



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

Martin Rosenfeld

Cette contribution¹ s'intéresse au commerce euro-africain d'exportation de véhicules d'occasion. Depuis les années 1980, de plus en plus de véhicules d'occasion en provenance de toute l'Europe sont rassemblés sur différentes places marchandes, telles que Bruxelles, en vue d'être exportés vers l'Afrique. Le manque de ressources financières, mais surtout l'absence de chaînes de production sur le continent africain font de ces voitures d'occasion un produit fort prisé. Dès lors, de complexes réseaux de distribution se sont mis en place à partir des principaux ports africains. Cette activité commerciale s'inscrit donc dans le cadre d'une filière transnationale qui, *via* la mobilisation d'un nombre important d'acteurs dans différents pays, parvient à connecter l'important parc de véhicules d'occasion rendu disponible en Europe avec la demande africaine pour ce type de marchandise.

La focale est placée ici sur Bruxelles. Plus précisément sur le quartier Heyvaert, devenu place marchande au sein de cette filière transnationale. L'activité commerciale s'y caractérise par le fait qu'elle est prise en charge par des groupes issus de l'immigration, essentiellement des entrepreneurs libanais, et qu'elle s'adresse exclusivement à d'autres groupes migrants – en l'occurrence, principalement des importateurs de véhicules d'occasion venus d'Afrique subsaharienne. Il s'agit donc d'une étude du commerce étranger dans la ville, démarche dont Berbagui (2005) a dressé un riche état de la question dans le numéro d'*Ethnologie française* consacré au rapport entre ville et commerce. Une attention particulière est portée également à la dimension spatiale de cette activité, et ce aussi bien à l'échelle globale du commerce euro-africain d'exportation de véhicules d'occasion qu'à l'échelle locale du quartier.

Cette étude de l'évolution spatiale du commerce d'ex-

portation de véhicules d'occasion sera abordée ici *via* les conflits liés à l'aménagement urbain du quartier Heyvaert. Si cette activité occupe une place centrale dans cet espace, il apparaît que plusieurs de ses caractéristiques sont perçues comme un problème par les autorités politico-administratives responsables de ce territoire : grande concentration de véhicules sur quelques rues, commerce prenant place à même la rue ou encore présence accrue des acheteurs en provenance d'Afrique subsaharienne dans l'espace public. Plusieurs phases ont ainsi pu être identifiées dans la perception de la présence de cette activité par les autorités locales. Une première période se caractérise par une relative indifférence. C'est la visibilisation croissante de l'activité qui marquera le début d'une deuxième période, caractérisée par un mode conflictuel visant à chasser le commerce d'exportation de véhicule d'occasion afin de reprendre le contrôle de l'aménagement du territoire. Avant de discuter ces deux phases plus en détail, un mot doit être dit de la méthodologie développée afin d'étudier cette filière commerciale transnationale.

Bruxelles-Cotonou : suivre les voitures pour rencontrer les personnes

La démarche méthodologique mise en place dans l'étude de la filière euro-africaine d'exportation de véhicules d'occasion a été de travailler de façon inductive dans une approche ethnographique du quartier Heyvaert. L'analyse se fonde essentiellement sur un matériel de première main constitué d'entretiens semi-directifs et d'observations directes dans différents lieux clés de la filière transnationale. Si cette approche a permis d'entrer assez rapidement en contact avec les acteurs les plus officiels de

1. Je tiens à remercier Mathieu Van Criekingen pour sa relecture et ses commentaires ayant permis l'amélioration de ce texte.

Les Annales de la recherche urbaine n°108, 2013, pp. 108-115, ©MEDDE, Puca.

l'activité – tels que les grands consignataires libanais, les responsables politiques ou les organes chargés du contrôle du quartier –, il s'est avéré très difficile d'établir un climat de confiance avec les importateurs subsahariens. Il faut dire qu'une partie de leur activité prend place en dehors des zones de contrôle de l'État. Pour contourner cette difficulté, il a été décidé de suivre les voitures afin de parvenir à rencontrer les personnes.

