



HAL
open science

Réparer dans la rue - La mécanique informelle dans les périphéries du Grand Paris

Sébastien Jacquot, Marie Morelle

► **To cite this version:**

Sébastien Jacquot, Marie Morelle. Réparer dans la rue - La mécanique informelle dans les périphéries du Grand Paris. Carnets de géographes, 2023, 17, 10.4000/cdg.8774 . hal-04653477

HAL Id: hal-04653477

<https://hal.science/hal-04653477>

Submitted on 23 Jul 2024

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Réparer dans la rue - La mécanique informelle dans les périphéries du Grand Paris

Repairing in the street - Informal mechanics on the outskirts of Greater Paris

Sébastien Jacquot et Marie Morelle



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/cdg/8774>

DOI : [10.4000/cdg.8774](https://doi.org/10.4000/cdg.8774)

ISSN : 2107-7266

Éditeur

UMR 245 - CESSMA

Référence électronique

Sébastien Jacquot et Marie Morelle, « Réparer dans la rue - La mécanique informelle dans les périphéries du Grand Paris », *Carnets de géographes* [En ligne], 17 | 2023, mis en ligne le 08 janvier 2024, consulté le 26 janvier 2024. URL : <http://journals.openedition.org/cdg/8774> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cdg.8774>

Ce document a été généré automatiquement le 26 janvier 2024.



Le texte seul est utilisable sous licence CC BY-NC-ND 4.0. Les autres éléments (illustrations, fichiers annexes importés) sont « Tous droits réservés », sauf mention contraire.

Réparer dans la rue - La mécanique informelle dans les périphéries du Grand Paris

Repairing in the street - Informal mechanics on the outskirts of Greater Paris

Sébastien Jacquot et Marie Morelle

Introduction

- 1 Issa¹ est mécanicien de rue depuis de nombreuses années : il répare des véhicules sur les trottoirs des friches industrielles, aux abords du Stade de France, puis au sud du quartier de la Plaine. Malgré son expérience ancienne de la réparation, il oppose son activité à un « vrai travail », c'est-à-dire un métier, la considérant comme une transition, que l'on démarre quand on n'a rien et que l'on quitte lorsqu'on accède à mieux. De fait, un certain nombre de mécaniciens rencontrés durant nos enquêtes sont devenus ensuite agents de sécurité, cuisiniers ou travaillent dans la logistique, le nettoyage ou la restauration. Certains ont cumulé temporairement plusieurs activités aux côtés de l'exercice de la mécanique, des vendanges en Champagne aux déménagements en Ile-de-France. À l'inverse, quelques mécaniciens se définissent comme tels, échafaudent des projets professionnels en lien avec la mécanique.
- 2 Ces contrastes invitent à ne pas considérer l'activité informelle de réparation au prisme de sa seule opposition au travail salarié ou déclaré (Lautier, 2004 ; Lautier, Miras, Morice, 1991), ou à l'inverse à ne pas chercher à la caractériser de façon objective comme un travail, mais à l'examiner sous l'angle des savoir-faire mobilisés et des identités professionnelles conférées et revendiquées. Nous nous intéressons aux liens entre l'exercice de la mécanique de rue dans les espaces populaires et post-industriels métropolitains, et la façon dont elle est vécue et définie par les mécaniciens, au regard des déqualifications et régulations publiques. Nous proposons une approche géographique du travail à partir des mécaniciens de rue et de leurs perspectives.

- 3 La « géographie du travail » renvoie d'abord à l'étude de la répartition de l'industrie, de l'activité et des emplois (Rochefort, 1971). Cette appellation désigne aussi une géographie de la crise économique à l'aune du travail et du chômage (George, 1988). L'analyse des espaces productifs (districts, clusters...), étendue aux villes des Suds (Amelot, Kennedy, 2010 ; Marius-Gnanou, 2010), renouvelle les études de géographie économique.
- 4 Ces approches restent parfois limitées à l'étude des localisations, comme le regrettent J.B. Racine et J. Rouvre (1982), qui prônent dans une perspective marcusienne une étude critique du travail et de ses liens avec « les structures de la société ». L'expérience des travailleurs reste en retrait de ces analyses. En 1998, C. Azais et A. Corsani plaident pour l'étude de la dimension spatiale des systèmes productifs mais aussi des « formes de vie » qui en découlent, dans le contexte de la globalisation. En 1997, A. Herod appelle à développer une géographie des travailleurs (« Labor Geography »), qu'il oppose à une géographie du travail (« Geography of Labor »). Suivant ces perspectives, nous souhaitons comprendre l'expérience des mécaniciens dans « les ruines du capitalisme industriel » (Tsing, 2017), au sein desquelles des individus, à l'épreuve de vies précaires (Fassin, Wilhelm-Solomon, Segatti, 2017), construisent au jour le jour leur subsistance mais se projettent aussi par leur travail dans de nouvelles vies.
- 5 Ces formes de vie au travail peuvent s'observer à partir de l'échelle urbaine. Le lien entre ville et travail a été étudié sur le temps long, de la structuration des villes médiévales par les corporations de métiers (Chédeville, Le Goff, Rossiaud, 1998), aux transformations urbaines liées à l'industrialisation (Engels, 1845 ; Edelblutte, 2018). Au 19e siècle, les conditions de vie des ouvriers et la naissance d'un hygiénisme social décalent le regard des lieux de travail vers les conditions de vie ouvrières (Marec, 2007).
- 6 En géographie, dans le Sao Paulo du début du XXIe siècle, S. Souchaud regrette que la ville ne soit devenue qu'un élément de contexte dans l'étude des ateliers (2019 : 16). Il analyse la relation entre le travail informel et la métropolisation, à partir du travail non déclaré d'une main d'œuvre migrante dans les ateliers textile situés dans les espaces délabrés du centre de Sao Paulo. Déjà en 1998, P. Froment s'intéressait au travail « au noir », ou « souterrain », et son rôle de pivot entre territoire et entreprises artisanales à Naples. Proches des ateliers déclarés, une myriade de structures sous-traitantes s'inscrivent dans un réseau dense de relations de patron à employés mais aussi de solidarités (familiales, de voisinage) et de contrôle social. Ces travaux illustrent la consubstantialité de l'informalité au système de production capitaliste, découlant des stratégies de sous-traitance et d'externalisation, permettant davantage de flexibilité (Sassen, 1994). Le travail informel ne peut donc être opposé au travail salarié, mais relève d'une néo-informalité, comme nouveau mode productif imbriqué (Lima et Rangel, 2015). Il repose souvent sur des personnes migrantes et immigrées à l'accès contraint au marché du travail formel (Jounin, 2009). Suivant J. L. Coraggio pour l'Amérique du Sud, l'informalité peut relever d'économies populaires (Hillencamp, 2009), imbriquées dans des milieux populaires culturels et moraux (Hull, James, 2008). En rupture avec une approche sectorielle de l'informalité, transparait la polysémie du travail dans les territoires populaires post-industriels : emplois formels plus ou moins précaires ou activités informelles relevant d'autres formes de travail (Abdelnour, 2013 ; Paddeu, 2021).

- 7 La mécanique de rue est pour nous une façon d'explorer ces formes de travail informel dans les espaces urbains. Elle consiste à réparer des véhicules en dehors des ateliers de réparation des garagistes, généralement dans des espaces publics ou ouverts (parkings de quartiers d'habitat social par exemple), en contradiction avec des réglementations portant sur le travail, sur l'urbanisme et la voirie, et sur l'environnement. Elle est mise sur l'agenda politique local sous le vocable dépréciatif de « mécanique sauvage ».
- 8 La mécanique de rue fait l'objet d'enquêtes ethnographiques urbaines depuis plusieurs décennies. Dès 1982, les garages sont perçus comme un lieu privilégié de déploiement de « travail au noir » (Klatzman cité par Laé, 1990). S. Venkatesh (2006) étudie la réparation de voitures à même la rue, les contre-allées et les friches dans un quartier populaire de Chicago, dans leur imbrication à d'autres activités formelles et informelles formant un réseau dense de relations et de valeurs. D. Giordano (2013) montre l'importance d'une diversité de ressources (de l'accès à un lieu à la possession d'outils, en passant par l'inscription dans un réseau de relations), ainsi que la créativité technique et l'éthique professionnelle des mécaniciens. En 2014, le collectif Rosa Bonheur écrit un article programmatique sur les logiques d'autonomisation des classes populaires dans les territoires urbains en déclin, mentionnant parmi ses objets les « garages à ciel ouvert » à Roubaix. Le collectif analyse l'ancrage spatial et les relations sociales dans lesquelles la mécanique se déploie, aux marges du salariat et des formes centrales du travail (Calderon et al., 2016), et l'analyse comme « travail de subsistance », (Rosa Bonheur, 2017, 2019). A. Ndiaye, A. Deboulet et K. Mamou (2019) étudient les conditions d'exercice de la mécanique de rue, à partir de son inscription locale à Stains, en prêtant attention tant aux conflits d'usage de l'espace public qu'aux services que l'activité rend aux ménages les plus pauvres. Nous commençons notre ethnographie sur la mécanique de rue en 2015, en dialogue avec ces chercheurs et ces travaux (Jacquot, Morelle, 2020a). Notre principal terrain d'enquête présente plusieurs différences : la réparation a lieu dans des espaces en friche et en renouvellement urbain, investis de façon intersticielle et précaire par les mécaniciens, et non dans des lieux habités par les mécaniciens et leurs clients. Ces mécaniciens sont fréquemment démunis de titre de séjour, ce qui influence la manière dont ils définissent et justifient leur activité en France. Ils continuent souvent d'envisager leurs lieux de vie et de travail à l'articulation de plusieurs pays.
- 9 À l'origine de notre enquête, nous souhaitions prolonger les résultats du programme Inverses sur l'informalité politique et sur les arrangements qui régulent l'appropriation d'une diversité d'espaces et de ressources (Collectif Inverses, 2016). En outre, travaillant depuis plusieurs années dans des contextes marqués par la prégnance de l'informalité, nous souhaitions dépasser son assignation historique aux villes des Suds (Jacquot, Morelle, 2018). Nous comptons cerner les ressorts de l'action publique à l'égard des activités informelles, entre politiques de tolérance, de régulation et de contrôle. Ce questionnement prenait aussi source dans les enquêtes menées sur la vente ambulante informelle à Gênes (Jacquot, Notarangelo, 2016), ou sur les pratiques corruptives dans l'organisation et la pacification de l'espace carcéral et des quartiers populaires à Yaoundé (Morelle, 2015). Nous partageons une interrogation sur les registres de maintien et de légitimité des illégalismes populaires, dans des espaces enjeux pour les pouvoirs publics.
- 10 Le choix de la mécanique de rue a été le résultat d'un repérage des activités informelles diffuses dans le Grand Paris. Dialoguant régulièrement avec les mécaniciens, nous

avons porté notre attention sur les régulations de l'activité puis, en miroir, sur les stratégies et les valeurs qui la structurent. Nous nous sommes intéressés à son inscription aux échelles locale et métropolitaine : une activité informelle en périphérie, dans des friches industrielles en renouvellement urbain, impliquant des liens avec des clientèles des quartiers populaires et à d'autres activités (casses et vente de pièces).

