le même secteur tout en offrant deux sorties, ce qui est un plus pour les interventions. »*

Du logement

De plus, une partie du site ne sera pas dévolue aux pompiers mais plutôt à des équipements collectifs et au logement. *« J'ai voulu que ce projet s'intègre dans une vision globale de revitalisation de la zone du canal et de ce quartier en particulier, qui est actuellement l'objet du Contrat de rénovation urbaine gare de l'Ouest »*, reprend Cécile Jodogne.

Au rayon timing, il faut encore définir tant les besoins des pompiers que le plan des infrastructures ouvertes sur le quartier avant de lancer les procédures de permis. La secrétaire d'Etat aimerait en tout cas que l'ensemble du projet aboutisse à l'horizon 2024.

D'ici là, un autre dossier devrait être bouclé sur le territoire d'Ixelles. On le sait, la caserne Delta va elle aussi déménager sur un terrain limitrophe. *« La procédure avance bien et nous devrions tenir le timing initial, soit 2022 »*, conclut-on au cabinet de Cécile Jodogne. ■

PATRICE LEPRINCE

gopress
Innovating Digital Content

Le Soir Bruxelles 09/11/2018, pages 22 & 23
Tous droits réservés. Réutilisation et reproduction uniquement avec l'autorisation de l'éditeur de Le Soir Bruxelles