La mécanique de rue à Plaine Commune : un travail informel par défaut ?

Sébastien Jacquot, Marie Morelle

▶ **To cite this version:**

Sébastien Jacquot, Marie Morelle. La mécanique de rue à Plaine Commune : un travail informel par défaut ?. Saint-Denis au fur et à mesure, 2022, 72, pp.90-95. hal-03818266

HAL Id: hal-03818266
https://univ-paris8.hal.science/hal-03818266

Submitted on 19 Nov 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

École Doctorale Sciences Sociales ED 401
GEMDEV - EXPERICE

Saint-Denis
au fur et à mesure

N° 72
juin 2022

Saint-Denis territoire de migrations (1 & 2)
Chercheur.e.s, actrices et acteurs locaux.ales en dialogues

Actes des journées d'études
du 5 juin 2019 & 26 février 2020

La revue du secteur des études locales
Fondateur : Jean-Claude Vidal

Le secteur des études locales

Le secteur des études locales anime et édite « Saint-Denis, au fur et à mesure... », revue communale d'études.

Le secteur des études locales a pour mission principale de participer – à partir des méthodologies des sciences sociales - à l'élaboration d'une meilleure connaissance de la société locale et de l'activité municipale afin de favoriser des réflexions prospectives, des réflexions sur les politiques municipales et de conforter le rapport au réel de l'instance municipale.

La démarche du secteur des études locales se mène en resserrant les liens entre chercheurs et acteurs sociaux dans le respect des spécificités de chacun, de leurs rôles et compétences propres, ce qui implique autonomie, écoute réciproque et dialogue permanent.

Le secteur des études locales réalise (ou participe à la mise en place) des études de cadrages socio-démographiques et des recherches sur la société locale dans les domaines des sciences sociales. Il suit également des études plus finalisées mises en place par les Directions qui le sollicitent. Il intervient en conseil auprès des Directions pour la mise en place d'études et l'exploitation de données. Il mène, dans son domaine, une mission de coordination, de synthèse et de socialisation des connaissances.

Depuis 1991, « Saint-Denis, au fur et à mesure » se donne pour objectif de constituer un temps fort de socialisation d'informations, de données, d'études, de sources d'information,... Il s'agit avant tout d'un instrument de travail qui vise à favoriser des élaborations collectives contribuant par leurs apports à éclairer, au fur et à mesure, le mouvement de la société locale dans tous ses aspects. « Saint-Denis, au fur et à mesure » publie des textes de socialisation de savoirs, d'études et de recherches élaborés par des acteurs sociaux, par des chercheurs et étudiants et autres partenaires de la Ville.

SAINT-DENIS

Au fur et à mesure

Coordination du numéro :

Jean-Barthélémi Debost,
historien, responsable de la mission sciences société
de l'Institut Convergences Migrations

Delphine Leroy,
anthropologue, maîtresse de conférence en sciences de l'éducation,
Université paris 8 Vincennes-Saint-Denis, laboratoire Experice,
Affiliée à l'Institut Convergences Migrations

Alphonse Yapi-Diahou,
professeur émérite, université de Paris 8/UMR LADYSS,
ancien directeur de l'école doctorale sciences sociales ED 401

Christine Bellavoine,
sociologue, responsable du secteur des études locales,
Mairie de Saint-Denis

Coordination :

secteur des études locales

Mairie de Saint-Denis - BP 269 - 93205 SAINT-DENIS CEDEX 1
tél. 01 49 33 69 01 - fax. 01 49 33 66 33
christine.bellavoine@ville-saint-denis.fr

