

DE HANDEL IN TWEDEHANDSVOERTUIGEN IN BRUSSEL

EEN GESPREK MET MARTIN ROSENFELD (GERME-ULB)

Antropoloog Martin Rosenfeld is onderzoeker bij de Group for Research on Ethnic Relations, Migrations & Equality – GERME van de ULB. In december 2013 verdedigde hij met succes zijn doctoraalproefschrift: Bruxelles-Cotonou. Une anthropologie économique de la filière euro-africaine d'exportation de véhicules d'occasion (Brussel-Cotonou. Een economische antropologie van het Europees-Afrikaanse circuit van de export van tweedehandsvoertuigen).



Waarom hebt u de handel in tweedehandsauto's tussen Europa en Afrika als onderwerp gekozen?

Na mijn studie werd ik aangeworven als onderzoeker in een project van het federale wetenschapsbeleid rond de integratie van nieuwe migranten in de Belgische arbeidsmarkt. Men had drie terreinstudies van telkens zes maanden geselecteerd. Een daarvan ging over de handel in tweedehandsauto's in Brussel. Ik besepte snel dat het onderwerp veel meer tijd zou vergen dan de zes maanden van het project. Toen ik een beurs van zes jaar als assistent bij de ULB kreeg, heb ik daar gebruik van gemaakt om terug te keren naar een thema dat volgens mij een veel diepere analyse verdiende.

Wat zijn de bijzondere kenmerken van de handel?

De handel in tweedehandsauto's is al sinds een jaar of twintig in de Heyvaertwijk geconcentreerd, aan het Kanaal, op de grens tussen de gemeenten Anderlecht en Molenbeek. Er bestaan veel vooroordelen over die buurt. Maar de realiteit is complexer dan ze op het eerste zicht lijkt. Dit is de wijk van Brussel met de grootste verhouding uit sub-Sahara Afrika afkomstige inwoners, veel groter dan Matonge. Weinig mensen weten dat, omdat ze zelden in de wijk komen. Maar als je er rondwandelt, zie je een erg bijzondere omgeving: de straten tellen tientallen garages (bijna één zaak op twee) en groepjes kopers onderhandelen op straat over de aankoop van tientallen auto's tegelijk. In feite is dit

de grootste Europese markt voor deze handel! Ik heb geprobeerd dat beter te begrijpen door het clichébeeld dat met name de pers ervan schetst te deconstrueren.

Zes jaar, is dat niet lang voor een jonge onderzoeker om de wijk te leren kennen?

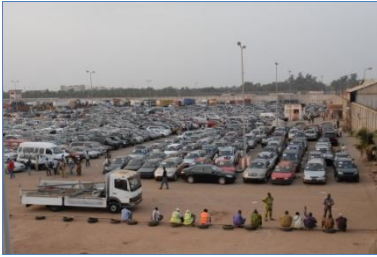
Integendeel. Omdat de mensen in het begin erg wantrouwig waren, had ik veel geluk dat ik over meer tijd beschikte dan de vier jaar die je gewoonlijk voor een doctoraat krijgt. Het is een wijk met een dubbelzinnige status: smokkel, maffia, gestolen auto's enzovoort. Dat maakt het onderzoekswerk erg moeilijk. Eerst waren de bewoners van de wijk buitengewoon achterdochtig. Ze hebben in het verleden slechte ervaringen gehad met mensen die de werking van het circuit probeerden te verklaren en er een negatief beeld van schetsten. Ik heb dit onderzoek alleen kunnen doen omdat ik zoveel tijd had. Ik moest de auto's tot in Cotonou, in West-Afrika, volgen om het vertrouwen van de

actoren te winnen en het echte veldwerk te kunnen beginnen.

Hoe zou u de activiteiten in de Heyvaertwijk concreet samenvatten?