L'une des principales destinations des véhicules d'occasion transitant par le quartier Heyvaert est Cotonou. Entre cinq cents et mille véhicules y sont débarqués quotidiennement, ce qui en fait, d'après Perret, la première activité économique du pays, contribuant jusqu'à 9 % du PIB (2002, p. 80). Seul 5 % de ces véhicules restent au Bénin, qui occupe une position de plaque tournante dans la redistribution à l'échelle de l'Afrique de l'Ouest. Le projet de recherche a donc évolué vers un terrain multi-situé, et occasionné trois séjours de plusieurs mois à Cotonou, ce qui a permis d'obtenir une vision plus complète du fonctionnement de la filière commerciale². Cela a surtout permis de rencontrer les importateurs de véhicules dans des conditions plus propices. Au total, des entretiens longitudinaux ont été réalisés avec une quarantaine d'importateurs. Cela signifie plusieurs rencontres, prenant parfois place au fil des ans, et dans la plupart des cas enregistrées et intégralement retranscrites. Si le contact a pu s'établir plus facilement à Cotonou, c'est vraisemblablement parce que les rôles y étaient inversés : le chercheur devenait l'étranger alors que les importateurs étaient dans un univers dont ils maîtrisent les codes. De plus, la dimension informelle qui accompagne parfois l'activité commerciale a semblé beaucoup moins problématique à Cotonou.

Plusieurs de ces importateurs béninois rencontrés à Cotonou ont repris contact avec moi lors de leurs passages par Bruxelles. Il s'agit là d'un développement intéressant car la confiance ayant déjà pu être établie, il a été possible de suivre ces importateurs dans leur activité, d'assister à la dimension plus informelle du commerce, et ainsi de découvrir une nouvelle facette du quartier Heyvaert.

Une transformation de la morphologie du quartier Heyvaert

Le quartier Heyvaert a connu d'importantes transformations au cours de ces trente dernières années. Ces transformations concernent d'une part l'espace en tant que tel du quartier, et d'autre part la population qui l'occupe. Nous nous intéressons ici aux transformations qui ont rendu possible l'arrivée, puis le développement du commerce

d'exportation de véhicules d'occasion dans le quartier. Cette période correspond pour les autorités administratives à une relative ignorance et une totale indifférence pour ce qui s'y passe, et s'étend de l'installation des premiers garages, dans les années 1980, jusqu'au début des années 2000. Pour comprendre à la fois les raisons de l'implantation de cette activité commerciale dans ce territoire et l'indifférence qu'a rencontré ce processus, il est nécessaire, dans un premier temps, de considérer la morphologie du quartier Heyvaert et de sa population. La mise en évidence du principe de concentration de cette activité commerciale nous amènera, dans un second temps, à expliquer le paradoxe d'un quartier tout entier consacré au commerce d'exportation de véhicules d'occasion, alors même que ce rôle de place marchande dans une filière commerciale transnationale reste relativement souterrain à l'échelle de la ville.

Le quartier Heyvaert se caractérise par la présence de marqueurs urbains forts. Le premier d'entre eux est le canal de Bruxelles. Frontière matérielle et symbolique coupant la ville en deux, mais également poche de pauvreté au cœur même de la capitale, le canal marque toute la limite nord du quartier. On y trouve ensuite les abattoirs d'Anderlecht, important site industriel faisant partie des derniers abattoirs européens encore en activité dans un centre-ville. Avec sa halle en plein air construite sur le modèle des Halles de Paris, il s'agit également du marché bruxellois le plus fréquenté. Situé au début de la rue Heyvaert, le site des abattoirs d'Anderlecht délimite l'extrémité ouest du quartier. La frontière est correspond à la « petite ceinture » de Bruxelles, une voie rapide ayant été construite sur le site des anciennes fortifications protégeant la ville à l'époque médiévale. Enfin, bien que située plus au sud, la gare du Midi – la plus grande du pays – a également un impact fort sur le quartier. En effet, depuis les années 1960, d'importants projets de réaménagement des environs de la gare du Midi sont évoqués. L'objectif est d'en faire une cité administrative et d'affaires calquée sur celle ayant été construite autour de la gare du Nord. La mise en œuvre de ce projet a été quelque peu modifiée après 1989, et la création de la région de Bruxelles-Capitale, dont le rôle de tutelle sur les dix-neuf communes devait servir, entre autres, à mieux contrôler l'aménagement urbain et lutter contre une vision purement utilitariste de la ville. Cependant, malgré une prise de distance vis-à-vis d'une politique de démolition-reconstruction, le projet global pour le quartier ne semble pas avoir réellement évolué, et voilà près de cinquante ans que les responsables politiques limitent au maximum tout projet de rénovation ou d'investissement dans le quartier. Il n'a pas fallu tout ce temps pour que les effets s'en fassent sentir : absence de cohérence dans l'application des règles urbanistiques, passage anarchique d'une zone principalement industrielle à une zone d'habitation, délabrement généralisé de l'état du bâti. La transformation de la morphologie de l'espace a fait du quartier Heyvaert une zone de relégation.

