

3^{ème} partie : La production de l'espace à l'épreuve du visible et de l'invisible

Visibilité et invisibilité de l'implantation spatiale du commerce d'exportation de véhicules d'occasion à Bruxelles

Martin Rosenfeld

Ce texte propose une réflexion autour de l'implantation spatiale du commerce d'exportation de véhicules d'occasion dans le quartier Heyvaert à Bruxelles. Ce micro-quartier occupe une position de place marchande au sein d'une filière transnationale faisant circuler des voitures d'occasion, qui proviennent de toute l'Europe et sont principalement destinées au marché africain. Cette activité commerciale réunit une multiplicité d'acteurs. Une brève description des fonctions occupées par chacun d'eux permettra de mieux comprendre le fonctionnement de cette filière commerciale.

Les pionniers du commerce de véhicules d'occasion sont les consignataires. Ce sont les premiers à avoir offert une solution complète pour le transport des véhicules jusqu'en Afrique. Pour ce faire, ils prennent en charge l'acheminement des véhicules jusqu'au port d'Anvers ainsi que l'ensemble des démarches administratives relatives à leur transfert par bateau en direction des principaux ports africains. Les garagistes sont les personnes spécialisées dans l'achat et la revente de véhicules d'occasion. Ils parviennent à mobiliser différentes sources d'approvisionnement en véhicules provenant de l'ensemble de l'Union européenne. Les importateurs sont les commerçants venant en Europe acheter des véhicules d'occasion afin de les revendre en Afrique. Enfin, les commissionnaires représentent un quatrième type d'acteurs. Ceux-ci occupent une place d'intermédiaires informels auprès des importateurs. Ils profitent de la proximité ethnique et linguistique qu'ils entretiennent avec les importateurs africains pour les orienter vers les garages possédant le type de véhicules recherchés. Ils touchent une commission du garagiste sur chaque vente dans laquelle ils sont intervenus.

Reprenons donc le cheminement habituellement emprunté par ces véhicules le long de la filière commerciale. Un importateur africain vient dans le quartier Heyvaert pour acheter, chez différents garagistes, un lot de véhicules. Pour ce faire,

il peut – ou non – avoir recours à un commissionnaire. Lorsque son lot est constitué, l'importateur le confie au consignataire qui va se charger du transport des véhicules jusqu'au port d'Anvers, de leur chargement à bord d'un navire et de leur expédition vers l'un des principaux ports africains. Une fois les véhicules arrivés à destination, l'importateur peut les récupérer afin de les mettre en vente.

Nous nous intéressons plus particulièrement à l'implantation spatiale du commerce d'exportation de véhicules d'occasion à Bruxelles. Pour ce faire, nous avons recours à une approche diachronique. L'étude de la dimension spatiale de l'activité nous semble, en effet, devoir être abordée en étant replacée dans sa dimension temporelle. Cette démarche nous amène à mobiliser plusieurs facteurs explicatifs relevant de différentes échelles d'analyse. Afin de clarifier notre propos, nous présentons, dans un premier temps, les facteurs macro ayant fait de Bruxelles une place marchande au sein de cette filière commerciale. Ensuite, nous nous intéressons plus en détail aux facteurs micro ayant contribué à ce que cette activité se concentre dans le quartier Heyvaert. Cela nous permet d'observer que l'évolution actuelle du quartier dépend largement de la visibilité de l'activité. L'utilisation des concepts de visibilité et d'invisibilité apparaît donc comme un outil de compréhension précieux dans notre analyse de l'implantation spatiale du commerce d'exportation de véhicules d'occasion.

Avant de présenter les facteurs macro et micro ayant influencé l'implantation spatiale de l'activité commerciale, nous allons commencer par définir rapidement le cadre théorique se trouvant à la base de notre approche.

Approche théorique

Nous avons choisi d'aborder les déplacements de personnes au sein du

commerce d'exportation de véhicules d'occasion au moyen du concept de circulation migratoire. Ce concept, utilisé initialement par les géographes avant d'être appliqué par plusieurs chercheurs en sciences sociales (Tarrus, 1996 ; De Tapia, 1996 ; Doraï, Hily, Loyer et Ma Mung, 1998), permet de recouvrir un éventail de pratiques plus large que celui habituellement associé au concept d'immigration.

