

Arnaud Le Marchand

# enclaves nomades

habitat et travail mobiles



éditions du croquant



TERRA



9 782914 968942

7591996



18,50 □

Depuis la fin des années quatre-vingt en Europe : squats, foyers, tentes, caravanes, fourgons, etc. réapparaissent de plus en plus fréquemment. Or l'habitat précaire et mobile est une pratique de groupes professionnels : marchands et industriels forains, travailleurs des transports, salariés du bâtiment et de l'industrie, voire du secteur tertiaire... personnes sans-emploi. Ces formes de logements occupent des espaces reliés à des fonctions, elles ne sont pas « hors jeu ».

Ce monde du travail et de l'habitat mobile ou précaire permet de saisir certains aspects des changements économiques en cours. Il est en outre impliqué dans les migrations, le tourisme et les fuites hors du salariat. L'examen de divers fonds d'archives permet de retrouver le monde de l'habitat mobile ou de passage au cours du XIX<sup>e</sup> et du XX<sup>e</sup> siècles. Il s'articule à des organisations de l'intermittence sur les ports, il est impliqué dans des processus d'innovations *via* les foires. Les nouvelles formes d'organisation de la production industrielle expliquent son renouvellement. Il s'agit d'un monde transverse à différentes sphères de la circulation et de la production. On peut ainsi esquisser des liens entre les mutations du travail « post-fordistes » et les changements de la ville contemporaine.

L'habitat « non-ordinaire » n'est pas une scorie, mais au contraire une production actuelle qui recherche sa légitimité entre spatialisation de la question sociale et discours radicaux.



Arnaud Le Marchand est maître de conférences en sciences économiques à l'université du Havre. Il collabore à la revue *Multitudes*, ses recherches portent sur l'économie du travail et l'économie urbaine dans la mondialisation.

# **Enclaves nomades**

La collection TERRA est animée par le réseau scientifique TERRA (<http://reseau-terra.eu>) créé pour stimuler la production en sciences humaines et sociales sur un domaine saturé, dans l'espace public, par les idéologies et les croyances : celui des réfugiés, de l'asile, de la vie en exil, et, par suite, les rapports culturels à l'altérité, les formes de xénophobie, la place des étrangers dans la société, leur exclusion sociale, les politiques de mise à l'écart...

*Comité éditorial* : M. Agier, R. Bazenguissa-Ganga, M. Bernardot, D. Bigo, L. Bonelli, A. Brossat, P. Bruneteaux, E. Dorlin, M. Doytcheva, J. Falquet, E. Fassin, J. Freedman, N. Guénif, E. Guichard, R. Ivekovic, O. Le Cour Grandmaison, A. Lemarchand, A. Oriot, S. Palidda, C. Poirer, R. Rechtman, P. Rygiel, H. Thomas, M. Timera, J. Valluy, C.-A. Vlassopoulou.

*Directeurs* : M. Bernardot ([cyberns@wanadoo.fr](mailto:cyberns@wanadoo.fr)),  
J. Valluy ([valluy@univ-paris1.fr](mailto:valluy@univ-paris1.fr)).

#### DANS LA MÊME COLLECTION

*Persécutions des femmes*, Jane Freedman et Jérôme Valluy (dir.)

*Camps d'étrangers*, Marc Bernardot

*Loger les immigrés*, Marc Bernardot

*Rejet des exilés*, Jérôme Valluy

*Enfermés dehors*, Carolina Kobelinsky et Chowra Makaremi (dir.)

*Les vulnérables*, Hélène Thomas

*L'arrière-cour de la mondialisation*, Patrick Bruneteaux et Daniel Terrolle (dir.)

*Femmes afghanes en guerre*, Carol Mann

Correction : Carol Duheyon

Éditions du Croquant

Broissieux • 73340 Bellecombe-en-Bauges

[www.editionsducroquant.org](http://www.editionsducroquant.org)

Diffusion-distribution : CDE-SODIS

© Éditions du Croquant, septembre 2011

ISBN : 978-2-914968-94-2

Dépôt légal : septembre 2011

Arnaud Le Marchand

# Enclaves nomades

Habitat et travail mobiles

Collection TERRA

éditions du croquant





## Remerciements

Je tiens à remercier, pour l'aide qu'ils m'ont apportée, Marc Bernardot qui m'a encouragé à faire ce travail, les militants d'AC!, et de Halem, qui m'ont apporté des informations, et ont souvent écouté mes premières formulations, plus particulièrement Catherine Tewe, Jean Franck, Clément David et Joe Sacco, Gisèle Sawada et François Lacroix, ainsi que Thierry Baudouin, Guilhem Fabre. J'ai bénéficié du soutien du programme Discret de l'IRSHS. Je remercie également mes collègues de l'université municipale d'Osaka et de l'université des Langues étrangères de Dalian. Enfin Fabienne Derouin, sans qui ce travail n'aurait pas été possible. Certains passages de cet ouvrage proviennent d'articles que j'ai publiés dans les revues *Multitudes* et *Techniques et cultures*, et dans les *Cahiers de sociologie économique et culturelle*.





## Introduction

*« Tandis que la matière égrène les secondes, les prestataires se relaient sous le dôme du bâtiment réacteur, et les agents plus loin en salle des machines ou derrière les écrans de contrôle, les uns nomades, les autres sédentaires, ceux qui prennent les doses et ceux qui organisent, avec souvent entre les deux groupes des rapports compliqués »*

Élisabeth Filhol, *La Centrale*<sup>1</sup>

Depuis la fin des années quatre-vingt, les logements « non ordinaires » : squats, foyers, tentes, caravanes, fourgons, etc. apparaissent de plus en plus fréquemment. Leur présentation médiatique les associe à la grande pauvreté et aux migrations clandestines. Or, l'habitat précaire et mobile est une pratique de groupes professionnels : marchands et industriels forains, travailleurs des transports, salariés du bâtiment et de l'industrie, voire du secteur tertiaire, ou de militaires, autant que de personnes sans emploi ou en situation irrégulière. Ces formes de logements sont perçues comme relevant de l'exclusion, de la marge extérieure, alors qu'elles sont, depuis toujours, impliquées dans des interstices. Elles occupent des espaces reliés à des fonctions, mêmes invisibles, elles ne sont pas « hors jeu ». Ce monde du travail et de l'habitat mobile ou précaire doit être pris en compte pour saisir l'ampleur des changements en cours dans les économies contemporaines. Ce monde est en outre

.....

1. Élisabeth Filhol, 2011, *La Centrale*, Paris, P.O.L.

impliqué dans trois autres phénomènes : les migrations, le tourisme, et les fuites hors du salariat.

L'origine de cet ouvrage réside dans une interrogation sur les liens entre les mutations du travail et des villes contemporaines. Cette interrogation est née de la participation à des recherches sur les villes portuaires. Ces villes fonctionnent toujours avec une proportion significative de salariés de passage, qui occupent des espaces spécifiques et discrets. D'autres recherches, et implications militantes autour de la précarité, m'amènèrent à constater que nombre de jeunes précaires passent non seulement d'un emploi à l'autre, mais aussi d'un secteur à l'autre, d'un monde de production à l'autre. Leurs parcours professionnels peuvent s'effectuer à plusieurs échelles territoriales : au sein d'un bassin d'emploi, comme entre plusieurs agglomérations. À rebours de certaines conceptions usuelles en économie du travail, ces précaires, alternant emploi et chômage, loin de constituer un « stock », forment un flux de personnes. Enfin, comme ils circulent et disposent de peu de moyens financiers, leurs logements étaient souvent provisoires, voire de passage, et pour certains, mobiles. Au niveau national, la question des articulations entre précarité et logements est posée via l'angle du devenir des cités de logement social, ces autres aspects apparaissent peu. Les « quartiers sensibles » sont au cœur des interrogations sur les problèmes sociaux, puisque souvent déconnectés spatialement des zones d'emploi et concentrant les chômeurs, ils sont vus comme une cause de la précarité. Ces quartiers subissent en retour une dégradation matérielle et une baisse de leur réputation, comme dispositif d'intégration, à la mesure de l'inemploi de leurs habitants. Car les questions de stigmatisation sociale, par l'adresse, aggravent le problème. Les habitants des quartiers stigmatisés sont défavorisés dans leur recherche d'emploi, ce qui accentue la pauvreté dans ces endroits-là. Ce que ces analyses, au demeurant correctes, oublient, c'est que nombre de salariés, et de précaires, doivent se déplacer de plus en plus loin de ces zones, qui ne remplissent plus leurs fonctions d'habitat proches du travail. Le besoin de domicile, de passage, augmente, en même temps, que des personnes tentent de contourner les risques de stigmatisation par la circulation. Les deux questions, précarité et logements temporaires, se croisent à nouveau. Mais en considérant cette problématique, on constate que

le logement temporaire et mobile affronte d'autres discriminations, même si elles sont moins « publiques ». Ces discriminations sont institutionnalisées via des textes et des dispositifs anciens, pour certains datant du XIX<sup>e</sup> siècle. Travail mobile et habitat mobile ont fait l'objet de nombreuses dispositions visant à les réduire et à les réprimer de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle aux années trente. La renaissance actuelle de ces phénomènes se heurte à la réactualisation de ces mesures répressives et à diverses oppositions culturelles ou politiques. Le poids de ces textes incita à mener une enquête historique, au carrefour de la sociologie et de l'économie, pour comprendre la genèse des situations actuelles.

Il y a en fait intrication entre des logiques économiques et des logiques de domination culturelles. L'habitat mobile, et les travailleurs sans lieu de travail fixe, sont déconsidérés dans un système normatif qui valorise l'ancrage territorial. De façon très symptomatique, un des articles les plus célèbres défendant le revenu universel dans une optique libérale, celui de Van Parijs<sup>2</sup>, appuie sa démonstration sur un exemple limite : celui des surfers, auquel le sénateur Yee, de Hawaï, dénie, en 1971, le droit à l'aide sociale. Pour les en priver, il le conditionne à une résidence sédentaire d'au moins un an. La tribu des surfers représenterait le parasitisme absolu, y compris en raison de son nomadisme, et en dépit du fait que les surfers travaillent, même de façon intermittente, et ont produit un style de vie dont le marketing s'est emparé<sup>3</sup>. Dans l'article, leur contribution réelle n'est pas évoquée, il s'agit de défendre le revenu garanti même pour des surfers, adeptes du loisir permanent, au nom de la liberté de choix. Or, le procédé par lequel le sénateur Yee entendait séparer le bon grain de l'ivraie revenait à exclure toutes les personnes de passage, et donc à stigmatiser les modes d'habitat mobile dans leur ensemble. L'exemple du surfer, supposé ne s'adonner qu'au loisir, cachait une distinction entre sédentaires, réputés honnêtes travailleurs, et nomades réputés profiteurs paresseux. Cette double équivalence est si banale qu'elle ne retient plus l'attention. Cependant,

.....

2. Philippe Van Parijs, 1991, « Why surfers should be fed: the liberal case for an Unconditional Basic income », *Philosophy and Public Affairs* 20, 2.
3. Gibus de Soultrait, 2005, *Le monde du surf*, avec le photographe Sylvain Cazenave, Minerva.

les personnes circulant avec des logements hors normes assument une grande part de la fameuse flexibilité du travail, tant recherchée dans les discours officiels. La contradiction n'est qu'apparente. La crainte des « sédentaires » de voir des « nomades » prendre sur eux l'avantage, dans la négociation salariale ou le commerce, par leur capacité de mouvements et de réseautage, est une des raisons de la défiance à leur encontre. En outre, l'habitat mobile a été associé à des groupes minoritaires, les Tziganes et « voyageurs », ce qui entraînait moins de droits politiques pour les personnes ayant ce mode de vie. Cette identification masque l'étendue des personnes et des activités concernées. En effet, on rencontre le monde de l'habitat mobile ou de passage en étudiant comment des usages temporaires de l'espace ont des conséquences durables, en considérant les organisations sous-jacentes à l'échange international, comme à l'organisation de l'intermittence sur les ports, enfin en étudiant les nouvelles formes d'organisation de la production industrielle. Mais l'habitat mobile ne concerne pas seulement la socioéconomie du travail. Il y a une interaction entre ces pratiques d'habitat, la façon dont les autorités les ont considérées, et la mise au point de certains biens, via leur mode de diffusion. Pour les objets de l'habitat mobile bien sûr, (tentes, caravanes, camping-car, etc.) mais aussi pour d'autres, dont les liens avec ces dispositifs peuvent apparaître, de prime abord, plus lointains. Par exemple, nombre de produits nouveaux, sans clients déjà informés, ont besoin d'être normés sur les foires, pour être portés ensuite sur le marché banal. Travail et habitat mobile sont aussi des conditions, souvent cachées, à la réalisation d'innovations, dans les produits ou dans les organisations.

Ce monde « flottant » est donc transversal à différentes sphères de la circulation et de la production. Cet ouvrage vise à reconnaître l'importance de ces dispositifs mobiles dans l'histoire économique et sociale, comme dans les enjeux contemporains. Mais les dimensions culturelles de cette histoire ne sont en rien détachées des évolutions économiques. D'une part l'économique influe sur le statut des personnes engagées dans ces modes de vie, mais d'autre part, l'action de ces personnes, comme celles des institutions visant à les « contenir », ont eu des conséquences sur les dynamiques du marché du travail et des biens, et, *in fine*, des villes. Ce que nous essayons de dégager, c'est l'influence réciproque entre aspects

sociaux, culturels et économiques de l'itinérance professionnelle, dans un cadre politique lui aussi changeant. Il s'agit de critiquer l'influence de l'adjectif « marginal », souvent employé pour qualifier ces personnes et ces pratiques, terme qui donne l'impression d'une extériorité, alors qu'en maintes occasions, elles ont été impliquées dans des processus mettant en jeu des changements globaux de la société. L'hypothèse générale, qui sous-tend notre recherche, est que la question des minorités, culturelles, sociales, la question de la situation économique des minorités doit être modifiée si on s'intéresse à la construction sociale des marchés. Nancy Fraser<sup>4</sup> a montré qu'on ne pouvait opposer situations de domination culturelle et économique. La domination culturelle s'accompagne de revenus plus faibles, de parcours professionnels plus contraints. Cet auteur suggère qu'une politique de reconnaissance culturelle seule ne peut modifier véritablement le sort des minorités, car le « marché autonome » accroîtra les inégalités économiques héritées du passé, de la même façon qu'une politique de redistribution, sans reconnaissance culturelle, échouera à modifier les statuts des personnes discriminées en raison de leur appartenance à un groupe subalterne<sup>5</sup>. Nous souscrivons à cette analyse, nous pensons que la question des inégalités économiques implique des critères qualitatifs et pas seulement quantitatifs. Mais, en outre, ces critères influent aussi sur la définition des produits, la genèse des organisations du travail et des systèmes d'emploi. Les conflits sur les personnes peuvent déborder, plus ou moins involontairement, sur des définitions d'objets (qu'on se rappelle en France les débats sur le voile islamique, sur sa distinction avec le bandana ou le turban, etc.). Ces débats influencent la trajectoire des marchés, qui ne sont pas réellement autonomes car ils ont besoin de toute une série de conventions, d'accords préalables, de dispositifs, de régimes de coordination pour fonctionner correctement. Les luttes politiques et culturelles forment aussi l'économie, elles en modifient certains

.....

4. Nancy Fraser, 2011, *Qu'est-ce que la justice sociale. Reconnaissance et redistribution*, La Découverte.

5. Nancy Fraser, 2009, « Reenquadrando a justiça em um mundo globalizado. *Lua Nova* [online].n.77 [cited 2011-06-09], pp. 11-39. Available from : <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-64452009000200001&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-64452009000200001&lng=en&nrm=iso)>. ISSN 0102-6445.doi:10.1590/S0102-64452009000200001.

contours, favorisent la diffusion de certains produits et façons de faire, restreignent la rentabilité de certains autres. Ces luttes ouvrent et referment des possibles, elles influencent aussi l'urbanisme et la forme des villes. L'activité de catégorisation, d'exclusion ou de récupération des personnes en habitat « non ordinaire » en fournit beaucoup d'exemples. Face à cette implication des objets, la lutte pour la reconnaissance, ou simplement la survie, de certains groupes passe par l'innovation politique, mais aussi par l'innovation économique. C'est une des clés d'explication de la dynamique d'adoption du cinéma des origines, mais aussi d'autres nouvelles technologies. La reconnaissance des groupes minoritaires est une des voies de compréhension des évolutions globales, qui sont mal expliquées par la seule considération des modes de vie et de travail dominants, ou simplement moyens.

Pour autant, cette reconnaissance ne débouche pas sur l'introduction théorique de nouveaux acteurs à l'identité fixe, pour assister l'homo economicus standard et « représentatif ». Admettre la pluralité des acteurs ne peut s'effectuer par la création d'autres entités réifiées, ce n'est pas la collection qui permet de comprendre la variété, mais la prise en compte des possibles. Il faut déconstruire l'idée selon laquelle ces modes de vie et de travail itinérants seraient constitutifs en eux-mêmes de groupes spécifiques. Il y a passage entre des mondes professionnels autant qu'entre les lieux, Les frontières elles aussi sont mobiles. C'est la raison pour laquelle nous n'avons pas adopté une approche culturaliste de l'habitat et du travail mobile. Pour autant, il ne s'agit pas non plus d'éviter la dimension tzigane du phénomène, surtout en France. Cependant, il convient de rappeler que tous les Tziganes ne sont pas nomades : les Roms de Roumanie, comme les Gitans du sud-ouest de l'Hexagone et de la péninsule ibérique, sont sédentaires, et quand ils se déplacent c'est avant tout comme migrants. L'approche par la culture tzigane ne peut donc recouvrir partiellement ces aspects. D'autre part, des groupes professionnels, par exemple les travailleurs du transport, peuvent partager des pratiques avec les forains manouches, et s'agissant des marinières, élaborer des institutions avec eux. L'étude ces dispositifs ne peut donc être menée dans une vision a priori centrée sur des cadres cognitifs privilégiant des découpages ethniques qui peuvent manquer les inventions et les évolutions. Il ne s'agit pas pour autant

de récuser une approche culturelle du « voyage », même professionnel, approche qui a d'ailleurs été largement développée dans la revue *Études tziganes*, mais de se concentrer sur les aspects économiques et politiques. Dans cette perspective, la culture est une ressource qui peut expliquer les choix, parfois très résistants aux incitations dominantes, en situation d'incertitude. Elle participe sans doute de l'élaboration de solutions à des problèmes de coordination au sein de certains groupes, encore que dans le cas des interactions marchandes on puisse le mettre en doute : des groupes culturels différents peuvent aboutir à des règles semblables dans ce registre. Nous avons préféré tenter de mettre en lumière des problématiques dépassant les cadres culturels hérités, par la diversité des parties prenantes et la chaîne des interactions en jeu.

Pour analyser ce réseau de places, d'interstices, d'acteurs mobiles, de dispositifs transitoires, l'ouvrage s'appuie sur une conception institutionnaliste et conventionnaliste de l'économie. Nous partons des incertitudes relatives à différents contextes et registres d'action pour comprendre comment les acteurs organisent le travail, la production et la circulation d'informations, de dispositifs et de marchandises. Un « monde de production », notion forgée par Robert Salais et Michael Storper<sup>6</sup>, est un ensemble de règles, d'objets, de personnes autour de la construction d'un produit, face à une incertitude spécifique. Le monde de l'industrie du cinéma n'est pas celui de la production automobile modulaire ou des centrales électriques nucléaires. Cette notion de monde de production permet de s'affranchir de l'individu standard ou de la firme représentative pour penser la diversité des situations économiques. C'est dans cette diversité réelle et les entre-deux, productifs ou non, que circulent acteurs et habitats de passage, sans qu'ils puissent le plus souvent accéder à une reconnaissance de leurs contributions. En fait le premier exemple que convoquent Robert Salais et Michael Storper pour étayer leur présentation (p. 14) est celui « d'une soudure sur la tuyauterie d'une centrale électrique nucléaire », réalisée non par un employé permanent, mais par un salarié délégué par un sous-traitant (p. 16), ignorant des conventions de la centrale et arrivant

.....

6. Robert Salais et Michael Storper, 1993, *Les mondes de production. Enquête sur l'identité économique de la France*, Paris, Éditions de l'EHESS.

du travail industriel standard, avec l'habitude de risques moins importants. Cette figure furtive qui doit opérer des traductions et sert à illustrer les différences entre mondes de production, nous allons nous aussi la croiser : c'est le nomade du nucléaire, travailleur mobile apparu dans les années quatre-vingt-dix. Les mondes de production, théoriques et réels, ne peuvent vraiment s'en passer. C'est donc une question implicite, présente et refoulée, des théories de la production, comme de celle de la redistribution, ainsi que nous l'avons vu chez Van Parijs, que nous présentons.

Loin de considérer l'habitat non ordinaire et les formes de travail associées comme des choix rationnels et individuels, nous les tenons pour des solutions, dans des situations données. Ces solutions sont collectives, contingentes et l'histoire passée compte dans leurs genèses. Elles évoluent donc avec les conjonctures économiques, avec des configurations de moyenne durée, dans un contexte politique qui leur est plus ou moins favorable.

Nous ferons référence à des notions des théories micro-économiques, telles les externalités, économies d'échelle, et celles de réseaux. Cependant, ces emprunts au corpus standard seront contextualisés, dans le cadre d'une socioéconomie des conventions. La notion de convention, d'origine keynésienne, désigne une règle plus ou moins implicite pour réduire l'incertitude. Elle nous sert de plusieurs façons.

Elle nous permet d'abord de reconstituer la façon dont des administrations, municipales et nationales, ont tenté de mettre en forme pour mesurer, gérer et marginaliser ces phénomènes. Comme ils cadrent mal avec les représentations dominantes de l'emploi, de l'habitat et de la ville, le traitement a, le plus souvent, abouti à les réifier d'abord pour mieux les rendre invisibles ensuite.

Elle nous permet ensuite de comprendre la place que l'habitat non ordinaire occupe dans une économie du travail élargie aux conditions hors de l'entreprise. Cette compréhension passe par la formalisation des équivalences qui concourent aux statuts et aux salaires. Elle implique de considérer les villes comme des cadres pour organiser la coexistence entre des secteurs et des « mondes de production » différents. Elle nous permet de re-contextualiser certains usages dans les stratégies des grandes entreprises et l'économie urbaine. Néanmoins, ces dispositifs nomades sont aussi,



en tant que mode minoritaire, l'expression d'une résistance aux normes dominantes, ou d'une volonté de fuite des places que ces normes assignent à certains acteurs.

L'importance de la notion de convention réside aussi dans l'acceptation de leur caractère en partie non déterminée par les forces productives ou les représentations politiques, elles sont toujours en partie arbitraires, dénonçables et remplaçables.

La distinction entre règles et interprétations permet en effet d'intégrer la capacité des acteurs à infléchir, voire à modifier, même de façon minuscule, ces normes dominantes.

Dans cette théorie émergente, les acteurs ne font pas que suivre des variations de prix, leurs actions découlent aussi de représentations plus larges et sont aussi la résultante des représentations des enchaînements, vision parfois conflictuelles ou faiblement performatives. Toutes les conventions ne sont pas auto-réalisatrices, même quand elles sont partagées par une majorité relative.

Pour étayer notre propos, nous avons donc recouru aux statistiques, mais moins pour fournir des chiffres, que comme grille de lecture des grandeurs et des constructions administratives. On verra, en effet, que leur fonctionnement et les sanctions qui peuvent y être associées, en font, dans ce cas, une source peu fiable. Nous avons également mené une enquête dans d'autres archives, locales et nationales, que celles des recensements. Ces archives nous ont permis de retracer les périodes, les étapes, les évolutions des marchés des biens et du travail associés à la mobilité du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle à nos jours en France. L'histoire continue à expliquer la genèse de nombre de configurations actuelles dans lesquelles est impliqué l'habitat hors normes. Nous avons enfin conduit des entretiens, pour recueillir des informations et des interprétations de la situation contemporaine. C'est donc une méthode pluridisciplinaire que nous avons suivie pour réaliser cette enquête. Elle était d'autant plus justifiée que le phénomène était dispersé, difficile à suivre, en partie masqué par des représentations le minorant en privilégiant d'autres enchaînements, notamment dans les phases d'innovation de produits ou les évolutions de la planification urbaine. Il fallait emprunter plusieurs voies pour esquisser les contours de dispositifs moins marginaux qu'intriqués dans des mondes divers, marchands et industriels, architecturaux, voire militaires, et dans les replis

de l'économie informelle. Accéder aux personnes et obtenir des entretiens, a supposé aussi de participer à des actions menées par des associations de défense des Tziganes, de l'habitat éphémère et mobile, des luttes de précaires. La complexité des interactions en jeu impliquait de participer à ce qui se passait comme unique façon de le comprendre, on ne pouvait s'en tenir à une position d'observateur extérieur. Le soutien de No Vox, d'AC! et d'Halem nous a été indispensable. Pour reprendre parfois un point de vue plus distancié, nous avons aussi utilisé des outils plus spéculatifs, économétrie et simulation par automates cellulaires. Ces outils ont permis d'envisager les résultats possibles des décisions prises par des acteurs spatialement dispersés et pourtant reliés par des réseaux intra et interurbains. L'enquête de terrain a permis de tester la validité de certaines conjectures, et a été orientée aussi par ces outils.

L'ouvrage suit donc un plan historique en trois parties. La première part des années 1870 et suit une période de relative prospérité de l'économie itinérante, avant une répression et un déclin.

La deuxième partie aborde la situation des travailleurs mobiles au sein du fordisme, de sa marginalisation à sa renaissance. De nouvelles segmentations du travail et de nouvelles ségrégations spatiales en découlent : des enclaves nomades.

La troisième partie portera sur la situation nouvelle dans les villes : fragmentation et défragmentation urbaine au début du XXI<sup>e</sup> siècle.

Le dernier chapitre revient sur les formes politiques sur lesquelles une reconnaissance de ces formes d'habitats peut, ou non, s'adosser : les conventions, règles, normes que nous recensons sont-elles appuyées sur une représentation formalisable et contenant une certaine part de généralité? En fait, il s'agit d'éléments pouvant relever, sinon d'une « cité » au sens de Boltanski et Thévenot<sup>7</sup>, du moins d'une économie politique anarchiste ayant évolué depuis le XIX<sup>e</sup> siècle et après une longue éclipse, jusqu'à sa réactualisation dans des versions postmodernes, peut-être en passe de s'intégrer dans un ensemble plus vaste, via les thématiques de l'Économie sociale et solidaire.

.....

7. Luc Boltanski, Laurent Thévenot, 1991, *De la justification. Les économies de la grandeur*, Gallimard.

Partie I

**1870-1930,  
montée et répression  
de l'économie itinérante**



## En bloc ou à part : mesurer et exclure

*« Il m'apparaissait scandaleux que malgré la voix lugubre de cette cloche qui avait l'air de gémir et d'appeler au secours – la petite prostituée nous avait dit qu'elle était internée dans son bocard depuis quatorze mois – un individu pût se complaire à des travaux de minéralogie. »*

Michel Leiris, *L'âge d'homme*<sup>1</sup>

### **La perception et le classement des travailleurs mobiles dans les recensements urbains : de la mise à l'écart à la disparition apparente d'un problème**

Octobre 2010, après un été de gesticulations au sujet de l'expulsion de migrants roms, venus de Roumanie, et de campements de « gens du voyage » français, confondus dans leur mode d'habitat, la presse révèle l'existence d'un fichier illégal de « Roms et de Tziganes français », utilisé par la gendarmerie. Le document s'intitule « Minorités ethniques non sédentarisées » (*Le Monde* du 7 octobre, et *Le Figaro* du 8 octobre). Cette liste est le fantôme du fichier nomade, instauré par la loi de 1912 et, officiellement, abrogé en 1969, mais non détruit. Or, ce recensement n'était pas isolé, il s'intégrait dans une architecture de comptes de la population, mis

.....

1. Michel Leiris, 1939, *L'âge d'homme*, Gallimard.

au point par l'administration française, à partir de 1895. Ce retour du refoulé nous incite, en guise de préambule, à entrer dans les représentations administratives de la population flottante, au sein des recensements locaux, dans la ville de papiers en quelque sorte. Nous entendons ici « population flottante » comme addition des différentes catégories de personnes sans domicile fixe ou toujours en voyage, dont les marchands forains, les bateliers ou mariniers et les marins, ainsi que les ouvriers compagnons du tour de France. Ces personnes ont en effet été, longtemps, regroupées par la statistique avec d'autres catégories « particulières ». Les nombres sont ici moins importants que la représentation sous-jacente. À défaut de commenter des chiffres, qui souvent n'existent pas, il reste la grille dans laquelle ils doivent s'inscrire et les raisons de son vide. Les classifications du recensement forment une représentation générale de la population, elles nous servent à retrouver une archéologie générale de la façon dont ces questions furent traitées et dont elles sont encore perçues et en partie, rendues invisibles, tout en survivant de façon plus ou moins légale.