2. Voir Rosenfeld (2009) pour une description complète ainsi qu'une typologie des acteurs.



Lanier/REA

Cette situation a également entraîné une transformation dans la morphologie de la population du quartier. S'il s'agit d'un espace de relégation, c'est avant tout le cas pour différentes vagues migratoires venues s'y installer. Dans un premier temps, il s'agissait de mouvements assez clairement identifiables : immigration espagnole puis marocaine. Aujourd'hui, alors que le quartier reste une zone d'accueil pour les primo-arrivants, les nationalités représentées sont beaucoup plus hétérogènes. On y trouve, entre autres, des ressortissants d'Afrique subsaharienne dont la présence est directement liée à l'implantation du commerce d'exportation de véhicules d'occasion.

Les centralités commerciales du quartier Heyvaert : de la boucherie aux véhicules d'occasion

« Ça fait cinquante-six ans que mon mari est dans le quartier et moi cinquante ans. Au début, il n'y avait que des grossistes de viande et des cafés. L'abattoir tuait encore trois mille bêtes par semaine alors que maintenant on a tout fermé. Il n'y a plus de bêtes vivantes, que des bêtes abattues » (Mme F., ancienne grossiste en viande reconvertie dans le commerce de véhicules d'occasion).

Historiquement, de par la présence du canal et des abattoirs, le quartier Heyvaert a une vocation industrielle. Comme dans la plupart des espaces longeant le canal de Bruxelles, on y trouve un mélange de zones d'habitation et de zones d'activité économique. Dans un premier

temps, la présence des abattoirs a orienté cette activité vers le commerce de la viande en gros. Cette situation a perduré jusqu'à l'introduction, dans les années 1990, d'une nouvelle directive européenne réglementant de façon plus stricte le commerce de la viande. Beaucoup de grossistes ont alors préféré déménager vers des installations neuves situées en périphérie de la ville plutôt que de devoir réaménager leurs espaces d'exploitation. Cela a eu pour conséquence de libérer dans le quartier un nombre important d'entrepôts. Ceux-ci étaient à la fois grands et résistants, puisque prévus pour du bétail, et convenaient donc bien au stockage de voitures. Le quartier étant attractif pour ses espaces de circulation le long du canal, mais aussi de par la présence d'un important marché hebdomadaire de vente de véhicules d'occasion de gré à gré prenant place le week-end sur le site des abattoirs, l'installation du commerce de véhicules d'occasion s'y est progressivement renforcée.

Les premiers à investir le quartier Heyvaert ont été les consignataires s'occupant de l'acheminement des véhicules jusqu'au port d'Anvers, puis de leur transfert en bateau vers l'Afrique. La plupart de ces consignataires sont libanais. L'obligation de stocker les véhicules jusqu'au départ du prochain bateau implique de disposer d'un grand espace d'exploitation. C'est pourquoi ils se sont empressés de récupérer les entrepôts rendus disponibles par le départ des grossistes en viande du quartier Heyvaert. Une fois les consignataires implantés dans le quartier, une série d'autres acteurs sont venus s'installer à proximité, selon un

principe de concentration de l'activité. Il est en effet aisé pour les importateurs de véhicules d'occasion, c'est-à-dire les acheteurs, d'avoir un ensemble de services rassemblés sur un même espace. On y retrouve aujourd'hui les différents garages vendant les véhicules et dont la proximité permet de comparer les prix, les consignataires prenant en charge ces véhicules jusqu'à leur destination africaine, ainsi qu'une série de commerces annexes proposant pièces de rechange, pneus d'occasion ou autres biens de seconde main chargés à l'intérieur des véhicules afin d'être revendus en Afrique.