- 11 À partir de 2015, nous commençons une enquête ethnographique de plusieurs années, négociant notre présence dans les rues occupées par des dizaines de mécaniciens, aux confins de deux communes contiguës. Nous nous heurtons d'abord à leur défiance, qui tient à leur double relation à l'illégalité : les mécaniciens sont en majorité Ivoiriens (sinon Guinéens), le plus souvent en infraction avec la législation sur l'entrée et le séjour des étrangers, et réparent de voitures à même les trottoirs. Nous sommes présents régulièrement trois années à partir de 2016, passant une journée quasiment chaque semaine auprès des mécaniciens à observer leur travail, partager leur repas, discuter du contexte social et politique français et ivoirien dessinant les contours de leur quotidien, de leurs aspirations et de leur univers moral. Le contact est maintenu jusqu'à présent (2023) avec plusieurs mécaniciens. Dans le même temps, nous conduisons des entretiens semi-directifs auprès d'acteurs institutionnels, à l'échelle municipale et intercommunale, et nous consultons à Saint-Denis les archives touchant à l'aménagement et aux enjeux sociaux d'un territoire en déclin industriel. À partir de 2019, nous avons mené une recherche pour l'APES, en partie dans le cadre d'un atelier du Master Aménagement de l'Université Paris 1 Panthéon Sorbonne² (Abou Rjeily et al., 2020), dans 3 quartiers prioritaires de la politique de la ville en Ile-de-France (à Bagneux, Villetaneuse et Valenton), afin de comprendre l'activité de mécanique et le positionnement d'une pluralité d'acteurs à son encontre. Enfin, en 2023, nous menons des enquêtes sur le lieu de départ des mécaniciens à Abidjan, dans les casses d'Adjamé et d'Abobo³.
- 12 Notre article vise à proposer une approche subjective du travail informel, à partir de l'expérience et du vécu des travailleurs eux-mêmes (Bouffartigue, Busso, 2011), en lien avec ses lieux d'exercice. F. Weber suggère de laisser aux gens « l'initiative de leurs classements et la maîtrise de leurs mots » (2009 : 25) pour nommer ce qu'ils font en dehors de l'usine et du travail salarié, par les expressions « travail à côté » ou « bricole ». Elle souligne le cadre moral dans lequel ce travail à côté se déploie, à partir de liens de réciprocité, entre nécessité économique et quête d'autonomie. À notre tour, nous sommes attentifs aux qualifications et catégorisations de l'activité, opérées tant par les mécaniciens que les acteurs publics qui la nomment « mécanique sauvage ». Autrement dit, contrairement à des approches visant à montrer que les activités informelles constituent substantiellement un travail, par sa participation au « travail de subsistance » (Rosa Bonheur, 2019), nous privilégions une approche centrée sur le vécu et les jugements exercés par les mécaniciens, y compris sur les formes et finalités de ce travail. La notion de travail s'est imposée à nous car elle est apparue dans nos carnets de terrain, à partir du repérage des savoirs, des pratiques et compétences, et des stratégies qui irriguent l'activité de réparation et le vécu des mécaniciens, de leurs discours sur le travail (leur activité passée, leurs aspirations professionnelles), et à partir de l'étude des positionnements des acteurs publics et des dispositifs de formalisation existants (garages solidaires).
- 13 Il s'agit alors de penser l'informalité en se départissant du cadre du salariat et de ses imaginaires conduisant à la penser en contradiction, en considérant la pluralité des

formes de travail produisant de nouvelles incertitudes (Castel, 2009). Ces reconfigurations des rapports au travail en Amérique du Nord et en Europe appellent à discuter du redéploiement d'activités informelles dans leur dimensions urbaine (Mukhija et Loukaitou, 2014). Le travail au noir y apparaît reformulé préférentiellement sous le vocable d'informel (Schindler 2014) et permet un pas de côté en études urbaines, hors des terrains centrés sur les villes du Sud (Roy, 2011). L'économie informelle est située au sein de la ville selon différentes configurations spatiales. À Chicago, elle est organisée à l'échelle d'un quartier, l'imbrication des activités transcendant la séparation formel-informel, constituant autant un espace de ressource que de repli (Venkatesh, 2006). Le Collectif Rosa Bonheur identifie à son tour des formes de revenus et de travail en marge du salariat, dont l'ancrage à un espace « carrefour de réseaux économiques et sociaux » (2019 : 98) constitue une « centralité populaire ». De notre côté, nous étudions la mécanique de rue de façon multiscale, suivant les liens entre les lieux de réparation et les provenances multiples des mécaniciens, des clients et des pièces, l'intégrant dans une économie populaire de l'automobile ayant ces haut-lieux mais diffuse dans les territoires populaires. Nous inscrivons également les mécaniciens, leurs parcours d'apprentissage et leurs savoir-faire dans des circulations transnationales liant des quartiers populaires à d'autres, d'Abobo et Adjamé à Abidjan à Saint-Denis et Aubervilliers dans le Grand Paris.

- 14 Ces territorialisations des activités informelles posent la question d'une autonomie ou autonomisation des activités populaires, face aux reconfigurations de l'action publique à l'épreuve de l'informalité économique dans des quartiers marqués par le chômage, la précarité et une histoire migratoire. Cette activité de mécanique de rue constitue alors une « épreuve », au sens de la sociologie pragmatique, impliquant rapports de force et légitimité sociale, pouvant prendre une tournure critique voire radicale (Boltanski, Chiapello, 1999). Dans quelle mesure la nécessité économique des populations les plus pauvres et précaires peut amener à se décentrer des référents légaux et laisser place à des formes de tolérance, et suivant quels ordres de justification ? Quel droit à travailler et à être là peut-il être revendiqué ou négocié par les mécaniciens de rue ?
- 15 Nous nous intéressons à ces formes de justifications et (dé)légitimations de l'activité de mécanique de rue, du point de vue des mécaniciens. Les réflexions de E. Thompson (2012) et J. Scott (1976) sur les économies morales nous ont permis de penser la relation entre dominants et dominés. En cela, bien que les mécaniciens semblent relégués aux abords des chantiers de rénovation urbaine ou au fond des parkings des quartiers de grands ensembles, nous n'adoptons pas une analyse en terme d'autonomie des économies populaires. Nous considérons plutôt les multiples façons par lesquelles les mécaniciens par leur présence même interpellent les pouvoirs publics ou leur propre droit à demeurer là, et à mener des activités, y compris informelles, leur permettant d'assurer leur subsistance. Dans une perspective gramscienne, J. Scott revendique une « approche phénoménologique » de l'économie morale, faisant apparaître une certaine conception de la justice et une « conscience politique » (Scott, 1976), visant à comprendre les attentes et indignations des dominés dans leurs relations aux élites et à l'Etat. Ceux-ci ont des obligations à l'égard des plus pauvres (redistribution, garanties face aux risques et la précarité), constitutives d'une économie morale spécifique. L'économie morale définit aussi un rapport au politique et la façon dont les aspirations individuelles sont pensées en écho à des résignations ou résistances (Cabanès, 2014). Cette notion permet ainsi de montrer de quelle façon le rapport au travail est politique, dans un rapport ordinaire entre dirigeants et dirigés du point de vue de la

subsistance (Siméant, 2010). Nous souhaitons mobiliser cette notion afin de resituer la conception du travail des mécaniciens à la hauteur de leurs multiples ancrages scalaires, dans des situations locales de précarité et des migrations transnationales en contexte postcolonial. En cela, nous proposons d'intégrer une dimension géographique à cette notion d'« économie morale ».

- 16 Au final, nous souhaitons cerner le sens que donnent les mécaniciens à leur activité en lien avec les lieux de la réparation. Nous sommes attentifs à son inscription dans une économie populaire territorialisée, dans le Grand Paris, et plus largement dans un parcours et une expérience migratoires. Nous étudions les gestes et les mises en mots du travail, et les aspirations dont sont porteurs les mécaniciens, en lien avec les territoires d'implantation de l'activité, dans les périphéries métropolitaines.

Travailler dans les friches post-industrielles du Grand Paris

- 17 La mécanique de rue est présente dans de nombreux quartiers populaires du Grand Paris, comme dans les autres agglomérations françaises. Cette omniprésence contraste avec sa délégitimation par les pouvoirs publics. Sous la menace de leur éviction, le travail des mécaniciens devient inséparable d'un savoir-rester dans des territoires en renouvellement urbain. Ce travail est marqué par un espace-temps particulier, en décalage avec les façons habituelles de travailler.