Antwerpen is de grootste Europese haven voor de export van tweedehandsauto's en Brussel is in zekere zin haar hinterland voor de aankoop, de wederverkoop en de voorbereiding van de auto's voor ze naar Afrika vertrekken. Elke maand verlaten ongeveer 10.000 auto's de Heyvaertwijk richting Antwerpen en Afrika. In werkelijkheid is de schaal van de Belgische handel in tweedehandsauto's veel groter dan de Belgische markt: een groot aantal auto's komt uit heel Europa en passeert via Brussel op weg naar de Antwerpse haven. De haven van Cotonou, in Benin, speelt in zeker zin dezelfde rol, maar dan in spiegelbeeld: alle auto's komen op één plaats aan en worden dan door heel West-Afrika gedistribueerd. Vooral naar Nigeria, de eindbestemming van 90% van de auto's die in Cotonou aankomen. Het is opnieuw





aan de lange onderzoeksperiode te danken dat ik het transnationale karakter van de commerciële activiteit in de Heyvaertwijk heb kunnen aantonen. Een veel korter onderzoek had mij niet in staat gesteld om de omvang van de economische belangen in te zien. Ze gaan veel verder dan het Brusselse kader.

Waarom hebt u precies de handel in tweedehandsauto's onderzocht?

In feite zijn de auto's meer het voorwendsel dan de kern van mijn studie. Bij GERME staat de problematiek van de migratie centraal. Ik had meer belangstelling voor de migrerende ondernemers die in Brussel auto's komen kopen, dan voor de auto's op zich. Dat was mijn uitgangspunt: de auto's volgen om de mensen te ontmoeten. Wie zijn zij? Hoe lang blijven zij in België? Hoe vaak komen ze naar hier? Doordat ik belangstelling toonde voor de praktische werking van de sector, werd ik een geloofwaardige gesprekspartner voor de actoren van de sector en kon ik uiteindelijk enkele clichés ontcrachten over de migranten die uit sub-Sahara Afrika in Europa arriveren. Want in deze activiteit krijg je meer met ondernemers te maken dan met echte migranten. Ze reizen voortdurend heen en weer tussen Brussel en Afrika om auto's te kopen en te verkopen en hun activiteit te ontwikkelen. Dit zijn dus mensen die er vaak geen enkel belang bij hebben in België te blijven en die in West-Afrika een veel hoger levenspeil genie-



ten dan ze in Europa zouden hebben. Maar omdat hun zaken hen dwingen om altijd mobiel te zijn, worden ze geconfronteerd met dezelfde problemen die alle migranten uit sub-Sahara Afrika ontmoeten, met name het krijgen van *business visa*. De kloof tussen deze realiteit en een bepaalde visie van het Europese migratiebeleid is evident. Het komt er dus op aan het profiel van deze ondernemers beter te begrijpen, zodat men op termijn de wetgeving kan doen evolueren om ze aan te passen aan dit zeer bijzondere geval van de 'reizende ondernemers'.

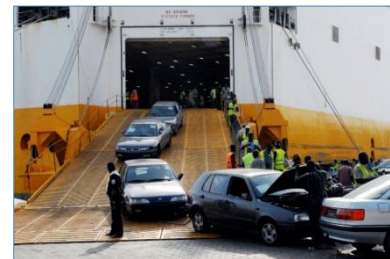
Welke nieuwe elementen levert u uw onderzoek voor Brussel op?

De autohandel in de Heyvaertwijk wordt al sinds ten minste 10 jaar als een bron van problemen en hinder ervaren. Hij was al herhaaldelijk bestudeerd, onder meer in het kader van de wijkcontracten. Maar omdat die onderzoeken met erg korte termijnen werkten (3 of 4 maanden) en met nauwkeurig omschreven doelstellingen vertrokken (een antwoord geven op een specifieke problematiek) konden ze nooit de transnationale dimensie en dus de complexiteit van het onderwerp vatten. Brussel is slechts een transitplaats op Europese schaal en de handel in tweedehandsvoertuigen is een belangrijke economische activiteit op Afrikaanse schaal. Vooral voor een land als Benin, waar deze handel volgens de schattingen bijna 9% van het bbp vertegenwoordigt! De financiële belangen gaan dus veel verder dan de 'kleine Heyvaertwijk'. Men moet daar rekening mee houden wanneer men oplossingen wil vinden voor de bestaande hinder. Om effectieve maatregelen met een kans op succes te kunnen nemen, lijkt het me onontbeerlijk dat men ten volle rekening houdt met de positieve inbreng van deze handel. De economische belangen zijn te groot. De politieke beslissingen zullen weinig impact hebben als men vasthoudt aan het idee dat dit een secundaire activiteit is, een economie van recuperatie en gepruuts. Zolang men de activiteit

onderwaardeert, zullen de grote economische actoren van de sector de maatregelen niet ernstig nemen

Speelt de academische onderzoeker een rol in het overbrengen van de vragen van de sector?