Le quartier Heyvaert est donc passé, en quelques années, d'un espace tout entier tourné vers la boucherie à une zone d'activité centrée autour des véhicules d'occasion.

Le paradoxe d'une activité centrale et pourtant souterraine

Alors même que le quartier Heyvaert devenait une place marchande importante au sein d'une filière commerciale transnationale, il est paradoxal de remarquer que cette activité est restée relativement inconnue des Bruxellois. Ce phénomène peut sans doute s'expliquer par le statut marginal de ce quartier et la proximité du canal qui en font un espace peu fréquenté par les personnes extérieures au quartier. Le fait que le commerce d'exportation de véhicules d'occasion soit une activité commerciale mise en œuvre par des groupes issus de l'immigration et uniquement destinée à d'autres groupes migrants participe également à sa discrétion.

Tarius avait déjà soulevé ce paradoxe en traitant d'une autre place marchande, le quartier Belsunce de Marseille : « 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, p. 49-50).

La concentration de l'activité au sein d'un espace réduit en fait donc une place marchande dont la fonction est évidente pour les acteurs du commerce de véhicules d'occasion. Cependant, celle-ci reste « souterraine » pour ceux qui ne prennent pas directement part à l'activité commerciale. Soit qu'ils ne sont pas amenés à avoir de contact avec celle-ci, comme c'est le cas de la plupart des Bruxellois, qui n'ont pas de raison de fréquenter cet espace

en marge de la ville. Soit qu'ils côtoient l'activité, mais ne la reconnaissent pas pour ce qu'elle est, ce qui semble être le cas des autorités administratives responsables du quartier Heyvaert, qui sont restées indifférentes à cette présence. Après tout, les entrepôts des grossistes en viande étant récupérés pour faire place aux véhicules d'occasion, il n'y avait pas de changement d'affectation dans le plan d'aménagement de ce territoire. Ce fait, combiné à un désinvestissement des autorités dans la gestion du quartier Heyvaert, suffit à expliquer que de nombreux commerces liés à l'exportation de véhicules d'occasion aient pu s'y implanter dans la plus grande indifférence, du moins jusqu'à ce que la visibilité de cette activité commerciale n'augmente.

Une visibilité croissante du commerce d'exportation de véhicules d'occasion

Avec le tournant du XXI^e siècle débute la visibilité des spécificités de cette activité commerciale. Cela a entraîné, chez les autorités en charge de ce territoire, une réaction sur le mode d'un affrontement autour de l'aménagement urbain du quartier.

Le processus de concentration présent dans le commerce d'exportation de véhicules d'occasion s'est accompagné de l'émergence d'une série d'activités commerciales prenant place à même la rue. Ainsi, plusieurs petits garagistes ne disposant pas de lieu de vente ont utilisé des portions de trottoir comme espace d'exposition pour leurs véhicules. Par ailleurs, un important commerce de matériel de seconde main ou de récupération s'est développé dans le quartier. Enfin, des groupes d'acheteurs de véhicules, essentiellement des importateurs en provenance d'Afrique subsaharienne, ont pris l'habitude de s'installer dans les différents carrefours du quartier et de héler les voitures de passage en vue de les racheter à leurs occupants. Ce dernier point est important, car il s'agit d'une population qui, jusque là, était quasiment absente du quartier. Leur présence en groupe, et le fait que leur activité commerciale prenne place dans l'espace public, ne passe donc pas inaperçue. Ainsi, c'est sans doute la visibilité croissante de ce groupe qui a acté la spécificité du commerce y prenant place : à savoir une activité économique mise en œuvre par des immigrants et exclusivement destinée à d'autres groupes de migrants.