Réparer et rester dans un territoire en transformation

- 18 Les mécaniciens travaillent sur les parkings des grands ensembles, ou se rassemblent sur quelques espaces en attente de requalification (par exemple aux alentours de Fort d'Aubervilliers ou à La Plaine à Aubervilliers et Saint-Denis jusqu'à récemment). Cette activité n'est pas dissimulée, mais est pratiquée de jour, dans des espaces ouverts. Elle rassemble sur un même lieu plusieurs mécaniciens, travaillant seuls ou en groupe.
- 19 Sur nos deux terrains principaux d'enquête, à la Plaine, entre 2016 et 2019, la réparation automobile pouvait rassembler jusqu'à 100 mécaniciens, présents le long des trottoirs de ce quartier en mutation, appréhendés par les mécaniciens sous le vocable de « garages ». Dans le premier terrain, de petits groupes de mécaniciens réparaient dans deux à trois rues, en bordure d'un grand chantier de construction, souvent sous le contrôle d'un plus ancien, doté d'outils. Parfois, un mécanicien était attentif à gérer les stationnements pour faciliter les réparations de tous. Dans l'autre espace, moins étendu, quelques places de stationnement étaient dédiées à l'attente des clients et aux réparations. Les mécaniciens y revendiquaient davantage d'autonomie, loin du contrôle des aînés travaillant sur l'autre espace. Là encore, des friches puis des chantiers de destruction et finalement de construction bordaient les trottoirs occupés par les mécaniciens.
- 20 *« Seine-Saint-Denis. Deux voitures sont garées sur le lieu habituel de réparation. Sur l'une d'entre elles, des mécaniciens installent un système d'enceintes. Quand l'opération est achevée, ils testent l'installation en mettant le volume à son maximum : une chanson reggae d'un chanteur sud-africain suivie d'un tube guinéen sature l'espace, incitant quelques-uns à des pas de danse. Une impression générale de bonne humeur se dégage. Une autre voiture arrive déjà. Le*

client, cap-verdien, part discuter avec le mécanicien qu'il connaît tandis qu'il demande d'un geste autoritaire à un autre mécanicien de couper le moteur et lui ramener la clef. Les réparations très rapides sont effectuées directement sur place en gérant les stationnements sur les trottoirs, à proximité des chantiers de construction dont il ne faut pas gêner le fonctionnement en bloquant leurs entrées et sorties » (carnet de terrain⁴, avril 2016).

- 21 Cette scène illustre à la fois l'ordinaire du travail dans la rue, et son caractère interstitiel et contraint dans des espaces en forte mutation.
- 22 Des friches aux parkings des quartiers prioritaires de la politique de la ville, la mécanique de rue est construite en un problème récurrent par les acteurs institutionnels, l'emploi du qualificatif « sauvage » en étant l'illustration (Jacquot, Morelle, 2020a). Les mécaniciens de rue font figure d'« indésirables » (Estebanez, Raad, 2016), l'activité relevant de façon plus large des illégalismes (Bonnelli, 2003). La mécanique de rue est quasi-exclusivement thématisée sous l'angle de l'occupation induite des espaces et de la nuisance (taches d'huile et pièces de métal au sol), voire abusivement reliée aux problèmes de stationnements de voiture-épaves ou de vols, recels et trafics (Jacquot, Morelle, 2019). Elle n'est pas perçue comme source potentielle d'emploi, hormis par les associations mettant en place un garage solidaire et employant parfois d'anciens mécaniciens de rue.
- 23 D'après nos entretiens auprès des gestionnaires urbains de proximité, élus, chargés de projet ou responsables de l'habitat social, l'activité est perçue comme temporaire, vouée à disparaître au fil des opérations de résidentialisation dans les QPV ou de renouvellement urbain comme à La Plaine. Notre terrain s'inscrit en tension entre des espaces en friches ouvertes à diverses occupations et des évolutions urbanistiques remettant inexorablement en cause leur existence.
- 24 Les mécaniciens en sont conscients, à l'instar d'Ali, qui « *se rend bien compte que rue du Landy cela va s'arrêter, qu'il n'est plus là pour longtemps : quand les immeubles seront finis, il y aura des habitants qui se plaindront, lui-même le comprend.* » (24 février 2018). Pour Ibé « *le garage est gâté* » (23 mars 2018). L'avancée des opérations de rénovation urbaine a contraint leur activité et depuis 2019, ce garage n'est quasiment plus qu'un lieu où attendre les clients avant de se disperser dans les environs pour la réparation. Moussa nous dit que « *cela va devenir compliqué et qu'il faut chercher ailleurs. Il nous indique l'avancée des travaux autour, qui le conduisent à amener les véhicules chez lui, dans - ou plutôt devant - son box, car il n'a pas de garage fermé.* » (26 octobre 2017). À présent, en 2023, l'activité subsiste sur ce même mode, dans ces deux espaces, avec quelques mécaniciens seulement, tandis que d'autres se sont déplacés et installés dans les parkings des quartiers d'habitat social à proximité. Ainsi la mécanique de rue demeure, s'adapte ou se redéploie ailleurs au gré des transformations urbaines.
- 25 Or, dans ce même secteur de la Plaine, d'autres activités artisanales (un atelier de peinture et une casse), logistiques (un transitaire) et industrielles sont également l'objet de politiques visant à les éloigner pour laisser place à des activités tertiaires jugées plus adaptées au nouveau projet de territoire. L'éviction d'activités artisanales n'est pas une fatalité mais relève bien d'une stratégie de développement territorial. Dans le même temps, l'instauration progressive d'une Zone à Faibles Émissions à l'échelle métropolitaine (depuis 2019, avec de nouvelles restrictions envisagées à l'horizon 2025 puis 2030) signifie aussi l'interdiction de circuler pour une grande partie des véhicules objets des réparations des mécaniciens, classés comme polluants par le système des vignettes Crit'Air, et utilisés par des habitants disposant de peu de moyens.

L'espace-temps des garages informels

- 26 L'organisation du travail est généralement rapportée à une forme spatiale, qui organise la séparation avec les autres dimensions de la vie sociale, ou au contraire l'y imbrique, comme pour la figure de l'atelier (Sennet, 2010). Parallèlement, le travail est organisé temporellement, que ce soit en séquençant les différentes tâches, le temps devenant un outil de contrôle (Thompson, 2004), ou en définissant sa durée et sa séparation des autres moments sociaux (Bouffartigues, 2019). Or la mécanique de rue déborde ces limitations spatio-temporelles.
- 27 Les « garages » sont des lieux de travail mais aussi et surtout des lieux d'attente. Chaque jour, hiver comme été, pendant le jeûne du Ramadan ou non, les mécaniciens sont présents dehors, sur un parking ou sur un trottoir. Ils sont affairés sur un véhicule, organisent le travail futur avec un client, ou attendent en échangeant avec d'autres mécaniciens. L'espace ne peut être organisé de façon durable pour le rendre plus efficace ou accueillant. Parfois des chaises ou une banquette auto sont récupérées et positionnées sur l'aire de réparation, mais cela ne dure que quelques jours ou quelques semaines tout au plus. De même, sans espace de stockage à proximité, les mécaniciens utilisent des véhicules de clients ou leurs propres voitures comme caisse à outil, avec le risque d'un enlèvement par la fourrière s'ils stationnent trop longtemps au même emplacement. D'autres arrangements ont cours : « *Soufiane descend du bus, il n'a pas ses outils avec lui : il n'a qu'un sac à dos avec quelques clefs. Ses outils sont dans une voiture d'un autre mécanicien qui n'est pas encore là, qui rentre chez lui en voiture le soir. Donc il vient le matin et il attend que ses outils arrivent.* » (9 mars 2016).
- 28 Le travail est exposé aux conditions climatiques, à l'absence d'infrastructures, à la précarité de la présence et à la nécessité de la gestion de l'espace et du temps. Lorsque le froid est trop vif et l'attente trop longue, certains se réfugient à plusieurs dans ces véhicules rachetés pour une centaine d'euros, en passant le temps, dans l'attente des clients. Les saisons rythment notre pratique du terrain et nos échanges avec les mécaniciens, qui nous invitent à se rapprocher d'un brasier, ou les rejoindre à l'intérieur d'une voiture. Ces conditions imprègnent notre carnet de terrain : « *Rue Tillon un mécano me salue. Il est face à un feu, un autre mécanicien à côté. On échange quelques mots. Notamment sur le froid, glacial. Je lui demande si les clients viennent par ce froid. - Oui, si le chauffage est cassé ...* » (20 janvier, 2017) ; « *il fait plutôt froid, le ciel est gris, le froid saisissant. En chemin je croise Ousmane qui m'attend, on fait un petit bout ensemble mais il repart très vite. Il y a peu de monde, le froid. Ali arrive mais il ne reste pas, il se réfugie dans la voiture puis disparaît. Youssef arrive plus tard, se change (les chaussures) puis va allumer un feu, qui va être assez peu alimenté et durer peu de temps au final.* » (10 février 2017). La chaleur aussi impose ses adaptations : « *En revenant, un des jeunes a ouvert une bouche à incendie et trempe ses pieds, se mouille avec une demi bouteille d'eau. Il y a moins de vent et il fait super chaud, 35 degrés environ annoncé à la météo. C'est le Ramadan* » (22 juin 2017).
- 29 Hors temps de réparation, cet espace est un lieu de vie. Les mécaniciens discutent. Ils échangent des informations sur les démarches pour obtenir « des papiers », sur les opportunités d'embauche, le dispositif de soins ou encore les sous-locations disponibles. Ils évoquent la Côte d'Ivoire autant que la France, l'actualité politique, les élections ou le football... À l'heure de la prière, ils se rendent dans la mosquée voisine, au sein d'un foyer de travailleurs. Ils déjeunent dans la cantine du foyer de travailleurs

à proximité ou achètent à même le trottoir des plats préparés par des femmes ivoiriennes, seule présence féminine, dont la venue demeure intermittente. Le vendredi, jour de la grande prière, des connaissances et amis affluent et les discussions se prolongent dans la soirée. Ces moments de réunions suscitent la venue de vendeurs ambulants, bien au-delà de potentiels clients.