La notion de circulation migratoire ne restreint pas le déplacement au simple acte de migrer. La migration n'est plus vécue comme une rupture ou une parenthèse, mais comme partie intégrante d'une organisation sociale. Entre les pôles d'installation se tissent des réseaux (sociaux, économiques, d'informations...), le plus souvent en parallèle à des filières qui animent l'espace migratoire international (Arab, 2008, 21).

Le point de départ de ce projet de recherche est notre étonnement face à un micro-quartier bruxellois quasi exclusivement centré sur le commerce de voitures d'occasion. Cet espace semble en rupture totale par rapport au reste du territoire communal¹. Au-delà du côté mono-fonctionnel de son activité, il se distingue également par le fait de concentrer une importante communauté africaine liée au commerce de véhicules d'occasion. Il semble donc que nous nous trouvions en présence d'une forme de circulation migratoire directement liée à une activité économique. La compréhension de cette forme particulière de circulation migratoire passe par une analyse de l'activité commerciale et de son implantation spatiale. Pour ce faire,

¹ Dans le système politico-administratif belge, la commune équivaut aux municipalités françaises. La commune représente donc le premier échelon du découpage administratif belge. Chacune est dirigée par un bourgmestre. Bruxelles représente un cas particulier en ce qu'elle est sous-divisée en dix-neuf communes, qui peuvent être comparées aux arrondissements parisiens. Ces dix-neuf communes sont réunies au sein de la région de Bruxelles-Capitale. L'association des régions de Flandre, de Wallonie et de Bruxelles-Capitale forme l'Etat Fédéral qu'est la Belgique.

nous proposons une approche aussi bien spatiale que temporelle de l'activité commerciale. Comme le fait remarquer Alain Tarrius :

Aborder l'espace par les temporalités, histoire, séquences et rythmes, est méthodologiquement commode. Elles sont à la fois accumulation et fluidité : accumulation des faits opposables par des ruptures chronologiques, fluidité des situations saisies dans des continuités historiques. Le temps est l'outil privilégié de lecture des ordonnancements spatiaux, de la consistance et des traces des échanges humains organisés autour du rapport générique entre identité et altérité ; il donne sens à la manifestation spatialisée des identités sociales, il est le lieu de l'interaction (1995, 11).

C'est cette approche spatio-temporelle de l'implantation spatiale du commerce d'exportation de véhicules d'occasion à Bruxelles que nous allons à présent développer plus en détail.

Implantation spatiale du commerce d'exportation de véhicules d'occasion à Bruxelles

Le traitement de la dimension spatiale de la filière commerciale nécessite le recours à différentes échelles d'analyse. Dans un premier temps, nous évoquerons brièvement plusieurs facteurs macro permettant de comprendre comment Bruxelles en est venue à occuper cette position de place marchande au sein de la filière économique. Ensuite, nous aborderons plus en détail les facteurs micro ayant influencé l'implantation du commerce de voitures d'occasion dans le quartier Heyvaert.

Si nous pouvons définir des facteurs macro et micro, il est important de préciser que la distinction entre ces échelles d'analyse est opérée essentiellement afin de clarifier le propos. En réalité, elle est beaucoup moins nette sur le terrain. En effet, les filières commerciales – telles que le commerce d'exportation de véhicules d'occasion – fonctionnent avant tout sur des relations de personnes à personnes. C'est cette continuité

relationnelle que l'on est amené à étudier. Or, celle-ci fait intervenir les facteurs macro et micro d'une façon moins ordonnée que ce qui est présenté dans ce texte.

Bruxelles comme place marchande au sein de la filière commerciale

Il n'est pas possible d'analyser la place occupée par Bruxelles au sein de cette filière économique sans prendre en considération le rôle du port d'Anvers. Celui-ci possède un énorme potentiel pour le commerce de véhicules. Il s'agit en effet d'un port possédant l'une des plus grandes capacités mondiales de chargement « RoRo », c'est-à-dire le chargement roulant particulièrement bien adapté au commerce de véhicules. De plus, Anvers se positionne comme un port « deep sea / short sea », c'est-à-dire à la fois un port de grand large et un port de proximité pouvant accueillir des navires de très grande contenance. Ce potentiel a été reconnu et exploité initialement par les Libanais. Vraisemblablement grâce à leur important réseau diasporique, ce sont eux qui, les premiers, sont parvenus à mettre en relation la demande croissante en véhicules du continent africain avec le stock de véhicules d'occasion présents en Europe. Les Libanais ont offert, avant les autres, une solution complète pour l'acheminement des véhicules vers l'Afrique.