Une réaction conflictuelle des autorités en charge du quartier

La visibilité croissante du commerce euro-africain d'exportation de véhicules d'occasion dans le quartier Heyvaert a donc entraîné une seconde phase dans la réaction des autorités responsables du quartier. La spécificité

de cette activité commerciale, et son omniprésence dans cet espace, ont conduit les autorités à considérer le commerce d'exportation de véhicules d'occasion comme un problème dont il faut débarrasser le quartier. La situation est perçue en termes de lutte autour de l'aménagement du territoire. À aucun moment il n'y a eu de tentative de comprendre le rôle de place marchande que Bruxelles occupe au sein d'une filière commerciale plus large ou de reconnaître le potentiel économique de cette activité. La réaction des autorités s'est inscrite dans une opposition frontale et a été marquée par différentes mesures visant à chasser le commerce de véhicules d'occasion du quartier. Comme le dit l'un des responsables politiques à l'échelle communale : « L'autre aspect auquel il faut vraiment s'attaquer, c'est l'aspect commerce de voitures qui est quand même un élément très négatif pour le quartier. Avec une thèse – que j'ai à un moment donné partagée – c'est-à-dire que finalement, ces marchands de voitures sont les héritiers des garagistes d'il y a cinquante ans. Ce qui donne la dynamique commerciale au quartier et qui donne l'emploi et le développement endogène du quartier. Je pense, au contraire, que les nuisances environnementales et l'encombrement de l'espace public sont tels que si on n'agit pas, il n'y aura pas de redémarrage, de réappropriation de l'habitat par les habitants. Je pense que la commune de Molenbeek, la commune voisine, a pris ce problème à bras le corps, en créant une cellule garages, qui va vraiment traquer les marchands de voitures illégaux, ceux qui font leur vidange dans l'espace public et qui défont l'espace public. En revanche, ils ont exporté les nuisances à Anderlecht qui, jusqu'à présent, s'est contenté pour lutter contre ces phénomènes de mettre en place une taxe sur les commerces de voitures, mais une taxe qui est tellement bancale sur le plan juridique qu'elle est contestée devant tous les tribunaux, qu'elle n'a pas vraiment d'impact. Il faudrait supprimer la taxe et vraiment prendre des mesures positives, pour éviter que ce commerce ne se développe de manière anarchique » (mars 2007).

La taxe en question a été appliquée dès 1992. Elle consiste à doubler la taxe communale pour les établissements actifs dans l'exportation de véhicules d'occasion. Aucune autre profession n'est touchée par ce type de taxes exceptionnelles, pas même les garagistes revendant leurs véhicules d'occasion sur le marché belge. Il y a donc une dimension dissuasive parfaitement ciblée dans cette mesure.

La seconde mesure est la création, en 2002, de la « Cellule Garages ». Dépendant directement de la coordination socio-économique de la commune de Molenbeek, cet organisme est chargé du contrôle des établissements liés au commerce de véhicules d'occasion. Son objectif premier est de vérifier que l'ensemble de ces commerces respecte les différentes normes en termes de sécurité, d'environnement et de permis d'exploitation. L'idée est qu'un contrôle plus strict et régulier des nombreuses normes à respecter entraînera la fermeture automatique de la plu-

part des garages. À partir de mai 2007, un accord intercommunal étend les compétences de la Cellule Garages sur la commune voisine d'Anderlecht.

Enfin, une troisième mesure se rapporte à une série d'aménagements urbains mis en place dans le quartier afin de contrôler la mobilité des véhicules. Face aux importants problèmes de congestion que le quartier connaît en raison de l'affluence de véhicules d'occasion, la position arrêtée est celle de systématiquement limiter et contraindre le stationnement. Ainsi, dans le « Contrat de quartier Heyvaert » qui prend place entre 2003 et 2007, l'ensemble de la rue Heyvaert a été rénové, mais le nombre de places de stationnement a été diminué afin de limiter les possibilités de vente des véhicules à même la rue, et la largeur de la voirie a été réduite afin de rendre impossible le stationnement en double file.