- 30 Le garage n'est pas qu'un lieu de travail mais s'insère dans des réseaux de sociabilité marqués par l'appartenance religieuse ou une même origine nationale ou jula (registre ethnique que la plupart revendique). Si les mécaniciens indiquent que leur précarité demeure un frein à toute entraide, certains expliquent avoir pu aider tel ou tel d'entre eux qui dormait à la rue ou dans un véhicule la nuit, en sus d'associer les moins expérimentés aux réparations. La mécanique de rue est ainsi plus qu'un travail : sa temporalité est imbriquée avec d'autres activités et relations sociales, qui donnent aux garages l'épaisseur d'un « monde vécu » (Gorz, 1988). Cette présence ne s'étend pas au-delà du soir : ils logent ailleurs, à proximité ou dans un autre département, dans un squat, un chantier en cours, une sous-location, ou chez des proches.
- 31 Nous ne pouvons pour autant conclure à une centralité immigrée (Jacquot, Morelle, 2020b) tant l'activité de réparation s'inscrit dans une économie populaire de services de réparation à moindre coût. Nous constatons la venue récurrente de clientèles populaires, de diverses origines, à bord de véhicules souvent achetés d'occasion ou anciens, et sur lesquels la dépense doit être la plus faible possible. Les mécaniciens permettent à leurs clients venus du département comme de toute l'Ile-de-France de conserver un véhicule à moindre coût.

Le travail informel : des quartiers populaires aux circulations transnationales

- 32 La réparation de véhicules d'occasion dans les périphéries post-industrielles des villes françaises et européennes est à envisager dans le cadre d'une économie globalisée de la voiture, relevant des territoires populaires et des zones logistiques récentes, autant que des circulations de personnes et de marchandises.
- 33 À l'échelle locale, la mécanique de rue s'inscrit dans les quartiers populaires périphériques, marqués par la présence dense de magasins de pièces, de revendeurs, de transitaires. Cette omniprésence de l'automobile constitue une ressource pour les mécaniciens. Ils peuvent assurer l'approvisionnement en pièces neuves dans des boutiques alentour ou de seconde main dans les casses environnantes. Ils achètent parfois des véhicules anciens pour les démonter et revendre sur le site internet *leboncoin* les différentes pièces. Ils sont parfois appelés en renfort dans des garages officiels quand la main-d'œuvre manque. A l'inverse, ils peuvent renvoyer vers tel ou tel garagiste pour des travaux plus difficilement faisables, tandis que des garagistes peuvent réorienter certains clients vers eux. Ainsi, ce travail informel n'est pas séparé des autres activités de la réparation, mais s'y imbrique, à la fois territorialement, en lien avec d'autres acteurs, et dans le circuit de la réparation.
- 34 Toute une économie de la voiture d'occasion et du véhicule hors d'usage se tisse dans les périphéries urbaines. Patrons ou employés de casse, mécaniciens de rue, garagistes de quartier ... chacun selon sa position met en avant la précarité des clients et la plus-value de son activité au fondement d'un territoire productif populaire⁵. Quelques casses offrent encore une aire de prélèvement libre aux clients de tous bords, dont les

mécaniciens de rue, et défendent le service à petit prix sur fond de dépendance à la voiture des classes populaires. Les mécaniciens participent également au recyclage des pièces comme des matières (aluminium, cuivre, fer, etc.), en lien avec les ferrailleurs alentour (Florin, Garret, 2019).

- 35 Avec le développement des plateformes de vente en ligne de véhicules d'occasion et de pièces, les aires d'approvisionnement s'étirent, et conduisent à imaginer des chaînes de circulation et de valorisation des pièces. En novembre 2016, Ousmane nous explique être à la recherche d'un moteur Ford pour un client. Ils ont cherché sur *leboncoin*, mais la voiture est récente (8 ans) et les offres manquent, sauf à Nîmes et dans une autre casse en Allemagne. Ousmane ne veut pas y aller du fait de l'absence de titre de séjour. Il explique qu'un moteur de Peugeot pourrait aller dans certaines Ford. Dans le même temps, il semble avoir un autre client, congolais, qui pourrait racheter le moteur de la Ford cassée pour les pièces. Ousmane cherche à lier les deux opérations sans que le propriétaire de la Ford ne s'en mêle. Il nous dit : « *on doit travailler avec sa tête, pas seulement ses mains* ».
- 36 La vie de la voiture populaire dépasse les frontières locales et nationales. En Seine-Saint-Denis, des transitaires envoient des véhicules vers Bruxelles et Anvers où se concentrent voitures et pièces d'occasion à destination des principaux ports africains (Rosenfeld, 2017). Les véhicules en France et en Europe circulent vers d'autres villes et pays africains, dans lesquels exercent aussi des mécaniciens informels. Les économies populaires de la voiture de Seine-Saint-Denis sont donc à penser dans des agencements plus globalisés de la voiture où se croisent une grande diversité d'acteurs privés tels que réparateurs et intermédiaires informels, garages officiels, centres de véhicules hors d'usage (VHU), transitaires, en lien avec l'industrie automobile et celle du recyclage (Jacquot, Morelle, 2022). Les circulations transnationales de la voiture passent par différents noeuds, lesquels peuvent aussi bien être les territoires populaires qu'une zone logistique comme Dubaï qui fait transiter les véhicules d'occasion ou accidentés japonais, coréens et américains en partance vers d'autres continents⁶. Les activités populaires sont ainsi connectées en aval et en amont à des activités logistiques, commerciales et industrielles, invitant à ne pas envisager leur déploiement dans une sphère économique séparée.
- 37 Comme pour les voitures et pièces, les territoires populaires sont des étapes de routes transnationales que les mécaniciens ont parcourues et que certains aspirent à emprunter à nouveau dans le cadre de projets entrepreneuriaux. Ces mécaniciens rencontrés sur les trottoirs de Seine-Saint-Denis sont Ivoiriens, Français⁷, plus rarement Guinéens, Burkinabè, Maliens, ou Camerounais. Ils étaient déjà spécialisés dans la réparation automobile ou la vente de pièces d'occasion, et plus largement dans le secteur automobile. Nos enquêtes ont alors porté sur la dimension subjective de leur activité, du point de vue de la légitimité à l'exercer, entre la Côte-d'Ivoire et la France.

Travailler et rester là : dimensions géographiques de l'économie morale du travail informel

- 38 La dimension géographique de la réparation informelle ne concerne pas que les espaces-temps de son déploiement, des casses d'Abidjan aux lieux de la mécanique dans le Grand Paris. La réparation mécanique mobilise des savoirs et savoir-faire, qui se constituent et s'inscrivent dans des parcours migratoires, d'apprentissage et

professionnels, dont la rue n'est présentée que comme étape d'une trajectoire en devenir. Les valeurs qui régissent les actes de réparation s'inscrivent dans une éthique au quotidien, inséparable de la précarité des lieux de la réparation. Enfin, ces subjectivités au travail ont une dimension politique, allant de la considération éventuelle de l'activité comme métier et des façons de le définir à sa légitimité comme activité populaire et droit à rester là, dans le cadre d'une économie morale postcoloniale.

La mécanique de rue comme métier ?

- 39 « Issa est à proximité du capot d'une voiture Volkswagen avec un autre mécanicien penché sur le moteur : un problème de culasse. Des cartons dépliés sont posés par terre, afin de s'allonger sous la voiture, en se salissant le moins possible, quand bien même la plupart prennent soin de revêtir une tenue dédiée au travail. Une trousse à outils très fournie est posée à côté. Issa commente, donne des directions et l'autre s'active, force aussi pour faire sauter un élément. De l'huile se répand, et coule jusqu'à la rigole le long du trottoir, sur les cartons, puis vers la trousse à outils qu'Issa déplace » (avril 2016).
- 40 Pendant plusieurs années, nous avons observé des mécaniciens réparer des réservoirs percés d'où s'écoulait du liquide de refroidissement, vendre un pot d'échappement par téléphone, poser une roue de secours, réparer un feu arrière, redresser de la tôle froissée repeinte ensuite avec application, remplacer un moteur, facturer les déplacements et faire varier le prix selon la voiture, la réparation ou le client. Notre enquête ethnographique a fait apparaître des savoirs-faire qui composent l'ordinaire de l'intervention des mécaniciens, que nous avons tentés de décrire et d'analyser, du point de vue de leur catégorisation et conception de l'activité. Les rapports au travail et les parcours de formation sont pluriels, donnant lieu ou non à la revendication de l'exercice d'un métier, et s'inscrivent dans une géographie des apprentissages et de l'exercice de la mécanique.
- 41 Les mécaniciens se distinguent selon trois spécialités : électricité et électronique, mécanique et carrosserie. Un groupe de mécaniciens se dédie exclusivement à des travaux de carrosserie, tandis que les électriciens, moins nombreux, sont appelés ponctuellement pour des détections de panne. Toutefois, les frontières ne sont pas figées : quelques mécaniciens utilisent la valise à diagnostic, ou opèrent des travaux de carrosserie à la demande. Ces spécialisations peuvent s'apparenter à des « métiers », c'est-à-dire un ensemble spécifique d'activités fondant une même désignation revendiquée et reconnue (Dubar, Tripiet, Boussard, 2016), mais elles ne sont pas institutionnalisées, et ne s'appuient pas sur une même formation ou un même ethos au travail.
- 42 En effet, les rapports entre mécaniciens sont marqués par des différenciations multiples, basées sur le degré de maîtrise technique, la formation, ou le métier antérieur à la mécanique, en lien avec les activités exercées avant la migration vers la France. Ceux qui se définissent dans le Grand Paris comme « mécanicien », voire « artisan », et revendiquent l'exercice d'un métier, se distinguent de ceux qu'ils qualifient de « ferrailleurs », les renvoyant à leur métier à Abidjan : là-bas, ces derniers achetaient puis revendaient des pièces d'occasion importées d'autres continents dans des casses où chacun tenait son étal ou avait construit sa boutique. Ils pouvaient, le cas échéant, intervenir sur un véhicule d'un client, sinon s'associer à un mécanicien. Cette

distinction entre ferrailleur et mécanicien perd de son sens dans le Grand Paris, sauf à distinguer des compétences différenciées à la réparation.