ISSN 2823-006X

5.2 La mécanique de rue à Plaine Commune : un travail informel par défaut ?

Sébastien JACQUOT et **Marie MORELLE,** géographes

La mécanique de rue désigne les activités de réparation automobile conduites hors des cadres légaux et réglementaires en matière d'environnement, de sécurité, d'occupation d'espace public, ou d'exercice de la mécanique (diplômes). Cette activité est souvent qualifiée de « mécanique sauvage » par les médias et les acteurs en charge de la gestion des espaces publics et privés utilisés pour la réparation automobile, en raison de l'impression de désordre auquel elle conduit (taches d'huile au sol, déchets issus de la réparation, concentration de véhicules endommagés et encombrement d'espaces ouverts, détournement de la fonction de certains espaces - trottoirs, entrepôts, places de stationnement). Ce rejet de la pratique qualifiée de « sauvage » traduit aussi le refus d'en comprendre les motifs et les modes d'organisation, et constitue une forme d'invisibilisation de ces travailleurs et des relations sociales qui structurent l'activité (Le Blanc, 2009). Nous privilégions alors d'autres appellations, plus descriptives et non normatives : mécanique de rue, mécanique à ciel ouvert (Rosa Bonheur, 2017), réparation mécanique informelle. Ce changement d'appellation est le préalable à la compréhension d'une activité diffuse et généralisée dans les espaces ouverts des quartiers populaires. En effet, plusieurs recherches permettent d'envisager la mécanique de rue comme le signe d'une dépendance automobile en contexte de précarité sociale, mais aussi comme une activité informelle structurante des économies populaires et productrice de centralité (Rosa Bonheur, 2017 et 2019), qui traduit un rapport spécifique au travail (Giordano, 2016 ; Ndiaye, Mamou, Deboulet, 2019 ; Jacquot, Morelle, 2019), notamment pour des personnes immigrées n'ayant pas toujours la possibilité d'accès à un emploi formel.

Notre enquête s'appuie d'abord sur une ethnographie de la mécanique dans des friches industrielles franciliennes en reconversion urbaine, menée depuis 2016 (Jacquot, Morelle, 2019) dans l'espace en forte mutation du secteur La Plaine, avant de devenir le secteur Condorcet, puis sur une enquête en 2019 et 2020 conduite dans trois quartiers prioritaires de la politique de la ville, en Ile-de-France, associés à des entretiens auprès d'acteurs confrontés à la gestion de cette activité (collectivités, bailleurs sociaux, associations, police). Durant nos recherches, nous avons observé l'activité, étudié les politiques publiques à leur égard, mais aussi échangé de façon régulière avec les mécaniciens, à la fois sur l'activité elle-même (types de réparations, expériences du travail, clientèles, pièces détachées), et sur leurs conditions de vie de façon plus large, notamment leur expérience migratoire. Nos enquêtes ont suivi plusieurs axes et questionnements. Tout d'abord, nous avons souhaité comprendre les formes de l'activité, ses imbrications territoriales et sociales et la façon dont les politiques publiques s'y rapportent. Nous avons aussi souhaité analyser la mécanique comme un travail au-delà de la débrouille, afin d'en identifier l'organisation, les compétences liées et le vécu des mécaniciens en tant que travailleurs. Enfin, nous nous sommes intéressés aux engagements des mécaniciens dans l'activité, entre travail et subsistance, ainsi qu'aux formes de justification apportées, face

à la déqualification opérée par les pouvoirs publics au nom de la pollution, de la nuisance et de l'illégalité.

Cette contribution vise à mettre en évidence le croisement entre les dimensions migratoires et la façon dont le travail se déploie. En effet, cette dimension migratoire est prégnante dans l'activité de mécanique de rue, à la fois en termes d'origine des mécaniciens, d'une partie des clientèles et des savoirs et compétences impliqués par l'activité sans que l'on puisse restreindre l'analyse à cette dimension.

La mécanique de rue, un sas dans une trajectoire professionnelle et migratoire ?