Cependant, ces mesures ne semblent pas avoir atteint leur objectif visant le départ de l'activité. En effet, peu d'établissements liés au commerce de véhicules d'occasion ont quitté le quartier Heyvaert depuis la mise en fonction de la Cellule Garages. Le présupposé de départ était correct : peu d'établissements respectaient l'ensemble des normes en application, mais ne tenait pas compte de la réelle volonté des exploitants de se conformer aux différentes législations en vigueur. La plupart des infractions se sont donc soldées non pas par des fermetures, mais par des travaux de mise en conformité. Enfin, en ce qui concerne le doublement de la taxe communale, celle-ci a été dénoncée en justice comme étant discriminatoire, et a finalement été supprimée par la cour, qui a donné raison au plaignant, la Fédération des exportateurs de véhicules d'occasion. On peut donc conclure que les mesures frontales en vue de chasser le commerce d'exportation de véhicules d'occasion du quartier Heyvaert se sont soldées par un échec.

Conclusion

L'étude de l'évolution spatiale du commerce de véhicule d'occasion dans le quartier Heyvaert a permis d'identifier deux étapes bien distinctes. Une première période correspond à une phase d'indifférence des autorités en charge du quartier. Cette indifférence est liée à une relative ignorance de ce qu'est le commerce euro-africain d'exportation de véhicules d'occasion et de l'ampleur de sa présence dans le quartier. Une seconde période débute avec la visibilité croissante de cette activité commerciale. Cela entraîne une réaction conflictuelle des autorités qui cherchent à se réapproprier le contrôle de l'aménagement du territoire.

Après plusieurs années d'échec dans une politique frontale visant le départ pur et simple du commerce de véhicules d'occasion, il semblerait que l'approche ait aujourd'hui évolué. Différentes mesures de rénovation urbaine récemment adoptées dans le quartier Heyvaert

annoncent prioritairement un objectif de mixité sociale. Plusieurs projets visant la réhabilitation des environs du canal ou la création de logements bénéficiant de subside gouvernementaux ont ainsi été initiés. Le standing des logements créé s'adresse prioritairement à une classe moyenne dont le statut socio-économique se démarque du reste du quartier. Les autorités ont également conditionné l'octroi de permis d'urbanisme relatifs aux garages à la construction de logements dans les étages des bâtiments. Ces mesures entraînent l'arrivée progressive dans le quartier d'une population de classe moyenne, relativement jeune, disposant généralement d'un capital économique limité, mais d'un important capital culturel. Ce processus s'apparente donc à une forme de gentrification induite par diverses mesures politiques.

Dans son acception actuelle, « la gentrification désigne un processus à facettes multiples d'embourgeoisement de territoires urbains et de transformation des paysages bâtis qui est issu d'un réinvestissement orchestré par des alliances entre l'action publique et des intérêts fonciers et immobiliers privés, dans un système de marchandisation capitaliste des fonctions urbaines. Ainsi, ce processus est caractérisé de manière essentielle par le déplacement de groupes sociaux dominés au profit d'une (ré)appropriation de l'espace par des groupes occupant des positions sociales dominantes. [...] Plus généralement, les processus contemporains de gentrification sont indissociables de beaucoup de politiques d'aménagement urbain : pour les pouvoirs publics, il s'agit moins d'encourager à la marge des processus « spontanés » de rénovation résidentielle que de chercher à initier et à catalyser la gentrification, par exemple en ouvrant des réserves foncières à l'investissement immobilier, en (co) produisant des logements dédiés à des profils moyens ou aisés, en intervenant sur l'esthétique et les usages des espaces publics, ou encore en (co)finançant des grandes infrastructures » (Clerval *et al.*, 2011, p. 152).