- 43 En France, ces mécaniciens nous expliquent avoir appris en démontant et en montant des véhicules en Côte d'Ivoire, ils ont les schémas en tête (mars 2016), ils évoquent leur apprentissage auprès de garagistes. Les « ferrailleurs » quant à eux ont appris auprès de leurs aînés à reconnaître la qualité des pièces (contrefaçon, d'origine), à s'approvisionner puis à fixer un prix pour le client, en acquérant souvent une spécialisation dans certaines marques (française, allemande ou japonaise). Dans les casses des quartiers populaires d'Abidjan (Abobo et Adjamé principalement), ils ont souvent débuté comme démarcheurs pour le compte d'un patron, exposant ensuite les pièces dans leurs propres boutiques pour certains, et pouvant éventuellement faire de petites réparations dans les rues adjacentes. Sur les trottoirs de Seine-Saint-Denis, certains continuent d'apprendre aux contacts d'autres. Malgré des différences dans les savoir-faire mécaniques, les mécaniciens de rue partagent désormais un même contexte de réparation, et des interventions avec peu de support technique, électronique ou sécuritaire (en cas de levée du véhicule par exemple). Les gestes exercés engagent l'ensemble du corps du mécanicien, qui par ses mains, le toucher et l'ouïe établit un diagnostic, évalue une usure (Giordano, 2013).
- 44 Toutefois, ce travail de réparation n'est pas réductible à un ensemble de gestes techniques. Nous avons assisté à de nombreux échanges et négociations avec des clients, en face à face quand ils viennent avec leur véhicule ou les appellent par téléphone ou WhatsApp. Les mécaniciens mettent en œuvre des échanges commerciaux et tout un ensemble de tâches logistiques et organisationnelles. Ils gèrent des clientèles, dont une partie leur est fidèle, car ils proposent des services sur-mesure, se rendant disponibles et se déplaçant pour réparer. Ils réalisent un devis, convaincant le client du bien-fondé de la réparation, assurent l'acquisition des pièces ou en indiquant au client comment se procurer la pièce.
- 45 Une première façon d'envisager la légitimité du mécanicien de rue est ainsi la reconnaissance des savoirs et savoir-faire, issus d'apprentissages sans diplôme, revendiqués par certains mécaniciens, acquis à Abidjan puis en Seine-Saint-Denis. Une telle reconnaissance est mise en œuvre par des acteurs⁸ engagés dans des initiatives d'accompagnement et d'insertion de travailleurs informels, dans le cadre de l'économie sociale et solidaire. Un de ces acteurs évoque les « compétences métiers et entrepreneuriales » des mécaniciens de rue (entretien A., 2018). Un projet de formation et accompagnement à un projet entrepreneurial pour des travailleurs informels comporte une première étape « qui concerne les trajectoires migratoires, on travaille en fait sur les identifications des expériences, la valorisation des compétences » (entretien B., 2018). L'un des fondateurs d'un garage solidaire en Seine-Saint-Denis évoque des « compétences commerciales » (entretien C., 2018). En dépit de sa charge idéologique, la notion de « compétence » est utilisée de façon stratégique : en rupture avec le régime fordiste structuré par la qualification davantage attachée à un poste (Dubar, 1996), elle témoigne d'une logique d'individualisation des capacités (Monchatre, 2019), paradoxalement adaptée à ces apprentissages et expériences non institutionnalisés. Toutefois, cette individualisation par la notion de compétence ne correspond pas pleinement aux relations de travail entre mécaniciens, structurées par la mise en œuvre d'une éthique au quotidien, adaptée au travail dans des espaces publics et précaires.

Une éthique au quotidien

- 46 Les mécaniciens de rue manifestent un engagement moral, qui tient lieu de justification de leur activité au prisme de son utilité sociale, par des normes orientant le quotidien de la réparation. Ces dimensions éthiques ont été identifiées dans plusieurs recherches. En effet, cette activité s'appuie sur autant qu'elle renforce des relations sociales : elle ne génère pas seulement des ressources financières et matérielles, mais aussi symboliques au bénéfice d'un ancrage local (Laé, 1990) entre mécaniciens et avec les clients autour des valeurs de respect, d'honnêteté et de réputation (Giordano, 2013 ; Collectif Rosa Bonheur, 2017) et à des fins de gestion des conflits et tensions (Venkatesh, 2006). Dans nos enquêtes, cette dimension éthique concerne les relations entre mécaniciens et les conceptions même de la réparation, et définit des façons de réguler le travail dans la rue. Nous distinguons cette éthique au quotidien d'une économie morale qui engage la place et la légitimité des mécaniciens de façon plus large.
- 47 Le discours de certains mécaniciens fait écho à l'analyse de M. Crawford (2016), pour qui la réparation artisanale engage une « éthique de l'entretien et de la réparation », qui concerne un rapport cognitif au travail et l'utilité sociale de l'activité. Cela concerne l'action de faire durer des véhicules, certains mécaniciens n'hésitant pas à souligner le renouvellement fréquent des biens en Europe, aboutissant à une surproduction, comparé à leurs expériences de ferrailleurs et mécaniciens dans les casses d'Afrique de l'Ouest contribuant à prolonger la durée de vie de nombreux objets. Ce discours contraste avec la disqualification publique et médiatique de la mécanique de rue, au nom de la pollution qu'elle génère.
- 48 Cette éthique de la réparation et du faire-durer concerne aussi le rapport au client. En opérant des réparations ciblées, certains mécaniciens soulignent leur différence avec des enseignes légales de réparation rapide qui poussent le client à davantage d'interventions. La précarité de la clientèle se traduit par divers arrangements : tarifs plus bas, crédit. Pour de petites opérations, le mécanicien négocie avec le client mais lui laisse proposer un prix (« Donne ce que tu as », 16 novembre 2017). Les réparations sont différées en attendant que le client puisse payer : « Alpha est au téléphone avec un client, il parle d'une pièce à 800 euros, pour une Ford Mondeo, en réparation depuis presque 10 mois ! Le client n'a pas l'argent pour acheter le kit d'embrayage (au téléphone il lui dit : « l'argent que tu as, ça suffit pas pour la pièce »). Or entre temps c'est Alpha qui garde la voiture, il nous dit qu'il n'est pas garagiste, que s'il arrive quelque chose à la voiture c'est lui qui sera tenu pour responsable ... Cette voiture, elle est garée là derrière, il l'utilise pour stocker ses outils en attendant. Selon lui, si le client n'en a pas besoin, il faut qu'il se débarrasse de la voiture. » (23 mars 2017). Cette précarité des clients est aussi source de vigilance. Le crédit peut être utilisé pour des clients habituels pour une panne soudaine, qui ont besoin de leur voiture pour travailler. Parfois certains ne remboursent pas et le mécanicien ne peut rien faire (16 novembre 2017).
- 49 Le garage de rue est aussi réglé par une éthique au quotidien dans la relation aux autres mécaniciens, dans la gestion de l'espace ou la façon de partager l'argent d'une réparation. Les mécaniciens affichent un souci pour nettoyer les lieux après les réparations, en remplissant des sacs poubelle pris auprès d'employés municipaux, ou en regroupant certains déchets. Lorsqu'un client régulier arrive, personne ne le conteste à son mécanicien habituel. En revanche, les petites réparations peuvent

mobiliser plusieurs travailleurs qui s'évertuent à donner un coup de main, afin de toucher une partie du gain. Pour beaucoup, la seule façon de gagner un peu d'argent consiste en effet à prendre part à une réparation. Cela leur permet de se créer une clientèle en se faisant connaître et en laissant son numéro de téléphone. Nous assistons ainsi à plusieurs scènes de réparation collective où souvent les plus jeunes, sans outil, tentent de participer à une réparation, pour en retirer quelques euros. Les scènes de partage sont parfois simples et fluides, parfois plus tendues. Pour Ali (octobre 2016), cela donne une mauvaise image des mécaniciens d'arriver tous ensemble vers un véhicule, en hélant et entourant le client à peine garé, pour un travail à 50 euros, qui va demander une heure ou deux, mais ne donnera presque rien, quelques euros, s'il faut partager entre tous. Certains partent alors faire la réparation plus loin, plutôt que d'intervenir directement dans la rue avec le risque de devoir composer avec d'autres mécaniciens ayant peu de clients.

- 50 Souvent, quand un véhicule arrive, une partie des mécaniciens accourent, touchent le véhicule, tentent d'être le premier à accrocher l'attention du client potentiel. Lors de ces journées longues et marquées par la faiblesse de l'activité et donc des revenus, une parole, un geste peuvent créer des tensions. En février 2017, une scène éclate entre des mécaniciens postés de part et d'autre de l'avenue. Adama est très énervé, d'après Demba, pour ne pas avoir été correctement salué par un collègue, une étincelle qui fait surgir un ressentiment plus latent. Les deux protagonistes se disputent, menacent d'en venir aux mains, l'un rejoignant l'autre sur le même trottoir. Les uns et les autres interviennent alors pour pacifier la situation. Demba, fataliste, dit qu'après le grand froid il y a toujours trop de monde au garage. Il montre les gens éparpillés entre les deux côtés de l'avenue et devant les deux portails. Trop de monde (pas moins d'une trentaine de personnes) et pas de clients... Comment gagner de l'argent pour faire face aux dépenses quotidiennes ?

Revendiquer un droit à travailler

- 51 S'intéresser aux qualifications par les mécaniciens du lieu et du contexte de leur activité permet de dépasser le traitement médiatique de la mécanique de rue comme seule nuisance. Certains utilisent voire revendiquent le mot « garage » pour caractériser le lieu de leurs réparations mais d'autres rient de son emploi. Les uns disent que ce n'est qu'une portion de rue, une scène où ne faire que passer en attendant d'autres opportunités. Pour eux, en contexte de contrainte et d'absence d'autorisation de travailler, ils n'ont d'autres choix que de mettre à profit leurs compétences en mécanique, associées à une bonne connaissance des pièces et des réseaux d'approvisionnement sur les trottoirs des périphéries parisiennes.
- 52 En l'absence d'accès à un travail salarié, ils revendiquent de pouvoir réparer des voitures au nom d'un droit à la subsistance (Scott, 1976, p. 176). Soulignant l'honnêteté de leur pratique, ils revendiquent un droit à travailler, que l'on peut interpréter comme relevant d'une « économie morale » (Thompson, 2012), car ancré dans l'idée de leurs droits et des obligations de tolérance de l'Etat, ivoirien comme français.
- 53 Les mécaniciens vivent de manière structurelle dans l'incertitude. À Abidjan, la casse d'Adjamé a été plusieurs fois incendiée durant les années de conflit au prétexte de leur identification ethnique et de leur soutien à l'un des leaders politiques (Dozon, 2000 ; Miran-Guyon, 2017). En 2015, après la crise politique, cette même casse est évacuée au

nom d'une politique d'assainissement urbain. En 2022, leur principal espace de repli à Abobo subit le même mot d'ordre. Finalement, de la capitale ivoirienne au Grand Paris, les mécaniciens négocient constamment mais dans des rapports asymétriques avec les autorités pour rester et travailler. Ils expriment sans relâche leur conception de la justice, ici le droit à exercer un métier de façon honnête au service de toute une économie de service.