Sur notre premier terrain d'enquête, à La Plaine (Saint-Denis et Aubervilliers), les mécaniciens sont essentiellement des immigrés récemment arrivés, souvent à la suite d'un long périple les amenant à traverser la Méditerranée depuis la Libye et à transiter par l'Italie, pour d'autres plus anciennement par l'Espagne. Ils vont parfois poursuivre leurs parcours dans l'espace européen, au gré d'opportunités d'emploi (vers l'Espagne, l'Allemagne ou la Belgique). Ils sont souvent « sans- papiers », aux prises avec des démarches de demande d'asile et de titre de séjour. Une grande majorité des mécaniciens sont Ivoiriens, majoritairement d'Abidjan, éventuellement mais plus rarement de pays limitrophes comme la Guinée.

Le caractère informel de cette activité informelle peut s'expliquer par cette condition migratoire. En effet, la majorité des mécaniciens sont souvent en situation irrégulière, et à ce titre ne peuvent obtenir un contrat de travail. Les explications données par certains mécaniciens confirment ce lien : travail de subsistance dans l'attente de l'obtention de papiers ou d'autres opportunités. L'activité de mécanique apparaît alors comme un sas. Plusieurs ex-mécaniciens de rue sont ensuite devenus ouvriers, manutentionnaires, agents de sécurité, cuisiniers et travaillent comme saisonniers agricoles à certaines périodes de l'année. Au cours de leur parcours migratoire vers la France, ils ont pu exercer d'autres activités au Maroc, en Grèce, en Espagne ou en Italie. Bref pour une partie des mécaniciens, c'est la condition migratoire qui explique l'activité informelle, qu'ils justifient par la possibilité d'en vivre de façon honnête, c'est-à-dire en opposition à des activités relevant de la délinquance (vol, trafics), tout en étant conscient de transgresser plusieurs règles. La mécanique de rue est présentée comme sas mais aussi comme épreuve à subir, dans un sens religieux, afin de mériter une condition meilleure.

La mécanique de rue comme travail

Toutefois, cette idée de la mécanique comme sas et épreuve ne peut être généralisée.

Tout d'abord, pour certains mécaniciens, la mécanique constitue une activité en tant que telle, un travail qu'ils exerçaient déjà avant d'arriver en France. Plusieurs mécaniciens travaillaient dans une des casses d'Abidjan, avant leur

démolition par le pouvoir : ils opéraient déjà la vente de pièces détachées et intervenaient dans la réparation de véhicules. Arrivés en France, ils se projettent toujours dans l'activité, souhaitant par exemple économiser pour investir dans l'ouverture d'un garage en Côte-d'Ivoire, ou dans une activité d'import-export lié à l'automobile entre l'Afrique et l'Europe.

Nos enquêtes plus récentes dans des "quartiers politique de la ville" (QPV) entraînent une diversification des profils des mécaniciens. Tous sont des hommes (sur plus de deux cents mécaniciens rencontrés ou observés nous n'avons jamais aperçu de femmes impliquées dans l'activité de façon directe), mais d'origine et de trajectoires professionnelles diverses. Certains sont français et ont appris la mécanique de diverses façons : par passion pour la mécanique (en démontant et en remontant des véhicules anciens), lors de vacances dans la famille en Algérie, lors d'une formation professionnelle, ou encore en exerçant l'activité dans un garage, en tant que salarié.

Dans l'ensemble, la mécanique informelle n'est pas le résultat direct d'une économie migratoire ou de la transposition d'une organisation de la réparation identifiable dans des villes du Sud, mais constitue aussi une spécialisation professionnelle, donnant lieu à des compétences à la fois techniques (réparer en tant que mécanicien, carrossier, électricien, ….) et marchandes (établir un devis et négocier le prix, gérer et fidéliser une clientèle, établir des partenariats pour certaines réparations ou accéder à des pièces).