De Gemeenschap en het Gewest werken al jaren aan plannen om de hinder te beperken en de activiteit van het kanaal naar de rand van de stad te verplaatsen. Ik ben uitgenodigd in werkgroepen rond dat onderwerp, maar ik denk niet dat men heeft geluisterd naar mijn boodschap over het transnationale karakter van deze handel en de bijzondere status van zijn ondernemers. De overheid kent mijn werk en raadpleegt mij, maar meestal gaat dat over heel nauwkeurige, praktische problemen. Het betekent dus niet dat men oor heeft voor mijn meer algemene ideeën over deze activiteit...



Wat kunt u doen opdat men wel zou luisteren?

Ik vind het essentieel dat ik de besluiten van mijn academische werk kan overbrengen naar het grote publiek. Ik heb zes jaar lang alle vrijheid gehad over de inhoud van mijn onderwerp en de manier waarop ik het aanpakte. Als sommige van mijn conclusies en resultaten interessant kunnen zijn voor de pers, de politieke wereld en het maatschappelijk middenveld, dan beschouw ik het als mijn plicht om ze naar buiten te brengen. Dat is trouwens een van de opdrachten van de universiteit. Volgens mij is het een noodzaak tegenover de gemeenschap die mijn doctoraat heeft gefinancierd, maar ook een plicht tegenover de actoren op het terrein die mij hebben geholpen door mee te werken aan mijn studie. Niet zozeer het feit dat ik

vanuit de universiteit spreek, maar wel de kans die ik heb gehad om zonder strakke tijdsdruk en zonder resultaatverplichting onderzoek te doen, stelt mij in staat om een andere klok te laten luiden.

Wat zijn uw onderzoeksprojecten voor de toekomst?

Tijdens mijn werk heb ik beseft dat de leefbaarheid van de handel in tweedehandsvoertuigen in het hart van Brussel gevaar loopt, omdat de *gentrification* van de Kanaalzone is begonnen. Een nieuwe bevolking van mensen uit de middenklasse begint zich er te vestigen, de oude magazijnen worden tot appartementen verbouwd en

de prijs van de grond in de wijk stijgt snel. Dat is een verschijnsel dat men ook in andere grote Europese steden heeft waargenomen, bijvoorbeeld in Parijs. Om het fenomeen te analyseren, is dus het belangrijk dat we een dialoog tot stand brengen en samenwerken met buitenlandse onderzoekers. Momenteel ben ik betrokken bij een nieuw internationaal onderzoeksproject, 'REV' (Rester En (Centre) Ville), dat vier Europese hoofdsteden vergelijkt: Brussel, Parijs, Wenen en Lissabon. Hoe overleven in deze vier steden bepaalde economische activiteiten of bepaalde sociale groepen (vaak de armste) in het centrum van de stad, ondanks een toenemende

druk als gevolg van de *gentrification*? Ik werk in dat kader samen met Mathieu Van Criekingen, een geograaf van de ULB, om de handel in tweedehandsauto's als een casestudy voor Brussel te ontwikkelen. Het thema roept een aantal interessante theoretische uitdagingen en praktische vragen op over de stad die zich ontwikkelt en de manier waarop een economische activiteit zich in de stedelijke omgeving kan nestelen en er kan voortbestaan. Deze actuele problematiek is veel ruimer dan de Brusselse context. Het is essentieel dat we hem blijven bestuderen en dat we de resultaten van ons onderzoek op internationale schaal uitwisselen.

Interview van Virginie JOURDAIN (BSI) – Foto's van Sarah MORISSENS

Meer informatie:

- ROSENFELD M., Implantation spatiale du commerce euro-africain d'exportation de véhicules d'occasion à Bruxelles, *Annales de la recherche urbaine*, 108, pp. 108-115, 2013.
- ROSENFELD M., Diaspora car connection, *Migrations Magazine*, 11, pp.48-51, 2013.
- ROSENFELD M., Le commerce d'exportation de véhicules d'occasion entre Bruxelles et Cotonou, *Les cahiers de l'Urmis*, nr. 12, 2009 : <http://urmis.revues.org/index838.html>