- 54 À l'épreuve de ces évictions récurrentes, certains s'engagent en migration, ils « partent sur l'eau » selon l'expression utilisée à Abobo. Elle est présentée comme une « *Aventure* » (Bredeloup, 2008 ; Latour, 2001), un moment où « se chercher » entre la Côte d'Ivoire et la France, entre l'Afrique et l'Europe. Elle est partie prenante d'une stratégie visant à une vie meilleure, notamment dans l'ancienne métropole. Quand la vie à la casse semble devenue impossible sous le coup des déguerpissements, seul le départ leur semble répondre à leur aspiration à entreprendre et connaître une ascension sociale : « *Tous ceux qui sont là sur l'eau [sur la Méditerranée] sont les ferrailleurs* » (Abidjan, juin 2023).
- 55 Ces origines des mécaniciens et leurs rapports pluriels au travail et à la migration nous amènent à ne pas aborder la réparation mécanique et les économies morales qui la caractérisent au seul échelon local, mais à la penser dans une histoire postcoloniale.
- 56 La Côte d'Ivoire connaît plus d'une décennie d'instabilité politique émaillée de coups d'Etat et d'élections présidentielles contestées, dans le contexte du refus de la validation de la candidature d'Alassane Ouattara, et au-delà de celui de la reconnaissance de sa nationalité ivoirienne. La question de l'identité nationale est au cœur du conflit, avec un processus d'ethnisation et de marginalisation de certains groupes (en particulier du groupe jula dont se réclament les mécaniciens). L'intervention de la France sur le territoire national a suscité des critiques virulentes, quand bien même elles ont varié d'un parti politique ivoirien à un autre : en l'occurrence l'immense majorité des mécaniciens, perçus comme soutien d'Alassane Ouattara⁹, a pu éventuellement être plus nuancée (Banégas et al., 2012 ; Banégas, 2017). Les mécaniciens se sont largement construits comme sujets politiques pendant le conflit ivoirien. Ces derniers, s'ils évoquent leur migration à l'aune du conflit et ses conséquences sur les casses, ne se représentent pas la France comme l'idéal à atteindre, comme un terrain protecteur, encore moins comme un terrain neutre. « Être aventurier », nous dit l'un des mécaniciens, c'est partir mais c'est aussi revenir. Ils disent être bloqués en migration en raison des politiques migratoires européennes et françaises. La France n'est alors qu'une étape où leur expérience tend à réifier et à renforcer leur position subalterne mais aussi où s'énonce et continue de se construire un contre-discours à visée émancipatrice à l'égard de l'ancienne métropole coloniale qu'une partie d'entre eux estiment en dette à leur égard à l'aune de l'histoire coloniale et de ses résonances contemporaines, et jugent légitime un droit tant à l'accueil qu'à la mobilité. Si certains discours révèlent frustration et colère, ces hommes, depuis leur activité, leurs mobilités, leurs identités plurielles et mêlées (commerçant, ferrailleur, mécanicien, Jula, *nouchi*¹⁰, Ivoirien, migrant, Aventurier, Africain) les inscrivent comme sujets d'un monde globalisé.

Le travail, l'entrepreneuriat et la liberté

- 57 Le sens de leur présence sur cet espace en friches, au milieu des travaux, est aussi l'objet d'un positionnement moral plus large engageant leur propre vie, oscillant entre une pieuse résignation et une forme de résolution à être là tous les jours, malgré le froid, la chaleur ou l'absence de clients : « Dieu a un plan pour nous » (18 février 2016, 24 mars 2016, 1er mai 2016) ; « Dieu a un plan, Dieu l'a voulu » (20 janvier 2017). Cette détermination est un trait constant de la façon dont les mécaniciens justifient leur présence, à rapporter aux autres formes de travail qui s'ouvrent pour les mécaniciens de rue.
- 58 Tout d'abord, les mécaniciens revendiquent positivement leur présence sur ces espaces, par rapport à un travail salarial. Leur expérience en Seine-Saint-Denis est ainsi à inscrire dans une « géographie et histoire globale du travail » (van der Linden, 2012). En effet, les mécaniciens, qu'ils soient migrants, immigrés ou Français, ont un rapport critique ou lointain au salariat. Dans de nombreux cas, ils n'ont pas eu l'expérience du statut de salarié en Côte d'Ivoire (et en Afrique), y travaillant déjà de façon informelle. Le statut de salarié leur est longtemps interdit en France, jusqu'à l'obtention éventuelle d'un titre de séjour. Leur précarité économique et statutaire ne permet pas non plus de se projeter dans les acquis de l'Etat-Providence. D'autres mécaniciens ont eu au contraire une expérience négative d'emploi salarié, du travail non déclaré aux heures supplémentaires non rémunérées, constituant diverses figures de l'exploitation dans certains garages. Le travail informel est donc à la fois par défaut et en réaction à des formes vécues d'exploitation salariale.
- 59 Cette adhésion des mécaniciens à une forme de travail alternative au salariat est-elle effectuée par défaut (discours de la fin du salariat du fait de son démantèlement et des restrictions de son accès) ou de façon positive (quête d'autonomie) ? Au-delà d'une critique du statut salarial et de son nouveau régime de travail (Sennett, 2000), certains manifestent la volonté d'être leur propre patron, d'être libre. Cela résonne aussi comme une revendication d'indépendance et d'autonomie, tel que A. L. Tsing (2017) la décrit auprès des cueilleurs de champignons dans l'Oregon. « Cueillir n'est pas non plus un emploi – ni même un travail ». Selon un cueilleur Lao, « travailler », c'était obéir à un chef. *A contrario*, la cueillette des matsutakes, c'était juste « chercher », tenter sa chance. Cela résonne avec une expression employée par les ferrailleurs pour évoquer les multiples chemins de leur existence : « se chercher », y compris par la migration, et le travail en est une modalité.
- 60 Cette réflexion consiste donc à envisager les subjectivités et la subjectivation dans et par le travail. Ce rapport à la liberté est bien présent dans nos entretiens, en dépit d'une précarité également reconnue. Les mécaniciens ont des aspirations multiples, dont celle d'investir et d'entreprendre, entre la France et l'Afrique, dans le négoce de pièces d'occasion, ou dans leur pays d'origine, en achetant du bétail ou encore en ouvrant un garage. Quelques-uns envisagent d'acheter des véhicules d'occasion afin de les envoyer en Afrique de l'Ouest.
- 61 Avec la transformation des espaces de la réparation au gré de l'achèvement des chantiers à La Plaine, mais aussi l'obtention progressive de titres de séjour, le rapport à la mécanique a évolué. Le maintien jusqu'à aujourd'hui des échanges avec certains mécaniciens depuis nos premières observations en 2015 permet de faire apparaître ces choix de vie à l'aune des trajectoires de travail. À l'obtention d'un titre de séjour, ils

sont quelques-uns à demander des formations et entrer dans des formes de salariat précarisés (CDD ou CDI, horaires décalés, exposition à des risques sanitaires, bas salaires). D'autres maintiennent leur revendication de liberté, *aventuriers* dans la migration et entrepreneurs dans la mécanique, sans patron, des friches aux parkings des périphéries urbaines. C'est le cas d'Ali, actif sur les réseaux sociaux, mettant en scène son identité de mécanicien par de courtes vidéos, présent tous les jours sur le parking d'un quartier d'habitat social de Seine-Saint-Denis depuis son départ de La Plaine en 2018. Nous le retrouvons un jour de septembre 2021, affairé au changement d'un système d'amortisseur tout en répondant au téléphone à ses clients. Il a désormais un titre de séjour mais continue dans son refus d'un emploi salarié dans un garage et persiste dans son désir d'entreprendre, envisageant des activités d'import-export de pièces.

- 62 À l'inverse, Drissa, rencontré à la même période, désormais marié, père d'un jeune enfant et également bénéficiaire d'un titre de séjour, a décroché un CDI dans un service de restauration en gare. Pour autant, il critique ses conditions de travail : prise de service à 5h jusqu'à midi avec imposition des jours de congés. Il dit que ce travail « paye mal » et a commencé une formation dans le désamiantage. Ses projets font écho à ceux de Demba avec lequel nous échangeons longuement en décembre 2021 et en 2023, qui rencontre des difficultés à obtenir un titre de séjour pérenne, ayant jusque-là bénéficié de papiers pour raisons de santé. Il a réussi durant cette période à suivre une formation, ce qui lui permet sans même l'avoir validée d'intervenir sur des chantiers de nettoyage. Il évoque le manque de matériel de protection et les vapeurs toxiques. Paradoxalement, il aspire lui aussi à intégrer les métiers du désamiantage, considérant que les éventuels effets ne se feront sentir que dans vingt-cinq à trente ans, qu'il aura alors 80 ans et qu'il aura vécu sa vie. Ainsi, l'un assume la précarité au nom d'une idée de la liberté, quand Drissa et Demba décident d'entrer dans le salariat, acceptant les conditions implicites, celles de répondre à une recherche d'une main d'œuvre bon marché, et disponible jusque dans l'exposition des corps aux particules toxiques.
- 63 Ainsi, notre enquête questionne le modèle salarial dominant, à travers les expériences et les aspirations professionnelles des mécaniciens, et leur regard sur le salariat. La pluralité de leurs trajectoires indique ce balancement entre volonté d'une liberté qui s'incarne parfois dans des rêves d'investir et d'entreprendre, en écho à la promotion d'un entrepreneuriat populaire (Abdelnour, 2013), et la volonté d'un travail formalisé allant de pair avec une régularisation du séjour en France.