Si nous avons souligné l'importance du port d'Anvers dans ce circuit économique, il reste à déterminer pourquoi Bruxelles occupe le rôle de place marchande. Cette ville – située à quelques dizaines de kilomètres seulement du port d'Anvers – possède l'avantage d'être une capitale nationale, avec tout ce que cela induit en termes de dynamisme économique et de facilité d'accès, notamment une gare importante et un aéroport international. De plus, Bruxelles est une ville multiculturelle et francophone. Cela peut représenter un avantage pour les nombreux acteurs ouest-africains de cette filière commerciale provenant de pays ayant une tradition francophone.

D'autres facteurs macro se sont ensuite agencés pour faire de Bruxelles l'une des plus importantes places marchandes au sein de cette activité commerciale. Il y a, d'une part, les caractéristiques déjà évoquées du port d'Anvers qui en font l'un des moins chers d'Europe pour l'exportation de véhicules vers l'Afrique. D'autre part, le déclin d'autres places marchandes a pu contribuer à renforcer la position de Bruxelles. Il faut citer notamment les ports de Marseille et du Havre qui, suite à des changements législatifs plus contraignants pour ce type d'activité commerciale en France, ont connu une importante baisse de l'activité liée au commerce de voitures d'occasions.

Quartier Heyvaert et principe de concentration de l'activité commerciale

Dans les années 1980, le commerce bruxellois d'exportation de véhicules d'occasion à destination de l'Afrique se situait à proximité de la gare du Midi. Des problèmes de mobilité et d'espace pour entreposer les véhicules auraient ensuite amené l'activité à se déplacer vers le quartier qui jouxte les abattoirs d'Anderlecht. Mme F., qui a joué un rôle clé dans le déplacement de cette activité, a témoigné de cette transformation. Bien qu'elle ait près de quatre-vingts ans aujourd'hui, Mme F. dirige toujours un marché hebdomadaire de vente de véhicules de particulier à particulier. A l'époque, elle organisait déjà cette activité le week-end sur le parking attenant à l'industrie de boucherie tenue par son mari. Comme beaucoup de grossistes en viande, ils étaient situés en face des abattoirs d'Anderlecht. Cependant, l'instauration de nouvelles normes européennes pour le traitement de la viande au début des années 1990 a mis en difficulté un nombre important des acteurs du secteur. Comme les nouvelles normes imposaient des accès séparés pour l'arrivée du bétail abattu et pour la sortie de la viande conditionnée, beaucoup de grossistes ont préféré déménager vers des installations

neuves en périphérie de la ville, plutôt que de transformer leurs lieux d'exploitation. De nombreux entrepôts ont donc été libérés. Connaissant les besoins d'élargissement du secteur des voitures d'occasion, trop à l'étroit dans le quartier de la gare, ainsi que les projets de déménagement des bouchers-grossistes en périphérie de la ville, Mme F. a joué un rôle d'intermédiaire. Plusieurs garagistes sont venus la voir avec des demandes en termes d'espaces d'exploitation. Elle les a mis en contact avec les bouchers ayant des entrepôts correspondants. Les espaces contenant auparavant le bétail étant grands et résistants, ils convenaient bien aux voitures. Dès que les principaux transitaires se sont installés dans le quartier, les autres acteurs du commerce de voitures d'occasion ont suivi le mouvement. Le principe de concentration, privilégié par ce type d'économie souterraine, a ainsi rapidement fait de cet espace un quartier à l'activité monofonctionnelle.