Si la catégorie ne saurait en effet suffire à former un groupe, elle n'est pas sans conséquence sur les représentations et les comportements. On retrouve le double sens du mot mesure dont Alain Desrosières a montré la pertinence pour l'analyse de la raison statistique<sup>2</sup>. Nous réexaminerons sous cet angle la notion de territoire comme système d'acteurs, en lien avec certains enseignements de la théorie des conventions. Ce point de départ dans « l'histoire de la statistique » sera l'occasion de proposer une autre lecture : aborder la question des travailleurs mobiles et des formes d'habitat associés, non comme une marginalité constituant un en-dehors résiduel mais comme une composante du fonctionnement du système économique. Composante masquée, minorée par toute une série de « dispositions » (dont les lois de 1912 et 1969), mais pourtant impliquée dans les adaptations et les changements urbains. La question des migrations s'y intriquera ensuite. Ces enchevêtrements proviennent aussi d'une dualité des formes d'habitat mobile et précaire : moyens d'existence hors du salariat

.....

2. Alain Desrosières, 1993, *La politique des grands nombres, histoire de la raison statistique*, La Découverte.

pour certains, dispositif d'enfermement pour d'autres, des galères aux *wohncontainer* allemands.

Une ville portuaire sera le terrain où nous verrons l'application de ces règles nationales. C'est un exemple instructif, car la question des « hôtes de passage » y est en quelque sorte double, par rapport aux villes de l'intérieur. Aux personnes circulant par la route ou les fleuves s'ajoutent les marins et les passagers de navires. Les villes portuaires ont longtemps constitué les postes avancés du capitalisme. Les questions du travail contraint et du travail mobile y sont posées très tôt. Pourtant, le traitement statistique et politique de cette question, n'y a pas été fondamentalement différent de villes plus sédentaires. Il n'y a pas de statut spécial pour ces villes en France, dans la période étudiée qui va de la fin du XIX<sup>e</sup> à nos jours. Cependant, la municipalité du Havre, qui va nous servir d'exemple, créa en 1879 un bureau d'hygiène municipal, dont la fonction fut de produire des statistiques locales. Il servira de modèle<sup>3</sup> aux autres villes en 1902. Durant la période considérée, au cinéma, les villes portuaires et Le Havre en particulier, à partir de *Quai des brumes* réalisé en 1938<sup>4</sup>, ont figuré les lieux de l'émigration. Le port est l'endroit d'où on part en Europe (peut-être à l'exception de Marseille) et New York, le port où l'on arrive<sup>5</sup>. La ville portuaire est le lieu des échanges et de l'inversion des rôles. La représentation populaire était différente de celle de l'administration.

### L'escale : une mise en réseau

On identifie souvent une ville à ses natifs célèbres ou à ses habitants permanents. Mais les villes sont aussi des lieux de passage. On pourrait ainsi envisager de décrire un lieu à travers les touristes qui le visitent, comme on a pu identifier certains sites religieux aux pèlerins qui s'y rendaient. Dans le cas d'une ville portuaire, les figures des marins viennent à l'esprit, mais à l'esprit plus vite qu'à la vue tant ces visiteurs sont devenus invisibles. Les raisons de

.....

3. D. Barnes, 1995, *The Making of Social Disease. Tuberculosis in Nineteenth Century France*, UCLA, Los Angeles, Press Berkeley.

4. Par Marcel Carné.

5. Laurent Vermeersch, 1997, *La ville américaine et ses paysages portuaires*, L'Harmattan.

cette disparition, sont connues : raccourcissement des escales dans une accélération de la rotation des navires d'une part et, éloignement des terminaux à conteneurs loin du centre-ville à cause de l'accroissement de la taille des navires. Cette minorité, dont le rôle est essentiel au fonctionnement du système portuaire, est reléguée dans un espace spécialisé, distinct, inconnu des non-usagers. Une exclusion/inclusion comme il en est d'autres pour beaucoup de travailleurs en déplacement. Leurs domiciles sont multiples : une caravane, ou collectif, le navire, le foyer. Or, les villes se construisent toujours avec des travailleurs circulants. Elles abritent des lieux de passage et d'exception pour les salariés et les travailleurs forains (au sens étymologique d'extérieurs). Sous cet angle, la situation des marins en escale est comparable à celle d'autres personnes en déplacement. Il y a d'ailleurs partage des lieux d'accueil avec d'autres composantes de la « population non-résidente ». On trouve des marins dans les hôtels accueillant des salariés en déplacement et des touristes, mais, à l'inverse, des ouvriers, et des touristes, dans les « maisons des gens de mer ». Ce mélange se rencontre également dans les campings, y compris pour les marins. Ainsi le camping du Havre fermé en 2007, car devenu trop exclusivement fréquenté par des salariés et non par des touristes, avait quelques marins parmi ses habitués. En fait, ce croisement par les lieux et les modes d'habitat est solidaire de contraintes liées à l'exercice des professions ambulantes, notamment du commerce. Il désigne les territoires des escales dans la ville.

Dans les mondes du commerce, l'escale n'est normalement pas le résultat d'une errance. Au contraire, elle s'inscrit dans une succession, plus ou moins réglée. L'escale maritime pour les lignes régulières est un moment d'une rotation continentale ou mondiale des navires. Dans le cas de l'Europe du Nord, les escales sont étroitement codépendantes au sein de la façade maritime, le « range ». Par « range », on entend un ensemble hiérarchisé et continental de ports, ayant beaucoup de liaisons entre eux, en concurrence et en coopération. Cette notion développée par André Vigarié<sup>6</sup> décrit aussi le système de cotation des armements pour un ensemble de ports, et cet ensemble lui-même quand il représente des places

.....

6. André Vigarié, 1979, *Ports de commerce et vie littorale*, Hachette.



portuaires très connectées les unes aux autres. L'escale est ainsi une relation. Elle inscrit le port et la ville portuaire, dans un réseau de circulation qui se matérialise par les passages des marchandises et des hommes. De ce point de vue, l'escale maritime présente des analogies avec les tournées des forains, les parcours des mariniers et le déplacement de travailleurs intermittents. Il y a également des analogies dans la façon de présenter ces réseaux. Les tournées des forains présentées dans la presse professionnelle, comme le journal *L'Interforain* sont formellement proches des listes de cotations des « ranges » maritimes par les armements. Description d'une circulation réglée et périodique entre certaines villes, dates, appréciations de la qualité marchande de la place, réputation. La liste des escales décrit un ensemble de villes connectées dans lequel beaucoup de liens sont redondants, voire une clique, un sous-ensemble complètement connexe, du réseau urbain. Ces réseaux de circulation tendent ainsi à se constituer en institutions non-étatiques, comme les réseaux de migration. Le repérage de ces analogies formelles et fonctionnelles incite à élargir la problématique des escales du monde maritime à l'activité fluviale, aux foires et aux chantiers industriels. On peut ainsi insérer la question maritime dans une problématique plus globale pour esquisser des comparaisons et en quelque sorte relativiser la spécificité irréductible des mondes maritimes et forains. En fait, il s'agit de revenir sur une opposition non pas mer/terre mais itinérant/sédentaire, et aller ainsi des villes portuaires aux villes en général.

Cette opposition est en même temps une codépendance. Une ville portuaire ne peut évidemment pas se passer de marins et de mariniers. Mais la permanence des foires et du commerce itinérant, l'importance prise actuellement par les salons, expositions, foires industrielles, indiquent le besoin qu'ont les villes de personnes mobiles pour animer des réseaux de diffusion de biens non encore distribués par les grandes organisations ou le marché. Saisonniers du tourisme, salariés du bâtiment et de l'industrie travaillant de chantiers en chantiers sont nécessaires pour assumer des tâches intermittentes dans les villes. Il y a production d'externalités positives par « les populations flottantes. C'est-à-dire amélioration de la compétitivité des entreprises de la place, par ses apports extérieurs. Et pour les mobiles, il faut évidemment des sédentaires pour qu'il

y ait un intérêt à circuler. Cependant, cette codépendance, même si elle est perçue de façon plus ou moins nette, ne débouche pas sur une simple coopération et n'exclut pas la défiance.

### **Les classifications des marins et autres gens de passage**

La ville est flux autant que stock, on y reviendra. Selon Jean Legoy<sup>7</sup> (1982), entre 1880 et 1890, 95 000 marins débarquaient annuellement au Havre, soit presque autant que la population totale moyenne de cette ville, à cette époque : de 105 000 en 1880 à 116 000 en 1890. Si l'on tient compte des dépenses faites par les marins de passage, alors que les escales duraient deux à trois semaines, non seulement ils faisaient fonctionner le port en le reliant aux autres places maritimes, mais ils participaient au développement de la ville dans une bonne mesure, comme les touristes aujourd'hui. Comment ces marins, dont certains pouvaient avoir un domicile fixe dans la ville, étaient-ils perçus ? L'examen des comptes va nous permettre de comprendre la place qui leur était assignée.

#### **Population « normale » et population « comptée en bloc »**

Si l'on examine les modalités nationales des recensements de la population de 1872 à 1886, on trouve un groupe détaché de la population « normale agglomérée » : la population « inscrite en bloc », qui recouvre l'armée de terre, les maisons d'arrêt, les hospices, lycées, pensionnats, les communautés religieuses, les réfugiés à la solde de l'État et anomalie apparente parmi ces personnes vivant en habitat collectif sédentaire : les marins du commerce au long cours. Au Havre, ils représentent en 1876 plus de la moitié du « bloc », à savoir 3 987 sur 6 661, pour une population agglomérée de 92 068 personnes :

L'importance des marins est très significative : ils sont près de 4 000 au jour du recensement, leur flux annuel équivaut ou excède probablement la population stable, constituée par le reste du bloc et les personnes « installées ».

D'autre part, la liste des institutions dans lesquelles se trouvent les personnes recensées en « bloc » correspond à celle que

.....

7. Jean Legoy, 1982, *Le peuple du Havre et son histoire*, Le Havre.

Goffman appelle les « institutions totales <sup>8</sup> ». Ces institutions dans lesquelles les acteurs ont très peu, voire pas du tout, de marges de manœuvre et sont nettement plus surdéterminés que les participants des institutions ordinaires. Il s'agit donc d'une segmentation politique. Cette catégorisation accrédite l'idée de Goffman selon laquelle les vaisseaux étaient des institutions sociales totales, à l'instar des prisons ou des orphelinats. Idée critiquée par Heide Gerstenberger<sup>9</sup> qui remarque que les relations à bord des navires marchands, quoique très sévères, n'avaient pas la rigidité et l'unilatéralité des relations dans une prison ou au sein de l'armée. Le navire est avant tout un dispositif de transport avant que d'être une institution en lui-même. Ce devait être encore plus vrai lors des escales, malgré les règlements réduisant la possibilité pour les marins de quitter un engagement avant sa fin, sous peine d'être considérés comme déserteurs passibles de prison et l'interdiction de s'éloigner à terre de leurs « quartiers ». Pourtant, cette liste manifeste la perception de la marine comme une institution sociale totale. C'est un effet du régime de l'inscription maritime, institution régissant la disponibilité des marins pour le service de l'État et dotée, dès le XVII<sup>e</sup> siècle, d'un fichier spécifique (l'inscription au sens de texte). Cette institution incluait les forçats, détenus dans les « galères <sup>10</sup> ». Or, il y a encore des pénitenciers flottants en Guyane, jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. À cette date, les bagnes portuaires n'ont pas encore totalement disparu <sup>11</sup>. La Marine du XVII<sup>e</sup> siècle est bien une matrice d'un monde concentrationnaire qui, s'il se détache de cette origine pour se territorialiser, n'en a pas moins imprimé une marque qui va perdurer très longtemps, sur la flotte de commerce et le statut des marins. Habiter un navire est le signe d'une subordination, plus que la manifestation d'une liberté.

Cependant, il ne s'agit pas de tous les marins, puisque les pêcheurs soumis au même régime, sont eux comptés dans la

.....

8. Erwing Goffman, 1961, *Asylums: Essay on the social situations of mental patients and other inmates*, Chicago.
9. Heide Gerstenberger, 1996, « Men Apart: the concept of "total institution" and the analysis of seafaring », *International journal of maritime history*, vol. VIII, n° 1, juin 1996.
10. André Zysberg, 1987, *Les galériens. Vies et destins de 60 000 forçats sur les galères de France 1680-1748*, Points Seuil.
11. Marion F. Godfroy, 2010, *Bagnards*, Points Seuil.

population normale. Comme ils rentrent quotidiennement à terre, leur habitat est considéré comme « normal ».

1872-1882 : population normale et inscrite en bloc	
En 1876 : le bloc représente 6661 personnes dont 3987 marins, présents le jour du recensement pour 92 068 habitants, il y a un flux de 95 000 marins débarquant au Havre par an.	Le bloc : - Prisonniers - Armée de terre - Pensionnaires - Religieux = habitat collectif + - Marins = Institutions sociales totales

L'institution dont on voit ici la trace est bien la marine comme mode de vie complet. À une époque où la fonction économique de la ville est de transformer des paysans en salariés, les marins apparaissent comme hors de ce processus.

Dans cette liste, il n'est pas fait mention des autres personnes en déplacement. Cela va bientôt changer.

#### Population comptée à part et hôtes de passage

De 1891 jusqu'en 1946, on trouve deux groupes spéciaux, détachés de la population « normale » d'une ville : la population « comptée à part » et les « hôtes de passage ». Cette dernière rubrique regroupe les nomades et forains, les travailleurs de passage et ouvriers compagnons du « tour de France », et les mariniers. Ces mobiles ont fait leur apparition statistique en 1887, premier recensement de la batellerie, complété en quelque sorte en 1895 par le premier recensement des nomades. La société de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle est particulièrement alertée contre ces mobiles, (voir ainsi Wagniar<sup>12</sup>, Perrot<sup>13</sup>, Le Marchand<sup>14</sup>) La statistique est le prélude à des mesures policières contre certains. La politique patronale et gouvernementale vise à stabiliser la main-d'œuvre et à réduire la

.....

12. Jean-François Wagniar, 1999, *Le vagabond à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle*, Belin.

13. Michelle Perrot, 1979, Les classes populaires urbaines » in *Histoire économiques et sociales de la France t. IV*.

14. Arnaud Le Marchand, 2007, « Inégalités et qualités : travail et habitat mobile » in *Approches institutionnalistes des inégalités en économie sociale*, sous la dir. de Philippe Batifoulier, Ariane Ghirardello, Guillemette de Larquier, Delphine Remillon, L'Harmattan.

mobilité. Pour l'année 1895, on trouve trois couvertures du *Petit Journal* traitant de ces questions : le recensement des « nomades », les rafles dans les garnis, (logement des ouvriers saisonniers à Paris), expulsion des « zoniers », soit la destruction des habitations précaires et illégales autour de la capitale.

Les marins sont toujours dans la population « comptée à part », avec les prisonniers, les militaires, et les habitants des institutions religieuses les pensionnaires. C'est l'ancienne population « inscrite en bloc ». Mais une distinction supplémentaire est faite pour les marins au long cours. Ils sont dans un compte spécifique quand ils naviguent à la date du recensement, calcul établi par le ministère de la Marine. En fait, les marins de commerce étaient comptés dans la « population à part » de la ville portuaire où ils se trouvaient, même s'ils possédaient un domicile dans la ville, à la différence des officiers de l'armée de terre qui, s'ils logeaient dans un domicile hors des casernes, étaient dans la population normale. Les marins étaient donc, même chez eux, toujours d'ailleurs. Il s'agit donc bien d'une segmentation conventionnelle, puisque cette règle apparaît comme logiquement discutable et relève d'un critère de qualité ambigu. En effet, les marins sont définis comme des « hôtes de passage », puisqu'ils sont, même au lieu de leur domicile, en escale. S'ils ne sont pas repris sous cette rubrique, c'est parce qu'ils sont en voie de normalisation, et seront bientôt inclus avec le reste de la population.

À une époque où la statistique cherchait à mettre en forme le travail et le non-travail pour conceptualiser le chômage, une telle segmentation par l'habitat entre population normale et populations flottantes ne peut être que signifiante. S'esquisse ici une distinction entre travail normal dans un lieu fixe et travail itinérant dont relève aussi les marins. En fait cette distinction était déjà présente chez Karl Marx, à la fin du chapitre XXV du livre 1 du *Capital*; elle était partagée par des auteurs critiques, nous reviendrons dans un autre chapitre sur ce point. On agrège à ces mobiles les habitants des « quartiers spéciaux ». C'est-à-dire tous ceux relevant de l'habitat non ordinaire, pour employer les termes de la statistique contemporaine. Ces observations amènent à penser que l'on ne peut pas complètement distinguer la question des populations mobiles des autres membres de la « population marginalisée ». Cette remarque

vaut aussi pour les militaires, que Deleuze et Guattari ont pu relier au monde nomade<sup>15</sup>.

Mais, cette segmentation va s'estomper à partir des années 1930. Parallèlement à *L'invention du chômage*<sup>16</sup>, cette distinction va disparaître des comptes. La segmentation finalement retenue comme structurante sera celle entre chômeurs et salariés. Or, les marins vont changer de statut vis-à-vis de cette distinction, ils vont en effet, durant la période, passer d'un recrutement au voyage à des contrats à durée indéterminée et se rapprocher de la norme de l'emploi industriel de l'époque. Tandis que marchands forains et mariniers restent majoritairement des travailleurs indépendants ou des salariés intermittents, des « isolés » dans la terminologie statistique. Le résultat de ces évolutions est que les problèmes d'habitat seront vus comme moins pertinents, ce qui contribue à les rendre invisibles. Comme la dimension locale du marché du travail disparaît derrière la régulation macroéconomique, les problèmes spatiaux ne sont plus considérés comme des variables d'action.

1886 1946 : hôtes de passage et population comptée à part, hors de la population municipale normale	
Hôtes de passage : Mariniers Forains nomades vagabonds Compagnons du tour de France	À part = le bloc + Ouvriers employés dans des chantiers temporaires (non renseigné au Havre)

### L'arrivée des immigrants

Les catégories vont donc changer lors du recensement de 1954 dont les modalités sont produites par l'Insee, alors que celui de 1946 reproduisait encore les tableaux d'avant-guerre, élaborés par la SGF (Statistique générale française). À cette date, les marins ne sont plus comptés à part, mais intégrés à la population normale de la ville où ils ont un domicile. Ils sont cette fois normalisés. De même, les « hôtes de passage » ont disparu, les forains et nomades

.....

15. Gilles Deleuze et Félix Guattari, 1981, *Mille plateaux*, Minuit.

16. Robert Salais, Nicolas Baverez, Bénédicte Reynaud, 1986, *L'invention du chômage*, PUF.

sont intégrés d'abord à la population « à part » du lieu où ils sont installés, avant l'invention de la commune de rattachement en 1969. Population qui devient à cette date intégrée à la population de la ville pour la définition de la population légale, et donc participe au calcul de la population électorale à l'assiette fiscale, etc. Tandis que les marinières sont eux dans un recensement spécifique, opéré par les services des « Voies navigables » et totalement dégagé d'une situation urbaine. La question des mobiles semble se régler par leur disparition des comptes. À la distinction entre sédentaire (population normale) et mobile (certaines parties de la population à part et les hôtes de passage) s'est substituée la distinction entre salariés des marchés internes (intégrés à l'entreprise avec des contrats à durée indéterminée) et salariés des marchés externes (intérimaires et intermittents). Le double marché du travail, que Piore et Doeringer<sup>17</sup> n'ont pas encore théorisé à cette date, va alors recouvrir les anciennes distinctions dans les classifications, en complément de la distinction chômeurs/salariés. La difficulté que l'on rencontrera par la suite à obtenir des données sur les personnes en habitat mobile, ou en déplacement fréquent, ne provient donc pas uniquement de problèmes liés à la technique statistique, mais bien d'une représentation, qui les considère comme résiduelles et les renvoie dans l'ombre.

Mais l'histoire continue. Dans la population comptée à part, apparaît une nouvelle rubrique, redéfinition des ouvriers employés sur des chantiers temporaires : celle des « ouvriers logés dans des baraquements provisoires ». Groupe défini par son mode d'habitat, collectif, comme les militaires et les pensionnaires, et non ancré : il s'agit en fait des immigrés. La rubrique précédente n'était pas renseignée dans les recensements au Havre, elle l'est en 1954 et déjà concerne plus de 600 personnes. Une autre population flottante arrive, dans cette ville où, à la différence de Marseille, dans la période précédente, les travailleurs migrants passaient mais ne s'installaient pas<sup>18</sup>. De fait, les commentaires savants, sur

.....

17. Michael J. Piore, Peter Doeringer, 1971, *Internal Labor Markets and Manpower Adjustment*, New York, D.C. Heath and Company.

18. Claude Malon, 2006, Travailleurs étrangers et coloniaux au Havre (1880-1962) in « *Migrants dans une ville portuaire : Le Havre, XVI<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle* » PURH, par John Barzman, Éric Saunier.

les recensements de 54 et 62 (par exemple Pressat 1962) dans la revue de l'Ined<sup>19</sup>, *Population*, ne portent que sur l'accroissement naturel et l'émigration. On mentionne en passant la population comptée à part et il n'y a pas de réflexions sur les mobiles qui disparaissent des commentaires. Les agences régionales de l'Insee<sup>20</sup> ignorent pareillement les « mobiles » et la question des comptés « à part » pour insister sur l'accroissement naturel et l'immigration. Pourtant, remarquons qu'implicitement le baraquement temporaire est assimilé aux autres institutions totales : c'est donc la figure du « camp » qui se dessine ici, en tant qu'institution intégrant les étrangers, ce que Marc Bernardot a repéré comme institution latente<sup>21</sup>. Il y a, en sous-texte la même ambiguïté que pour les marins, car dans les représentations de l'immigration des années cinquante, ces ouvriers ne devaient séjourner que temporairement, sans faire venir leur famille, ils étaient encore assimilés aux ouvriers nomades et chemineaux<sup>22</sup>. Dans les pratiques, il subsistera un monde du travail et de l'habitat mobile qui croisera les questions d'immigration et d'habitat en foyer. Certains lieux seront communs. Au Havre, il y a un foyer de travailleurs immigrés dans les locaux de la « maison du marin », quand les marins eux-mêmes sont majoritairement des travailleurs du Sud. Des mobiles en remplacent d'autres.

L'effet de la catégorie sera partiel, puisqu'une partie des personnes regroupées sous cette rubrique, parviendra à obtenir l'établissement et le regroupement familial, contrairement aux anticipations de l'administration.

.....

19. Roland Pressat, 1962 « La population française au recensement de 1962. Premiers résultats », *Population*, vol. 17.

20. Maurau M., 1962, *La croissance démographique de la Seine-Maritime et son incidence économique*, Rouen, Imprimerie administrative de la Seine-Maritime.

21. Marc Bernardot, 2007, *Camps d'étrangers*, Bellecombe-en-Bauges, Éditions du Croquant.

22. Marc Bernardot, 2008, *Loger les immigrés*, Bellecombe-en-Bauges, Éditions du Croquant.



Recensement à partir de 1954	
Disparition des « hôtes de passage »	Population à part = le bloc + forains et nomades jusqu'en 1969 les marins (dans population normale) + « ouvriers logés dans des baraquements provisoires »

### Un réseau derrière les catégories ?

Voilà pour les comptes. Certes, marins, mariniers et forains ne sont pas perçus comme faisant partie de la population de la ville. Qu'est-ce qui, par ailleurs, rapproche ces professions ? Forains et mariniers sont comptés ensemble, à cause de leur habitat mobile. Mariniers et marins ont en commun de travailler dans le secteur des transports, d'où l'exemption pour les mariniers des lois de 1912, puis de 1969, qui s'appliquent aux forains et nomades. Enfin, les auberges étaient des lieux de recrutement des marins au XIX<sup>e</sup> et au début du XX<sup>e</sup> siècle, et les cafés et auberges servaient aussi de bureau d'affrètement pour la batellerie<sup>23</sup>. A priori, les marins n'ont pas d'autres points communs directs avec les forains. Cependant, les marins partagent l'habitat en foyer, hôtels ou meublés avec d'autres travailleurs de passage, avec lesquels au moins jusqu'en 1936, ils avaient en commun d'être des salariés intermittents. Certains de ces salariés sont eux-mêmes visés par la loi de 1912 et considérés comme SDF à l'instar des nomades, comme les forains et les marchands ambulants (qui ont une résidence fixe). La mémoire foraine parle également de marins ayant rejoint leur monde au début du XX<sup>e</sup> siècle (entretien avec Catherine Tewe). Enfin, le commerce de pacotille des marins a persisté longtemps, faisant d'eux des colporteurs plus ou moins légaux. Au XIX<sup>e</sup>, les marins n'étaient pas des salariés comme les autres, puisqu'ils étaient parfois intéressés commercialement au succès du transport en échange d'une baisse du salaire fixe, via le droit de transporter de petites marchandises pour leur propre intérêt. Dans les années 1970, la pratique

.....

23. Michelle Merger, 1985, « Les mariniers au début du XX<sup>e</sup> siècle, "des forains d'une espèce particulière" », *Le mouvement social*, n° 132, septembre 1985.

consistant à ramener des objets de pays lointains, introuvables en France, pour les revendre en contrebande était encore de mise, même clandestine, par exemple pour des cannes à pêche en fibre de verre ou des radios japonaises (entretien avec des marins en retraite). Sous cet angle, il y avait encore du colporteur, du marchand forain, chez les marins. Ils relevaient de fait, du monde du commerce plus que de l'industrie et ont été en quelque sorte longtemps à cheval entre salariat et travail indépendant. Ce qui en faisait des concurrents potentiels, réels ou imaginaires, des commerçants sédentaires. Par contre, les « commis-voyageurs », salariés d'une maison, étaient comptés comme habitants de la ville où se trouvait le siège social de leur employeur, même s'ils étaient sans domicile fixe. Dans ce cas, l'intégration à l'entreprise prime sur la qualité de mobile.

Le rapprochement entre ces groupes est d'ailleurs prégnant dans les approches anthropologiques. Ainsi Duval, dans son étude sur les marins<sup>24</sup> les décrit en les opposant aux mariniers, aux Tziganes, ainsi qu'aux routiers. On a donc association et distinction au sein d'un monde : celui des travailleurs mobiles, à part des sédentaires, même si ce monde n'est ni homogène ni organisé, et s'il est segmenté par l'administration entre travailleurs indépendants et salariés « normaux ».

À ces groupes professionnels peuvent s'adjoindre d'autres salariés précaires.

- 1) Les prostituées ne sont pas mentionnées dans le texte officiel des instructions pour le recensement. Dans les correspondances et documents conservés aux archives du Havre, on trouve la mention manuscrite « maison close », en face d'un chiffre dans les comptes préparatoires de la population « comptée à part » pour certaines années. Le coutumier<sup>25</sup> des recenseurs les y incluait donc, de façon parfaitement logique, puisqu'il s'agissait aussi de personnes en habitat collectif fermé, comme les militaires et les habitants des institutions religieuses. Si l'impact urbain des quartiers de prostitution a fait l'objet d'un refoulement dans les sciences sociales, comme l'ont montré, il y a 20 ans Ashworth et

.....

24. M. Duval, 1998, *Ni morts ni vivants : marins. Pour une ethnologie du huis-clos*, PUF.

25. Alain Desrosières et Laurent Thévenot, 1992, *Les catégories socioprofessionnelles*, La Découverte, coll. « Repères ».

White<sup>26</sup>, et l'ont confirmé Phil Hubbard et Mary Whowell<sup>27</sup>, on peut constater que ce refoulement est à l'œuvre dans le recensement de la population de la ville. Alors même que le phénomène y connaît une certaine ampleur. Là encore, la représentation statistique va traduire des orientations générales et les renforcer en déformant la réalité.

- 2) Jusqu'à la fermeture de la manutention par la loi de 47, l'activité de docker était ouverte. Or, les archives témoignent de roulotiers exerçant de façon saisonnière la profession de dockers au Havre comme à Saint-Nazaire, probablement ailleurs aussi, on y reviendra au chapitre 3. D'autre part, les cafés étaient des lieux d'embauche comme pour les marins et les mariniers.

Il reste que si des liens existent entre ces personnes, si elles ont partagé des lieux communs, « Red Light District » et « Sailor Town » se confondent, elles n'ont pas pour autant constitué un « milieu » au sens d'un groupe doté d'une identité collective. Mais les croisements territoriaux, les recoupements statistiques évoquent un réseau social, surveillé par la police, qui fut nécessaire à des fonctionnements économiques et à des transmissions d'idées.

## Conséquences du classement

Du point de vue socio-économique, un réseau se dessine bel et bien, qui rassemble par couple, les différents groupes des travailleurs de passage. Un certain nombre de lieux de ces groupes sont communs, le classement n'apparaît pas comme totalement arbitraire, mais comme une réponse à une organisation économique et à la volonté de connaître.

Quels sont les effets de cette catégorisation ? On peut en envisager plusieurs : symboliques, juridiques, et cognitifs.

Être classé à part crée de fait une discrimination symbolique. De manière générale, ces personnes sont hors des représentations administratives de la population urbaine. Elles ont en conséquence

.....

26. Ashworth G.J. et White P., « The Red Light District in the West European City. Neglected aspect of the urban Landscape », *Geoforum*, vol. 19, issue 2, 1988.