Conclusion

- 64 Nous avons souhaité comprendre la manière dont les mécaniciens qualifiaient ou non leur activité et ses espaces de déploiement dans le contexte de son exercice incertain et de tolérance relative des acteurs institutionnels. Ces derniers tendent à ne considérer la réparation que sous l'angle de ses nuisances, sans considérer ni les savoir-faire des mécaniciens, ni le service rendu aux classes populaires. L'impératif de la transition écologique se traduit par une focalisation publique sur les enjeux de qualité de l'air et de contrôle des usages des espaces publics, plus récemment d'encouragement au basculement vers des véhicules à moteur électrique, ce qui semble condamner le maintien en vie de véhicules anciens présentés comme polluants.

- 65 Cette question du travail et du « garage » comme lieu d'exercice fait débat parmi les mécaniciens. Ils opèrent des distinctions selon les modalités de l'apprentissage, dans des casses ou des garages dans le pays d'origine, selon les compétences et les spécialisations. Le métier de la réparation s'inscrit dans un tissu de relations et de lieux, ces garages n'étant qu'un des points d'un territoire où se côtoient encore quelques petits garages officiels, des casses de périmètre variable et des boutiques de pièces. En bref, c'est toute une économie populaire de la voiture de seconde main qui marque de son empreinte les périphéries du Grand Paris, et particulièrement la Seine-Saint-Denis. Toutefois, cette économie est connectée à des circulations globalisées de travailleurs, de voitures et de pièces d'occasion depuis ou vers d'autres espaces, populaires ou non, à des fins de revente dans des pays d'Asie et d'Afrique subsaharienne, et dans des contextes où le contrôle des matières (batterie, métaux) se tend avec l'implication d'acteurs industriels (Jacquot, Morelle, 2023). De même, les parcours des mécaniciens s'inscrivent dans des circulations migratoires, l'expérience acquise dans les casses et garages d'Abidjan alimentant l'exercice de la réparation sur les trottoirs de Seine-Saint-Denis, vécue comme un pis-aller en contexte d'irrégularité du séjour ou un palier vers un projet entrepreneurial.
- 66 Quelles que soient les justifications et les aspirations, une éthique professionnelle se dessine. Elle renvoie aux économies morales : comment les conceptions de la justice des mécaniciens sont-elles formulées à des fins de légitimation d'une activité informelle, dans un continuum d'expériences en marge du salariat, en Côte d'Ivoire et en France ? Ce continuum invite à dépasser les catégories opposant le Nord et le Sud et à continuer de penser la place de l'informalité économique dans le fonctionnement capitaliste contemporain, en lien avec ses reconfigurations (Brenner, 2018 ; Froment, 2015), et la place des nombreux travailleurs assurant la mise en circulation et le réemploi des automobiles et ses pièces.
-

BIBLIOGRAPHIE

- ABDELNOUR S. (2013), « L'entrepreneuriat au service des politiques sociales : La fabrication du consensus politique sur le dispositif de l'auto-entrepreneur », *Sociétés Contemporaines*, vol. 1, no. 89, pp. 131-154.
- ABOU RJEILY L., FOURMIGUE A., JAYLE G., NICOLAS-SOURDOT L., TRUFFET N. (2020), *La mécanique de rue au sein de trois quartiers prioritaires de la banlieue parisienne, rapport pour l'APES*, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, master Aménagement, 268 p.
- AMELOT X., KENNEDY L. (2010), « Dynamique économique et recompositions territoriales, une industrie traditionnelle locale de l'Inde du Sud face à la mondialisation », *Annales de géographie*, vol. 1, no. 671-672, pp. 137-155.
- AZAÏS C., CORSANI A. (1998), « Travail, territoire et post fordisme », *Espaces et sociétés*, vol. 92-93, no. 2, pp. 43-66.

- BANEGAS R., (2017), « La politique d'intervention de la France en Afrique vue d'en bas. Réflexions à partir du cas de la Côte d'Ivoire », *Les Temps Modernes*, 2, n° 693-694, pp. 288-310.
- BANEGAS R., BRISSET-FOUCAULT F., CUTOLO A. (dir.) (2012), « Parlements de la rue. Espaces publics de la parole et citoyenneté en Afrique », *Politique Africaine*, no 127.
- BOLTANSKI L., CHIAPELLO E. (1999), *Le nouvel esprit du capitalisme*, nrf essais, Gallimard.
- BONELLI L. (2003), « Evolutions et régulations des illégalismes populaires en France depuis le début des années 1980 », *Cultures & Conflits*, no. 51, pp. 9-42.
- BOUFFARTIGUE P., BUSSO M. (2011), « Précarité, informalité : une perspective Nord-Sud pour penser les dynamiques des mondes du travail », *Les mondes du travail*, no. 9, juin 2011, pp. 17-26.
- BOUFFARTIGUE P. (2019), « Temporalités : les nouvelles formes de disponibilité au travail », in Mercure D., Vultur M. (dir.), *Dix concepts pour penser le nouveau monde du travail*, Québec, Presses de l'Université de Laval, pp. 209-228.
- BREDELOUP S. (2008), « L'aventurier, une figure de la migration africaine », *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. 2008/2, no. 125, pp. 281-306.
- BRENNER N. (2018), « Debating planetary urbanization : For an engaged pluralism », *Environment and Planning D : Society and Space*, vol. 36, no. 3, pp. 570-590.
- CABANES R. (2014), *Économie morale des quartiers populaires de Sao Paolo*, L'Harmattan.
- CALDERON J., DEMAILLY L., MULLER S. (2016), *Aux marges du travail*, Toulouse, Octarès Editions.
- CASTEL R. (2019), *La montée des incertitudes : travail, protections, statut de l'individu*, Paris, Éd. du Seuil.
- CRAWFORD M. B. (2016), *Eloge du carburateur, Essai sur le sens et la valeur du travail*, Paris, La Découverte.
- CHÉDEVILLE A., LE GOFF J., ROSSIAUD J. (1998), *La ville en France au Moyen-Age, histoire de la France Urbaine*, Paris, Point Histoire, éditions du Seuil.
- COLLECTIF INVERSESES, 2016, « L'informalité politique en ville. 8 chercheurs et 9 villes face aux modes de gouvernement urbain », *L'Espace Politique*, 29, 2.
- COLLECTIF ROSA BONHEUR (2014), « Comment étudier les classes populaires aujourd'hui ? Une démarche d'ethnographie comparée », *Espaces et Sociétés*, vol. 2014/1-2, no 156-157, pp. 125-141.
- COLLECTIF ROSA BONHEUR (2017), « Les garages à ciel ouvert : configurations sociales et spatiales d'un travail informel », *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 216-217, no. 1, pp. 80-103.
- COLLECTIF ROSA BONHEUR (2019), *La ville vue d'en bas. Travail et production de l'espace populaire*, Paris, Éditions Amsterdam.
- DUBAR C., TRIPIER P., BOUSSARD V. (2015), *Sociologie des professions*, 4e édition, Paris, Armand Colin, Collection Sociologie, 371 p.
- DUBAR C. (1996), « La sociologie du travail face à la qualification et à la compétence », *Sociologie du Travail*, avril 1996, vol. 38, no. 2, pp. 179-193.
- DOZON J-P. (2000), « La Côte d'Ivoire entre démocratie, nationalisme et ethnonationalisme », *Politique africaine*, vol. 2, no 78, pp. 45-62.
- EDELBLUTTE S. (2018), « Ville-usine, ville industrielle, ville d'entreprise... Introduction à des approches croisées du fait industrialo-urbain », *Revue Géographique de l'Est*, vol. 58, no. 3-4.

- ESTEBANEZ J., RAAD L. (2016), « Les indésirables », *Géographie et cultures*, no. 98, pp. 5-22.
- ENGELS F., (1845), « Les grandes villes », in *La situation de la classe laborieuse en Angleterre*, Paris, Editions des Sciences sociales.
- FASSIN D., WILHELM-SOLOMON M., SEGATTI A. (2017), « Asylum as a Form of Life. The Politics and Experience of Indeterminacy in South Africa », *Current Anthropology*, vol. 58, no.2, pp. 160-176.
- FLORIN B., GARRET P. (2019), « "Faire la ferraille" en banlieue parisienne : glaner, bricoler et transgresser », *Echogeo*, 47.
- FROMENT P. (1998), « Travail au noir et artisanat productif, dans le centre historique de Naples », *Espaces et sociétés*, no. 92-93, pp. 167-193.
- FROMENT P. (2015), « Mobilités des entreprises et territoires : les paradoxes du secteur de la mode à Tanger », *Annales de géographie*, vol. 701, no. 1, pp. 31-50.
- GEORGE P. (1988), « Réflexions sur la géographie du travail. Rétrospective et prospective », *Espace, populations, sociétés. La population face à l'emploi - Population and work opportunities*, vol. 1988-3, pp. 399-403.
- GIORDANO D. (2016), « Ethnographie du mécanicien de rue : une figure entre le formel et l'informel », in Calderón J.-A., Demailly L., Muller S. (dir.), *Aux marges du travail*, Toulouse, Octarès, pp. 134-149.
- GIORDANO D. (2013), *Lavorare nell'economia informale : I meccanici di strada nella metropoli parigina*, thèse en sociologie, Università degli Studi di Trento, 2013.
- GORZ A. (1988), *Métamorphoses du travail, quête du sens : critique de la raison économique*, Paris, Galilée.
- HEROD A. (1997), « From a Geography of Labor to a Labor Geography : Labor's Spatial Fix and the Geography of Capitalism », *Antipode*, vol. 29, no. 1, pp. 1-31.
- HILLENKAMP I. (2009), « L'approche latino-américaine de l'économie populaire, les inégalités et la pauvreté », *Revue de la régulation*, 6, 2e semestre / Autumn 2009
- HULL E., JAMES D. (2012), « Introduction : Popular Economies in South Africa », *Africa*, vol. 82, no. 1, pp. 1-19.
- JACQUOT S., MORELLE M. (2022), « From the scrapyard to the ELV center : when the old car becomes a global resource », *Tempo Social, revista de sociologica da USP*, 35, 1, pp. 87-108 .
- JACQUOT S., MORELLE M. (2020a), « Changer de regard sur l'informel dans les quartiers populaires. De la mécanique « sauvage » à la mécanique de rue », *Métropolitiques*, 9 novembre 2020.
- JACQUOT S., MORELLE M. (2020b), « Mécanique de rue en banlieue parisienne : centralité populaire et migrations », in Fleury A., Delage M., Endelstein L., Dubucs H., Weber S. (dir.), *Le Petit Commerce dans la ville-monde*, Paris, L'Œil d'or.
- JACQUOT S., MORELLE M. (2019), *La mécanique de rue dans les quartiers d'habitat social, rapport pour l'APES*, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, 43 p.
- JACQUOT S., MORELLE M. (2018), « Comment penser l'informalité dans les villes « du Nord », à partir des théories urbaines « du Sud » ? », *Métropoles*, no. 22
- JACQUOT S., NOTARANGELO C. (2016), « Vendeurs ambulants dans l'espace touristique à Gênes : politiques d'éviction, résistances et arrangements », *L'Espace politique*, vol. 28, no. 1.