Soulignons encore que si tout un quartier longeant le canal de Bruxelles est occupé par des activités liées au commerce de voitures et qu'une partie non négligeable de ce commerce prend place à même la rue, seule une petite minorité de Bruxellois connaît l'existence de cette activité. Nous nous trouvons ainsi en présence d'une place marchande insérée dans un réseau international et dont la concentration de l'activité fait un espace aisément déchiffrable pour ses usagers, alors même que cette activité reste invisible aux yeux des habitants de Bruxelles qui ne sont pas impliqués dans ce commerce. Voilà un élément qui, bien que paradoxal, est décrit par Tarrius comme caractéristique de ce type de place marchande : *concentrer et distribuer les produits susceptibles d'aboutir, après avoir circulé, aux écarts de valeurs les plus forts, puis les mettre à disposition des sociétés les plus dépendantes et les plus pauvres. Là réside la consécration du savoir-circuler des nomades, à partir de ventes massives à faible marge (tapis, vêtements) ou de ventes plus sélectives à forte marge (voitures, électronique). Le « génie » du*

dispositif s'illustre encore dans le fait qu'il se dispense de la présence de vendeurs sur place, dans les pays pauvres. Pour atteindre la clientèle des pays demandeurs, il part du principe qu'il est nettement plus avantageux de le faire à partir des nations riches et pourvoyeuses, en un lieu donné : centralité « évidente » pour les populations des pays pauvres, « souterraine » pour celle des pays riches (2002, 49-50).

Voici donc un quartier dont la seule activité économique tourne autour des voitures d'occasion et de leur exportation. Nous avons souligné que malgré l'importante concentration de cette activité sur un même espace, celle-ci reste invisible pour les Bruxellois qui ne prennent pas part à cette activité commerciale. Cependant, l'apparition d'une série d'activités nouvelles autour du commerce de voitures d'occasion va commencer à attirer l'attention des autorités communales.

Visibilité accrue de l'activité commerciale dans le quartier

Dans les années 1990 commence une nouvelle phase dans l'implantation spatiale du commerce d'exportation de voitures d'occasion à Bruxelles. Nous sommes en présence d'une place marchande concentrant sur un micro-quartier les principaux transitaires bruxellois ainsi qu'une série de garagistes s'étant spécialisés dans l'import / export de véhicules particulièrement recherchés en Afrique. Cette situation de concentration de l'activité permet à un nombre croissant d'importateurs africains de se rendre dans le quartier pour constituer des lots de véhicules à ramener au pays. Il n'est plus nécessaire d'avoir une connaissance approfondie du commerce de voitures d'occasion et de ses différents acteurs pour pouvoir pratiquer cette activité. Une nouvelle génération de plus petits importateurs fait donc son apparition dans le quartier. De plus en plus de ressortissants de pays africains n'étant pas actifs dans ce secteur économique profitent également de leur séjour en Europe pour ramener un ou

deux véhicules. La concentration de l'activité permet donc à un public non professionnel de s'engager dans l'importation de véhicules d'occasion. Cette tendance va entraîner l'apparition de commissionnaires dans le quartier qui travaillent généralement à même la rue. Ils sont rassemblés en nombre important sur différents carrefours du quartier.

Cette tendance sera renforcée par l'apparition progressive dans le quartier d'une série de magasins proposant des services indirectement liés à l'exportation de véhicules d'occasion vers l'Afrique. On trouve principalement des dépôts de biens d'occasion, proposant essentiellement des matelas, frigos et autres appareils électroménagers. Ces biens seront chargés dans les véhicules afin d'être revendus en Afrique. Cette présence africaine dans le quartier entraîne également l'apparition de cafés et restaurants africains ainsi que de plusieurs églises pentecôtistes.

Le commerce d'exportation de véhicules d'occasion à partir de Bruxelles entre donc dans une nouvelle phase durant les années 1990. La visibilité accrue de cette activité commerciale va entraîner une réaction des deux autorités communales en charge du quartier Heyvaert². Face à la progression de la visibilité du commerce d'exportation de voitures d'occasion, les communes d'Anderlecht et de Molenbeek ont adopté une position visant à délocaliser cette activité. Cette volonté politique s'est traduite par la mise en œuvre de deux mesures. La première a été le doublement du prix de la taxe communale pour tous les commerces impliqués dans l'exportation de véhicules d'occasion. La seconde mesure, mise en œuvre en 2002 à Molenbeek et en

² Le quartier Heyvaert est situé à cheval sur deux des dix-neuf communes bruxelloises. Il s'agit des communes d'Anderlecht et de Molenbeek. Chacune est dirigée par un bourgmestre élu. Historiquement, les bourgmestres des communes d'Anderlecht et de Molenbeek appartiennent à des familles politiques rivales.