27. Hubbard Phil, Whowell Mary, « Revisiting Red-Light District, still neglected immoral and marginal? », *Geoforum*, vol. 39, issue 5, septembre 2008.

peu de droits sur la politique de l'espace et sur les aménagements urbains. Une absence de représentation politique accompagna ce rangement. L'exercice du droit de vote pour les marins ne fut acquis qu'avec le vote par correspondance en 1924, puis par le vote par procuration. Les forains ne purent voter qu'avec la loi de 1969 et sous la condition de trois ans passés dans une commune de rattachement (contre trois mois pour les sédentaires). Les mariniers ne peuvent s'inscrire que sur les listes électorales de certaines villes, définies par la loi, par exemple pour la Seine, seulement à Rouen. C'était le cas aussi des autres composantes de la population classées à part, comme les militaires, auxquels le droit de vote ne fut reconnu qu'en 1945. Le vote est vu comme étant une pratique territorialisée, marquant une appartenance. Ne pas appartenir à la « population normale » retirait également des droits. La conséquence historique la plus éminente de ces dispositifs fut l'internement des nomades, en 1939, et son extension aux forains en 1940 sous le régime de Vichy. Une convention de mesure peut devenir mortelle.

Qu'en est-il du point de vue des marins eux-mêmes ? La participation à la vie de la cité pour des hommes absents au moins dix mois par an est sans doute différente de celle des sédentaires. Cependant le syndicalisme des marins fut toujours d'abord un syndicalisme de port<sup>28</sup>, ce qui indique une identité locale, même si le lien avec la ville est assez distant, et même si le syndicalisme des marins fut dirigé et animé par des marins ne naviguant plus, voire par des hommes n'ayant jamais navigué. Au-delà de ce cercle, il n'y a pas de processus d'apprentissage de ce réseau sur lui-même, conduisant à une réelle agrégation de ces membres, dans un collectif. À l'exception notable de la fondation commune par le syndicat des mariniers et celui des forains d'un internat pour l'éducation de leurs enfants à Barentin en 1952<sup>29</sup>. La catégorie ne suffit pas à créer une identité partagée. D'autant que cette mise en équivalence de situation via le mode d'habitat n'est pas forcément connue par les intéressés. Il ressort de plusieurs entretiens individuels que ce regroupement ne semble pas avoir été perçu par les marins, pas plus que par les autres groupes professionnels. Les observateurs de ces

.....

28. Ronan Viaud, 2006, *Le syndicalisme maritime français*, Presse universitaire de Rennes.

29. Journal *La vie foraine*, 1965.

différents groupes ont souvent noté chez ces acteurs le sentiment d'être des « personnes à part », sentiment à l'évidence non dénué de fondements. On le repère aussi chez les mariniers : une monographie sur les mariniers, publiée par l'ingénieur Louis Marlio en 1909 les qualifie de « forains d'une espèce particulière<sup>30</sup> ». En 1933, une affiche lors d'une grève de la batellerie, parle du « batelier considéré comme un paria », le conflit porte, entre autres points, sur le droit de faire stationner les péniches la nuit<sup>31</sup>. Mais cette particularité, peut avoir eu justement comme effet de retarder une prise de conscience des similitudes entre ces différentes catégories professionnelles. Notamment parce que leur addition ne résulte pas d'un travail de négociation (comme pour la catégorie chômeur), elle est construite de l'extérieur sans discussions, c'est une règle imposée.

Par ailleurs, au sein de ces catégories administratives, la loi et les classements produisent des segmentations, plus politiques que fonctionnelles, dont les effets peuvent se faire sentir sur une très longue durée. Deux entretiens avec des responsables d'associations relais pour les Tziganes, en Seine-Maritime et dans le Val d'Oise, ont confirmé ce point :

La loi de 1969 n'incite pas les personnes en habitat mobile à devenir salariés intermittents. En effet, pour bénéficier du statut de marchands forains qui permet de ne faire réviser ses papiers que tous les cinq ans, il faut justifier de revenus réguliers, sinon on entre dans la catégorie « nomade » avec obligation de faire viser ses papiers à la gendarmerie tous les trois mois. Cette distinction reprend sans la nommer la séparation forains/nomades de la loi de 1912. Comme la plupart de ces personnes ne peuvent prétendre à un CDI, ils hésitent et préfèrent opter pour le statut de travailleurs indépendants qui les maintient dans la première catégorie, moins précaire. Ce qui explique pourquoi, alors que ces personnes semblent tout à fait capables de s'insérer dans l'interim, elles ne le font pas (à quelques exceptions près). Il y a des requêtes et des démarches entreprises pour modifier la loi, qui a été écrite avant le développement du salariat intermittent et est clairement inadaptée à la situation. Elle constitue un frein institutionnel manifeste à

.....  
30. Louis Marlio, 1909, « Le marinier », *Revue de Paris*, 15 août.  
31. Archives du Nord, M 619 archives du Nord, M 619.

l'intégration des gens du voyage. Ce n'est donc pas seulement leur culture qui les éloigne du salariat, c'est le dispositif légal. Les réformes du recensement de 1954 et la loi de 1969, qui remplace celle de 1912 pour les forains et nomades, aboutissent donc non seulement à faire disparaître les « hôtes de passage » des représentations de la ville, mais aussi à empêcher un collectif plus large en enfermant les personnes dans un statut et un parcours professionnel : celui de travailleur indépendant.

### Territoire et hygiénisme

Le recensement est une représentation « domestique » d'un territoire, animé seulement par les « résidents permanents », dans lequel les « mobiles » constituent un facteur non pas supplémentaire, mais considéré, par les sédentaires, comme surnuméraire. Ou comme un facteur relevant d'une autre institution telle la Marine de commerce. Si nous revenons à notre interrogation initiale sur les catégories, on peut se demander dans quelle mesure, les classifications du recensement, produites nationalement, déterminaient le territoire comme construction locale. On peut supposer que les marins ont de fait été perçus comme des « forains », c'est-à-dire des étrangers. Il n'est pas fait mention d'eux dans les représentations savantes de la ville telles celles de Félix Faure<sup>32</sup>. Ce dernier, en 1878, est alors négociant, juge consulaire et député du Havre. Il fait publier un ouvrage<sup>33</sup> de plusieurs centaines de pages pour présenter le commerce de la ville à l'Exposition universelle. Or, dans cette contribution, il n'est jamais fait mention des marins, l'activité est envisagée uniquement en termes monétaires pour la valeur des marchandises, ainsi qu'en nombre de navires et de tonneaux. Mais il n'est pas non plus question d'autres emplois, la question sociale n'intervient pas dans cette enquête sur l'économie portuaire. Cependant, ultérieurement, les maires des villes portuaires vont s'intéresser au syndicalisme des marins, et plusieurs occupèrent le ministère de la Marine. On peut donc penser que la représentation

.....

32. Il sera ministre de la Marine, puis président de la République en 1895, année du premier recensement des nomades.

33. Félix Faure, 1878, « Le Havre en 1878 », Chambre de commerce du Havre.

locale comprenait plusieurs distinctions. Les marins sont séparés entre ceux appartenant de fait à la ville, et d'abord les pêcheurs, ensuite les personnels des armements locaux, enfin les « extérieurs ». Se posent néanmoins plusieurs questions : cette représentation statistique est le produit d'une administration centrale qui, si elle ne travaille pas sans consulter des pouvoirs locaux, ne saurait se confondre avec eux. Autrement dit, on peut se demander dans quelle mesure les administrations municipales partageaient cette vision. Il est ainsi clair que les édiles n'ont jamais considéré les forains et campeurs recensés dans la ville comme des habitants de la commune. Par contre, comment percevaient-ils les marins ? Les voyaient-ils comme extérieurs à la ville ? L'examen des archives donne quelques indications. Il y avait une surveillance spéciale des hôtels et meublés pour marins. Des années 1830 aux années 1850, il ressort des archives du Havre que les maires se préoccupaient avant tout de surveillance policière et de faire arrêter les marins « déserteurs », français et étrangers. D'où la surveillance de leurs lieux d'hébergement. C'est-à-dire ceux qui avaient rompu leur contrat d'engagement. Les marins sont donc perçus comme des citoyens « à part ». Par contre, la perception change au tournant du siècle. Les maires du Havre (Jules Siegfried dès 1891, Léon Meyer<sup>34</sup> durant les années vingt, voir Ronan Viaud 2003) se sont intéressés de près au syndicalisme des marins, pour essayer de le contrôler. On assiste ensuite à la création d'un quartier spécifique, une cité-jardin (Aplemont), pour loger les personnes de la Compagnie générale transatlantique. Mais on ne trouve pas trace dans les archives du Havre d'une réflexion soutenue sur la question du logement en escale et du rôle de la ville vis-à-vis des marins et des hôtes de passage, et, à ma connaissance, rien concernant les mariniers, qui furent importants sur la Seine au XIX<sup>e</sup> siècle.

C'est là où interviennent les travaux du « Bureau d'hygiène de la ville du Havre ». Tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, Le Havre est la capitale française de la tuberculose<sup>35</sup>, ce qui explique la création de ce bureau, à l'instigation du maire Jules Siegfried. Le rôle du bureau est de produire un savoir local sur la population et la morbidité,

.....

34. Lui aussi sera ministre de la Marine en 1924.

35. D. Barnes, *ibid.*

à travers des tableaux et des cartes de mortalité. Les maires et les médecins qui se succèdent sont « hygiénistes », ils expliquent l'importance de la maladie par l'environnement, notamment le logement. C'est la tendance à spatialiser les questions sociales et sanitaires. Cette option va conduire à une politique de logements bon marché (d'ampleur modeste) et d'assainissement. Pour soutenir la réputation de la ville et défendre sa politique, on cherche à distinguer les morts résidents, des morts non-résidents, pour leur imputer la surmortalité. Dès 1903, le maire, Théodule Marais, incrimine la « population flottante », pour expliquer les mauvais chiffres du Havre. Elle est dangereuse, du point de vue hygiéniste. Les relevés statistiques vont d'abord désigner les Parisiens, qui exportent leurs malades (1903), les habitants suburbains qui viennent mourir dans les hôpitaux du Havre (1906), tous ceux qui n'ont pas de domiciles connus dans la ville (1908) puis enfin les marins et les émigrants de passage (1913). À cette date, le docteur Loir, chef du Bureau, déclare<sup>36</sup> :

« Bien des villes de l'intérieur envoient au Havre des individus qu'elles pensent pouvoir être embarqués comme émigrants, ces personnes tombent souvent malades et sont hospitalisées dans nos hôpitaux. Il est impossible de donner un chiffre même approximatif. De plus, des étrangers meurent au Havre, noyés dans les bassins, ou sont débarqués malades des bateaux, d'autres décèdent dans les 48 heures qui ont précédé l'arrivée dans le port, mais les cadavres sont apportés au Havre. »

Le passager est suspect de faire monter les taux de mortalité, par rapport aux autres villes. De même pour la typhoïde, c'est l'armée qui est incriminée; l'eau du Havre est au-dessus de tout soupçon. L'hygiénisme rejette les mobiles, non seulement comme vecteur de maladies, mais aussi comme propres à troubler les comptes. La vision municipale cherche donc à distinguer la « vraie ville » des flux d'émigrants ou de travailleurs qui la traversent. Ce qui est un comble pour une ville portuaire.

.....

36. Docteur Loir, « Relevé statistique du bureau d'hygiène », ville du Havre, 1013.



## Circulations et externalités

Les considérations sur le rôle des forains, mariniers et marins amènent à un réexamen des concepts de territoire et d'externalité. On va considérer la situation des « passagers » vis-à-vis des villes.

Selon les « proximités<sup>37</sup> » le territoire est d'abord une zone concernée par une externalité. C'est-à-dire une zone dont les habitants perçoivent qu'elle influe sur leur prospérité économique. Les revenus et les performances économiques semblent y dépendre d'un facteur supplémentaire : le territoire. Dans cette acceptation<sup>38</sup>, c'est une construction socio-économique, incluant la représentation par les acteurs de l'environnement économique dans lequel ils évoluent. La notion réduit la distinction classique entre la carte, forme sociale, et le territoire décrit par cette carte. Le territoire est en effet sa propre représentation qui aide les acteurs à se coordonner. Cette notion est donc une convention constitutive entre des acteurs. Mais ces derniers peuvent interpréter différemment certaines situations locales, par exemple d'un point de vue strictement industriel ou marchand ou simplement utilitariste. Par définition, l'externalité est toujours floue, discutable, incalculable, sinon elle serait intégrée à un compte et deviendrait interne.

Prenons l'exemple des externalités d'agglomération ou d'informations.

Les externalités d'agglomération sur un territoire (figure classique), dans lesquelles les performances résultent des avantages de la fréquentation, de la densité, ou de la diversification procurées par le nombre d'acteurs, peuvent très bien être produites par des acteurs de passage. Or, dans la représentation issue des cadres du recensement, ces acteurs sont exclus de cette externalité qu'ils produisent aussi, puisqu'ils ne font pas partie du territoire, comme faisant partie de la population « normale », alors que celui-ci bénéficie de leur passage. Dans la représentation hygiéniste, ils sont vus comme produisant une externalité négative, ce qui ne va pas sans contradictions.

.....

37. Bernard Pecqueur et Jean-Baptiste Zimmermann, dir. 2004, *Économie de proximités*, Lavoisier.

38. Bernard Pecqueur, « Processus cognitifs et construction des territoires économiques », in Guilhaon B., Huard P., Orillard M., Zimmermann J.-B. (sous la direction de), *Économie de la connaissance et des organisations*, L'Harmattan, 1997.

Le territoire inclut toujours une séparation entre membres et extérieurs et étrangers intérieurs<sup>39</sup>. Ces distinctions restent néanmoins floues. Cette convention est compatible avec une hétérogénéité du territoire, aux limites imprécises. Au sein du site, la participation à la production et au « bénéfice » de l'externalité locale des firmes, des institutions des acteurs est variable au cours du temps, et pas toujours aisément appréciable. Les firmes et les salariés participant directement et de façon exactement mesurable sont un cas particulier de l'ensemble. Les marins et les hôtes de passage par rapport aux territoires sédentaires constituent un autre cas particulier, ceux qui participent temporairement, même de façon périodique et saisonnière. En ce qui concerne les marinières, le territoire de référence est un bassin fluvial, mais ceux-ci n'appartenaient à aucune des villes qu'ils desservaient. Dans le cas des marins, il s'agit de ceux qui participent à l'économie urbaine en étant au loin, à la différence des pêcheurs.

Il y a simultanément un territoire forain, formé d'interstices et de « trous structurels », distinct des territoires sédentaires comme il y a un territoire marinier et un territoire marin fait de ports dont le range, la façade maritime continentale, n'est qu'une partie. Ce qui n'empêchait pas le syndicalisme marin d'avoir d'abord été un syndicalisme de port, autour des usages « de la place<sup>40</sup> » Mais cette représentation n'était que partiellement partagée avec les sédentaires.

Ce qui posa des problèmes pour les marinières qui ne pesaient plus politiquement sur les choix d'investissements. D'où leur marginalisation face aux compagnies ferroviaires, et l'incapacité à obtenir le développement des gares d'eau<sup>41</sup> pour transformer les voies fluviales en infrastructures connectées aux autres réseaux de circulation. Le long déclin de la batellerie durant le xx<sup>e</sup> siècle découle en partie de leur marginalisation dans les comptes et de leur non-représentation politique.

Pour autant, l'ancrage territorial de certains acteurs n'est pas exclusif de liens avec d'autres sites, d'autres firmes, via les

.....

39. Frédéric Gannon, Arnaud Le Marchand A., 2003, « Réseaux productifs et exclusion : une approche évolutionniste », communication au XXXIX<sup>e</sup> colloque de l'ASRDLE, Lyon, septembre 2003.

40. Ronan Viaud, *ibid.*

41. Michelle Merger, *ibid.*

logiques de groupe, et ne rend pas impossible une délocalisation<sup>42</sup>. Les industriels forains ne constituent de ce point de vue qu'un cas limite dans lequel la délocalisation est un moment dans une tournée, constitutive de leur territoire, et pour les marins une condition du fonctionnement du territoire portuaire auxquels ils sont liés par le domicile et les « usages de la place ».

Ainsi, il pouvait y avoir des liens et des intérêts communs entre mobiles et sédentaires, mais ils ne débouchaient pas toujours et automatiquement sur une régularité de comportement de type confiance/réputation/coopération. La proximité temporaire même bénéfique était souvent occultée par la convention selon laquelle les forains, les marins et les mariniers ne participaient d'aucune ville. Ce point rappelle que si toute convention contient une représentation d'un environnement et de ses membres, elle pose aussi une frontière et une exclusion.

L'habitat mobile et le caractère intermittent de la participation à l'économie locale sont alors interprétés comme une étrangeté, d'où les surveillances policières. Cette position ne découle pas non plus de la « force du nombre », mais de l'influence d'autres conventions. En effet, les marins français furent plus discriminés quand ils étaient relativement nombreux à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Ils furent intégrés à mesure que leur nombre diminuait. Cette intégration découla du syndicalisme et de leur intégration progressive à l'entreprise, ici les armements. Ils disparurent des « comptés à part » quand ils devinrent des salariés juridiquement presque comme les autres. Par contre, les forains et les mariniers restèrent majoritairement des « indépendants » ou des « isolés ». L'intégration à l'entreprise ne compensa pas leur mode d'habitat, ils furent donc toujours considérés comme des marginaux.

### **Du territoire sans les « passagers » à la ville « passagère »**

On peut associer à la segmentation urbaine cette convention, excluant les marins, forains et mariniers de l'externalité locale. Ce

.....

42. Jean-Baptiste Zimmermann, 1998, « Nomadisme et ancrage territorial : propositions méthodologiques pour l'analyse des relations firmes territoires », *Revue d'économie régionale et urbaine*.

ne sont pas les usages spontanés et les proximités avec le port, qui créèrent les « quartiers de prostitution réservés » et autres « *sailor towns* », c'est une construction politique, issue de la discrimination plus ou moins silencieuse, déjà à l'œuvre dans la statistique, qui orienta les choix urbains.

Les lieux dévolus aux travailleurs de passage sont toujours des lieux discrets, écartés, voire clandestins. Tandis que les enclaves touristiques sont, elles, supports de communication. L'ancien quartier des marins du Havre et « quartier rouge », Saint-François, est devenu une zone résidentielle et de restauration, après une gentrification silencieuse et une réorientation vers le tourisme. Il en est allé de même dans toutes les villes portuaires. Les quais de Rouen sont devenus un équipement touristique et la requalification fut opérée par la présence de la foire de Rouen. On ne compte plus officiellement les « passagers » de la ville, mais ils sont pour beaucoup dans la fréquentation des zones hôtelières et des campings. Ils sont inclus dans les statistiques du tourisme, fondées sur les « nuitées<sup>43</sup> ». Pour l'instant, c'est la figure du touriste « vacancier » qui semble concentrer les efforts de formalisation des nouveaux usages de l'espace. Quoique l'Insee se préoccupe davantage de l'habitat mobile. À une époque où le modèle migratoire effectif des trente glorieuses, qui déboucha sur une installation définitive d'une partie des travailleurs migrants, semble s'effacer devant le retour des saisonniers et autres travailleurs intérimaires à l'échelle internationale, cette catégorie est promise à une évolution rapide. Pour le moment, les villes semblent vouloir minimiser ou refouler le phénomène. Le guide du recensement actuel ne s'y intéresse que marginalement, via la question sur le lieu de travail (fixe, multiple ou variable). L'habitat mobile est perçu comme un problème, mais il ne fait son entrée dans les débats publics qu'à l'occasion des expulsions de Roms, ou de travailleurs sans-papiers. On est donc conduit à reconnaître une double autonomie de ce réseau des hôtes de passage et marins vis-à-vis de l'administration et des catégorisations. D'une part, ce réseau a en quelque sorte ignoré ces regroupements : il n'y a pas d'identité collective, de créations de solidarités en écho à la catégorisation. Mais il a aussi continué à

.....

43. *Memento du tourisme 2010*, ministère de l'Économie des Finances et de l'Industrie.

exister après qu'il soit devenu moins visible dans les comptes, et en dépit de son déni par les autorités.

Les marins actuellement en escale dans les ports européens sont, pour la plupart, des étrangers « non-communautaires », naviguant sur des pavillons de complaisance, ou des pavillons bis (comme le RIF français). Ces marins ont des droits politiques et sociaux réduits, la plupart ont des contrats à durée déterminée. Leur situation n'est guère plus favorable, quand ils naviguent sur des armements nationaux, depuis l'entrée en vigueur du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, ISPS<sup>44</sup> (International Ship & Port Facility) en 2004, qui réduit fortement leurs possibilités de circulation à terre. Pour eux, l'escale reste un temps où ils sont à part, de passage et certainement sans mot à dire sur l'accueil et la politique de l'espace. Ils représentent pourtant une population importante : 10 000 marins séjournent annuellement au Seamen's club du Havre, dont le port voit passer plus de 160 000 marins chaque année, soit plus qu'à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Au début du XXI<sup>e</sup> siècle, ces travailleurs mobiles, ni migrants ni sédentaires<sup>45</sup>, sont toujours extérieurs à la citoyenneté normale. Les mariniers, moins nombreux, ne sont guère mieux lotis, les restrictions à la circulation des gens de mer concernent de fait les mariniers sur les terminaux portuaires, ils ne peuvent débarquer en raison des mêmes dispositions sécuritaires. Ils se retrouvent pris dans des enclaves paradoxales. Par ailleurs, la batellerie est en voie d'intégration à de grandes entreprises de transport ou de distribution. Le salariat devient la norme pour le transport de conteneurs par barges. L'exploitation indépendante est en déclin en raison du poids des investissements pour suivre les changements techniques. L'intégration des mariniers semble devoir suivre la voie de l'intégration des marins français. Le peu d'intérêt scientifique et médiatique manifesté, pour le statut de ces travailleurs impliqués dans le processus de mondialisation est le signe d'un défaut de nos grilles d'analyse de la géographie économique.

.....

44. Martine Le Bihan Guérolé, 2003, « Sûreté maritime et terrorisme », *Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports, dite revue SCAPEL*, 2 n° 3.

45. Guy Baron, 2011, « Équipages, gens de mer : habiter des navires aux défis des identités » in *L'Identité, entre ineffable et effroyable* dir. par Olivier Lazzarotti, Pierre-Jacques Olgner, Paris, Armand Colin, coll. « Recherches ».

La représentation du territoire n'est pas complète si l'on n'y inclut pas les flux de personnes qui le traversent et participent à son économie. La représentation purement domestique et industrielle, ne retenant que les résidents permanents et les emplois sur les marchés internes aux grandes organisations, est une abstraction, qui retranche certains acteurs et certains mécanismes dans la production de l'espace et dans la formation des relations du territoire avec l'extérieur. Elle crée des zones d'ombres et des lacunes dans la perception des enchaînements économiques locaux. C'est sur ces zones que nous allons enquêter.

## Chapitre II

# L'innovation : « Le plus beau monstre du voyage<sup>1</sup> »

Nous avons évoqué, dans le chapitre précédent, l'influence sur l'activité économique des acteurs itinérants, et notamment l'externalité, c'est-à-dire l'apport non mesuré, des forains. Pour comprendre ces mécanismes, nous allons étudier l'organisation et les fonctions des marchands et industriels forains, dans une perspective institutionnaliste. Nous allons essayer de comprendre l'importance des proximités temporaires dans l'échange de biens pas encore complètement normalisés. L'exemple du cinéma va nous servir, pour mettre en lumière l'importance des réseaux d'acteurs mobiles. L'adoption d'innovations par les forains apparaît rétrospectivement comme une stratégie de résistance d'une minorité. On va retrouver, dans ce dispositif, des caractéristiques communes aux « régions innovatrices », alors qu'il n'y a pas de territoire propre et peu de liens forts, redondants, avec les acteurs sédentaires.

### Le réseau des foires comme institution

La foire n'est pas le marché : elle est intermittente, annuelle, le marché tend à être hebdomadaire, voire quotidien. La foire échange des nouveautés et des informations, sur le marché on trouve des biens à la qualité conventionnelle, même singulière. La

.....

1. Titre d'une petite annonce de vente d'une attraction, féerie lumineuse, parue dans le journal *La vie foraine* en avril 1949.

foire investit des places, des halls polyvalents, tandis que le marché a des lieux : des salles fermées et spécialisées, des boutiques avec droit d'enseigne et fonds de commerce. On dit champ de foire et non place de foire, alors qu'on dit place du marché. Nuance signifiante d'une extériorité de la foire, même quand le champ dédié est une place, au cœur de la ville. Comme si la foire était toujours extérieure, autant que menaçante. Pourtant, malgré son apparent débordement, la foire est régulée, policée. En fait la place de la foire est strictement délimitée, à la différence de celle du marché dans nos sociétés<sup>2</sup>. Elle s'inscrit en outre dans un réseau.

Nous allons envisager, par plusieurs propositions, le réseau des foires comme une institution. Ce réseau est doté d'une représentation de lui-même, de règles de fonctionnement et d'une hiérarchie. Cette approche, en termes d'institution transversale et plus ou moins cachée, permet, comme pour les réseaux migratoires, de dépasser les débats en termes d'intégration des individus<sup>3</sup>, qui était privilégiée par la statistique officielle. Cette structure n'empêche pas pour autant les phases de concurrence individuelle voire de conflits. D'où les tentatives menées par certains acteurs pour fermer des places centrales aux autres, former des cliques au sein de la communauté foraine, et les conflits sur les règles d'attribution des emplacements.

*Le réseau des foires est encadré dans tout un ensemble de règles et de conventions, exogènes et endogènes. Il y a une incertitude spécifique : liée à la distance et liée au droit de place. Une incertitude structurelle et une « historique » liée au mode de gouvernance. Ce qui fait du réseau forain, non pas un marché, mais une institution spécifique.*

Intégrer les systèmes d'acteurs à l'étude de la mobilité, remarquent Desjeux et Bonnet (2000), amène à ne pas considérer seulement le coût et l'accessibilité, mais aussi le risque et la méfiance.

.....

2. Olivier Favereau, 2010, « La place du marché » in *L'activité marchande sans le marché?*, Armand Hatchuel, Olivier Favereau et Franck Aggeri, colloque de Cerisy, Paris, Presses des Mines, coll. « Économie et gestion ».
3. C. Guilmoto, F. Sandron, 2000, « La dynamique interne des réseaux migratoires dans un pays en développement », *Population*, vol. 55, n° 1.



Aller sur le marché, pour un individu, c'est prendre le risque de la sanction marchande<sup>4</sup>. Risque parfois non calculable, mais que l'habitude d'un marché particulier, les liens avec la clientèle, réduisent. Une connaissance, plus ou moins fiable, des contextes locaux aide à réaliser l'échange, en période « normale ». Se lancer sur les foires, c'est affronter, en outre, les risques du voyage, et se trouver face à des acheteurs majoritairement inconnus<sup>5</sup>, toujours renouvelés, ce qui peut présenter des avantages, mais aussi difficiles à prévoir quant à leurs préférences et à leur pouvoir d'achat. L'appréciation des recettes est sujette à beaucoup d'aléas, la conjoncture dans chaque ville est difficile à connaître pour des personnes qui n'y séjournent que quelques jours, au mieux quelques semaines. De la fin du XIX<sup>e</sup> au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, dans un monde dénué de moyens de communication rapides, la prévision de l'activité à distance est nécessairement très myope. Le commerçant itinérant affronte une incertitude spécifique, qui se renforce par le manque d'information symétrique : les acheteurs et les villes ne le connaissent pas non plus. Se lancer dans cette activité itinérante est, de toute façon, une aventure. Du point de vue des sédentaires, la méfiance était de mise, face à des acteurs qu'ils ne voyaient que temporairement, qui partaient après la foire, ou restaient, ce qui ne calmait pas plus les inquiétudes des résidents permanents. Le besoin de régulation pour diminuer le risque et la méfiance est facile à concevoir. Il allait s'établir à plusieurs niveaux, nous allons dans un premier temps, examiner certains aspects de la négociation des règles entre l'État, les villes et les forains.

Dans ces conditions, le recours à des règles pour cadrer l'interaction et l'échange est une nécessité, qui montre en quoi le modèle du marché « néoclassique » ne peut expliquer le fonctionnement de ces dispositifs.

Le réseau des foires est fortement structuré par des mesures administratives. Les calendriers des foires sont contrôlés par les préfetures, on estime les zones de chalandise, les chevauchements éventuels, à l'aide d'instruments de mesure « miryamétriques », des

.....