La mécanique de rue n'est alors pas exclusivement le résultat d'une informalité subie du fait d'un statut salarial inaccessible. L'expérience salariale elle-même peut fonder le choix d'un travail plus indépendant, face à des situations d'heures non déclarées voire non payées, et d'arbitraire dans les relations hiérarchiques. Le travail informel est présenté non pas seulement négativement, comme activité de survie et droit à la subsistance, mais aussi de façon positive en y adossant des valeurs liées au travail bien fait, à la compétence technique acquise, à la pratique du recyclage alternative à la mise au rebut des vieilles voitures.

Économies populaires territorialisées

Au-delà des espaces de l'activité, la mécanique de rue est encastrée dans des enjeux sociaux et territoriaux, invitant à déconstruire l'idée d'une centralité strictement immigrée (Pecoud, 2012).

En plus de l'activité de réparation, les espaces de travail sont des espaces de consommation et de vente de rue (plats cuisinés, boissons, vêtements) et de sociabilités : des mécaniciens, des clients en attente de la réparation, y échangent. À La Plaine, le vendredi, des connaissances, parfois d'anciens mécaniciens, s'y retrouvent et partagent des discussions, parfois aussi le temps de la prière à la mosquée voisine. Les clients, dont une grande partie partage certes l'expérience de la migration, ne sont pas pour autant originaires des mêmes pays, et viennent de tout le département voire d'autres communes du Grand Paris : ils ont construit une relation de confiance avec un mécanicien,

fondée souvent sur une recommandation par un tiers. Plus qu'une centralité immigrée, les espaces de travail constituent ainsi des centralités populaires, telles que définies par Rosa Bonheur (2019). L'activité est un service de réparation pour les classes populaires, dépendantes de la voiture d'occasion, moins chère, pour leurs trajets (horaires de travail décalés, loisirs, quartiers enclavés...). L'ancrage territorial de la mécanique de rue, dans ses liens avec les services et les commerces formels de la réparation automobile (casses, magasins de pièces, garages, …), en fait un des éléments d'une économie de la voiture de seconde main, et non une enclave d'une économie migratoire.

Finalement, la mécanique de rue est autant un révélateur des reconfigurations du travail que des effets des politiques migratoires et de leurs effets tant sociaux que spatiaux : elle permet de regarder autrement les stratégies de subsistance des classes les plus paupérisées et marginalisées et appelle à reconnaître les ressources qu'elles créent sur leur territoire. Toutefois, elle manifeste aussi un travail marqué par une forte incertitude, tant dans son vécu que dans ses formes de déploiement.

Travail et incertitude

La vie de mécanicien de rue est précaire, soumise aux aléas climatiques qu'il faut endurer (le travail ne cesse pas en cas de fortes chaleurs ou de grand froid), aux risques et blessures liés au travail, aggravés par l'usage d'outils parfois inadaptés, aux contrôles de la police qui peuvent aboutir à une confiscation du matériel de réparation ou à l'enlèvement de véhicules, aux transformations des espaces de la réparation (avancée des chantiers liés à la régénération urbaine à La Plaine ou fermeture des parkings ouverts des grands ensembles) impliquant de réorganiser l'espace de réparation voire d'identifier un nouvel espace. Le statut informel du travailleur migrant accroît cette incertitude, occupant les esprits en permanence : de la précarité des conditions de logement aux démarches administratives liées au droit d'asile ou au permis de séjour, sans oublier le difficile accès aux soins, le désir et l'obligation de maintenir des liens sociaux avec les familles restées dans le pays de départ ou l'expérience des discriminations dans les États européens.

Face à cette précarité, les mécaniciens revendiquent un droit à subsister, justifiant leur activité d'un point de vue moral (Thompson, 2012), droit qu'ils mettent en acte en occupant des parkings ou des friches des périphéries urbaines, proposant leurs services à une clientèle paupérisée et dépendante d'une automobile souvent de seconde main.

Conclusion

La dimension migratoire est-elle à prendre en compte dans les politiques publiques à l'égard de la mécanique de rue, en lien avec la production d'alternatives à l'éviction ? Des démarches de formalisation sont mises en œuvre dans les quartiers populaires, souvent en lien avec l'économie sociale et solidaire (ESS), dans différents champs d'activité (cuisine, couture, services à la personne), au prisme de l'identification de compétences et d'initiatives à accompagner.