2007 à Anderlecht, consiste en la création d'une « Cellule Garage » chargée spécifiquement du contrôle de l'activité liée au commerce de véhicules d'occasion.

Il est intéressant d'analyser le cas du doublement de la taxe communale à Anderlecht, car ce dossier est à l'origine d'une polémique importante et d'une procédure judiciaire qui, depuis 15 ans, oppose la Fédération des Exportateurs de Véhicules d'Occasion à la commune d'Anderlecht. Pour ce faire, le mieux est de partir du texte même du règlement communal : *La taxe [...] a pour objectif, outre celui d'assurer de nouvelles rentrées budgétaires en faveur de la commune, de décourager le développement des entreprises de commerce en gros et d'import-export de véhicules d'occasion qui ne disposent pas d'attestation d'établissement, en vue de restaurer l'environnement des quartiers où ils sont implantés et limiter les nuisances dont ils sont responsables (entrave à la circulation, stationnement en double file, occupation des rez-de-chaussée des immeubles, les étages restants vides) et qui font fuir la population et les autres entreprises. Par contre, la taxe ne doit pas toucher, car ils doivent être protégés, les vendeurs de véhicules d'occasion aux particuliers qui doivent disposer pour ce faire d'une attestation d'établissement, ce qui implique une formation technique suivie offrant toutes les garanties aux acheteurs particuliers* (Rapport du 4/2/1992 du collège des bourgmestres et échevins au conseil communal d'Anderlecht).

Cet extrait révèle deux éléments importants. D'une part, seuls les exportateurs de véhicules d'occasion sont concernés par cette mesure. Il ne s'agit ni de l'ensemble des commerces de la commune, ni même de tous les vendeurs de véhicules d'occasion, puisque les garagistes vendant aux particuliers ne sont pas concernés. Seuls les exportateurs de véhicules d'occasion sont visés par la dénomination utilisée dans le cadre de ce règlement communal. D'autre part, les autorités cherchent clairement à faire cesser l'activité en raison de nuisances liées, entre autre, à sa trop grande visibilité

dans le quartier. Cet élément devient explicite lorsqu'il est fait mention de la fuite des populations et des autres entreprises parmi les conséquences du développement du commerce de voitures dans le quartier.

Ce règlement communal a été dénoncé en justice comme étant discriminatoire. Cette discrimination apparaît principalement dans la non-pertinence des catégories d'acteurs étant – ou non – soumis à la taxe. La commune a perdu en justice, mais continue, depuis quinze ans, les procédures d'appel.

Quant à la seconde mesure communale, la création de la Cellule Garage chargée de la régulation de ce secteur d'activité, son action se fait davantage sentir sur le quartier. Dans son rapport d'activité 2007-2008, la Cellule Garage identifie cent quarante-sept commerces liés à l'exportation de véhicules d'occasion situés dans le quartier Heyvaert. L'ensemble de ces commerces a été visité et contrôlé par les agents de cette cellule afin de vérifier la conformité de leur permis d'environnement³. Contrairement aux attentes communales, la grande majorité des exploitants a fait l'effort de se mettre en règle et de se conformer aux différentes législations en vigueur. Ainsi, seul un nombre restreint d'établissements ont fermé leurs portes.

³ Le permis d'environnement est une autorisation administrative contenant les dispositions techniques qu'une société doit respecter en vue de la préservation de l'environnement. Ce permis a été instauré par l'ordonnance du 5 juin 1997 en remplacement de l'ancien permis d'exploiter « commodo-incommodo ». Il a pour but d'assurer la protection contre les dangers et nuisances qu'une activité est susceptible de causer à l'environnement, à la santé ou à la sécurité de la population. En Belgique, plus de deux cents types d'exploitations sont soumises à l'obligation de disposer d'un permis d'environnement.