4. Fabrice Tricou, 2009, « Enquête sur la loi de l'offre et de la demande », Septentrion.

5. Pas exclusivement, les forains pouvaient entretenir des relations durables de ville en ville (remarque de Fabienne Derouin).

cercles d'équidistance en base 10 kilomètres. Le calendrier résulte de négociations entre les mairies, des mairies avec les forains, etc. Il est aussi coordonné par ses acteurs principaux, marchands et exploitants d'attractions (les « industriels forains»). Ainsi, la mobilité n'est pas qu'une question de transport et de distance, c'est un système d'acteurs. Ceux des foires disposaient d'une presse, dont *l'Industriel forain*, *L'Interforain*, parmi d'autres, (*Actualité foraine*, *La vie foraine* », etc.) étaient les principaux fleurons. Il y avait une organisation syndicale corporative et des règles coutumières participant d'une identité collective, celle des « voyageurs ». Le mode d'habitat mobile est l'un des fondements communs de cette identité collective, autant que les modalités d'exercice de la profession, elle aussi dans un cadre mobile. Les forains suivent donc un parcours dans le réseau des foires, non une errance. Ce réseau est doté d'une représentation de lui-même, d'une carte, de règles de fonctionnement et d'une hiérarchie. Ces règles sont nécessaires pour assurer la coordination d'acteurs se regroupant et se dispersant périodiquement. La presse reflète cette identité : y voisinent articles généraux, techniques, syndicaux, publicités et notices biographiques (de type mariage, naissance, décès). S'y mêlent donc des considérations domestiques, marchandes et civiques. Sa lecture donne l'impression d'une presse régionale sans frontières autres que celles du réseau et du calendrier des foires. La proximité organisationnelle prend le pas sur la proximité géographique. Si l'on ajoute à cela que les fabricants de roulottes et de manèges étaient associés au syndicat des forains, on esquisse une intégration du secteur. On est donc en présence d'un réseau d'acteurs partageant un sort commun, une identité culturelle et des règles de coordination, devant innover pour se perpétuer. En listant ces traits, on retrouve des caractéristiques communes aux systèmes localisés alors que les proximités sont temporaires quoique fortement organisées. Presque un district marshallien, si ce n'est l'absence de territoire propre, auquel se substitue un ensemble de champs de foire et de lieux de stationnement des roulottes. Le « voyage », dans ce milieu, désigne le déplacement, l'ensemble des forains et le secteur économique (tel manège est « le plus beau monstre du voyage »). Ce cas particulier de district déterritorialisé va nous permettre de comprendre le rôle des proximités temporaires organisées d'une part, et celui de la gouvernance, entendue comme

enchevêtrement de régulations nationales, locales et industrielles, dans le fonctionnement et l'évolution d'un tel réseau.

### **L'attribution des places : des règles internes non stabilisées**

Dans le dispositif de la foire, tous les emplacements ne sont pas réputés équivalents : la course aux bonnes places est une constante. Les observateurs extérieurs et intérieurs ont toujours noté qu'à cette occasion la communauté, ou le simple collectif, se dissolvent en intérêts individuels concurrents (entretiens avec des forains, et Katherine Tewe<sup>6</sup>). C'est un moment périlleux pour l'ensemble, donnant matière à litiges et conflits récurrents. Le problème se double du « droit de place » : le paiement aux municipalités d'une somme forfaitaire pour occuper un emplacement. Il y aura hésitations et compétitions entre plusieurs règles locales de placement et de fixation du droit de place, d'où un certain désordre au niveau du réseau dans son ensemble. Les municipalités échangeaient d'ailleurs des correspondances à ce sujet, dont on trouve trace dans les archives municipales du Havre, de Lille, etc. En fait, trois options étaient possibles. Si le droit de place était fixé à la surface de façon uniforme, indépendamment de la position dans le champ de foire, on pouvait procéder à un tirage au sort pour ranger les forains, ou suivre une règle d'ancienneté, dans ce cas toujours assortie de la possibilité pour la mairie d'y déroger pour faire entrer une nouveauté. Il y avait parfois allers et retours entre ces deux dispositifs, selon les récriminations des forains, car ces règles donnaient lieu à des contestations. La troisième solution consistait à jouer sur le montant du droit de place en allouant les situations aux enchères montantes. Ce système était censé reposer sur l'évaluation correcte de la valeur de chaque position dans le champ de foire par les forains eux-mêmes. Il était surtout le plus rentable pour les municipalités et régulièrement dénoncé par les syndicats de forains, notamment parce que les prix montaient trop haut. La « malédiction du vainqueur » frappait à chaque fois, laissant l'emplacement à ceux prêts à le payer trop cher. Il semble que les enchères étaient instrumentalisées pour fermer notamment les foires de Paris, au risque de ruiner le commerce par leur coût. Face à ces difficultés, les

.....

6. Katherine Tewe, 2007, « Paroles foraines », trois Cd audio.

mairies pouvaient enfin concéder à des agents privés l'organisation du champ de foire et les placements, solution qui ouvrait la porte aux pots-de-vins et autres pratiques frauduleuses, y compris pour fausser les tirages au sort. Le placier était souvent un baraquier, c'est-à-dire un intermédiaire qui construisaient les stands à l'avance, et faisait le lien entre les ambulants et les mairies d'un département. Par sa position d'intermédiaire, il retirait bénéfice du réseau des voyageurs qui n'avaient que des proximités temporaires.

En fait, on touche là au cœur du problème : les forains n'avaient que des titres précaires. Aucune règle de placement ne leur garantissait un droit, et de fait les maires pouvaient même annuler une promesse d'emplacements. Comme on l'a vu, l'ancienneté dans la foire pouvait être remise en cause. Une des conséquences de cette situation était que les forains ne pouvaient se prévaloir d'une clientèle propre. Soumis à l'agrément des maires pour pouvoir s'installer, ils ne pouvaient prétendre à une relation de fidélité avec leurs chalands. De fait, ils n'avaient pas de « fonds de commerce », leurs enseignes n'avaient pas de valeurs monnayables et ils n'avaient aucune reconnaissance à une valeur incorporelle. La configuration spatiale interne à la place de marché, au champ de foire, fondait une précarité en raison de sa mobilité, de sa plasticité nécessaire pour faire apparaître les nouveautés aux fondements de leur attractivité du point de vue des maires comme de celui des forains. Les foires, contrairement à celles qu'avait analysées Turgot, n'étaient plus un lieu de privilège, elles étaient toujours un moment d'exception mais cette fois au sens où ses acteurs avaient moins de droit que ceux du principe de marché : les commerçants sédentaires. La préférence affichée par le syndicat des forains vers les règles de placement à l'ancienneté, malgré leurs inconvénients, peut se comprendre comme la recherche d'un droit moins arbitraire, embryon de la reconnaissance d'une clientèle.

Cependant, si l'on admet que les places n'ont pas la même valeur, qu'elles ne procurent pas la même clientèle, alors il faut reconnaître qu'il s'agit aussi d'un principe de « rationnement » caché (Fabrice Tricou *ibid*, Bernard Guerrien<sup>7</sup>) dans l'ordre de

.....

7. Bernard Guerrien, 2000, « Dictionnaire d'analyse économique », La Découverte, coll. « Repères ».

la foire. Une façon de répartir la clientèle, et surtout les pertes en cas de faible affluence. Si les participants moins bien placés ont plus de risques d'avoir un mauvais chiffre d'affaires, la règle d'ancienneté s'apparente alors à un rationnement inégalitaire des « offreurs », par liste d'attente, ou aléatoire si c'est le tirage au sort. En l'absence de tests empiriques sur l'influence de la disposition, il s'agit évidemment d'une convention. Mais ces dispositions auront des conséquences sur la stabilité et l'évolution de la foire.

*Le réseau mobile est une institution parfois soutenue, parfois réprimée par l'État. Il est en situation plus régulièrement conflictuelle avec les autorités locales, même quand il produit une externalité positive.*

Dans un fameux article de l'encyclopédie, Turgot établit une distinction, qui confine à l'opposition, entre foires et marchés. Les premières sont des moments « privilégiés » dans des places précises qui doivent leur prospérité aux contraintes brimant les seconds. La tendance « naturelle » des marchés au contraire est de se répandre partout et quotidiennement, pour finalement se dissoudre dans le « principe de marché », pour reprendre un concept de Polanyi<sup>8</sup>. L'histoire économique a souvent insisté sur la pertinence des analyses de Turgot, ce qui a eu pour effet de repousser la foire dans l'arrière-plan conceptuel et de détourner l'attention des transformations de ce mode d'échange. Même si Braudel<sup>9</sup> notamment a rappelé la permanence dans la longue durée des colporteurs et des marchands ambulants, la foire est restée associée à l'économie d'Ancien Régime. Elle a pourtant perduré et fonctionne encore. Tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle, les commerçants ambulants, forains et colporteurs sont protégés par l'État, au nom de la liberté du commerce. L'État les inclut dans un projet libéral de construction d'un marché national, qui passe par des acteurs mobiles, concurrençant les positions sédentaires. Si les pouvoirs

.....

8. Karl Polanyi, 1975, *Les systèmes économiques dans l'histoire et dans la théorie*, trad. de Claude Rivière et Anne Rivière, Éditions Larousse.

9. Fernand Braudel, 1979, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme (XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Paris, Armand Colin, 3 volumes.

locaux peuvent être hostiles aux ambulants, l'État central tend à leur garantir des droits<sup>10</sup>. Ainsi en 1817, le sous-secrétaire d'État au département de l'intérieur, M. Becquey, adresse un courrier au préfet de la Seine-Inférieure<sup>11</sup>, pour dénoncer « des entraves et des restrictions arbitraires à l'industrie des marchands forains et colporteurs » et pour lui rappeler que « la liberté du commerce, formellement consacrée, ne peut se concilier avec la prétention qu'auraient les habitants d'une ville de fermer leurs marchés à ceux des autres villes » car « l'intérêt qu'ont les manufactures à trouver le placement des produits de qualité inférieure, et l'intérêt de la classe des consommateurs qui, par l'exiguïté de leurs moyens, sont obligés de se contenter de ces produits, ont fait accorder une protection constante à cette profession ». En outre, il reconnaît que « dans la nature même des choses..., l'état du colporteur est de passer d'une ville à l'autre, sans avoir de domicile proprement dit où l'on puisse l'obliger à se retirer ». Cette protection s'étend donc à l'habitat mobile ou non ordinaire, on y reviendra dans la dernière partie, elle est en outre associée aux besoins de l'industrie à une époque où les transports n'ont pas encore fait leur révolution. De fait, le commerce de foire fut essentiel à l'écoulement de la production au moins jusque vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle en Europe continentale<sup>12</sup>.

Le préfet du Nord le rappelle encore en 1906 au maire de Lille, il ajoute qu'il est illégal de percevoir des droits sur le colportage, et que sur cette matière, les pouvoirs municipaux sont très limités. Il énonce qu'il est en outre interdit d'interdire aux marchands étrangers l'accès au territoire<sup>13</sup>. La liberté du commerce et de la concurrence prime donc effectivement sur les autres considérations. Cependant, dans le diagramme libéral, tel qu'il est pensé par Turgot<sup>14</sup>, la foire est une construction artificielle qui doit s'effacer devant le dispositif « naturel » qu'est le marché. Elle n'est qu'un dispositif transitoire, survivance de l'économie

.....

10. Laurence Fontaine, 1993, *Histoire du colportage en Europe*, Albin Michel, coll. « Évolution de l'humanité ».

11. Archives de la Seine Maritime 4M210.

12. Patrick Verley, 1997, « L'échelle du monde. Essai sur l'industrialisation de l'Occident », Gallimard.

13. Archives du Nord.

14. Voir Catherine Larrère, 1992, *L'invention de l'économie au XVIII<sup>e</sup> siècle*, PUF.

d'Ancien Régime. De même pour Turgot, le bon négociant est un commerçant sédentaire qui tire parti d'une confluence naturelle, d'une agglomération qui résulte d'une émergence, a contrario le commerçant ambulante ne subsiste que par l'artifice de la foire, ou des défauts dans les marchés ou le commerce sédentaire, que l'histoire comblera. Il oppose foire et marché sous l'angle de la fluidité « Les eaux rassemblées artificiellement dans des bassins et des canaux amusent le voyageur par l'étalage du luxe frivole, mais les eaux que les pluies répandent uniformément sur la surface des campagnes que la seule pente du terrain dirige et distribue dans tous les vallons pour y former des fontaines, portent la richesse et la fécondité<sup>15</sup> ». Cette métaphore, qui range le principe du marché sous un idéal de fluidité et la foire sous les barrages artificiels, va se développer au cours du xx<sup>e</sup> siècle. Le libéralisme classique protège le commerce mobile de façon secondaire, en attendant mieux. Il en ira de même pour les ouvriers nomades et *in fine* l'habitat mobile. Cette « justification » de l'habitat mobile et de l'activité itinérante est à ce stade très utilitariste, il ne s'agit pas d'une apologie de la liberté, mais bien d'un service utile à l'économie nationale. Utilité qui peut être remise en cause. À partir de 1891, on l'a vu, dans les recensements, les personnes en habitat mobile ne sont pas considérées comme normales et le statut de citoyen ne leur est pas pleinement accordé. Cette construction est donc fragile. Elle va se dégrader dès la fin du xix<sup>e</sup> siècle.

*La foire est aussi un dispositif concurrent de la ville comme système d'intégration de la main-d'œuvre au service de l'industrie.*

Derrière ce conflit, il y a une opposition entre deux dispositifs de coordination économique. Or, la ville, comme catégorie économique est, elle aussi, une catégorie « classique » d'avant la focalisation sur le marché, d'avant l'économie néoclassique. Mais, si l'espace social urbain est l'organisation du rassemblement pour l'échange (Lefebvre<sup>16</sup>), alors la foire n'est pas extérieure à l'urbain,

.....

15. Turgot, article Foires et marchés de l'encyclopédie.

16. Henri Lefèvre, 2000, *La production de l'espace*, Anthropos.

elle fait partie de la ville. Elle participait de la représentation de la ville classique, en témoignent les nombreuses cartes postales anciennes présentant le champ de foire. Mais les forains, eux, sont extérieurs, hôtes de passage. Seulement, la foire n'est pas réservée aux seuls commerçants forains. Au XIX<sup>e</sup> siècle, elle n'est pas qu'un dispositif d'échange de marchandises. Il y a ainsi des « louées » de vendangeurs, régies par la coutume. Il s'agit de travailleurs pouvant être eux aussi itinérants, des saisonniers. La ville de Contres, dans le Loir-et-Cher, en réclame une en 1900. Si le rôle économique de la ville est la transformation du paysan en salariés de l'industrie, l'un des conflits réside dans la concurrence exercée par la foire sur cette fonction, même si certaines villes ne peuvent s'en passer. Conflit qui va, là encore, opposer la foire et la grande entreprise, quand la grande industrie naissante va retirer ce rôle aux villes, après 1914.

Ainsi, le parcours de la famille D., de 1890 à 1940, éclaire le rôle de la foire comme échangeur de qualifications des personnes. C'est par leur entrée dans le monde des foires qu'ils passent d'une circulation, le long du Loir, à un réseau plus vaste, changent de métiers et gravissent l'échelle sociale. L'un des frères devenant constructeurs de manèges, de loteries, de distributeurs automatiques de confiserie, de machines à sous, puis de bungalows. Dans ce cas, ce n'est pas la ville, mais le réseau des foires qui a rempli cette fonction d'échangeur.

On a affaire à une hiérarchie de réseaux. Ce fonctionnement perdure de nos jours, Par exemple, « J. F. », qui exploite une loterie et un parc mobile de jeux vidéo, revient chaque année à Rouen pour la foire, puis il reste pour le marché de Noël, où il vend des marchandises, jusqu'aux soldes de janvier. Enfin il participe à la foire d'Alençon. Pendant ce temps, il emploie deux jeunes hommes, toujours les mêmes, issus de l'immigration, habitants des quartiers difficiles. Ils font les marchés autour de Rouen à leur compte, le reste de l'année. Parfois travailleurs indépendants, parfois salariés. De même, les brasseries foraines emploient avec des « mobiles » des salariés recrutés sur place. La foire mêle donc deux aires de circulation, elle reste un système d'emploi alternatif à l'intégration à l'entreprise. C'est là le cœur du problème.



## Le réseau des foires comme milieu innovateur précaire

*Cette incertitude a eu comme conséquence d'inciter à l'innovation, à la recherche de nouveautés, après une phase d'écoulement de produits anciens, recherche qui a rencontré des besoins de la sphère productive liée à l'innovation.*

Dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le déclin relatif du commerce ambulancier a incité ses acteurs à se tourner vers d'autres secteurs comme le divertissement et le spectacle qui avaient d'ailleurs toujours été présents dans les foires. Ces manifestations durent, pour garder leur attractivité, se tourner résolument vers les nouveautés. En fait, de dispositifs arriérés, elles évoluèrent en direction de l'innovation permanente. Et ce d'autant plus que la concurrence d'installations sédentaires s'accroissait. Au moment même où le premier parc d'attractions (Luna Park) ouvrait ses portes à Coney Island<sup>17</sup>, où le machinisme apparaissait dans ce secteur, les foires jouèrent un rôle décisif dans le développement du cinématographe.

L'incertitude sur le droit de place permet aux villes d'exiger une information sur chaque candidat à la foire. Une pratique commune sera de demander une photographie de l'installation. Il y a donc une nécessité d'innover pour être attractif.

*Une innovation peut nécessiter dans sa phase de lancement et de mise au point un réseau mobile organisant des proximités temporaires. Cette phase permet de recueillir des informations encore non codifiées et d'effectuer des apprentissages. Le rôle d'acteurs mobiles entre les trous structurels des réseaux d'échanges est crucial.*

1895 est l'année de la naissance officielle du cinéma. C'est aussi celle du premier recensement des « nomades ». Ce recensement est le prélude à une série de mesures de plus en plus répressives à l'encontre des personnes en habitat mobile, dont les forains, qui seront marginalisées par la loi de 1912. Or, ces derniers jouèrent un rôle crucial dans les débuts du cinéma. Les modes de diffusion du

.....

17. Rem Koolhaas, 2003, *New York Délire*, Parenthèses.

cinéma des premiers temps s'appuient en effet sur des dispositifs techniques mobiles. Leur remplacement par des dispositifs sédentaires accompagnera la transition du cinéma, d'une production et d'une diffusion dispersée à une concentration autour de Pathé. Ce passage d'un régime de distribution et de qualification à l'autre ne va pas s'effectuer « spontanément » comme un phénomène de marché. Il ne sera pas non plus obtenu par la seule action de la firme Pathé. Ces textes sur le statut des forains aideront à changer les « conventions », au sens de règles d'usage et d'échange, de l'économie naissante du film. Ce changement ne passera pas par des « dispositifs » amenant le public à changer ses jugements. Le succès de la nouvelle organisation sera une conséquence de la « disqualification des forains », par la loi de 1912, plutôt que des nouvelles conventions esthétiques du cinéma.

Marcel Lapierre<sup>18</sup> considérait un accident historique comme l'une des conditions initiales cruciales, ayant donné un avantage aux forains : lors d'une représentation, à l'occasion d'un bazar de charité en 1897, un incendie éclate, le sinistre se propage et fait plus de 120 morts. Ce déboire a pour conséquence de donner une image dangereuse à cette attraction : le public préféra donc y assister dans une tente d'où l'on peut sortir aisément. D'autre part, l'exploitation en salles doit se plier à des règles de sécurité qui augmentent son coût<sup>19</sup>.

Les conditions minimales pour une exploitation foraine étaient réunies : une culture professionnelle des arts visuels, un avantage logistique dans la distribution et un public rassuré par la légèreté des installations. Face à l'incertitude quant à la sécurité, une « convention » en faveur des forains émerge. On retrouvera le même mode de diffusion dans toute l'Europe<sup>20</sup>. Les forains comblent le fossé initial entre production et spectateurs. Ils sont en position d'« entrepreneurs » comme dans l'analyse des réseaux sociaux de Burt<sup>21</sup>, mais de surcroît ils jouent le rôle de maillons actifs dans la chaîne

.....

18. Marcel Lapierre, 1948, *Les cent visages du cinéma*, Grasset.

19. Paul Léglièse, 1970, *Histoire de la politique du cinéma français*, LGDJ, Paris.

20. Peter Bachlin, 1947, *Histoire économique du cinéma*, La Nouvelle Édition.

21. Ronald Burt, 2001, « Structural holes versus network closure as social capital » in *Social capital: theory and research*, éd. Nan Lin, Karen Cook, Ronald Burt, Éditions Aldine de Gruyter.

de l'innovation. Car pour le premier cinéma, la foire est un mode de diffusion et d'innovation. Il n'y a pas séparation entre ces deux aspects, mais enchevêtrement. Le milieu forain exerça une influence sur le cinéma, ses thèmes, ses techniques, comme le développement de la presse au début du XIX<sup>e</sup> modifia le roman, favorisant la genèse du genre réaliste, par influence du contexte de publication, sous forme de feuilleton, sur le contenu<sup>22</sup>. C'est à cette période, et via l'entremise des exploitants ambulants, que le cinéma devint autre chose qu'un instrument d'éducation, une curiosité scientifique, et parvint à adapter le théâtre et le truquage photographique à son dispositif. Il est d'ailleurs faux d'associer le cinéma forain uniquement au cinéma à « trucs », comme prolongement de la prestidigitation. On projetait dans les baraques et tentes foraines, d'abord des documentaires (fantaisistes), et des actualités tournées par Pathé et Lumière, avant que Méliès n'invente les féeries (*Le voyage dans la lune* date de 1902) puis des drames inspirés du théâtre. Méliès lui-même fut l'inventeur du film à histoire, son style ne se limitait pas aux fantasmagories visuelles. Il fut également l'inventeur du cinéma politique, en produisant dès 1900 plusieurs court-métrages sur l'affaire Dreyfus, qui passaient sur les foires. Les forains eux-mêmes tournaient des films, des actualités locales notamment, sur lesquelles on reviendra, et suscitérent un genre : le cinéma tzigane. La presse corporative, notamment *L'Interforain* et *L'Industriel forain*, furent aussi parmi les premiers organes à commenter les innovations techniques et les films (avec la presse catholique). Le western enfin, qui apparaît dès 1902 découle des spectacles de cirque, or le cirque n'était pas encore séparé de la foire, il ne le sera qu'après 1945. La capacité du réseau forain à suivre le goût de la clientèle et à faire circuler l'information sur les nouveautés fut déterminante.

Quand Méliès eut achevé le *Voyage dans la lune* en 1902, il eut d'abord du mal à convaincre les montreurs de l'acheter car le film était plus long que la norme habituelle et particulièrement novateur. Il organisa néanmoins une projection test avec un forain. Le succès de cette soirée fut très vite connu. Georges Méliès déclara à ce propos :

.....

22. Nicole Mozet, 1982, *La ville de province dans l'œuvre de Balzac : l'espace romanesque, fantasmes et idéologie*, Société d'édition d'enseignement supérieur, Paris.

« Je n'ai jamais su comment, dans le monde des forains, les nouvelles se propagent avec une rapidité aussi incroyable. Ce qu'il y a de certain, c'est que le lendemain tous les forains de France étaient informés du succès triomphal du *Voyage dans la Lune* et que les commandes affluaient de toutes parts. » (cité par Georges Sadoul<sup>23</sup>)

Les foires constituaient donc un milieu très propice à l'adoption d'innovation par la rapidité à faire circuler l'information, y compris sur des changements très qualitatifs.

*La foire est un milieu innovateur qui utilise les externalités induites par l'agglomération d'attractions différentes. Ce même dispositif peut être vu comme dangereux dans la seconde phase, quand les conventions d'usage et d'échange sont codifiées. L'externalité précédente peut être perçue comme un risque de brouillage et/ou de perte de contrôle par le producteur.*

### **La marginalisation problématique des forains**

À partir de 1905, la firme Pathé s'affirme de plus en plus comme une société rentable et domine le marché, mais la diffusion reste majoritairement foraine. Sa direction décide le passage à la production de masse, dans une volonté de fermer le marché et d'empêcher l'entrée de nouveaux arrivants. Un réseau de salles fixes commence alors à se créer. Pathé installera en 1907 un cinéma permanent dans le Cirque d'hiver à Paris, et cherche à capter le public des foires et des cirques autant qu'à conquérir le public « bourgeois » des théâtres. Il s'agit d'un « encastrement » du cinéma dans des nouvelles règles autant que dans des bâtiments. Les producteurs de films mettent en place rapidement la politique de location de programmes, pour désengorger le marché encombré par les vieilles copies<sup>24</sup>. Ils opèrent via des sociétés de distribution qui peuvent choisir les exploitants. Les forains sont évincés à partir de 1908. On ne leur vend plus les

.....

23. Georges Sadoul, 1961, *Georges Méliès*, Seghers.

24. À nouveau Bachlin, 1947 et Laurent Le Forestier, 2002, « Le passage à la production de masse chez Pathé 1905-1908 », revue *1895*, n° 37.

films, puis on les exclut de la location. Or, en 1908, on annonçait dans le *Ciné-Journal*<sup>25</sup> (C-J) », une augmentation du nombre de cinémas à la foire de Lille, le public ne se détournait pas spontanément des forains. Le 9 mai 1908, est créée la Société générale des cinématographes français, pour aller vers des villes plus petites que celles accueillant les grandes foires. En septembre, Charles Pathé annonce la crise : celle des fabricants et non pas des exploitants forains. D'où la location pour retirer les vieilles copies du marché. La location est tout de suite critiquée par les forains, notamment parce que leur temps d'exploitation d'un film excède de plusieurs mois la durée maximale prévue par les contrats de location. Dans une lettre adressée au *Ciné-Journal*, un forain estime que la durée de la location représente un tiers de celle de la tournée foraine<sup>26</sup>. Pour réorganiser le marché dans un sens favorable aux grands producteurs, il faut donc un réseau de salles sédentaires. Dans le C-J, on perçoit nettement une tendance en faveur de l'organisation et de l'industrie contre la concurrence, associée à l'idée d'anarchie, c'est-à-dire contre les forains. Mais des obstacles demeurent.

À cette période, le réseau électrique ne permet pas une couverture complète des villes. À Paris, plusieurs arrondissements (notamment les XX<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup>) et les banlieues ne sont pas électrifiés<sup>27</sup>. Or, c'est dans les banlieues que réside le premier public du cinéma. Une rubrique du *Ciné-Journal* traite de l'électrification des villes, encore insuffisante, et réclame en 1912 l'application du tarif industriel plutôt que d'éclairage, pour les exploitants de salles parisiennes. Requête refusée par les fournisseurs d'électricité : le système est loin d'être au point. La décision de Pathé anticipe donc une électrification des villes qui ne sera achevée, sous l'égide de l'État, que 20 ans plus tard. Une exploitation avec des camions électrogènes était encore rentable, elle perdurera au moins jusqu'à la Seconde Guerre mondiale (témoignage de Raymond Gurème<sup>28</sup>, tourneur de films qui, avec son père, projetait des films américains et allemands jusqu'à leur arrestation en 1940).

.....

25. *Ciné-Journal*, 8 sept 1908.

26. Lettre au *Ciné-Journal*, 24/12/1908.

27. A. Beltran, 1991, « Les débuts de l'électrification parisienne » in *Histoire générale de l'électricité en France*, tome I, sous la dir. de F. Caron et F. Cardot, Fayard.

28. Entretien Rouen 2009.



Figure 1. Vers 1902, Le Kosmokinema dispose de roulettes électrogènes pour les projections foraines

En outre, la sécurité des installations sédentaires était loin d'être assurée : il y a une série d'incendies et de panique dans les salles en 1911. En témoigne le courrier émanant de la municipalité de Londres, adressé à celle de Lille<sup>29</sup> et demandant des renseignements sur les dispositions prises suite à l'incendie dans le cinéma Leleu, qui fit cinq morts en mars 1911. En mars toujours, *Le Petit Parisien* titre sur un incendie de cinématographe en Russie. Il y a d'autres incendies la même année à Paris et Bordeaux (*Ciné-Journal* novembre 1911). Pathé ne peut donc en 1907-1908 s'appuyer sur un réseau technique garantissant la sécurité aux yeux du public. L'avantage initial de sécurité des installations légères et nomades demeure, réel ou supposé. L'opinion publique sur le cinéma n'est pas sortie de la configuration issue de l'accident de 1897. Dans le *C-J* du 31/12 1911, l'avocat belge Havermann considère qu'on continue à faire payer les conséquences de l'incendie du Bazar de Charité aux exploitants de salles et réclame la bienveillance des autorités. Les exploitants

.....

29. Archives départementales du Nord, carton M 206-30.

sédentaires demandent donc une modification des « conventions de sécurité » qui leur sont défavorables et appellent à une intervention des pouvoirs publics en ce sens. Dès le 18 avril 1911, un des lecteurs réclame un renforcement des mesures de sécurité pour... les forains. C'est pourtant lors d'une projection dans un café, à Menin (Belgique), que le 22 décembre 1912 se produit un nouveau sinistre entraînant la mort de plusieurs personnes. La sécurisation des salles n'est toujours pas acquise.

De fait, les exploitants mobiles ne disparaissent pas, ils descendent dans la hiérarchie urbaine, puisqu'ils vont continuer via des tournées, le cinéma ambulante dans les campagnes, poursuivant ainsi la préparation du public. Dès 1908, les roulettes automobiles permirent cette propagation du cinéma, de plus en plus indépendamment du calendrier des foires. Or ce marché pouvait être considérable : la majeure partie de la population vivant dans les zones rurales. En 1924, 6 % seulement de la population fréquentait les salles des grandes villes<sup>30</sup>. En dépouillant la presse foraine, on se rend compte que les tournées continuent longtemps, qu'il y a ventes et échanges de films dans le réseau que cette presse informe. Dans *L'Interforain*, on trouve encore dans les années vingt, les annonces de six firmes de vente de films (les firmes Aurore, Baudon Saint-Lô, Central-Union Cinéma, Ciné-Stock, Salomon, Vauconsant).

Néanmoins, le cinéma disparaît des champs de foire des grandes villes et l'activité rurale reste faible. Pourtant une concurrence du réseau mobile était toujours possible. Celui-ci aurait pu diffuser des films étrangers, puisque le cinéma, muet jusqu'en 1927, ignorait la barrière linguistique, les bonimenteurs faisant office d'adaptateurs, comme ce fut le cas au Japon. Selon le témoignage déjà cité de Raymond Gurème, dont la famille présentait des films sous chapiteau jusqu'en 1940, ils passaient des films allemands, américains et aussi des films anciens (ceux que Pathé voulaient retirer du marché), comme *Le Miracle des loups* (1924), *La Portense de pain* 1923, *Les Deux Orphelines* (1933). De fait, ils étaient les ancêtres

.....