Concernant la réparation automobile, des collectivités soutiennent parfois le développement de self-garages ou de garages solidaires, portés par des associations ou des entreprises (à La Courneuve, Étampes, Toulouse, ou Saumur). Ces initiatives sont encouragées par des acteurs spécialisés de l'ESS, tel Avise, avec le soutien de la Fondation PSA, coordonnant un réseau de garages solidaires.

Elles restent difficiles à articuler à la dimension migratoire de l'activité. Tout d'abord, les garages solidaires sont généralement tournés vers la production d'une offre de réparation à bas coût, à destination des ménages modestes, traitant l'enjeu de la dépendance à l'automobile et de la précarité des moyens associés et moins souvent celle des mécaniciens. La question du travail informel est difficile à intégrer. En effet, alors qu'il y a encore peu de garages solidaires en France, seulement quelques mécaniciens les intègrent, sous la forme de contrats d'insertion souvent, alors que dans certains départements plusieurs centaines de mécaniciens de rue travaillent de façon informelle. En outre, le statut migratoire irrégulier joue sur les possibilités et les impossibilités d'intégrer de tels dispositifs. Enfin, il ne s'agit pas seulement de formaliser l'activité, mais aussi d'imaginer des mécanismes non pas strictement de formalisation mais de reconnaissance, à l'échelle locale d'abord, des compétences comme des parcours de vie heurtés, en s'attachant à comprendre les formes de solidarité en présence. Enfin, pour les mécaniciens en situation irrégulière, la revendication d'un droit à travailler pour subsister se double de celle d'un droit à rester mais aussi à circuler d'un pays et d'un continent à l'autre, souvent perçu aussi comme une contrepartie des inégalités postcoloniales.

Bibliographie

GIORDANO D., 2016, Ethnographie du mécanicien de rue : une figure entre le formel et l'informel, in J.A. Calderón, L. Demailly & S. Muller (eds), *Aux marges du travail*, Toulouse : Octarès, pp. 134-149.

JACQUOT S. & MORELLE M., 2019, Mécanique de rue en banlieue parisienne : centralité populaire et migrations », in : A. Fleury , M. Delage, L. Endelstein, H. Dubucs & S. Weber (eds), *Le petit commerce dans la ville-monde*, Paris : L'Oeil d'Or.

JACQUOT S. & MORELLE M., 2020, « De la mécanique "sauvage" à la mécanique de rue. Changer de regard sur une activité économique informelle dans les quartiers populaires », *Métropolitiques* ;.https://metropolitiques.eu/Changer-de-regard-sur-l-informel-dans-les-quartiers-populaires.html

LE BLANC G., 2009, *L'invisibilité sociale*, Paris : Presses Universitaires de France.

NDIAYE A., MAMOU K. & DEBOULET A., 2019, « La mécanique de rue : vertus cachées d'une économie populaire dénigrée », *Métropolitiques*, n° 9 ; https://

metropolitiques.eu/La-mecanique-de-rue-vertus-cachees-d-une-economiepopulaire-denigree.html

PÉCOUD A., 2012, « Immigration, entreprenariat et ethnicité. Comprendre la création de commerces au sein des populations d'origine immigrée », *Métropoles,* n° 11 ; https://doi.org/10.4000/metropoles.4560

Rosa Bonheur Collective, 2017, « Les garages à ciel ouvert : configurations sociales et spatiales d'un travail informel », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 216–217(1–2), pp. 80–103.

Rosa Bonheur Collective, 2019, La ville vue d'en bas. *Travail et production de l'espace populaire*, Paris : Éditions Amsterdam.

THOMPSON E., 2012, *La formation de la classe ouvrière anglaise*, Paris : Éditions du Seuil, coll. « Points ».