L'étude menée par Clerval et Fleury (2009) offre une illustration concrète de ces outils aujourd'hui mobilisés par les acteurs politiques en vue de promouvoir l'insertion de population appartenant à la classe moyenne dans des quartiers populaires. Il apparaît, dans le contexte parisien, que les différentes mesures de rénovation de l'habitat (programme Opérations programmées d'amélioration de l'habitat), d'aménagement de l'espace public et de politique culturelle (parcours de la Nuit Blanche, tracé de Paris Plage) contribuent à renforcer ce processus de gentrification. La possibilité de participation des citoyens aux décisions se rapportant aux politiques urbaines semble également jouer un rôle accélérateur. Les populations de classe moyenne nouvellement arrivées dans ces quartiers populaires mobilisent très activement ces espaces de participation, parvenant ainsi à diriger les politiques urbaines dans une direction contribuant à renforcer la dynamique de gentrification déjà à l'œuvre (Blondiaux, 2000 ; Tissot, 2009).

Nous retrouvons à Bruxelles bon nombre des éléments cités par Clerval et Fleury (2009) comme caractéristiques du processus de gentrification. Tout comme Paris, Bruxelles dispose de plusieurs outils de promotion de l'habitat. Le plus important est la Société de développement pour la région de Bruxelles-Capitale (SDRB) qui depuis 1988, dans un partenariat public/privé, a produit dans des zones en déficit d'habitation plus de 2 700 logements spécifiquement destinés à des ménages à revenus moyens. Le projet Terrasses de l'Écluse, initié en 2006, a engendré rue Heyvaert la construction de 109 appartements avec terrasse donnant sur le canal de Bruxelles. La participation publique à ce projet s'élève à 3,8 millions d'euros et s'accompagne d'un engagement pour la construction d'un parc à proximité. La prime à la rénovation dans la région de Bruxelles-Capitale constitue un autre outil de promotion de l'habitat, qui offre aux privés un outil de cofinancement pour la rénovation de leur logement.

En termes de réaménagement de l'espace public, de nombreux outils existent à Bruxelles. Le plus intéressant est sans doute le Contrat de quartier permettant à la région de Bruxelles-Capitale d'investir une somme importante dans un espace spécifique de la ville. Ce Contrat comprend de nombreux volets, mais l'accent est porté prioritairement sur le logement et la rénovation de l'espace public. Le Contrat de quartier Heyvaert, déjà évoqué, a généré l'investissement de plus de 10 millions d'euros dans cet espace entre 2003 et 2007.

Plusieurs projets de réaménagement urbain se concentrent également sur la zone du canal, notamment *via* d'importants financements européens. Ainsi, à Bruxelles, l'ensemble du programme Feder 2007-2013 a été localisé sur le site de l'ancien bassin industriel entourant le canal. Il s'agit d'un programme représentant un budget de 150 millions d'euros (Feder, 2010). Or, cette zone correspond à une importante poche de pauvreté au centre de la ville. L'investissement massif de fonds dans cette zone participe donc du processus de gentrification que connaît Bruxelles. Ce faisant, ce programme renforce également les tensions à l'œuvre entre gentrification et zone industrielle, tensions dont l'existence a clairement été mise en évidence par Curran (2007) dans son étude de Brooklyn. Enfin, les projets prenant place le long du canal incluent également une dimension artistique, avec la rénovation d'espaces en ateliers et résidences d'artistes.

L'implantation de ces outils dans le quartier Heyvaert semble donc symptomatique d'une volonté de gentrification de cet espace. La raison principale est sans doute la recherche d'un équilibre de l'assiette fiscale *via* l'introduction d'une population de classe moyenne dans la commune. Cependant, un enjeu supplémentaire est à l'œuvre dans le quartier Heyvaert. On observe en effet que cette population nouvellement arrivée dans le quartier devient, à son tour, le moteur de la contestation contre le commerce de véhicules d'occasion. Le phénomène est encore trop récent pour

pouvoir en mesurer toute la portée, mais l'association de propriétaires des logements Terrasses de l'Écluse promu par la SDRB a systématiquement pris part aux réunions de concertation liées à l'octroi de permis pour l'installation de nouveaux garages dans le quartier Heyvaert. Si les riverains du quartier se plaignent depuis longtemps des nuisances liées au commerce de véhicules d'occasion, les nouveaux habitants semblent, eux, capables d'articuler leurs griefs sous une forme qui puisse être entendue et mobilisée par les autorités en charge du quartier.