30. C. Taillebert, P. Véronneau, 2004, « Les enjeux technologiques dans la presse corporative entre 1903 et 1914 », in Gaudreault André, Russel Catherine, Véronneau Pierre (dir.) *Le cinématographe, nouvelle technologie du xxe siècle*, Payot; O. Joos, « Cinémas forains et tournée cinématographiques dans le bassin minier du Pas-de-Calais et à Douai (1895-1914) », 1895, n° 29.

des ciné-clubs en conservant une mémoire du jeune cinéma. La redécouverte de certains burlesques oubliés des années vingt/trente, comme ceux de « Charley Bowers » dans les remises des forains du Sud-Ouest dans les années cinquante<sup>31</sup> indique que les tourneurs trouvaient à acheter des films.



Figure 2. Le cinéma pénètre les campagnes, au cœur des villages.

En 1944, le syndicalisme corporatiste inscrivait toujours le cinéma forain comme une de ses branches. À cette date, il entreprend des démarches pour faire lever l'interdiction de ce mode d'exploitation qui découle des mesures de censure prises en 1939 et renforcées sous le régime de Vichy<sup>32</sup> (*La Vie foraine* 15 décembre 1944). Sans succès. Pourtant les films récents seront encore commentés dans *L'Interforain*, jusqu'aux années 1960.

.....

31. Francis Lacassin, 1972, « Pour une contre-histoire du cinéma », 10/18.

32. Pour être précis, la loi du 26 octobre 1940 n'exclut pas formellement le cinéma forain, mais elle réservait la diffusion de films aux exploitants de salles agréés par les autorités, autrement dit il s'agit plutôt d'un effacement.



### Singularisation du film ou fermeture du marché ?

S'il y eut de la part de la firme Pathé une motivation économique, la volonté de promouvoir une organisation industrielle et de construire un oligopole<sup>33</sup>, ce n'est pas la seule explication. La volonté de changer les usages du cinéma et de promouvoir une autonomie vis-à-vis d'autres attractions, comme du commentaire des bonimenteurs indissociable du cinéma ambulante muet<sup>34</sup> a pu jouer un rôle. Car c'est à ce moment que le cinéma change de « qualité » pour devenir un art reconnu, les films relevant de la propriété intellectuelle et artistique.

*A priori*, il peut sembler légitime de relier le changement du régime de coordination et d'échange (la sortie de la foire) à un changement de la qualification des films dans de nouvelles conventions esthétiques. C'est-à-dire du passage de l'attraction aux films narratifs, qui intervient à la même période (1907-1913 selon Tom Gunning<sup>35</sup>). Ce passage serait aussi un changement de contexte de projection : dans la foire, les films seraient interchangeables ou combinables<sup>36</sup> et ils deviendraient singuliers, œuvres d'art, dans les cinémas sédentaires, par la coupure des murs de la salle obscure. La foire est associée à l'anormal, au monstrueux et vouloir faire du cinéma un art narratif, de série (le projet de Pathé selon Le Forestier<sup>37</sup>) ou singulier (le film d'art) impliquait peut-être de se dégager de cette esthétique foraine. Mais l'exclusion des forains de, ou par, la location, était-elle motivée par la volonté de singularisation ? On peut en douter alors que la projection des films dans les salles est encore souvent accompagnée de numéros de music-hall et de cirques, jusque dans les années 1930<sup>38</sup>. Cette pratique montre que la singularité du film

.....

33. Laurent Le Forestier, 2007, *Aux sources de l'industrie du cinéma. Le modèle Pathé. 1905-1908*, L'Harmattan; Laurent Le Forestier, 2002, *ibid.*

34. A. Gaudreault et D. Simon, 1995, « Extranéité du cinéma des premiers temps : bilan et perspectives de recherche » in *Les vingt premières années du cinéma*, Paris, Presses de la Sorbonne Nouvelle/AFRHC, pp. 15-28.

35. Tom Gunning, 1990, « The Cinema of Attractions: Early Film, its Spectator and the Avant-Garde », in *Early Cinema: Space, Frame, Narrative*, sous la direction de Thomas Elsaesser et Adam Barker, Londres, BFI, 1990, pp. 86-94.

36. Charles Musser, 1994, « Rethinking Early Cinema: Cinema of Attractions and Narrativity », *The Yale Journal of Criticism*, 7/2.

37. *Ibid.*

38. Le journal *Comédia* du 7/10/1933 parle même d'un développement des attractions de music-hall dans les grandes salles comme dans celles de banlieue.

n'est pas garantie par le dispositif de la salle obscure. D'ailleurs, la politique de Pathé évoluera assez vite en direction de la rentabilité au détriment de la variété et de la singularité. Quant à la narrativité, on a vu que les films de Méliès ou *The Great Train Robbery* (le premier western) rencontrèrent leur public sur les foires. Si la narration n'était donc pas incompatible avec ce mode d'exploitation, restent tout de même des conflits sur le droit d'auteur. Mais ce droit fut peut-être un prétexte pour passer du marché restreint et expérimental des forains au marché étendu, plus normé, et contrôlé par Pathé pour reprendre la distinction proposée par Karpik<sup>39</sup> (2007). C'est-à-dire pour aller du cinéma d'attraction au film « industriel » plus qu'au film narratif. Avec un résultat final ambigu. En effet, Pathé fut le premier producteur et exportateur mondial de films jusqu'en... 1914. Certes, l'effacement de la production française derrière la production américaine fut une conséquence de la Première Guerre mondiale. Cependant, une diminution de la variété des films fut constatée avant le conflit<sup>40</sup>. L'abus de la position de quasi-monopole contribua peut-être au déclin du « premier empire du cinéma ».

L'empressement des producteurs et des distributeurs à éliminer les « mobiles » indique qu'ils étaient encore considérés comme une concurrence potentielle. S'ils avaient été perçus comme irrémédiablement condamnés, il n'aurait peut-être pas été nécessaire de les exclure de ou par la location. Comment la marginalisation du cinéma forain a-t-elle été possible alors qu'il occupait une place importante, et qu'il restait des perspectives ? Il faut faire intervenir deux autres facteurs, de nature politique : l'engagement de l'État en faveur de l'électrification et les changements dans le statut des forains induits par loi de 1912 pour comprendre cette « disparition ». Ce passage d'un régime d'échange à l'autre s'est effectué via un changement visant les forains, comme condition de la réussite des salles auprès du public. On peut en déduire que :

*Le capital social procuré par la position d'intermédiaires dans un réseau socio-économique dépend aussi de la gouvernance de ce réseau. Le capital d'un acteur doit être*

.....

39. Lucien Karpik, 2007, *L'économie des singularités*, Gallimard.

40. Georges Sadoul, 1950-1975, *Histoire générale du cinéma. Tome 4. Le cinéma devient un art - La première guerre mondiale*, Denoël.

*reconnu, il ne découle pas simplement de sa position objective dans le graphe.*

La marginalisation des forains dans l'économie du cinéma ne peut se comprendre qu'en raison de leur précarité préalable et de la non-reconnaissance juridique de leur fonds de commerce, ou d'un droit sur leur clientèle. Cette précarité initiale sera aggravée par une loi discriminatoire.

### **Les conséquences de la loi de 1912**

Le statut des forains devait se dégrader encore avec la loi de 1912 qui instaurait un carnet de circulation obligatoire. Conclusion d'une longue série de mesures débutée en 1895, et d'une campagne de presse hostile aux nomades, cette disposition instituait ces acteurs dans un groupe aux droits minorés. En 1905, au moment où Pathé commence à contourner ces premiers distributeurs innovants, une série d'arrêts sont pris par plusieurs villes (notamment Grenoble, Fougères, Lamberellec, Yvetôt, voir le journal *L'Épicier* du 11 janvier 1905), de nouveau en 1906 dans le département du Nord, à Armantières et Lille<sup>41</sup>, sous pression des organisations de commerçants sédentaires qui veulent limiter la concurrence des ambulants. Mais à cette date, les forains sont encore soutenus par le droit et les principes de liberté du commerce et parviennent à faire casser les arrêtés ou à obtenir le soutien des préfetures contre les municipalités. Ce qu'ils seront moins en mesure de faire après le vote de la loi de 1912 qui marque un changement : cette fois les « itinérants SDF » sont suspects.

L'objectif initial, affiché, de la loi est le « contrôle des nomades » (*Journal Officiel* 1911), mais on légiféra sur l'ensemble<sup>42</sup> des « itinérants du marché ». Il est pourtant difficile de ne pas être surpris par l'absence du phonographe et du cinéma dans les débats portant sur les forains. Cette omission dans les discours officiels dénie implicitement tout apport positif des personnes sans domicile fixe pour pouvoir légiférer contre elles.

.....

41. Archives départementales du Nord carton M 192-7.

42. Emmanuel Filhol et Marie-Christine Hubert, 2009, *Les Tsiganes en France. Un sort à part, 1939-1946*, Perrin.

La loi institue trois statuts : les ambulants (commerçants itinérants disposant d'une adresse), les forains avec patente mais sans domicile fixe et les nomades qui n'avaient pas de patente de forain. Les tourneurs de films dans les campagnes étaient assujettis au carnet forain, s'ils étaient sans domicile fixe. Leurs activités étaient de plus en plus indépendantes des foires, elle évoluera vers le modèle du commerce ambulancier, à une échelle territoriale plus réduite que le réseau des foires. Par un groupe ayant changé d'habitat, les commerçants ambulants sont des personnes ayant une adresse. Le troisième groupe, celui des « nomades » était constitué des mobiles ne payant pas de patente et des forains étrangers. Ils devaient être munis d'un carnet anthropométrique, avec photos, de face et de profil, réalisées dans les prisons. Or le statut de forain pouvait être aisément remis en cause par la police. Notamment parce qu'il dépendait d'un droit de place sur les foires dont on a vu la précarité. En fait, à la limite, il n'y a que sur le champ de foire, lors de la représentation, que l'on était sûr d'être forain et non pas nomade.

À partir de la loi de 1912, l'évolution du droit fut défavorable aux forains. En 1923, une circulaire instaure de nouvelles mesures restrictives à leur encontre, sous le prétexte d'une concurrence déloyale faite par les loteurs aux épiciers et bijoutiers sédentaires, soutenus par des ligues « anti-foraines ». En 1925, Labussière<sup>43</sup>, l'éditorialiste de *L'Interforain* interprète la dégradation de la « qualité de forains à cause uniquement des lois, règlements et décrets généralement conçus à rebours et dont la loi de 1912 est le plus douloureux exemple », et dénonce toute assimilation de la loi de 1912 à un statut corporatiste. À nouveau en 1933, de nouvelles restrictions au commerce mobile seront demandées par plusieurs chambres de commerce en Seine inférieure<sup>44</sup>. De même à Paris, le journal *Le Petit-bleu* mène campagne pour le refoulement des fêtes foraines en banlieue.

### **Le cinéma et la loi de 1912**

Le cinéma exerça en retour un effet ambigu sur le réseau forain. Son introduction accompagne et renforce l'automatisation

.....  
43. *L'Interforain*, 10 janvier 1925.

44. Archives départementales de la Seine Maritime, carton 4M 226.

du spectacle ambulant. Il nécessite des fonds importants et pousse à la capitalisation, d'où le terme d'« industriel forain ». Il accentue la distinction entre « princes de la banque » et « saltimbanques », forains respectables et nomades suspects. Le syndicalisme forain tentait d'ailleurs de l'atténuer en maintenant une cohésion, tout en se plaignant d'une évolution qui rendait plus difficile le métier (*L'Industriel forain* juin 1905). Mais les industriels forains, dont les montreurs de films, allaient eux aussi subir les conséquences des lois contre les nomades. Cependant, comment expliquer cette évolution alors que les forains venaient de démontrer leur utilité dans le commerce des nouveautés ?

Le succès des forains dans le cinéma n'arrangeait pas tant leur position dans l'opinion. *Le Petit Journal*, qui dénonçait depuis 1895 tous les « SDF » sur un mode sécuritaire, avait essayé en 1905 de monter une « société cinématographique automobile » pour concurrencer les forains. Le projet échoua, parce que Pathé élimina préventivement ce concurrent en ne lui vendant pas ses films (*L'Industriel forain*, juillet 1905). Ce journal exploitait à son siège un cinématographe sédentaire. La mauvaise presse dont se plaignaient amèrement les exploitants ambulants n'était peut-être pas exempte d'arrière-pensées. La question de la « sécurité nationale » se pose ensuite. Là aussi le cinéma forain était suspect, car difficilement contrôlable et parce que les forains tournaient des actualités locales qu'ils montraient d'une année sur l'autre pour offrir au public le plaisir de reconnaître à l'écran des parents et connaissances. Cette pratique inquiétait les autorités, qui craignaient sans doute une nouvelle forme d'espionnage ou de propagande subversive. La censure commence dès 1909 contre des actualités tournées lors d'une quadruple exécution à Béthune. Quand la firme Pathé décide de changer le mode de distribution du cinéma, alors qu'elle n'était pas techniquement assurée du succès, est-ce aussi qu'elle anticipe les mesures anti-foraines, conséquences d'un climat général hostile ?

Le 11 février 1911, le *C-J* reprend les lettres de Chabot, directeur de *L'Industriel forain* et pionnier du cinéma, ainsi que celle de Campmas, directeur de *L'Avenir forain*, protestant contre le texte, qui à cette date prévoit d'appliquer aux forains les mêmes mesures qu'aux nomades sans faire de distinctions. Chabot parle d'une « loi d'exception », Campmas comprend que la précarité des forains sera

accrue. Mais ces interventions sont reléguées en dernière page du *C-J*, sans éditorial, ni commentaire. De façon symptomatique, le *Ciné-journal* de l'année 1912 est muet au sujet de cette loi. Cette absence de prise de position dans l'organe de « l'industrie cinématographique » est surprenante, alors qu'il comptabilise encore des cinémas forains en banlieue parisienne (numéro du 20 avril 1912). En outre au moins quatre films annoncés dans le journal cette année relèvent du genre « tzigane » : *Sang de la gitane*, *La Bohémienne* », *La Reine de Camargue*, et *La Vie des saltimbanques* (en novembre). Il est difficile de ne pas conclure à une distance affichée vis-à-vis d'un monde forain, encore bien présent, et d'un assentiment tacite à sa déqualification. Attitude cohérente avec une volonté indiquée chaque semaine dans le journal de réorganiser la profession sur le modèle, sinon d'un *trust* à l'américaine, au moins d'une entente, pour consolider la situation des exploitants sédentaires. En 1913, quand le texte est finalement promulgué, le *C-J* en fait seulement mention.

De manière générale à partir de 1912, les difficultés des forains dans leurs relations avec les administrations et les collectivités locales s'accroissent. Il semble d'ailleurs que ce soient les municipalités qui aient mis en acte les potentialités répressives de la loi de 1912, et qui s'en soient servi contre les forains<sup>45</sup>. Cette loi rend efficace une coalition entre municipalités et exploitants sédentaires contre les forains, à la différence de la période antérieure où prévalait la liberté du commerce. L'un des moyens était de retourner contre les cinémas forains l'argument de la sécurité en étant plus exigeant avec eux que les municipalités l'étaient à l'égard des sédentaires. On a trouvé une preuve manifeste d'une discrimination de ce type dans les archives du Havre en 1920<sup>46</sup> : la mairie refuse au nom de la sécurité une autorisation à un forain de faire des projections dans les faubourgs, malgré un avis favorable de la police, et accorde une autorisation à des projections dans un café, malgré les réserves de la commission de sécurité.

.....

45. Aubin Emmanuel, « L'évolution du droit français applicable aux Tsiganes : les quatre logiques du législateur européen », *Études tziganes*, vol. 15, v 2001 ; Charles Malato, *Les forains*, Paris, Bibliothèque sociale des métiers, 1925.

46. Archives municipales du Havre, carton I1, Liasse 3, 1920.

Dans les années vingt, le cinéma ambulante dans les campagnes apparaît comme menacé à son tour. En 1925, Dupé qui tenait la chronique cinéma dans *L'Interforain*, dénonce une menace contre les exploitants forains ruraux : un plan d'installations de salles subventionnées dans les campagnes. Plan qui est peut-être une conséquence de la volonté étatique d'électrifier les campagnes à partir de 1923<sup>47</sup>. Cette interprétation pouvait être partagée par d'autres observateurs du cinéma : en 1927, un journaliste de la « semaine cinématographique », Jean Ruges, écrit au journal<sup>48</sup> des forains, pour les inciter à renouveler leurs programmes de cinéma afin d'éduquer le public des campagnes et de soutenir ainsi le désir pour l'écran. Mais il reconnaît que ces derniers sont « victimes de je ne sais quel ostracisme... [et] n'ont jamais trouvé chez les loueurs, le rayon spécial qui aurait pu être créé à leur intention ». En fait, « l'ostracisme » venait aussi de l'administration. En 1928, des mesures sont prises pour interdire les projections sur des films celluloïd trop inflammables. La préfecture de la Creuse, par exemple, accorde un délai aux exploitants sédentaires qui peuvent projeter les anciens films jusqu'en 1932, puis sous certaines conditions jusqu'en 1934. Par contre, les exploitants forains doivent s'adapter dès 1928, sous peine d'interdiction, sans dérogations possibles. La gouvernance du cinéma tend donc effectivement à les exclure.

Les « forains » sont de plus en plus perçus comme des « étrangers », à un moment où le secteur du cinéma devient protectionniste. En conséquence, on tend à éliminer ces étrangers de l'intérieur. Sous cet angle, l'extension des mesures d'internement aux forains en novembre 1940, pour une brève période, qui intervient après la réorganisation du cinéma en octobre, apparaît aussi comme une ultime conséquence de cette évolution. En 1941, le cinéma forain sera interdit, comme les ciné-clubs, cinémathèques, prises de vue amateurs et les films antérieurs à 1937, qui constituaient le fond des forains. Après la guerre, quand l'État décide de soutenir l'industrie et la distribution des films, on ne parle que des salles. Les textes organisant les aides à la reconstruction ou

.....

47. A. Beltran, 1996, « Les progrès de la diffusion » in *Histoire générale de l'électricité en France*, tome II, sous la dir. de MM. Lévy-Leboyer et Morsel.

48. Lettre publiée dans le numéro du 10/09/1927.

à l'amélioration des entreprises de projection de films, ne citent jamais les exploitations foraines. Ce mode de diffusion des films ne reçoit aucune aide ou indemnités compensant les réquisitions et destructions de matériels durant la période de Vichy. Cependant, selon le témoignage de François Morenas<sup>49</sup> une clientèle existait toujours et pas seulement dans les villages reculés. Mais les tournées de cinéma sont réservées aux « ambulants » qui ont une adresse et circulent dans un petit périmètre, c'est une exploitation compatible avec la location. Le cinéma forain, des « sans domicile fixe », est interdit parce qu'il fonctionne dans un temps plus long et, toujours selon Morenas, parce que cette distribution maintient des films anciens que le CNC<sup>50</sup> veut supprimer au profit des films récents, pour soutenir l'industrie. L'histoire du cinéma, en tant que construction socio-économique, fut affectée durablement par les lois contre les personnes en habitat mobile, qui l'avaient abritée à ses débuts. Ce sont ces lois qui permirent d'effectuer le changement de régime de distribution et les registres de qualité des biens, via une disqualification des personnes. Ces dispositions ne s'expliquant pas par l'évolution vers la narration, l'histoire de l'exploitation foraine montre au contraire une compatibilité possible avec le cinéma narratif, autant qu'avec l'attraction expérimentale.

### **L'évolution du réseau forain : les ambiguïtés de la résistance par l'innovation**

*La sortie de la foire de certaines activités, ou la spécialisation de certaines foires, par opposition au dispositif présentant une variété, affaiblit l'externalité déjà construite, incite encore à l'innovation et à la spécialisation vers l'attraction des clients par le spectacle de la modernité.*

Une loi de 1908 instaure une protection temporaire de la propriété industrielle pour les foires et salons autorisés. Elle est

.....

49. François Morénas, 1995, *Mon cinéma ambulant, en Provence et Midi-Pyrénées*, Cheminements.

50. En 1946, le Centre national du cinéma n'envisage que les « tournées réduites », celles des ambulants ayant une adresse, dans les documents pour demander des autorisations de projections.



encore clairement vue comme un moyen de présenter des inventions. Mais les foires « expositions » spécialisées se développent dans les années vingt. Au début, elles font appel aux industriels forains pour les animer avant de s'en séparer. Qu'y vend-on ? Des automobiles, des matériels agricoles, des produits coloniaux, mais aussi les premières foires à vins à Bordeaux. En 1924, *L'Interforain* dénonce l'organisation de « foires régionales » depuis 1922 à Bordeaux, Le Mans, Angers, Tours, Niort, et Strasbourg, desquelles les industriels forains sont exclus. On construit la qualité de certains produits régionaux (tels le vin) en le découplant de la variété « monstrueuse » du dispositif classique. Le phénomène n'est cependant pas encore majoritaire, ainsi la Foire de Rouen en 1924 continue à combiner foire agricole (vente de chevaux et de bestiaux) et spectacle, à Caen, des machines agricoles sont présentées avec les attractions. Le mélange perdure encore aujourd'hui dans la grande foire de Lessay dans la Manche. Ces « foires commerciales » reçoivent le soutien des municipalités, par opposition à la fête foraine, elles sont recherchées comme instrument de promotion de l'économie locale. On peut faire plusieurs hypothèses sur la séparation fêtes foraines/foires expo d'abord : le client final n'est pas le même : les particuliers pour les « fêtes », à la recherche de distractions et de nouveautés, les professionnels et les entreprises, de l'autre dans les salons. Séparation fonctionnelle donc, qui ne se rencontre pas partout et peut toujours se brouiller. D'autre part, les acteurs sont différents, ces dispositifs nouveaux sont le terrain des « marques », les voyageurs qui y travaillent, même sans domicile fixe, sont intégrés à la grande entreprise, voire salariés. Ce régime apparaît comme plus « normal » que le précédent.

Cette séparation n'est pas pour autant directement liée à la modernité technique. Ainsi le fordisme a besoin des foires par manque de réseau de distribution initial : les premiers camions, les engins agricoles motorisés, les automobiles y sont présentés. Alors la foire serait bien encore au cœur de l'économie de variétés ? En 1924 encore apparaissent les premiers « skates » ou « auto-tamponneuses » pour renouveler les attractions, innovations soutenues par *L'Interforain*. Les gérants proposent d'initier, par le jeu, à la conduite automobile. Il s'agit d'une école itinérante de chauffeurs. En fait, le monde forain, qui dès 1908 avait adopté la roulotte automobile,

entre autres pour propager le cinéma dans les campagnes, était perçu comme un des incubateurs des nouvelles circulations. Ainsi en 1926, le journal du Touring-club de France, publie un article sous le titre « Le gypsing intégral », qui présente l'ancêtre du camping-car. « Le grand tourisme, à la façon des romanichels, mais avec des moyens plus modernes, passe petit à petit du domaine de la curiosité dans celui des réalisations pratiques. » On reconnaît encore l'origine des techniques et des usages futurs de l'automobile.

La recherche d'innovations se poursuit dans les années 1930, avec la distribution automatique de confiseries et l'introduction de machines à sous. Il s'agit toujours de la lignée technique qui mena à l'invention du cinéma. Ces innovations sont à nouveau accueillies avec hostilité. Cette fois, les lois (de 1936 et 1937) chercheront à les contenir sur le champ de foire.

Ces remarques doivent conduire à relativiser les jugements savants, qui font de la foire un lieu de culture populaire, recyclant les savoirs déclassés de la période précédente<sup>51</sup>. Ce jugement se fonde sur l'arrivée des musées d'anatomie après 1914 et en remplacement du cinéma. Il postule implicitement que la dynamique culturelle part toujours des classes dominantes, mais cette démonstration ignore la technique et l'ensemble de ce qui se passe sur la foire. Elle reprend la convention qui fait de la fête foraine un résidu du passé, au mieux un recyclage, sans voir l'ensemble des dispositifs et la nécessité du renouvellement qui en fait un lieu de propagation d'idées et de techniques non encore formalisées en même temps que de savoirs en voie de décomposition.

D'autres produits continuent à l'utiliser. Dans les années trente, la plupart des fournisseurs qui font paraître des annonces dans le journal *L'Interforain* proposent de la bonneterie et du textile. Si l'on regarde les adresses : c'est un bottin du Sentier. La foire est connectée au district industriel naissant. Le réseau mobile était donc le débouché des réseaux de petites entreprises, comme pour le cinéma des origines et les premiers fabricants de véhicules motorisés. L'opposition était autant avec les commerçants sédentaires qu'avec la grande firme fordiste, une fois qu'elle n'avait plus

.....  
51. Christiane Py et Cécile Vidant, 1985, « Les musées d'anatomie sur les champs de foire », *Actes de la recherche en sciences sociales* n° 60, nov. 1985.

besoin d'incubateur. Mais, en tant que dispositif pour offrir des « nouveautés » à prix modique, directement ou sous forme de lots, il pouvait s'articuler très bien avec le système de production flexible pour suivre la mode, dans le marché naissant de la confection. Les foires constituaient un allier du « Sentier ». On peut noter la similitude du profil saisonnier de l'activité et la forte présence de minorités : tziganes et yéniches pour les foires, immigrés pour le Sentier. Ils partageront un sort commun. C'est en effet en 1912 que les grands magasins tentèrent de substituer le modèle du « grand atelier » à celui des petites firmes (Nancy Green 1998<sup>52</sup>). Mais, dans ce cas, cette tentative échoua, car cette organisation était peu compatible avec la souplesse requise pour suivre les caprices de la mode. Cependant, ces deux dispositifs seront pareillement concernés par la politique raciale du gouvernement de Vichy.

*La précarité de certains acteurs peut les inciter à l'innovation, voire les y contraindre, pour entretenir une position qu'ils ne peuvent capitaliser ou pour maintenir leur position intermédiaire.*

Norbert Alter<sup>53</sup> a montré comment l'innovation, dans les grandes organisations, était portée par des acteurs minoritaires. Dans le cas des foires, c'est une stratégie de résistance, d'un groupe socio-économique menacé. L'évolution du réseau mobile est dans ces conditions plus exogène qu'endogène. L'évolution intérieure étant une réponse à une pression de l'environnement. Néanmoins, le choix en faveur de l'innovation a conduit ensuite à une évolution endogène, accroissant la segmentation au sein du réseau entre les « industriels » et les petits marchands ou exploitants de petits métiers.

*L'évolution du réseau intrique mécanismes endogènes et exogènes.*

.....

52. Nancy Green, 1998, « *Du Sentier à la 7<sup>e</sup> avenue. La confection et les immigrés. Paris-New York 1880-1980* », Seuil, coll. « L'Univers historique ».

53. Norbert Alter, 2000, *L'innovation ordinaire*, PUF.

D'autre part, les entretiens menés avec des forains confirment l'existence d'une « convention » selon laquelle, dans la mesure du possible, un forain ne revient pas l'année suivante sur une place où il n'a pas eu une clientèle satisfaisante. Il abandonne la foire qui n'a pas été rentable, sauf si des contraintes de tournée l'en empêchent. Le nombre de forains et leur variété sont donc fonction de l'activité de l'année précédente, suivant une anticipation de type « naïf » ou conservateur. Au-dessus d'un seuil de rentabilité on reste, en dessous on part. L'année suivante est donc anticipée sur la base de l'année précédente. Cette règle tend à renforcer les foires déjà actives et à désavantager les foires inactives. Surtout si l'on fait l'hypothèse de faible variation de conjoncture d'une région à l'autre, la foire réagira en fonction de chocs structurels régionaux. Néanmoins, comme certains forains sont plus rationnés que d'autres à cause de l'inégale rentabilité des places, l'ajustement sera freiné. Il y aura une « viscosité » de la fréquentation, qui permet une relative stabilité des foires. À l'inverse, comme l'attraction commerciale d'une place dépend aussi du nombre de forains, un ajustement trop rapide mènerait à des fluctuations éventuellement divergentes, rendant les prévisions difficiles. La stabilité du réseau découle donc du fonctionnement interne du réseau, qui impose des changements dans les tournées, des adaptations aux fluctuations d'activité, mais les fait reposer d'abord sur les forains « mal placés ». Il y a un contrôle du hasard, qui est en quelque sorte régulé, non pas expulsé, puisqu'une règle aussi floue génère des changements, mais d'une ampleur contenue.

D'autres règles, notamment la tendance à fermer l'entrée, proviennent de la situation des forains vis-à-vis du système bancaire. On a vu que leur statut leur rendait l'accès au crédit difficile. Le financement des investissements s'opère donc par des prêts internes à la profession<sup>54</sup>. Du coup, pour diminuer les risques de non-remboursement, les acteurs vont chercher à limiter la concurrence interne. Pour que les coûts de transaction ne soient pas trop élevés, afin d'« économiser de la confiance », on cherche à restreindre les nouveaux arrivants. Le rejet, la précarité du statut incitent au repli corporatiste. Cette fois, l'évolution découle de facteurs exogènes. La sortie peut aussi être l'effet de contraintes.

.....

54. Entretien Jean-Louis Cottigny, Arras 2010.

Ce sera l'un des conséquences de l'internement durant la Seconde Guerre mondiale.