- JOUNIN N. (2009), *Chantier interdit au public. Enquête parmi les travailleurs du bâtiment*, La Découverte, Paris.
- LAÉ J.-F. (1990), « Le travail au noir, vestibule de l'emploi », *Sociologie du travail*, 32e année, no. 1, Janvier-mars, pp. 23- 37.
- LATOUR É. DE (2001a), « Métaphores sociales dans les ghettos de Côte d'Ivoire », *Autrepart*, pp. 151-167.
- LATOUR É. DE (2001b), « Du ghetto au voyage clandestin : la métaphore héroïque », *Autrepart*, n° 19, pp. 155-176.
- LAUTIER B. (2004), *L'économie informelle dans le tiers-monde*, Paris, La Découverte.
- LAUTIER B., MIRAS C. (de), MORICE A. (1991), *L'Etat et l'informel*, Paris, L'Harmattan.
- LIMA J., RANGEL F. (2015), « La nouvelle informalité et la flexibilité du travail au Brésil », *Sociologie et sociétés*, vol. 47, no. 1, pp. 47-72.
- MAREC Y. (dir.) (2007), *Villes en crise ? Les politiques municipales face aux pathologies urbaines (fin XVIIIe- fin XXe siècle)*, Grane, Editions Creaphis.
- MARIUS-GNANOU K. (2010), « Nouvelles activités économiques et dynamique métropolitaine : le cas de la périphérie Sud de Chennai », *Annales de géographie*, 1, no. 671-672, pp. 28-51.
- MIRAN-GUYON M. (2017), « Société musulmane et régime Ouattara en Côte d'Ivoire. Des affinités électives en demi-teinte », *Afrique contemporaine*, 3, n° 263-264, pp. 249-254.
- MOLINIER P. (2015), *Les enjeux psychiques du travail*, Paris, Petite Biblio Payot, 336 p.
- MORELLE M. (2015), « La prison, la police et le quartier. Gouvernement urbain et illégalismes populaires à Yaoundé », *Annales de Géographie*, n° 702-703, pp. 300-322.
- MONCHATRE S. (2019), « Compétence et qualification : de la qualification à la compétence en passant par l'employabilité », in Mercure D., Vultur M. (dir.), *Dix concepts pour penser le nouveau monde du travail*, Presses de l'Université de Laval, pp. 119-134.
- NDIAYE A., MAMOU K., DEBOULET A. (2019). « La mécanique de rue : vertus cachées d'une économie populaire dénigrée », *Métropolitiques*, 9 mai 2019.
- NEWELL S. (2006), « Estranged belongings. A moral economy of theft in Abidjan. Côte d'Ivoire », *Anthropological Theory*, vol. 6, no 2, pp. 179-203.
- RACINE J.-B., ROUVRE J. (1982), « Perspectives critiques pour une géographie du travail », *Espace géographique*, tome 11, no. 1, pp. 56-66.
- ROCHEFORT R. (1971), « Changements et permanences : géographie du travail et des vacances des Italiens », *Méditerranée*, 2^e année, no. 5-6, pp. 483-500.
- ROSENFELD M. (2017). *Car connection. La filière euro-africaine de véhicules d'occasion*. Karthala, Paris.
- ROY A. (2011b). « Slumdog cities : Rethinking subaltern urbanism », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 35, no. 2, pp. 223-238.
- PADDEU F. (2021), *Sous les pavés, la terre. Agricultures urbaines et résistances dans les métropoles*, Paris, Seuil.
- SASSEN S. (1994), « The Informal Economy : Between New Developments and Old Regulations », *The Yale Law Journal*, vol. 103, no. 8, pp. 2289-2304.
- SCOTT J. (1976), *The Moral Economy of the Peasant, Rebellion and Subsistence in Southeast Asia*, Yale University Press.

- SENNET R. (2000), *Le travail sans qualités*, Paris, Albin Michel, 10/18.
- SENNET R. (2010), *Ce que sait la main. La culture de l'artisanat*, Paris, ed. Albin Michel.
- SIMÉANT J. (2010), « Economies morales » et protestations. Détours africains », *Genèses*, 4, 81, pp. 142-160.
- SOUCHAUD S. (2019), *Géographie de l'atelier. Confection, migration, urbanisation à Sao Paulo*, Paris, IRD Editions/Iheal.
- THOMPSON E. (2004), *Temps, discipline du travail et capitalisme industriel*, Paris, La fabrique éditions.
- THOMPSON E. (2012), *La formation de la classe ouvrière anglaise*, Paris, Éditions du Seuil, coll. « Points ».
- TSING, A. (2017), *Le Champignon de la fin du monde : sur la possibilité de vivre dans les ruines du capitalisme*, Paris, La Découverte.
- VAN DER LINDEN M. (2012), « Enjeux pour une histoire mondiale du travail », *Le mouvement social*, vol. 2012/4, no. 241.
- VENKATESH S. A. (2006), *Off the Books. The Underground Economy of the Urban Poor*, Harvard University Press, 426 p.
- WEBER F. (1989), *Le travail à-côté. Une ethnographie des perceptions*, Paris, ed. EHESS.

NOTES

1. Par souci d'anonymat, tous les prénoms ont été modifiés.
2. Lisa Abou Rjeily, Adèle Fourmigue, Gaëtan Jayle, Louise Nicolas-Sourdout, Nicolas Truffet.
3. Dans le cadre du Programme ANR/FAPESP Global Car - Une recherche transnationale sur les économies urbaines et informelles de la voiture.
4. Tous les extraits suivants, sauf mention contraire, sont issus de notre carnet de terrain partagé, co-écrit systématiquement, et objet pour cet article d'adaptations mineures pour des motifs stylistiques.
5. Ces éléments sont issus d'enquêtes en cours conduites depuis 2021 en Ile-de-France dans le cadre du programme Global Car.
6. Recherches en cours, avec Gayatri Rathore, programme Global Car.
7. Les mécaniciens français étaient absents sur notre premier terrain (La Plaine), davantage présents de façon diffuse sur les parkings ouverts des quartiers prioritaires de la politique de la ville.
8. Entretiens réalisés en 2018 avec des acteurs, en lien avec le GRDR *Migration-Citoyenneté-Développement* et son antenne Ile-de-France et la Cité des Métiers.
9. Sans prétendre ici à l'exhaustivité, le parcours de deux hommes politiques et de deux partis peuvent être mentionnés. Ancien fonctionnaire international, ancien Premier ministre (1990-1993), leader du Rassemblement des Républicains (RDR), A. Ouattara est président depuis 2011. Il a été perçu comme bénéficiaire du soutien de la France. À l'inverse, fondateur du Front populaire ivoirien (FPI), Laurent Gbagbo, président de 2000 à 2011, a dénoncé l'intervention française, en particulier à travers la voix des

Jeunes patriotes, mouvement créé en 2002, soutien du FPI, porteur d'une rhétorique ultranationaliste.

10. Identité et langage déployés par la jeunesse des quartiers populaires d'Abidjan (de Latour, 2001a, 2001b; Newell, 2006).

RÉSUMÉS

Cet article porte sur la mécanique de rue dans les périphéries du Grand Paris. Il étudie la façon dont des mécaniciens définissent leur activité comme travail et en justifient l'exercice en réponse à des discours institutionnels enclins à la qualifier de « mécanique sauvage ». À partir de l'observation des lieux et des temporalités de la réparation automobile, de leur mise en réseau avec des garages et des casses, nous étudions les gestes et les savoir-faire des mécaniciens au fondement d'un métier, et les valeurs qu'ils y associent. Leurs pratiques professionnelles, leurs discours et leurs aspirations invitent à réfléchir à la signification de l'activité à l'intersection de parcours migratoires et de formes plurielles de rapport au travail, de la Côte d'Ivoire, pays de naissance de nombreux mécaniciens, aux périphéries franciliennes en renouvellement dans lesquels ils tentent de s'établir et revendiquent un droit à rester. Cet article prend appui sur une ethnographie conduite en Seine-Saint-Denis de 2015 à 2019, des entretiens menés auprès d'une diversité d'acteurs institutionnels et de mécaniciens jusqu'en 2023 et des compléments d'enquête à Abidjan en 2023.

This article focuses on street mechanics in the outskirts of Greater Paris. It explores how mechanics define and justify their activity in response to institutional discourse that often describes it as 'wild mechanics'. By observing the locations and times where car repairs are conducted, and by connecting them with garages and junkyards, we study the mechanics' gestures, know-how, and values associated with their trade. The professional practices, discourses, and aspirations of mechanics from the Ivory Coast, who are trying to establish themselves in the renewing suburbs of Paris, raise questions about the meaning of activity at the intersection of migratory paths and plural forms of relationship to work. This article is based on an ethnography conducted in Seine-Saint-Denis from 2015 to 2019, and interviews with institutional players and mechanics up to 2023. Additional surveys were conducted in Abidjan in 2023.

INDEX

Keywords : Labor, Informality, Street Mechanics, Great Paris, Abidjan

Mots-clés : Travail, Informalité, Mécanique de rue, Grand Paris, Abidjan

AUTEURS

SÉBASTIEN JACQUOT

Maître de Conférences, Géographie, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne

Sebastien.Jacquot[at]univ-paris1.fr

MARIE MORELLE

Professeure, Géographie, Université Lumière Lyon 2

marie.morelle[at]univ-lyon2.fr