Si la gentrification du quartier Heyvaert est aujourd'hui un processus avéré, il est encore trop tôt pour évaluer l'impact qu'il aura sur la présence du commerce d'exportation de véhicules d'occasion. Il est certain que le processus de gentrification observé dans la période actuelle permet de conforter et de renforcer la légitimité des autorités responsables du quartier Heyvaert dans leur lutte pour

le départ des voitures. Cependant, les nombreux échecs rencontrés conduisent à s'interroger sur la capacité d'action réelle des autorités locales face à cette filière transnationale. En tous cas, force est de constater que les autorités locales continuent de refuser à prendre la mesure réelle du commerce euro-africain d'exportation de véhicules d'occasion. Le quartier Heyvaert, en tant que place marchande, est imbriqué dans un faisceau de relations qui s'étendent bien au delà des quelques rues longeant le canal. L'étude de l'évolution spatiale de cette activité commerciale semble pourtant montrer que tant que les autorités en charge du quartier refuseront de considérer sérieusement le potentiel économique de cette activité et de la filière transnationale dans laquelle elle s'insère, il est peu probable que quelque mesure que ce soit puisse avoir un impact réel sur le mode de fonctionnement ou la présence de la filière d'exportation de véhicules d'occasion dans cet espace bruxellois.

Références bibliographiques

Berbagui D., (2005), « Commerce et petite entreprise étrangère dans la ville (1980-2002) », *Ethnologie française*, vol. 35, n° 1, pp. 109-115.

Blondiaux L., (2000), « La démocratie par le bas. Prise de parole et délibération dans les conseils de quartier du XX^e arrondissement de Paris », *Hermès*, n° 26-27, pp. 323-338.

Clerval A., Colomb C., Van Crielingen M., (2011), « La gentrification des métropoles européennes », in Pumain D., Mattei M.-F. (dir.), *Données urbaines*, n°6, Paris, Anthropos, pp. 151-165.

Clerval A., Fleury A., (2009), « Politiques urbaines et gentrification, une analyse critique à partir du cas de Paris », *L'Espace Politique*, vol. 8, n° 2, en ligne : <http://espacepolitique.revues.org/index1314.html>.

Curran W., (2007), « "From the Frying Pan to the Oven": Gentrification and the Experience of Industrial Displacement in Williamsburg, Brooklyn », *Urban Studies*, vol. 44, n° 8, pp. 1427-1440.

Feder, (2010), Feder. Objectif 2013, *Bruxelles, Cellule coordination et gestion du Feder 2007-2013*, en ligne : <http://www.bruxelles.irisnet.be/files-fr/a-propos-de-la-region/sg/feder/brochure-erdf-brussels-2013>.

Perret C., (2002), *Le commerce des véhicules d'occasion au Bénin. Problématique régionale et impacts nationaux*, Cotonou, Lares.

Rosenfeld M., (2009), « Le commerce d'exportation de véhicules d'occasion entre Bruxelles et Cotonou », *Les cahiers de l'Urmis*, n° 12, en ligne : <http://urmis.revues.org/index838.html>.

Tarrus A., (2002), *La mondialisation par le bas. Les nouveaux nomades de l'économie souterraine*, Paris, Éditions Balland.

Tissot S., (2009), « Des gentrificateurs mobilisés. Les associations de quartier du South End à Boston », *articulo*, n° 1, en ligne : <http://articulo.revues.org/1042>.

Biographie

MARTIN ROSENFELD possède une double affiliation. Assistant enseignant à l'université libre de Bruxelles, il travaille dans une approche socio-anthropologique sur les questions migratoires au sein du Germe (Group for research on Ethnic Relations, Migration and Equality). Par ailleurs, il termine un doctorat à l'EHESS où il est rattaché au Cadis (CNRS-UMR 8039). Son projet de thèse s'intéresse aux formes de mobilités migratoires prenant place dans le cadre du commerce euro-africain d'exportation de véhicules d'occasion, plus spécifiquement sur l'axe Bruxelles-Cotonou.

martin.rosenfeld@ulb.ac.be