Dans ces conditions, le maintien d'acteurs dans le réseau, malgré ses difficultés, peut s'expliquer par des facteurs endogènes, non strictement utilitaristes. Cette observation nous amène à quelques remarques, sur l'identité « voyageuse », voire tzigane, parmi les forains. Selon Sciardet<sup>55</sup>, les Tziganes sont des commerçants comme les autres, sur le marché de la brocante. Le fonctionnement de la foire, les pratiques marchandes, leur évolution n'ont pas besoin d'être expliqués par des recours à la « culture ». Quel que soit leur nom, toutes les communautés marchandes cherchent à réduire l'incertitude et à économiser les coûts de transaction par des mécanismes analogues. Il reste que, comme pour les entreprises du Sentier ou de la 7<sup>e</sup> avenue à New York, les affinités familiales ou ethniques ne règlent pas tous les problèmes de coordination et n'évitent pas tous les conflits (à nouveau Nancy Green 1998). La presse professionnelle foraine cultivait à cet égard une attitude ambiguë. La question semblait faire l'objet d'un tabou, même si certaines signatures de *L'Industriel forain*, (le juif errant, par exemple) la laissaient entrevoir. Pourtant, pas un mot, pas une ligne sur l'internement dans ce journal, après sa reparution à la Libération, seules quelques allusions codées. *L'Interforain* est un peu plus explicite, il publie un poème sur « la fin des bohémiens », le 16 mars 1940, au moment de l'internement ; sans plus de commentaires. Mais surtout, le 13 avril 1940, juste avant sa fermeture, un étrange compte-rendu de lecture intitulé « Tziganes » est en première page, alors qu'il s'agit d'un livre publié en 1938, soit deux ans plus tôt. Le titre résonne comme un avertissement indirect de ce qui se prépare à leur rencontre. Si l'homogénéité ethnique et l'identité culturelle sont parfois vues comme une ressource pour organiser la flexibilité dans les secteurs sujets à de fortes fluctuations, elles étaient aussi vues comme une qualité sur laquelle il valait mieux ne pas trop insister, pour éviter des discriminations.

Cependant, le maintien de familles sur le Voyage, alors que les contraintes et les difficultés s'exaspèrent, ne s'explique pas

.....

55. Hervé Sciardet, 2003, *Les marchands de l'aube. Ethnographie et théorie du commerce aux puces de Saint Ouen*, Economica.

uniquement en termes économiques. D'autant que les institutions sont peu coopératives à plusieurs époques. En fait, les règles pour minimiser l'incertitude semblent bien peu efficaces, face à une hostilité grandissante de l'administration. Il s'agit donc d'autre chose, du goût de l'aventure à la culture du voyage, d'autres motivations expliquent le maintien de ces réseaux. De la même façon que la rationalité utilitariste, même contextualisée, ne dit pas tout des réseaux migratoires<sup>56</sup>. En amont, des compétences préalables à la mobilité sont sans doute nécessaires pour les rejoindre. Là encore aujourd'hui comme hier : ainsi la famille D, dont nous avons parlé plus haut, part-elle brusquement sur le voyage ou a-t-elle des liens plus anciens ? Ses compétences antérieures sont liées à la circulation : les membres de cette famille sont charrons, maréchaux-ferrants, marchandes de vins, aubergistes avant d'être forains. Dans une vallée traversée par les Tziganes, celle du Loir, où certains se sont sédentarisés, d'où une compétence « culturelle » ? Dès leur entrée sur la foire, les frères épousent des femmes issues de familles voyageant depuis plusieurs générations, manouches.

Il n'y a pas que les déterminants culturels qui peuvent expliquer l'entrée sur le voyage, en dépit des difficultés. On verra plus loin que l'entrée sur les foires a aussi pu être déterminée davantage par des raisons politiques, des représentations inspirées des théories anarchistes, que par le strict calcul économique. Même pour un dispositif d'échange, les mécanismes économiques n'excluent pas d'autres enjeux. On retrouve un résultat classique de l'approche critique du marché, de Polanyi aux conventionnalistes<sup>57</sup> : l'échange marchand est porté par d'autres valeurs que celle du gain immédiat.

.....

56. Julien Brachet, 2009, *Migrations transsahariennes. Vers un désert cosmopolite et morcelé (Niger)*, Bellecombe-en-Bauges, Éditions du Croquant, coll. « Terra ».

57. À nouveau O. Favereau, 2010, voir note 2.

**Partie 2**

**Des marges du fordisme  
à la renaissance du travail mobile**





## Inscription et territorialisation aux marges du fordisme : dockers et forains

L'une des hypothèses de ce livre est celle d'une communication entre les différents mondes du travail mobile et de l'habitat hors normes. Cependant, ces mobilités s'effectuaient à différentes échelles urbaines, nationales, globales. Elles se lisent dans les passages d'une activité à l'autre de certains acteurs, les compétences du déplacement et celles de l'aléatoire permettent ces traversées des ports aux foires par exemple, de mobilité dans la ville à l'interurbain. Ces connexions peuvent se retrouver dans certaines des conventions utilisées par l'administration pour gérer et contenir les personnes participant à ces activités économiques « instables ». Pourtant, le classement par le mode d'habitat ne décrivait pas tout le monde du travail mobile. Des variations du lieu de travail à l'échelle urbaine n'entraînaient pas systématiquement le recours au logement mobile. Si les dockers n'étaient pas classés dans les recensements urbains comme des non-citoyens, à la différence des forains, marins et bateliers, ils partageaient des expériences similaires : une grande incertitude sur l'activité et une discrimination socio-économique. En outre, leurs réseaux étaient beaucoup plus connectés qu'on ne le pense. Ces travailleurs de la circulation partageront un sort commun, tout au long du XIX<sup>e</sup> et du XX<sup>e</sup> siècle, malgré des différences marquées. On peut postuler l'existence de conventions cachées les regroupant, à travers leurs pratiques et les passages des foires à la manutention portuaire, et vice versa, de certains d'entre eux, et à travers les outils de l'administration pour réguler leurs secteurs

d'activité. Ces rapprochements préfigurent ceux de la logistique globale et locale que l'on étudiera dans la troisième partie. Pourtant, si la foire est une institution très réglementée, les marchés du travail portuaire apparaissent, de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle à la Seconde Guerre mondiale, comme des exemples de marchés non structurés dans la littérature académique. Cette catégorisation était commune aux visions des problèmes portuaires, aussi bien dans toute l'Europe qu'aux USA, ou dans des ports asiatiques. Des conditions économiques semblables pour tous les ports du monde, une adaptation à un système économique déjà global, généraient partout les mêmes incertitudes. Si l'organisation de chaque port n'était pas identique, chacune était connectée à un réseau de circulation dont il recevait les mêmes influences, notamment dans les périodes de libre-échange<sup>1</sup>. C'était le résultat de la première mondialisation<sup>2</sup>, de 1870 à 1914. Ainsi, après la disparition, tardive, des corporations de « portefaix » dans les ports européens, l'embauche dans la manutention devint partout très « chaotique ». L'activité fluctuait de façon très aléatoire, d'un jour à l'autre, d'une saison à l'autre pour les trafics de matières premières agricole (notamment le coton), d'une année sur l'autre en suivant les cycles de la conjoncture. Sur les deux rives de l'Atlantique, non seulement les cours mondiaux primaient sur les prix nationaux<sup>3</sup>, mais les fluctuations des cours mondiaux entretenaient partout une même instabilité de l'activité portuaire. Cette instabilité était en conséquence déjà fractale, au sens où elles se lisaient à toutes les échelles, la ville, les économies monde, l'ensemble des places portuaires. Malgré les différences nationales, les parcours furent assez similaires, il y eut une phase de grande instabilité, mécontentant les salariés comme les employeurs. Ce fut une régulation par la fermeture du marché et non l'intégration à l'entreprise, qui avec des modalités variables, émergea comme une solution globale, validée par la convention 137 de l'Organisation internationale du travail<sup>4</sup>.

.....

1. Paul Bairoch, 1997, *Victoires et déboires : histoire économique et sociale du monde du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours*, en trois tomes, Gallimard.
2. Suzanne Berger, 2003, « Notre première mondialisation. Leçons d'un échec oublié », Seuil, coll. « La République des idées ».
3. Lee A Craig et Douglas Fisher, 1997, *The Integration of European economy 1850-1913*, New York, Saint Martin Press.
4. Vernon H Jensen, 1964, *Hiring of Dock workers*, Harvard University Press.

## De la fin des corporations aux marchés chaotiques

En France, les corporations de portefaix, qui avaient survécu à la Révolution française, organisaient une répartition, en leur sein des emplois et des périodes de chômage jusqu'à la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>5</sup>. Ce système disparut avec l'irruption des « compagnies de docks », filiales des compagnies de chemin de fer, qui cherchaient à appliquer un modèle industriel au travail portuaire<sup>6</sup>. Ces firmes bâtirent des entrepôts, « bords à quai », sur des nouveaux bassins, reliés au rail et exclurent les corporations de ces infrastructures nouvelles, qui visaient à concentrer les trafics. Ces équipements furent à leur tour débordés par les fluctuations portuaires et les contre-offensives des entrepreneurs locaux. Le résultat fut un marché non pas sans règles, mais désordonné par la compétition entre deux systèmes d'emplois : celui de la grande industrie et celui des petites entreprises locales, alors que l'instabilité de l'activité portuaire entraînait une intermittence fonctionnelle. Ce marché, qualifié de non-structuré, était, en fait, une construction, en partie involontaire, résultant de l'opposition entre différents acteurs.

Or, ce marché était connecté à des circulations de personnes à plusieurs échelles, au sein de la ville portuaire et au-delà : il fournissait des emplois occasionnels à des personnes circulant dans un périmètre assez large, comme appoint saisonnier. Ce qui l'inscrit dans le réseau des places d'embauche de travailleurs mobiles, dont des forains et nomades. Il y a peu de statistiques sur ce point, néanmoins quelques indices en témoignent. Dans les camps d'internement de nomades et forains durant la Seconde Guerre mondiale, cette profession est représentée<sup>7</sup>. On trouve dans les archives du Havre des roulottiers travaillant comme dockers encore en 1947. On va voir que dans les années soixante, il y a encore trace de circulation entre ces marchés du travail. Enfin, le marché fournissait des emplois temporaires à des émigrants en attente d'embarquement,

.....

5. Jean-Noël Chopard, 1991, *Le fil rouge du corporatisme. Solidarités et corporations ouvrières havraises au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Mutualités françaises.

6. Claudie Gonthier, 1988, *Docks en stock, la manutention portuaire marseillaise : hommes, territoires et technique. XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècle*, Marseille, Cerfise. Arnaud Le Marchand, 1994, « La structuration des marchés du travail portuaire », thèse Paris-X.

7. Jacques Sigo, 1995, « Ces nomades que l'on interne », *Études tsiganes* 2.

ou à des personnes fraîchement débarquées et n'ayant pas encore trouvé à s'intégrer. Aux USA bien sûr, mais aussi dans les ports européens, parmi les candidats au départ comme parmi ceux qui revenaient d'Amérique (façade nord) ou arrivaient du Sud (en Méditerranée). À Shanghai<sup>8</sup>, comme à Bombay<sup>9</sup>, il s'agit de migrants de l'intérieur, qui cherchent des emplois pour compléter ou échapper aux activités agricoles. En outre, en Chine, le travail des docks constitue un débouché pour les bateliers au chômage.

D'autre part, l'activité était mobile et les lieux d'embauche étaient mouvants. L'activité portuaire était imprévisible, Elle était en outre dispersée dans les zones portuaires : les navires à décharger n'étaient pas toujours au même endroit. Ces fluctuations continuelles induisaient des problèmes pour l'organisation de l'embauche, dans un contexte où les moyens de communication ne permettaient pas de prévenir les salariés des lieux de travail, d'une journée sur l'autre. De ces difficultés naissent des dysfonctionnements, puis des tensions sur le marché du travail, et des conflits récurrents. On peut suivre dans les archives du Havre, ces conflits sur l'organisation de l'embauche. Cet exemple permet de vérifier, une fois de plus, qu'un marché ne fonctionne pas correctement sans une régulation et que cette régulation peut très bien ne pas émerger spontanément.

Formulons le problème qui présente des analogies avec un célèbre modèle de la théorie des jeux : le jeu du rendez-vous de Schelling. Dockers et employeurs doivent se rencontrer physiquement pour nouer les embauches. L'activité fluctue journallement et elle est hautement imprévisible comme les cours des marchandises, en outre, les aléas de la navigation de l'époque font que l'arrivée des navires n'est pas connue de façon certaine. Il y a une asymétrie de l'information, bien que les employeurs en sachent plus que les salariés, leur connaissance de l'activité reste elle aussi limitée. La solution qui semble minimiser les risques que des salariés ne trouvent pas d'emploi alors que des employeurs cherchent de la

.....

8. Linda Cooke Johnson, 2000, « Dock Labour at Shanghai » in *Dock Workers International Explorations in Comparative Labour History 1790-1970*, Sam Davies et alii, Ashgate.

9. Mariam Dossal Panjwani, 2000, « Godis, tolis and mathadis: dock workers of Bombay » et « Space as determinant: neighbourhood, clubs and other strategies of survival » in Sam Davies et alii, *ibid.*

main-d'œuvre semble, a priori, évidente : choisir une « place de marché », centralisant les embauches. Cette solution peut présenter des inconvénients alors que la dispersion spatiale des lieux de travail est grande, que leur répartition dans le port est changeante. Pour que la place centrale reste attractive, il faut qu'employeurs et salariés choisissent cette stratégie et qu'une majorité s'y tienne à chaque période. Au-dessous d'un certain seuil de concentration, il est tentant de rechercher une embauche plus près des lieux de travail où l'on estime probable l'activité. Les entreprises peuvent être tentées d'organiser des lieux d'embauches spécifiques. Le problème est que cette dernière stratégie n'est pas stable non plus, car les fluctuations de l'activité font qu'une firme ne peut garantir un travail régulier pour son compte, ni être certaine qu'un sous-marché soit toujours suffisant pour couvrir ses besoins en cas de « presse ». La place du Havre nous sert de dispositif expérimental pour voir comment les acteurs essaient de régler cette question. Une série de liasses aux archives municipales<sup>10</sup>, de 1861 à 1911, garde les traces des doléances suite à des dysfonctionnements de l'embauche. Un même problème est posé de façon récurrente : où les dockers doivent-ils s'assembler ? La solution stable n'émerge pas. Le système oscille entre centralisation et dispersion. Quand il y a trop de places d'embauches, la coordination est mauvaise, des offres d'emploi ne sont pas satisfaites alors que des journaliers sont, ailleurs, inemployés. L'embauche ressemble alors à un « jeu de cache-cache » peu performant comme mode de coordination. Des conflits naissent, on désigne un lieu unique pour le marché du travail, mais très vite des firmes et des salariés se rencontrent à un autre endroit, préluant à une dispersion générale, car la place centrale n'offre plus assez d'opportunités quand elle ne concentre pas toutes les offres et toutes les demandes. Jusqu'à ce qu'on soit obligé de recentrer à nouveau le marché, après de nouveaux échecs qui s'accompagnent d'accusations croisées de non-coopération entre salariés et employeurs. Comme dans tout jeu, selon Jean-Pierre Dupuy<sup>11</sup>, « c'est le règne de l'imaginaire : mémoire, identification,

.....

10. Archives du Havre « fonds contemporain », série F2, cartons 14 et 15.

11. Jean-Pierre Dupuy, 1989, « Common Knowledge et Sens commun » *Revue du Mauss* n° 2.

conflit ». Chacune des parties rejetant sur l'autre la responsabilité du chômage informationnel, qui peut coexister avec un manque de main-d'œuvre. Offre et demande ne parviennent pas à se rencontrer et la mémoire des conflits l'emporte sur l'émergence de la règle nécessaire. Dans la terminologie de la théorie des jeux<sup>12</sup>, la place centrale n'apparaît pas comme une solution évolutionnairement stable, ni même stochastiquement stable, puisque des défections aléatoires peuvent la faire abandonner et que la récurrence de la dislocation amène à penser qu'un nombre peu important de défections initiales suffisait à lui faire perdre sa primauté.

Ainsi, en 1861 la chambre de commerce se plaint d'un manque de main-d'œuvre due à des retards à l'embauche, alors que des chômeurs demandent à la mairie de fixer des lieux de rencontre. La mairie désigne donc des places d'embauches. Pourtant, en 1870, 1879, 1886, 1891 et 1896, le même problème se pose et on doit convenir des lieux d'engagement. En 1901, la chambre syndicale des ouvriers du port proteste contre le non-respect par la Compagnie des docks de l'unicité de la place d'embauche. En 1911, nouvelle plainte, on signale que la cloche du port, qui marque les heures de travail, ne peut être entendue depuis quatre des places de grève. Il y a toujours des défauts d'information sur le marché.

Les mêmes acteurs portuaires, capables d'organiser le montage sophistiqué des marchés à terme de matières premières, échoueront en ce qui concerne l'emploi dans la manutention. Échec relatif, si l'on considère que jusqu'à la Première Guerre mondiale, ce n'est pas une préoccupation majeure de ces acteurs, ni des autorités publiques. Dans la présentation du fonctionnement du port du Havre par Félix Faure, que l'on a citée au chapitre 1, il n'y a aucun développement sur cette question. Dans une conception très cohérente avec l'économie politique française du XIX<sup>e</sup> siècle, le marché du travail devait s'équilibrer spontanément, malgré des conflits transitoires. Mais cette solution n'arrive pas.

En conséquence, dès le début du XX<sup>e</sup> siècle, alors que l'emploi intermittent régresse dans l'industrie, que les ouvriers nomades sont accusés de vagabondage, les dockers deviennent une masse dangereuse, flottante, perçue comme un résidu de l'ancienne société et

.....

12. Gaël Giraud, 2000, *La théorie des jeux*, Flammarion, coll. « Champs université ».

une menace politique<sup>13</sup>. Les observateurs, au Havre, plutôt hostiles, notent la présence de roulottes sur les lieux d'embauche<sup>14</sup>. Elles servent à la restauration dans la rue, mais attestent d'une proximité technique avec les équipements « forains ». Le chantier portuaire et le marché du travail portuaire sont des équipements nomades dans la ville, alors que le projet, ingénierial, des « Compagnies des docks », était de réorganiser la manutention et l'entreposage sur le modèle de l'usine. L'échec de ce projet, qui n'avait pas tenu compte de la complexité et des fluctuations de l'activité portuaire, retombe sur les dockers, d'où le stigmatisme. Ce rejet dont sont l'objet les dockers dans l'opinion savante et hygiéniste participe du mauvais fonctionnement du système d'emploi : il génère des défiances et des comportements non coopératifs. La situation des dockers, un groupe stigmatisé et suspect, provenait de son assimilation au travail nomade. Parce qu'il s'agissait en partie de travailleurs de passage, comme les saisonniers et les émigrants. Si la majorité était constituée de salariés journaliers résidents permanents de la ville, comme ils étaient précaires, non intégrés à l'entreprise, liés au commerce, ils avaient la même place que les marchands ambulants (cf. chapitre 1-2), aux marges du fordisme naissant.

La comparaison avec les ports de l'autre côté de l'Atlantique montre une tendance à la segmentation, découlant de l'intermittence et de la ségrégation raciale. Le marché du travail y était aussi qualifié de chaotique, pour les mêmes raisons qu'en Europe, mais il n'y avait jamais eu de corporations. Au début du xx<sup>e</sup> siècle, les ports américains sont moins outillés que les ports européens, à cause de l'abondance de main-d'œuvre immigrée, il n'y a pas d'équivalent aux « Compagnie des docks » européennes liées au chemin de fer.

Cependant, la segmentation par origine nationale, ou continentale, du travail sur les quais est très nette sur les ports américains. Elle se double d'un partage spatial des zones du port et d'un partage technique, certaines tâches à bord des navires sont réservées aux dockers d'origine irlandaise, à d'autres endroits sur d'autres trafics,

.....

13. Klaus Weinhaeur, 2000, « Power and Control on the Waterfront. Casual labour and decasualisation » in *Dock Workers International Explorations in Comparative Labour History 1790-1970*, Sam Davies et alii, Ashgate.

14. Weurlesse, 1920, *Le port du Havre*, Dunod.

aux dockers d'origine afro-américaine. Il y a donc bien toute une série de règles repérables, découlant d'une segmentation générale, une norme nationale, et de l'idée plus ou moins pragmatique selon laquelle les affinités ethniques facilitent la coordination en situation de flexibilité. L'assimilation de ces travailleurs aux salariés itinérants est patente, on parle de l'arrivée en ville des « Lumber camps » (des camps de bûcherons), lors de la grève de 1907 sur le port de New York<sup>15</sup>. De même, les dockers de Philadelphie sont organisés par l'Industrial Workers of the World<sup>16</sup> (IWW). Leurs membres, les wobblies, à la différence de l'American Federation of Labor (AFL) qui est un syndicat de métier, sont surtout présents parmi les saisonniers agricoles et les hobos, les ouvriers nomades. De manière générale, l'IWW regroupe les salariés les plus précaires et les minorités<sup>17</sup>. Loin de n'être pas organisés, ces marchés s'inscrivent dans une gouvernance nationale et locale. Même constat pour la Chine, le travail sur le port de Shanghai est réparti spatialement et par origines régionales des ouvriers. Ces ouvriers ne sont en outre pas considérés comme des résidents permanents, ayant droit de cité<sup>18</sup>.

### Genèse de l'inscription : des marchés à terme à celui du travail

En Europe, la segmentation visible est celle entre salariés recrutés de façon préférentielle, mais non automatique, par les Compagnies des docks et ceux uniquement salariés dans les petites entreprises. Il n'y a qu'à Brème qu'une firme obtiendra un monopole de la manutention sur les quais, la BLG. Cette compagnie est d'émanation locale. Avec un capital mixte, privé et municipal, elle parviendra à organiser le marché et réussira à intégrer la main-d'œuvre en son sein. En un siècle, elle ne connaîtra qu'une seule grève. C'est donc bien l'échec de la régulation par les grandes compagnies, après la destruction de l'ancien système, qui explique les désordres.

.....

15. Calvin Winslow, 1998, « "Men of the lumber camps come to town": New York Longshoremen in the strike of 1907 » in *Waterfront workers New perspectives on race and class*, Urbana and Chicago, University of Illinois press.

16. Howard Kimeldorf, « Radical possibilities? The rise and fall of wobbly unionism on the Philadelphia Docks » in Calvin Winslow, *ibid.*

17. Rudolf Rocker, 2011, *Théorie et pratique de l'anarcho-syndicalisme*, Aden Éditions.

18. Linda Cooke Johnson, *op. cit.*



Les grèves de dockers, fréquentes de par le monde au tournant du xx<sup>e</sup> siècle<sup>19</sup> compte tenu des perturbations de l'économie nationale qu'elles entraînent, appellent l'intervention des États, notamment en France à partir de 1910. À la suite de l'affaire Jules Durand, la condamnation à mort d'un leader syndical des dockers charbonniers, jugé coupable, sous la foi de faux témoignages, d'avoir commandité le meurtre d'un ouvrier « briseur de grèves ». Les protestations contre le jugement prennent une ampleur internationale, des émeutes suivent, c'est un tournant de l'histoire des relations industrielles en France<sup>20</sup>. À cette occasion, on fait intervenir l'armée et la régulation locale est totalement dépassée. Cette intervention se justifie par une incapacité des pouvoirs locaux à organiser un marché du travail efficace. Mais ni à New York en 1907, ni au Havre en 1910 et en 1922<sup>21</sup>, les dockers ne demandent la fermeture du marché du travail. Les grèves sont motivées par le faible niveau des salaires. Les plaintes relatives à l'organisation de l'embauche visent à améliorer son fonctionnement par une régulation administrative, rendant obligatoire la coopération, y compris des Compagnies des docks. Les journaliers dockers réclament un réencastrement du marché, mais il ne s'agit pas de restreindre l'embauche à des salariés inscrits sur une liste. Cette pratique est celle des grandes firmes, qui ont recours en outre au marché ouvert, lors des pics d'activité.

Ainsi en 1891, la Compagnie des Docks-Entrepôts du Havre justifie sa dérogation à la place unique d'embauche par « l'habitude de prévenir à la sortie du travail ceux qu'on a l'intention d'embaucher à la demi-journée suivante » et fait référence aux « ouvriers auxiliaires inscrits sur les listes de la voilerie ». L'inscription et la priorité d'embauche sont une pratique, un « habitus », des grandes entreprises.

Les syndicats de dockers visent à améliorer le fonctionnement de l'intermittence, pas à l'abolir. À cette époque, l'action

.....

19. C. Kerr, A. Siegel, 1954, « The Inter-Industry Propensity to Strike: an International Comparison », in A. Kernhauser, R. Dublin, A. M. Ross (éd.), *Industrial Conflict*, New York, Mac Graw Hill.

20. Zeev Sternhell, 1998, *La droite révolutionnaire (1885-1914). Les origines françaises du fascisme*, Gallimard, coll. « Folio Histoire ».

21. John Barzman, 1998, *Mouvements sociaux et culturels militants au Havre 1912-1923*, PURH.

syndicale ne recherche donc pas à la constitution de corporations, même si elle peut s'accommoder de segmentations. En fait, certains commentateurs, à la suite de Hobsbawm<sup>22</sup>, suggèrent que les dockers étaient attachés à l'intermittence et à la liberté qu'elle procurait. Le « nous » qui les anime, et qu'ils recherchent comme appui nécessaire au marché<sup>23</sup>, est un groupe aux frontières mouvantes, et mobile dans la ville. Il implique une acceptation de l'aléatoire, comme pour les professions marchandes. Aux USA, c'est l'arrivée de la mafia sur les quais, une conséquence de l'échec de la grève de 1907, qui amènera les pratiques de restriction à l'embauche. Comme en France, au Royaume-Uni, c'est seulement après 1914 que les organisations syndicales de dockers commencent à accepter le principe de l'enregistrement. Il est introduit dans les années vingt, mais fait face à de nombreuses difficultés. Les dockers, de la base, y sont réticents et continuent à manifester un attachement à l'intermittence. Les employeurs craignent le pouvoir syndical qui résulterait de l'enregistrement. C'est seulement à partir des années trente, que cette option semble faire son chemin et s'imposer comme une solution acceptable par la majorité. Le changement d'attitude des employeurs ne peut pas être relié à un changement technique, ou à des investissements qui impliqueraient une main-d'œuvre stable. Cependant, le but recherché n'est pas seulement d'améliorer les conditions de vie de leurs employés, il s'agit de « changer les hommes » et de les faire rompre avec la culture de la précarité. La synchronie entre l'évolution des pratiques d'embauche sur les quais, dans les ports européens et américains, indique que la connexion des places créait non seulement des conditions similaires, mais aussi une diffusion de normes et d'anticipations. Sur ce point, la réorganisation des marchés de produits a précédé celle du travail. Depuis 1880, les marchés à terme de matières premières avaient, eux aussi, connu une évolution à l'échelle atlantique, au moins. Le réseau portuaire est aussi un réseau de bourses internationales. Ces marchés à terme répondaient à la nécessité d'assurer les transactions alors que l'instabilité des cours compliquait la tâche du négociant, ils seront aussi

.....

22. Éric Hobsbawm, 1964, *Labouring Men: studies in the history of labour*, London, Weidenfeld & Nicolson.

23. Hervé Defalvard, 1995, *Essai sur le marché*, Paris, Syros.

les laboratoires des théories mathématiques de la spéculation<sup>24</sup>. Or, il y a une proximité de la solution retenue pour réorganiser la manutention avec les marchés à terme de marchandises premières, qui étaient décentralisés dans les ports. Réserver le marché à des listes d'inscrits peut être rapproché des pratiques du négoce. Négociants et premiers théoriciens de la spéculation pensaient que les opérations à terme devaient être réservées aux seuls professionnels, connus du marché. Le terme par lequel les dockers professionnels désigneront les dockers de circonstances, « pharmaciens », provient peut-être de l'argot boursier des années 1930 : le « pharmacien » est le spéculateur amateur qui gère lui-même son épargne sous forme d'un portefeuille de titres, et est perçu comme un perturbateur par les « professionnels ». Les premières expérimentations de l'inscription sont menées en France, comme en Angleterre et aux USA, à partir de la fin des années 1920<sup>25</sup>.

Pour autant, si les aléas du travail sur les quais en faisaient un modèle du travail précaire, il n'était pas le seul secteur d'activité où l'on trouvait des journaliers. La genèse de la fermeture du marché va donc passer par une distinction sectorielle entre intermittents. Il s'opère dans la littérature académique et statistique, de façon implicite. Dans le recensement britannique de 1891, les dockers sont distingués des « journaliers généraux », cependant on sait que dans la rubrique « dockers » sont classés des salariés ayant travaillé de façon occasionnelle, ou seulement saisonnière, sur les ports. Dans la grille française des groupes socioprofessionnels<sup>26</sup>, constituée à partir du recensement de 1936, la rubrique « manutention » exclut les journaliers, or les dockers le sont. Mais la rubrique « journaliers et manœuvres » est ventilée entre ouvriers sans emploi et isolés, c'est-à-dire non salariés. Les dockers employés n'y sont pas, ils sont « à part », hors de l'industrie et de la grande entreprise.

.....