Conclusion

Dans ce texte, nous avons cherché à mettre en évidence les principales étapes spatio-temporelles de l'implantation spatiale du commerce d'exportation de véhicules d'occasion dans le quartier Heyvaert de Bruxelles. Cette approche nous a permis d'identifier différents facteurs macro permettant d'expliquer pourquoi Bruxelles est devenue une place marchande importante dans cette activité commerciale. Nous avons également décrit plusieurs facteurs micro ayant contribué à ce que le commerce d'exportation de véhicules d'occasion s'implante dans le quartier Heyvaert, jusqu'à faire de celui-ci un espace à l'activité monofonctionnelle.

Par ailleurs, nous avons observé que ce secteur économique a connu un développement important avec l'apparition de nouveaux acteurs : d'une part, des importateurs non professionnels et, de l'autre, des commissionnaires jouant le rôle d'intermédiaires informels auprès de ces derniers. Cette évolution s'est accompagnée d'une visibilité accrue du commerce d'exportation des véhicules d'occasion dans le quartier. Non seulement une partie de plus en plus importante de l'activité se fait à même la rue, mais en plus, de nouveaux commerces annexes ont fait leur apparition : entrepôts d'objets de seconde main destinés à l'exportation, restaurants africains ou encore églises pentecôtistes. Cette visibilité accrue a entraîné une série d'actions de la part des autorités communales. Ces mesures ont un caractère purement dissuasif et visent clairement le départ de cette activité commerciale du quartier. Cependant, elles n'ont pas eu le résultat escompté.

L'approche spatio-temporelle de l'implantation spatiale de l'activité commerciale dans le quartier Heyvaert nous a permis d'observer le statut particulier qu'occupe cet espace à Bruxelles. Nous avons affaire à un quartier ayant un rôle de place marchande à l'échelle internationale. Il

est frappant d'observer que si cette dimension est clairement visible et reconnue comme telle par les acteurs de cette filière économique, elle reste invisible, souterraine, pour les Bruxellois qui ne sont pas impliqués dans cette activité commerciale.

Martin Rosenfeld
Assistant doctorant
Université Libre de Bruxelles /
Chercheur au centre METICES
martin.rosenfeld@ulb.ac.be

Bibliographie

- Arab, Chadia (2008) La circulation migratoire : Une notion pour penser les migrations internationales, *e-migrinter*, n°1, pp. 20-25.
- Beuving, Joost J. (2004) Cotonou's Klondike: African Traders and Second-hand car markets in Bénin, *Journal of Modern African Studies*, vol. 42, n° 4, pp. 511-537.
- Bribosia, Emmanuelle ; Rea, Andrea (Dir.) (2002), *Les nouvelles migrations. Un enjeu européen*, Bruxelles, Éditions Complexe, 287 p.
- Diminescu, Dana (Dir.) (2003) *Visibles mais peu nombreux. Les circulations migratoires roumaines*, Paris, Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme, 339 p.
- Doraï, Kamel ; Hily, Marie-Antoinette ; Loyer, Frantz et Ma Mung, Emmanuel (Dir.) (1998) *Bilan des travaux sur la circulation migratoire*, Poitiers, Ministère de la solidarité et de l'emploi, Migrinter, 105 p.
- Péraldi, Michel (Dir.) (2002) *La fin des norias ? Réseaux migrants dans les économies marchandes en Méditerranée*, Paris, Maisonneuve & Larose – Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme, 496 p.

Péraldi Michel (2007) Aventuriers du nouveau capitalisme marchand. Essai d'anthropologie de l'éthique mercantile, in Adelhah, Fariba ; Bayart, Jean-François (Dir), *Voyages du développement. Emigration, commerce, exil*, Paris, Éditions Karthala, pp. 73-113.

Tapia, Stéphane de (1996) Echanges, transports et communications : circulation et champs migratoires turcs, *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 12, n°2, pp. 45-71.

Tarrius, Alain (1995) *Economies souterraines. Le comptoir maghrébin de Marseille*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 220 p.

Tarrius, Alain (1996) Territoires circulatoires et espaces urbains, *Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60, pp. 50-59.

Tarrius, Alain (2002) *La mondialisation par le bas. Les nouveaux nomades de l'économie souterraine*, Paris, Éditions Balland, 175 p.