24. Arnaud le Marchand, 2007, « Une lecture socio-économique de Louis Bachelier. Théorie de la spéculation et milieu boursier au Havre », *Cahier de sociologie économique et culturelle* n° 43. Jean-Michel Courtault, Yuri Kabanov, Bernard Bru, Pierre Crepel, Isabelle Lebon, Arnaud Le Marchand, « Louis Bachelier on the Centenary of Theorie de la Speculation », 2000, *Mathematical Finance*, 10 July.

25. Gordon Philipps, Noël Whiteside, 1985, *Casual Labor. The unemployment question of the port transport industry 1880-1970*, Oxford, Clarendon Press.

26. Alain Desrosières et Luc Thevenot, 1988, *Les catégories socioprofessionnelles*, La Découverte.

Mais cette distinction comptable n'empêche pas un rapprochement avec la situation des salariés saisonniers de l'agriculture Aux USA, John Clark Kerr<sup>27</sup> regroupe, en 1954, ces marchés portuaires avec ceux des moissonneurs journaliers décrits par Lloyd Fisher<sup>28</sup>. L'appellation de marché non structuré s'applique pour lui quand il y a une absence de lien entre salariés et employeurs, au-delà d'un engagement journalier. La structure ne semble venir, dans cette conception, que de l'intégration à l'entreprise. Dockers et salariés itinérants sont donc bien classés ensemble, comme étant hors de la représentation du travail qui se constitue autour des normes fordistes.

### Les interventions de l'État dans la régulation

Les interventions de l'État dans la régulation portuaire vont accompagner la diffusion de la norme d'emploi, qui implique l'unicité du lieu de travail, dans le monde industriel. Certaines professions, (outre les dockers, on trouve les intermittents du spectacle), demeuraient précaires à des échelles spatiales et temporelles variables. Elles furent normées de façon particulière. Tout un arrangement institutionnel vise à les intégrer dans l'État-providence, en limitant la précarité. La question du chômage, qui découle de l'intermittence, est essentielle. On admet un « chômage normal » sur les quais, qui est indemnisé car non saisonnier et donc imprévisible. La priorité d'embauche, réservée aux dockers inscrits, est la compensation de ce risque. Ces dispositions seront des normes internationales en 1948, via leur reconnaissance par l'Organisation internationale du travail, achèvement du mouvement vers la « *deca-sualisation*<sup>29</sup> », ce terme anglais qu'on ne peut vraiment traduire en français par « permanentisation ». Les institutions connaîtront néanmoins des chemins et des formes nationales, pouvant varier par exemple avec le mode de propriété des équipements portuaires

.....

27. John Clark Kerr, 1954, « The Balkanisation of Labor Markets », in W. Bakke *et alii* *Labor mobility and economic opportunity*, MIT Press.

28. Lloyd Fischer, 1951, « The Harvest Labor Market in California », *Quarterly Journal of Economics*, novembre 1951.

29. John Barzman, 2000, « States and Dockers: from harbour designers to labour managers » in Sam Davies, *ibid.*

publics, par exemple municipal (Europe du Nord) ou national (France et Europe du Sud).

En France, les listes de dockers professionnels sont gérées à deux niveaux, celui du port pour l'embauche et l'organisation du travail, celui de la nation pour les indemnités chômage. La négociation collective s'effectue aussi à ces deux niveaux. Devenir docker ne passe pas par une intégration à l'entreprise, mais équivaut à rentrer dans un système local d'embauche fermé. On peut comparer ce régime à celui des intermittents du spectacle. L'enfermement des migrants dans des institutions spécifiques participe de cette intégration des marges du système, même au prix de solutions en apparence paradoxales. La construction de dispositifs, y compris sous la forme de halls d'embauches bâtis en dur, qui renferment des marchés chaotiques, n'est sous cet angle qu'une modalité de la construction des marges de l'économie du travail. Elle va aussi permettre une production de statistiques, un savoir local et national des marchés portuaires, qui auparavant étaient invisibles dans les comptes.

L'institutionnalisation du fonctionnement du marché du travail portuaire, via la loi de 1947, et sa matérialisation physique dans les halls d'embauche clos (le BCMO en France, Bureau central de la main-d'œuvre), auront plusieurs conséquences :

Tout d'abord, la fermeture de ce marché du travail aux « forains » : les pratiques et les interprétations de la loi instituent la restriction de la mobilité du travail à la zone portuaire d'inscription. En effet, s'il était prévu qu'un docker inscrit dans un port puisse se faire embaucher dans un autre, après une demande, cette possibilité ne sera jamais activée et en fait découragée<sup>30</sup>. Il y a des dockers occasionnels sur des marchés locaux, mais pas de circulation d'un port à l'autre. Il s'agit bien de territorialiser la main-d'œuvre, même les dockers d'appoint doivent être inscrits sur un « rôle local ». De ce point de vue, la stabilisation de la main-d'œuvre portuaire passe par une construction sociale, de façon tout aussi nette que celle plus tard des marchés au cadran, qui relanceront l'analyse socio-économique des marchés<sup>31</sup>. Cette économie, pour n'être pas

.....

30. Entretiens Cainagod, 1991.

31. Garcia M.-F., 1986 « La construction d'un marché parfait : le marché au cadran de Fontaines-en-Sologne », *Actes de la recherche en sciences sociales*.

intégrée à l'entreprise, est bel et bien encadrée, sous le contrôle de l'État-providence.

L'inscription aura une conséquence performative très forte sur la profession. Elle se combinera à l'adhésion automatique, de facto, au syndicat unique, en France. Le rassemblement biquotidien dans le hall du BCMO constituera la « foule des dockers », selon l'expression qu'ils utilisaient eux-mêmes pour se désigner, en groupe cohérent, à l'identité très affirmée. Ces dispositions se doubleront, localement, par l'emploi prioritaire des fils de dockers. Loi et coutumes produiront une unité syndicale quasi sans faille, d'hommes qui retourneront le stigmate ancien en fierté professionnelle. Cette organisation à deux niveaux, national et port par port, en font clairement un système néocorporatiste<sup>32</sup>, réinventé pour séparer marché général des journaliers et dockers. Il s'agissait, selon les employeurs, de créer un lien fort entre les dockers et le port, plus que la ville, en compensation de l'absence de liens avec l'entreprise.

Les questions sociales ne sont pas seules en jeu, la réorganisation de la manutention portuaire s'inscrit dans un paradigme de la fluidité, qui vise à desservir les industries lourdes et les entreprises de réseau.

Elle participe d'un modèle d'intégration générale des entreprises de réseaux comme de la stabilisation de la main-d'œuvre. Cette intégration permet de se passer des installations mobiles (pour l'électricité par exemple). Pour le travail portuaire, comme il n'y a pas d'inclusion dans l'entreprise, il y a création d'un territoire « à part », régi par des conventions spécifiques. Notamment parce que l'évolution technique dans le transport des vracs et l'importance des trafics d'hydrocarbures semblent inaugurer une substitution du capital au travail, de l'inclusion du passage portuaire dans une planification générale des flux<sup>33</sup>. Les dockers, comme les journaliers, sont associés au non-planifiable en déclin, aux ruptures résiduelles de la continuité de la production. Ils sont à part, avant d'être dépassés ou transférés à l'industrie. En fait, il y a un décalage avec

.....

32. Denis Segrestin, 1985, *Le phénomène corporatiste*, Fayard.

33. Pierre Léonard, 1965, « Les activités maritimes et la planification française », *Marine marchande* 65, numéro spécial du *Journal de la Marine marchande*.

l'histoire des marchés à terme de matières premières, la crise de 1929 puis la Seconde Guerre mondiale furent fatales à leurs décentralisations. L'après-guerre vit la concentration des activités boursoières aux USA, à New York et Chicago, au détriment des places européennes. À l'aube des trente glorieuses, le monde du négoce portuaire, qui avait été l'incubateur tardif des marchés fermés, est déjà mort. L'industrie l'a contourné, la prépondérance du planisme le rend désuet. La manutention portuaire ne peut apparaître que comme une survivance d'activités économiques marquées par l'aléa, bientôt en voie de disparition. Dans des documents officiels du plan, l'activité portuaire est pensée via le prototype de la centrale électrique. Il faut que les ports deviennent des machines fiables, sans à-coups, processant des trafics fluides<sup>34</sup>. Mais cette réduction à un standard unique, d'une réalité plus complexe, va être démentie par les faits.

Cette réduction/exclusion peut expliquer pourquoi en France, et plus généralement en Europe, les dockers ne font pas l'objet d'une politique de logement spécifique. A contrario, cela fut le cas au Japon. Ce schéma s'accompagnera de quartiers d'hôtels pour les journaliers des ports et de l'industrie : les Yosébas<sup>35</sup>. Celui d'Osaka connaîtra un véritable « boom » avec l'exposition universelle dans cette ville, en 1970. La conjonction entre activités portuaires, foires, et journaliers du bâtiment s'exprime ici dans une concentration spatiale du logement des salariés précaires. Concentration qui est soutenue par une assignation politique à résidence des journaliers dans le Yoséba. Ce n'est qu'en 1985 que les dockers sont distingués clairement et strictement des autres ouvriers intermittents et que le Yoséba n'abrite plus de travailleurs portuaires. La solution japonaise consistait donc en un quartier regroupant l'habitat de tous les journaliers recrutés sur les mêmes places d'embauche, réglementée par une bourse, analogue au BCMO des ports français, mais multi-sectorielle. Il y avait donc construction politique et architecturale de la segmentation du travail et de l'exclusion des travailleurs non intégrés à l'entreprise.

.....

34. *Ibid.*

35. Anne Gonon, 1995, « Précarité et isolement social. Le monde des journaliers japonais » Monographie de la Maison franco-japonaise, Paris.



Figure 3. Bourse du Travail de Kamagasaki Osaka, 2010.

En Europe non plus, le fordisme, quoique dominant, n'a pas intégré complètement l'ancienne sphère du travail mobile. Dès la fin des années soixante, on note la réapparition de salariés journaliers, venant des campagnes, pour travailler occasionnellement sur les quais de Rotterdam<sup>36</sup>. Au-delà de ces premiers craquements, le travail portuaire et l'activité des foires vont se trouver impliqués dans les bouleversements des modèles productifs et organisationnels, dès le début des années soixante-dix.

### Nouvelles grappes d'innovation

La loi de 47 crée un nouveau « genre », pour emprunter à la terminologie de Nelson Goodman<sup>37</sup>, le docker comme ouvrier professionnel protégé, membre d'un groupe à la définition fermée et exclusive. Ce nouveau monde portuaire n'allait pas rester stable très longtemps,

.....

36. Klaus Weinbauer, *ibid.*, 2000.

37. Nelson Goodman, 2006, *Manières de faire des mondes*, Paris, Folio.



car ce statut donnait un pouvoir de négociation sans précédent aux dockers, à l'exact opposé de la situation précédente. Cette situation va favoriser l'adoption d'innovations dans les techniques de manutention. Dans les secteurs portuaires comme dans le réseau des foires apparaît une nouvelle dynamique d'innovation, qui prépare le passage à la mondialisation. Par un renversement des conventions dominantes, ce qui apparaissait comme résiduel, lié au vieux commerce « des divers » et à l'inclassable va reprendre une place centrale.

### **Bref historique de la conteneurisation**

Le conteneur maritime a eu une longue gestation, débutée avant la Seconde Guerre mondiale. C'est en 1956 qu'un transporteur routier américain désolidarise la caisse du camion pour la charger à bord de navires et fonde une compagnie de navigation. La première ligne conteneurisée transatlantique est ouverte en 1966. Deux raisons vont expliquer le succès de cette innovation et sa diffusion générale. D'une part une volonté de réduire les coûts salariaux de la manutention, d'autre part de rationaliser l'occupation de l'espace à bord des navires. En effet, le transport de marchandises diverses entraîne un chargement de colis disparates, qui font que le bateau est souvent « plein » avant d'avoir atteint sa charge maximale. Dans un premier temps, le conteneur remet de l'ordre dans le macrosystème technique de la circulation maritime des marchandises. Mais pour qu'il fonctionne, un travail de normalisation internationale est nécessaire, et une redéfinition des usages de l'outillage portuaire s'impose. On va donc assister à une standardisation des conteneurs, des grues qui deviennent des portiques, des navires et des espaces portuaires. À partir de 1974, les acteurs du monde maritime considèrent que le système technique est au point<sup>38</sup>. Le conteneur est devenu un objet normé et maîtrisé. Il va commencer à produire ses effets, qui passent par une extension des espaces portuaires et, cette fois, une uniformisation du système technique portuaire. Il sera le support technique de l'accroissement des échanges internationaux de marchandises et permettra une production modulaire, sur plusieurs sites dispersés sur plusieurs continents. De ce point de vue, il est aussi important que la finance et l'informatique dans

.....

38. Claude Fiore, 1982, « Production de la circulation », thèse EHESS Paris.

le processus de mondialisation. Il a aussi un impact culturel sur la vie portuaire et les représentations du commerce international. En effet, le commerce de marchandises manufacturées, appelées les « marchandises diverses », au sens d'inclassables, par opposition aux matières premières transportées en vrac sur des navires spécialisés (pétroliers, minéraliers, etc.), était encore vu comme un trafic résiduel. Ce qui comptait, c'était l'approvisionnement des industries lourdes. Avec la conteneurisation, la logistique va pouvoir s'appliquer aux produits finis. Or, à partir de la fin des années soixante-dix, le commerce de produits finis va être le vecteur du développement des échanges. Notamment parce qu'il s'agit pour les pays industrialisés d'accroître les exportations pour payer la facture pétrolière. Ensuite d'acheminer les biens dont la production a été délocalisée. De résiduelles, ces activités vont devenir cruciales et croissantes. Pour mesurer ces échanges, on ne peut utiliser seulement le poids, comme on le faisait pour les vracs. Il n'y a pas non plus de mesures monétaires, pour des raisons comptables. C'est alors le nombre de conteneurs (comptés en EVP, Équivalent vingt pieds, le module de base) chargés et déchargés qui va devenir l'unité de compte mondiale des activités portuaires. Tandis que sur toutes les places portuaires, les usages locaux qui s'exprimaient aussi dans le design des quais et de l'outillage portuaire se conforment aux standards de la circulation des conteneurs. Le conteneur est donc aussi une « catégorie » conceptuelle. Si elle réduit leur nombre, elle ne disqualifie en rien les dockers. Leurs salaires, conséquence du statut, vont connaître une croissance tout au long de la période. Cette croissance incitera à la conteneurisation mais ne sera pas freinée par elle, ils parviennent à récupérer une part importante des gains de productivité. Une des raisons en est que dans ce système d'emploi, les entreprises n'ont pas la possibilité de licencier. L'inscription sur la liste est quasiment irréversible, alors que l'embauche, pour une vacation d'une demi-journée, ne crée pas de liens avec les entreprises. Les plans sociaux seront coûteux, d'autant plus que l'identité collective créée par les lois de 1947 fait que les mots d'ordre de grève sont suivis à 100 %<sup>39</sup>.

.....

39. Arnaud Le Marchand, 1997, « Le syndicalisme docker au Havre depuis 1947; de l'action structurante à la double contrainte », *Cahiers du Grhis*, n° 7.

## Les foires « des misérables » à l'économie immatérielle

À la différence des dockers, les forains, eux, sont comptabilisés en tant que tels, dès les années trente, ils ont un statut juridique discriminant (découlant de la loi de 1912 cf. chapitre précédent), mais qui les identifie clairement pour la statistique. Ce repérage se combine pourtant avec une anticipation négative sur leur avenir.

Durant les « trente glorieuses », les industriels et marchands forains apparaissent eux aussi comme un groupe « dépassé ». Dans les discours savants des années soixante, ils sont une figure des « misérables » survivants des premières révolutions industrielles, note Hélène Thomas<sup>40</sup>. Les connexions avec les marchés du travail portuaires, et les journaliers et « marginaux » décrits précédemment sont nombreuses. En 1967, la sociologue Édith Falque dirige une enquête de la préfecture de la Seine, sur les employés forains dans la région parisienne<sup>41</sup>. On s'interroge sur les emplois occupés par ces salariés avant de rejoindre les foires, le cas échéant. Il s'agit d'apprécier les trajectoires professionnelles et de comprendre l'attrait pour « l'instabilité professionnelle », que semblent manifester ces travailleurs, que l'on qualifierait de flexibles dans le discours dominant 30 ans plus tard. Le tableau de la répartition en pourcentage, selon le métier et la « nature » de ce métier, entendu ici comme son degré de sédentarité est :

Diversité		Nature	
Légionnaire	29,6	Non sédentaire	Non sédentaire 72,8
Parachutiste	5,4		
Marin	5,4		
Circasien	10,8		
Patron forain	5,4		
Chauffeur livreur	5,4		
Électricien	2,7	Sédentaire donnant une liberté, cause de déplacement	
Plombier	2,7		
Docker	5,4	Sédentaire, s'effectue en plein air	
Barman	5,2	Sédentaire	Sédentaire 26,4
Manceuvres en usine	21		

Source : Édith Falque 1967.

.....

40. Hélène Thomas, 2010, *Les vulnérables. La démocratie contre les pauvres*, Bellecomben-Bauges, Éditions du Croquant.

41. Édith Falque, 1967, « Étude sur les employés forains de la région parisienne », préfecture de la Seine, Inspection générale et études, juin 1967.

La présence significative d'anciens dockers et de marins (10,8 %), indique qu'il y a toujours des circulations entre monde portuaire et foires. Le passage d'un monde à l'autre est pratiqué, s'il y a reconversion possible des compétences d'un secteur à l'autre. Cependant, le groupe des militaires est de loin le plus important, ce tableau les associe clairement au monde nomade, comme les catégories du recensement au XIX<sup>e</sup> siècle (chapitre 1). Des artisans y sont aussi associés, ce qui au passage indique que la figure du « plombier polonais » voyageant dans l'Europe a des racines anciennes. Les dockers sont, après hésitation pourrait-on dire, finalement regroupés avec les non-sédentaires. Le commentaire de l'étude remarque la faible proportion, au vu des normes de l'époque, des ouvriers « normaux ». En fait, implicitement, « sédentaire » est équivalent à « intégré à l'usine ». Dans la même étude, parmi les ouvriers interrogés, il y a au moins un ancien des chantiers navals, compte tenu de l'organisation du travail et de la mobilité intersites dans ce secteur, on peut penser qu'une approche plus fine aurait encore réduit la part des salariés « normaux », mais la convention qui associe sédentarité à l'emploi industriel masque la mobilité dans ce secteur.

Les analogies entre foire et manutention portuaire ne se limitent pas à la « nature » du travail. Une autre enquête de la préfecture, dirigée aussi par Édith Falque<sup>42</sup>, fait le point sur la situation des fêtes foraines de la région parisienne.

On y apprend que l'attribution des places est réservée, par une ordonnance de mai 1950, aux domiciliés dans le département de la Seine, contre la « masse flottante des forains sans domicile fixe ». On retrouve la préférence aux commerçants ambulants (qui ont une adresse selon la loi de 1912), comme dans le cinéma (chapitre 1-2) et, comme sur les ports, une politique d'inscription territoriale. L'attribution des places s'effectue par adjudication depuis 1931, on a vu que c'était une méthode de fermeture de la foire. Depuis 1949 (arrêté du 28 novembre), des emplacements font l'objet « d'attribution prioritaire », aux forains les ayant occupés quatre années consécutives. Inscription, priorité, territorialisa-

.....  
42. Édith Falque, 1967, « Les fêtes foraines dans la région parisienne », préfecture de la Seine, Inspection générale et études, septembre 1967.

tion : on retrouve les mêmes principes que pour les marchés du travail portuaire. Or, comme pour la manutention portuaire, cette solution était loin de faire l'unanimité parmi les intéressés. En 1949, *L'Industriel forain* dénonçait le système des enchères, assimilé à un « régime de gangsters <sup>43</sup> ».

L'incertitude sur les foires ne disparaît pas pour autant. La « priorité » n'est pas assimilable à une reconnaissance d'un fonds de commerce. Elle n'est ni transmissible ni cessible. La priorité s'éteint si le forain n'en fait pas usage, même une seule année. Enfin, ce droit est perdu si l'emplacement est supprimé. C'est-à-dire que la « priorité » accorde une protection très relative et coûteuse.

L'enquête note que le prix des places prioritaires est parfois aussi élevé que celui des emplacements mis aux enchères. Le produit, de ces ventes continue à alimenter la « caisse des écoles », ce qui n'empêche pas les enfants de forains d'avoir toujours un accès difficile à l'Éducation nationale, note amèrement un des acteurs.

Ces dispositions sont des règles de rationnement, pour chaque fête, mais aussi pour l'ensemble. En fait, depuis 1946, le nombre des fêtes ne cesse de diminuer. On en supprime pour transformer les champs de foire en parking, ou pour construire de nouveaux immeubles. Ceci est vrai au niveau national. Les syndicats de forains devront d'ailleurs intervenir plusieurs fois pour éviter la suppression pure et simple des champs de foire dans les villes reconstruites<sup>44</sup>. Les nécessités de la circulation automobile sont souvent invoquées contre le maintien de ces manifestations. Les forains ont le sentiment d'être sacrifiés à la voiture. Dans la ville fordiste, on les marginalise.

Cette représentation rejoint une vision classique des foires qui en fait des lieux de culture populaire, entendue comme version dégradée de la culture savante de la période précédente. L'étude de Pierre Bourdieu le confirme dans *La distinction*<sup>45</sup>, la fête foraine est avant tout le loisir des ouvriers. Comme son public, la foire est reléguée en banlieue. Depuis les années trente, il y a eu peu

.....

43. *L'Industriel forain*, 1<sup>er</sup> avril 1949.

44. Un article aborde cette question dès 1945, dans le journal *La Vie foraine*, issu de la Résistance, « Reconstruction et urbanisme », 15 juin 1945.

45. Pierre Bourdieu, 1979, *La distinction. Critique sociale du jugement*, Minuit.

d'innovations sur les foires, la liste des attractions est la même que celle d'avant-guerre. Le déclin semble bien réel et nourrit une politique qui l'accélère.

Or, il y a bien des nouveaux jeux en cours d'élaboration, pas seulement avec de vieilles règles ou de vieilles images du monde. En effet, c'est sur les foires qu'Atari va diffuser ses premiers jeux (notamment « Pong »).

À la lecture de *L'Interforain*, sur ce thème des jeux vidéo, on retrouve la tradition des jeux automatiques via les importateurs. Il y a des précédents à Pong : « Outer space, Docking action », les jeux de tirs encore. Cette innovation est à relier avec le cinéma : le jeu avec les machines mène aux machines de jeu. Le cinéma est un automate, parmi les jeux automatiques, en germe avec les premiers manèges, les loteries et la distribution de confiseries ou les photomaton, c'est un milieu favorable pour l'incubation des jeux vidéo. On parlait d'abord de jeux électroniques (l'adjectif renvoie à l'automatique), le terme vidéo apparaît dans la presse foraine en 1974. Il semble que Pong, le premier jeu d'Atari, soit appelé aussi « Paddle Battle, TV-Smatch ». Il arrive avec de nouveaux importateurs et des challengeurs de Bussoz, la firme qui amenait flippers et baby-foot. Ces machines sont passées par Forainexpo, le salon pour forains, qui change le mode de diffusion des innovations foraines. L'arrivée des nouveautés est donc organisée. Dans le jeu de « rendez-vous » entre nouveautés et leurs publics, le réseau des foires reste la solution efficace. Certes les jeux vidéo, à la différence du cinéma, sont une innovation dont les forains n'influencent pas la forme et le contenu, même si elle découle de leurs recherches antérieures. Dès l'automne 1974 *L'Interforain* ouvre une rubrique en lien avec la revue *Euroautomat*, la conscience du changement et la réactivité du réseau forain sont très nettes. En outre, le réseau forain a une mémoire : un article sur Méliès, et un autre sur l'origine des attractions genre Mur de la Mort, voisinent avec la présentation des premiers jeux d'arcade.

### **Les économies de réseaux**

Sur les foires et sur les quais, dès l'année 1974, informatique appliquée et nouveaux modes de transport annoncent le nouveau modèle productif. Certes, le monopole forain sur les jeux vidéo

sera de courte durée. Les consoles domestiques apparaîtront rapidement, avec la victoire de Nintendo sur Atari, en 1983. Mais ce passage relancera l'intérêt pour les foires, participera de leur revitalisation, permettra de rappeler que les astronautes de la NASA reçurent leurs entraînements sur des manèges. La foire devient californienne, high-tech, internationale.

C'est donc bien hors de la grande entreprise, dans ces espaces dévolus à l'échange et relativement marginalisés dans le modèle fordiste, que s'élaborent des innovations qui vont profondément modifier le système productif, comme les modes de consommation. Développement du virtuel et réduction des coûts de transport, préparent l'émergence de la sphère immatérielle.

Ces changements techniques annoncent la fin du fordisme, de l'organisation de la production centrée sur la grande usine. Mais les modalités d'échange évoluent aussi, dans ce cadre, quelques concepts abstraits de l'économie néoclassique peuvent s'appliquer. Les jeux vidéo et l'activité portuaire conteneur ont en commun d'être des activités impliquant des économies de réseaux plutôt que des économies d'échelle<sup>46</sup>. C'est-à-dire que la compétitivité est moins liée à la taille absolue de l'activité, comme au sein d'une usine automobile des années soixante, qu'au nombre de connexions (des utilisateurs de la même norme technique ou des utilisateurs du port). La diversité des contacts et la variété des produits sont également plus importantes que les avantages liés à la diffusion d'un produit unique<sup>47</sup>. Le jeu vidéo n'est en effet pas si individualiste qu'il n'y paraît de prime abord. Les communautés de joueurs sont une des caractéristiques de la pratique. Si un joueur recherche un jeu auquel d'autres jouent, il recherche aussi une qualité et un renouvellement permanent des jeux. Quand on en est encore au stade du jeu d'arcade, il faut attirer le chaland par le rassemblement, la concentration de nouveautés et de divertissements : la fête foraine. Ce dispositif, comme au début du cinéma, est donc un mode d'échange et de

.....

46. Richard T. Gretz, « Hardware quality vs. network size in the home video game industry », *Journal of Economic Behavior & Organization*, vol. 76, issue 2, novembre 2010, pp. 168-183.

47. Kenneth S. Cortis, Mara Lederman, « Software exclusivity and the scope of indirect network effects in the U.S. home video game market », *International Journal of Industrial Organization*, vol. 27, issue 2, mars 2009, pp. 121-136.

diffusion essentiel pour présenter une nouvelle technologie, avant que les conventions d'usage et d'échange soient stabilisées. La foire redevient un laboratoire, pour des petites entreprises, testant les réactions des clients. Les forains sont donc des acteurs intermédiaires, nécessaires pour relier des chercheurs californiens, puis japonais<sup>48</sup>, à des adolescents des villes européennes et américaines. C'est qu'en effet, la chaîne d'interactions, est beaucoup plus étendue, spatialement, que pour les débuts du cinéma. Elle passe en outre par des foires pour forains : elle s'est complexifiée.

Un changement similaire s'opère sur les ports. Le conteneur maritime fonctionne aussi en réseau : son intérêt grandit avec le nombre d'utilisateurs, qui permet de le faire circuler. En même temps, par l'intermodalité qu'il permet, il accélère la mise en réseau du transport, la « chaîne logistique » d'abord, puis il pénètre la production. La conteneurisation est essentielle au développement de formes de production par modules, ce qu'on appellera la spécialisation flexible, et à la réintégration de productions qui peuvent être séparés entre des établissements très éloignés géographiquement. C'est-à-dire à la nouvelle production en réseau.

L'avantage compétitif sort donc de l'usine, ou du site de production, pour se conquérir à l'extérieur. C'est la fin de la domination des économies d'échelle qui avait fondé la régulation fordiste. L'importance de la variété va inciter à des changements fréquents des dispositifs productifs et générer une instabilité des collectifs de travail.

Ces changements dans la sphère des « produits », du mode de conditionnement à l'arrivée sur les foires des jeux vidéo, vont se prolonger avec le redéploiement du travail précaire. Le réseau social comme forme organisationnelle et institutionnelle va alors retrouver son actualité. Les marges vont se trouver à nouveau actives, quitte à marginaliser, en retour, des organisations jusque-là ancrées et stabilisées. La conteneurisation fera exploser les espaces portuaires, permettra la mondialisation et relancera le travail mobile à une tout autre échelle. L'intégration régionale des activités de production et de circulation va entraîner une circulation des personnes. L'exemple

.....

48. Cornelia Storz, « Dynamics in innovation systems: Evidence from Japan's game software industry », *Research Policy*, vol. 37, issue 9, octobre 2008, pp. 1480-1491.



des places portuaires permet de le comprendre. L'encastrement du travail mobile est toujours provisoire et en fait transitoire.

Ces travailleurs mobiles sont à nouveau impliqués dans la dynamique économique. Si ce retournement de situation ne débouche pas sur une croissance de leurs nombres, il redonne à ces acteurs une importance stratégique.

Les statuts discriminants des forains et, d'une certaine façon, ceux des dockers, partaient d'un constat d'un déclin de l'importance de leurs activités. Constat discutable et qui ressortait d'une condamnation. Les dockers étaient vus comme des ouvriers à la culture d'un autre âge, dans un système technico-organisationnel du commerce maritime, voués à être dépassés par le progrès. Les marchands forains apparaissaient eux aussi comme une survivance, les distributeurs ambulants de la petite production, elle aussi en voie de disparition.

Les changements dans le commerce international leur ont donné un autre rôle, sinon une autre qualité. Le commerce international de produits manufacturés est devenu intrabranches (textiles contre textiles, voitures contre voitures, etc.), reléguant le commerce inter-branches (produits industriels du Nord contre matières premières et sources d'énergie du Sud) dans un second plan technique<sup>49</sup>. L'accroissement de la concurrence a fait diminuer les avantages compétitifs de la standardisation, au profit des marchandises différenciées. Les flux lourds, liés aux industries de base, impliquant des infrastructures de réseau fixes sont devenus moins porteurs d'avenir. Les marchandises manutentionnées à l'unité, ou par conteneurs, sont devenues cruciales dans les jeux de l'échange. L'économie immatérielle retrouve son premier mode de diffusion. Les avancées de l'électronique renouvellent le jeu et la distribution automatique et se présentent en tant qu'innovation non encore codée, sur les foires. Les jeux vidéo, inventés en dehors de la grande entreprise fordiste, sont très vite l'objet d'un commerce international et d'une concurrence globale. Le conteneur plein de consoles est l'aboutissement et l'un des symboles de ces basculements. Pour autant, les fabricants de machines à sous et de jeux automatiques sont souvent ignorés, ou classés dans les résidus, alors même que les spécialistes

.....

49. Paul Krugman, 2006, *Économie internationale*, Éd. Pearson Education.

de l'innovation connaissent leur rôle dans les changements récents<sup>50</sup>. Disposition qui ne s'explique pas seulement en raison de leur petite taille, comme le suggère Diana Hicks à propos d'une étude des classifications américaines, ou des logiques propres au compte, comme l'écart entre précision et flou dans les catégories, mais en raison des « dissonances cognitives » qui empêchent de reconnaître la contribution et le renouveau des foires dans cette nouvelle économie.

Ce renouveau n'est pas un « retour du refoulé », il s'agit d'un changement de fonctions, d'un réinvestissement dans un nouveau dispositif. Cependant, il n'est pas signé par un changement de « qualité » des protagonistes. En dépit de ces positions stratégiques, ces acteurs vont continuer à être sinon discriminés, au moins largement stigmatisés. L'évolution de l'industrie des jeux vidéo n'implique pas non plus de disqualifier davantage les forains, qui ne sont pas des producteurs, notamment parce que le jeu vidéo va se développer sur un segment domestique. Les fêtes foraines restent encore un laboratoire pour tester les nouveaux jeux avant leur fabrication en grande série. Ceux qui étaient perçus comme des « résidus », sont à la fois des survivances de l'ancienne économie, mais aussi la part, intermittente, non réglée dans le paradigme fordiste/social démocrate. Une dichotomie analogue entre ce qui est mesuré et pertinent et ce qui est non considéré, non mesuré, résiduel, fonctionnait aussi dans le discours macroéconomique. Les modèles de croissance l'expliquaient par les facteurs de production, l'accumulation du capital et l'accroissement de la population active. Près de 50 % de la croissance des années soixante/soixante-dix restait inexpliquée par ces facteurs, cette part obscure constituait le « résidu de Solow<sup>51</sup> ». Le progrès technique, l'intensification du travail et le réseautage restaient hors du schéma dominant et prendront bientôt le premier plan. Le résiduel va alors redevenir exemplaire de la nouvelle période : l'intégration de la production et de la circulation dans une économie mondialisée. Pour autant, il reste le résiduel, en tant que le non nommé, le non reconnu. Les

.....

50. Diana Hicks, « Structural change and industrial classification », *Structural Change and Economic Dynamics*, vol. 22, Issue 2, juin 2011.

51. J.-J. Carre, P. Dubois et E. Malinvaud, 1972, *La croissance française, un essai d'analyse économique causale de l'après-guerre*, Seuil; R.M. Solow, 1972, *Théorie de la croissance économique*, trad. française, Armand Colin.

théories de la croissance endogène, par exemple, n'accorderont de place qu'au progrès technique découlant de la recherche la plus institutionnalisée. Seule la « big science » devient intégrée aux modèles de croissance<sup>52</sup>, la science « foraine » reste exclue<sup>53</sup> par construction, comme les mutations portuaires le sont des théories orthodoxes du commerce international. L'approche des « milieux innovateurs » a contribué à rendre compte de l'importance des transmissions informelles de connaissance au cœur des processus d'innovations, voire du capitalisme cognitif<sup>54</sup>. Mais l'importance des réseaux sociaux connectant les marchés les uns aux autres est encore méconnue. L'imaginaire libéral, comme l'imaginaire industriel planiste, continuent de les masquer, alors que les passages d'un monde de production à l'autre ne peuvent se passer de leur intermédiation.

La construction statistique et administrative qui liait ces marchés simultanément marginaux, par rapport aux normes dominantes de l'emploi, et centraux, dans les processus de circulation des biens – c'est là le nœud du problème – est donc en partie une description pertinente. Les conventions implicites qui leur étaient étendues recouvraient des pratiques réelles et des similitudes de fonctionnement. Leurs effets furent indéniables, cependant la mise en forme des mondes du travail mobile et intermittent, qui devait parvenir à leur cantonnement, s'est un peu trouvée dépassée, trahie par le mouvement même du capitalisme et les luttes en son sein. Ces dispositifs en quelque sorte « strapontins » du fordisme, favorisèrent, en adoptant ces innovations, les mutations vers des économies de réseaux mondialisés et en partie immatériels.

.....

52. Abraham-Frois G. et Berrebi E, 2000, *Instabilité, cycles, chaos*, Economica, 1995; Aghion P. et Howitt P., *Théorie de la croissance endogène*, trad. française, coll. « Théories économiques », Dunod.

53. Ian Hacking, 2001, « *Entre science et réalité : la construction sociale de quoi?* », La Découverte.

54. Yann Moulier-Boutang, 2007, *Le capitalisme cognitif : La nouvelle grande transformation* », Paris, Éditions Amsterdam.



## La remobilisation : travail et habitat mobile

*«... Tout autour dorment les hommes. Une petite comédie, une innocente illusion qu'ils dorment dans des maisons, dans des lits solides, étendus ou blottis sur des matelas, dans des draps, sous des couvertures ! Ils se sont en réalité rassemblés comme jadis et comme plus tard dans le désert, un camp en plein vent, un nombre incalculable d'hommes, une armée, un peuple sous un ciel froid, sur la terre froide... »*

Franz Kafka, *La Muraille de Chine*.

Les innovations qui sont apparues dans les champs de foire et dans les ports participent d'une mutation plus globale. Elles ne vont pas relancer seulement des secteurs anciens de l'intermittence, irréductibles aux normes fordistes. Elles vont concerner des travailleurs de presque tous les secteurs, et de toutes les parties du monde. Ce ne sont pas seulement les capitaux sous forme financière et sous forme matérielle qui vont se trouver déplacés sans cesse. Cependant, dans une apparente contradiction, certaines délocalisations industrielles ont été permises par la volonté, politique, de créer un glacis, autour de l'Union européenne ou de l'Amérique du Nord, pour freiner, réguler les migrations. Dans ce système, on déplace les industries pour employer sur place une main-d'œuvre bon marché, comme dans le modèle des « maquiladoras » de la frontière mexicaine, qui a pourtant généré un déplacement Sud/Sud des personnes vers les nouvelles zones industrielles. Aussi une conception de la mondialisation, dans

laquelle seuls les touristes et les cadres circulent<sup>1</sup>, est trompeuse. D'une part un retour de l'économie de Bazar échappe au contrôle industriel, et suscite mobilités et migrations<sup>2</sup>. Cette forme d'échange, dont les analogies avec la foire étudiée précédemment sont nombreuses, y compris dans l'articulation au marché, est un complément à la mondialisation, telle que façonnée par les firmes multinationales. À ce « *shuttle trade* », s'ajoutent les migrations non organisées par les entreprises et les États, vers les secteurs économiques informels. Les acteurs y sont « les fourmis » de la mondialisation, magistralement étudiées par Alain Tarrius<sup>3</sup> Mais les changements dans les organisations industrielles ont entraîné une autre remobilisation de la main-d'œuvre. Ce retour des salariés nomades a lui aussi sa part d'autonomie, au sens où il est autant refoulé que celui du commerce itinérant et s'est glissé subrepticement dans les interstices ouverts par la dislocation du mode de production fordiste.

### **Intermittence spatiale dans le capitalisme cognitif**

Depuis 30 ans, le développement de l'intermittence du travail et des formes d'emplois atypiques ont donné lieu à beaucoup d'études sur la segmentation du travail, les conventions d'emploi, le rapport salarial post-fordiste. Les conséquences de la discontinuité temporelle du travail, à différentes échelles, à l'année et au long des carrières, ont fait l'objet de nombreuses contributions. Un aspect de ce problème est passé inaperçu : l'intermittence est aussi spatiale, découle des intervalles « productifs » et des problèmes de coordination entre firmes et territoires distants. Le travailleur voyageur produit alors une externalité positive en reliant des mondes de production.

.....

1. Zygmunt Bauman, 1999, *Le coût humain de la mondialisation*, Hachette, coll. « Pluriel ».
2. Michel Péraldi, 2002, *La fin des norias ? Réseaux migrants dans les économies marchandes en Méditerranée*, Paris, Maisonneuve et Larose.
3. Alain Tarrius, 2002, *La mondialisation par le bas. Les nouveaux nomades de l'économie souterraine*, Balland.

### Une nouvelle segmentation ?

Par un examen des enquêtes emploi, Gilles Crague<sup>4</sup> (2003) a montré que 20 à 25 % des ouvriers ont un lieu de travail variable. Cette proportion a fortement augmenté depuis les années quatre-vingt (on en était à 10 % en 1983), elle est similaire pour les salariés en CDI, CDD ou intérim.

*Cette situation découle d'une nouvelle segmentation du travail entre salariés travaillant dans un lieu unique et salariés devant circuler. Cette segmentation est perpendiculaire à l'opposition entre CDI et CDD, ou à celle repérée par Piore et Doeringer<sup>5</sup> entre marché interne et marché externe.*

Les débats historiques autour de l'intermittence ont porté sur l'importance quantitative du recours au marché externe par rapport à l'arbitrage possible entre ré-allocation de la main-d'œuvre interne stable et recours à des contrats à durée indéterminée. Or une voie de ré-allocation interne consiste à déplacer physiquement le poste de travail. La mobilité spatiale est une forme d'alternative à la discontinuité temporelle de l'emploi. Ce mode de flexibilité interne accompagne le développement de la sous-traitance et des services aux entreprises. De fait, la croissance de la variabilité du lieu de travail est synchronisée avec le développement de la sous-traitance depuis la fin des années quatre-vingt, et avec le retour de l'« habitat non ordinaire ». Certes, l'intermittence temporelle implique une variabilité du lieu de travail avec le changement d'employeurs. Néanmoins, il s'agit là souvent de tâches dont la définition même réclame mobilité dans l'espace, parce que l'entreprise n'est pas un lieu de travail, c'est le cas du bâtiment ou de la maintenance industrielle, ou que les tâches comprennent une coordination entre des lieux de travail distincts, comme par exemple le réglage de machines. La distinction vis-à-vis du fonctionnement des « marchés internes » n'est donc pas ici affaire de contrat ou de statut, mais de mobilité

.....

4. Crague Gilles, « Des lieux de travail de plus en plus variables et temporaires », *Économie et statistique*, juillet 2004.

5. Doeringer P.B., Piore M.I., 1985, *Internal Labor Markets and Manpower Analysis*, 1971, 2<sup>e</sup> édition, avec une nouvelle introduction, New York, Sharpe.

spatiale. Cette segmentation est autant le produit du développement de la sous-traitance que de changements dans l'organisation de la production. Les salariés en CDI dans cette situation ne sont pas toujours volontaires, il s'agit de modifications d'éléments implicites du contrat de travail qui n'ont pas toujours été négociées. De fait, même les salariés « volontaires » ne se perçoivent pas dans le marché interne normal, même s'ils ne se considèrent pas comme précaires.

Ces observations ramènent une discussion théorique sur l'origine de la segmentation : nécessité fonctionnelle (Piore), pour s'adapter à une demande moins prévisible, les entreprises ont remobilisé une partie de la main-d'œuvre ou politique (Marglin<sup>6</sup>), quand il s'agit notamment de réguler les migrations. Dans le cas qui nous occupe, les deux mécanismes jouent. Un certain nombre de services ou de production impliquent un déplacement des travailleurs. Dans d'autres secteurs, ce mode d'organisation a pu être dénoncé. Le cas des « nomades du nucléaire » par exemple, des intérimaires employés par EDF dans les centrales a ainsi défrayé la chronique, il y a dix ans. La « médecine du travail<sup>7</sup> » s'est inquiétée des risques encourus par ces travailleurs hors statut dont le suivi était difficile. On peut s'interroger sur les risques techniques entraînés par le recours à une main-d'œuvre externe, moins formée et moins informée des caractéristiques de chaque site dans ce genre de tâches. Il semble que les raisons financières l'aient emporté sur des considérations industrielles dans le choix de ce type d'organisations du travail. C'est la déstabilisation du monde industriel des centrales nucléaires, organisées autour de la production et des normes de sécurité, qui explique l'apparition de ces intermittents.

*Un recours à la mobilité géographique de la main-d'œuvre peut s'avérer efficace dans un cadre global dont on peut mettre en doute l'efficience.*

.....

6. Tinel Bruno, 2004, « À quoi servent les patrons ? » Marglin et les radicaux américains, ENS Éditions.
7. Doniol-Shaw G., Huez D., Sandret N., 2001, *Les maux de la sous-traitance. Enquête STED 1993-1998, suivi sur cinq ans de la sous-traitance nucléaire*, Toulouse, Éditions Octarès.



Néanmoins des proximités temporaires sont à certaines étapes nécessaires, techniquement déterminées, notamment dans les phases de diffusion de certaines innovations. On a vu que le cinéma forain au début du xx<sup>e</sup> siècle a été l'incubateur de cette NTIC des années 1900. De même, la construction de réseaux, chemins de fer, pipelines, autoroutes a impliqué un déplacement de salariés. Dans la phase de lancement et de mise au point d'un produit, un réseau mobile organisant des proximités temporaires est nécessaire. Cette phase permet de recueillir et de diffuser des informations encore non codifiées et d'effectuer des apprentissages. Le rôle d'acteurs mobiles entre les trous structurels des réseaux d'échanges et de production est alors crucial. Le processus d'innovations génère parmi d'autres bouleversements une mobilité géographique faite de déplacements temporaires dans la phase de réorganisation. Ce qui revient à dire que le travail en déplacement pourrait suivre un cycle spatial de la production. Il est l'envers de la polarisation des activités via les économies d'échelle, voire les externalités situées<sup>8</sup>. La circulation actuelle prend ainsi des formes nouvelles : nouveaux secteurs, nouveaux métiers. On la trouve par exemple dans la maintenance industrielle et la maintenance d'infrastructures de réseaux réorganisés (électricité, chemins de fer), elle accompagne un processus d'éclatement de ces réseaux, en plusieurs entreprises privées. Plus généralement elle suit le passage à la gestion par projets distincts<sup>9</sup>. On la trouve ainsi dans les équipementiers automobiles, liée à la production modulaire qui s'organise par projets<sup>10</sup> et dans les machines spéciales, elle concerne une partie des télétravailleurs (25 % seraient nomades aux USA). Ces derniers secteurs relevant de l'implication entre déplacements et logiques d'innovations, dans la phase non codifiée. Ainsi, la production modulaire est une organisation de la séparation en sous-système d'un bien marchand. Il s'agit d'une désintégration de la production, dans une division du travail via la sous-traitance. Elle est un

.....

8. Philippe Aydalot, 1985, *Économie régionale et urbaine*, Economica.

9. Luc Boltanski et Eve Chiapello, 1999, *Le nouvel esprit du capitalisme*, Gallimard.

10. Langlois R.N., « The vanishing hand: the changing dynamics of industrial capitalism », *Industrial and corporate change* 12; Fringant V., 2007, « L'impact de la production modulaire sur l'approfondissement de la Division internationale des processus productifs (DIPP) », *Revue d'économie politique*, vol. 117.

processus de découplage de la hiérarchie interne à l'entreprise et un réencastrement dans le marché global. Mais la recomposition, ou l'assemblage, du produit final peut nécessiter des interventions directes des différentes parties prenantes du processus, pour assurer les compatibilités techniques, surtout dans les phases d'innovation ou de singularisation du produit, face aux produits concurrents. Elle concerne entre autres des travailleurs « en déplacement » ou travaillant de façon intermittente sur des sites distants les uns des autres. Cette organisation participe d'un développement à l'échelle mondiale, de la Division internationale des processus productifs<sup>11</sup> (DIPP), une des motivations non salariales des délocalisations. Or, la DIPP génère des coûts de coordination pour maintenir l'interdépendance des différentes parties du processus, coûts que l'on peut réduire via la circulation de personnels.

La délocalisation d'une partie de l'industrie automobile française en Chine, et d'une sous-traitance pour des pièces détachées, s'est accompagnée de déplacements de techniciens. On aura par exemple des ajusteurs de moules qui vont parcourir la Chine, envoyés par une multinationale française, pour former des travailleurs et s'assurer du respect des normes techniques des pièces détachées réalisées. Les divergences d'appréciation sur les objectifs de qualité, sur leur définition même, ne peuvent être résolues que par des interactions directes, impliquant des déplacements de personnels. Ces salariés ne sont pas précaires, mais leurs statuts peuvent être « atypiques ». Certains sont transférés, pour quelques années, à la filiale ou au partenaire chinois de leur entreprise d'origine<sup>12</sup>.

En outre, cette organisation de la production accroît le besoin en transport routier. La majeure partie des conducteurs ne rentrent pas à leur domicile tous les soirs, au moins un quart, seulement le week-end. Le transport routier n'est pourtant pas un secteur particulièrement touché par la précarité de l'emploi. Seuls 4,4 % d'intérimaires contre 7 % dans l'industrie et 8 % dans le

.....

11. Moati P. et Mouhoud E.M., 2005, « Les nouvelles logiques de décomposition internationale des processus productifs », *Revue d'économie politique* n° 5.

12. Entretien Chine, avril 2011.

bâtiment<sup>13</sup>. La mobilité du travail n'implique pas nécessairement le recours au marché externe. Les chauffeurs routiers, comme les ajusteurs, transportent des informations autant que des marchandises. Cette circulation de travailleurs fait partie d'une économie de la connaissance.

Or, l'économie de connaissance, nécessite un dispositif pour échanger des informations spéciales, non codées, et encore plus pour innover. Le recours au NTIC ne rend pas caduques les actions situées dans un même cadre matériel. Un des traits géographiques de cette réorganisation, que Pierre Veltz<sup>14</sup> a nommée « économie d'archipel », c'est la recherche d'économie d'échelle sur plusieurs sites et non sur un seul. Même les « districts », ces agglomérations de petites entreprises situés dans un quartier ou une région, ont tendance à s'organiser en réseaux de districts avec une production des biens d'équipements spécifiques qui n'est plus seulement locale ou régionale. Ces redéploiements dans l'inter-cluster nécessitent des déplacements de personnes, et pas seulement des cadres comme dans la période fordiste. Ce travail\*\* mobile se développe dans de nouveaux segments (informatique, tertiaire, machines spéciales, maintenance industrielle) disloqués, au sens de déplacés et réorganisés, par le capitalisme cognitif. La réforme des entreprises de réseau, qui aboutit à la séparation entre les opérateurs et constructeurs, participe aussi de ce phénomène : elle a remobilisé une partie des tâches d'aménagement et de maintenance des infrastructures, autrefois effectuées par des salariés permanents et à postes fixes. Ces changements suscitent un groupe de salariés, pas forcément précaires, et de travailleurs indépendants, en intermittence spatiale.

C'est par exemple le cas d'une entreprise produisant des équipements pour l'industrie gazière<sup>15</sup>. Le responsable considère son activité comme un métier de service d'assemblage de préfabriqués industriels (échangeurs, éléments prémontés, séparateurs), d'équipements modulaires pour l'industrie du pétrole et du gaz. L'intermittence spatiale est la règle, puisqu'il s'agit de chantiers situés sur une zone d'exploitation ou des zones de transit, comme les quais

.....

13. Bilan social du transport routier, 2008.

14. Pierre Veltz, 1996, « Mondialisation villes et territoires. L'économie d'archipel », PUF.

15. Entretiens Le Havre, juin 2009.

d'embarquement des machines. Il s'agit bien de sous-traitance pour des entreprises de réseau. Le responsable de l'entreprise pense que la tendance ira en s'accroissant. La firme a une politique de logement simple pour ces salariés : elle cherche un hôtel ou un gîte, voire un camping, négocie les prix. Ces salariés en déplacement seront donc inclus dans le « tourisme d'affaires » de la région. Mais sur les lieux du chantier, on trouvera plusieurs camping-cars utilisés par des salariés très qualifiés pour lesquels l'itinérance fait partie du métier. Pour eux, le véhicule habitable est un moyen de rester sur place n'importe où et de garder une certaine indépendance.

Cette segmentation renvoie à une division cognitive du travail. L'externalisation de certaines tâches, notamment de maintenance, ou la réallocation spatiale de certains salariés, plutôt que le recours au travail précaire « sur place », permet de maintenir un apprentissage. Le travailleur circulant devient le spécialiste de tâches dispersées dans la réorganisation de la production et en charge d'un méta-savoir ambulant aidant à coordonner l'ensemble, à l'échelle nationale et internationale. Cette question touche aussi le monde académique, le retour de l'expression « Gypsy Scholars » pour désigner les universitaires non titulaires et passant d'une université à l'autre, parfois à l'échelle globale, en témoigne<sup>16</sup>. Les impératifs de la mondialisation ont conduit à développer les enseignements de langue étrangère, de par le monde. En Asie notamment, un marché pour des maîtres de langues a été créé, dans des universités publiques et privées, ou dans de simples écoles dispensant des cours particuliers. Or, l'enseignement d'une langue fournit un modèle pour penser la dimension cognitive. On ne peut prétendre parler une autre langue, en se contentant de lire un manuel, le truchement de personnes maîtrisant les sens implicites et le tacite « linguistique » est indispensable, auquel s'ajoutent des compétences interculturelles. Le déplacement d'enseignants est nécessaire. Mais, la précarité croissante des universitaires, et des professions intellectuelles en général, est une condition nécessaire à ce développement<sup>17</sup>. Les vocabulaires se rejoignent, le passage

.....  
 16. *Gypsy Scholars, Migrant Teachers and the Global Academic Proletariat: Adjunct Labour in Higher Education*, 2007, Ed. Rudolphus Teeuwen and Steffen Hantke, Amsterdam, Rodopi.

17. Christopher Newfield, « Structure et silence du cognitariat », *Multitude* n° 39, hiver 2009.

aux « modules d'enseignement » pour harmoniser les diplômés à une large échelle s'est accompagné de la recherche d'une flexibilité de la main-d'œuvre<sup>18</sup>. L'Université modulaire a créé le vivier indispensable pour trouver des personnes candidates à l'exil, déjà prêtes à circuler à une vaste échelle pour trouver des emplois et construire une carrière incertaine. La capacité au « réseautage » pour passer d'un emploi à l'autre, par recommandations, face à des employeurs pouvant avoir du mal à estimer les compétences réelles, est indispensable<sup>19</sup>. Les besoins de compétences interculturelles suscitées par la mondialisation, associés à la remise en cause des statuts et au rétrécissement du volume d'emploi stable, se conjuguent pour former un groupe en charge de ce méta-savoir par excellence qu'est la maîtrise d'une langue étrangère et de la communication dans un milieu multinational. Groupe qui peut en outre se trouver ses références aristocratiques dans les classiques de la littérature de voyage, tels les ouvrages de Nicolas Bouvier. Les motivations des personnes partant enseigner en Chine, par exemple, peuvent être complexes. Le goût de l'aventure, un besoin de fuite du salariat « domestique » en sont des ingrédients. Mais les « gypsos scholars » restent néanmoins des travailleurs mobiles, plus ou moins précaires, comme les autres.

#### **Un méta-rapport salarial ?**

La réallocation spatiale temporaire des salariés sur d'autres sites peut être une façon d'éviter les licenciements. *Le Monde* du 3 avril 2009, annonce que, face à la crise, des entreprises essaient le prêt de salariés ou redéployent leurs salariés sur d'autres sites. Cette « mobilité temporaire » n'est acceptée que par quelques dizaines de salariés. Un commentaire sur le site web du journal note que cette pratique existe dans la fonction publique et l'armée depuis longtemps. L'article cite aussi Renault qui a relocalisé une partie de la production slovène sur Flins et envoie sur ce site des salariés au chômage technique de Sandouville (142 kilomètres de distance). Il n'est pas fait mention du logement de ces salariés en déplacement temporaire. Mais l'hôtel Formule 1 de Flins-les-Mureaux est à quelques centaines de mètres du site Renault.

.....

18. Rudolph Teeuwen, *ibid.*

19. Entretiens réalisés à l'université des langues étrangères de Dalian, Chine, 2011.

Cette segmentation n'est pas seulement fonctionnelle, elle est aussi politique (au sens de Marglin) quand elle recouvre une main-d'œuvre « étrangère » (non communautaire en Europe), à qui on n'accorde que des permis de travail inférieurs à un an. Les déplacements pendulaires de ces personnes n'obéissent pas à une division technique de la main-d'œuvre. À quelques kilomètres du site de Flin, le long de la Seine, à Porcheville, il y a un camping de permanents, de salariés résidents ou en déplacements. Plus en aval, Le Formule 1 de Mantes accueille essentiellement des salariés en semaine. Quand je l'ai visité en juin 2008, il y avait entre autres un groupe d'une vingtaine d'ouvriers roumains, dont la circulation au sein de l'Union européenne est sujette à autorisation, et que le chef d'équipe payait en espèces le samedi soir.

Ainsi, il n'y a pas que les salariés les plus diplômés qui circulent. L'intermittence temporelle contient aussi la discontinuité spatiale du travail. Elle peut s'en détacher, mais la plupart des précaires, même s'ils restent dans le même « bassin d'emploi », ne travaillent pas toujours au même endroit. Si l'on suit le parcours de ces intermittents du marché externe, on s'apercevra vite qu'ils se déplacent beaucoup, dans la ville et dans des réseaux de ville. Cette circulation entre plusieurs zones, plusieurs mondes de production est, de fait, elle est aussi traduction, comme l'activité des salariés les plus qualifiés du secteur immatériel.

La prise en compte de cette mobilité permet donc de nuancer l'opposition entre travailleurs *matériels* et travailleurs *cognitifs* dans leurs rapports aux réseaux. Tandis que les premiers sont maillés, les seconds sont réputés « maillés », même exploités. Or, l'expérience de la précarité dans la ville périurbaine modifie la relation de ces salariés au territoire et au réseau dans lequel ils sont « pris ». Le passage d'une firme à l'autre, d'un secteur à l'autre, de l'industrie automobile à la logistique en passant par la pétrochimie et la grande distribution par exemple, est l'occasion pour ces travailleurs de tisser des liens « faibles » (selon la terminologie de Mark Granovetter<sup>20</sup>), non redondants par rapport à leurs relations habituelles. Au contraire du travail dans l'usine fordiste, une partie des salariés précaires ont l'occasion d'établir des liens inhabituels et sur une

.....

20. Mark Granovetter, 2000, *Le marché autrement*, Desclée de Brouwer.

échelle géographique plus vaste, mais aussi socialement plus différenciée.

L'intermittence du travail et la nomadisation forcée au sein d'une ville, ou d'un bassin à l'autre, sont des vecteurs d'émergence du territoire comme réalité sociale. Le réseau-territoire du développement localisé, en tant que carte, représentation commune, est le plus souvent une création des salariés circulant, avant que d'être une réponse à la logique productive des firmes<sup>21</sup>. Une intelligence collective des salariés précaires doit créer des connaissances sur les zones d'emploi, des itinéraires, des lieux de rencontre..., nouvelles données et compétences urbaines qui sont le fruit de cette intermittence. En outre, sous cette perspective, elle inclut des travailleurs indépendants et révèle un « méta-rapport salarial », de façon d'autant plus paradoxale que dans le même mouvement des travailleurs indépendants doivent, eux, intensifier la productivité de leurs sphères domestiques<sup>22</sup>.

Ces remarques et un détour par l'histoire longue pourraient repousser le qualificatif de nouvelle segmentation. Au sens où des travailleurs ont toujours circulé depuis les débuts du capitalisme. Il a toujours existé une mobilité géographique, dans le bâtiment par exemple, de même qu'il est toujours demeuré une part de commerce ambulante. Le retour du travail mobile ne serait alors que la ré-émergence de formes anciennes, rappelant qu'une économie au fonctionnement décentralisé ne peut sans doute pas se passer d'une circulation d'informations, de savoir-faire et de marchandises, portées par des personnes. Marx esquisse dans le chapitre XXV du livre 1 du *Capital* une segmentation, entre salariés urbains, ruraux et nomades. Peut-être était-ce la seule pertinente, quand l'emploi à durée indéterminée et l'unicité de l'employeur n'étaient pas la norme. Marx classait les ouvriers nomades dans « l'infanterie légère du capital », dans un groupe largement paupérisé, suivant la construction des chemins de fer ou des activités temporaires liés à des chantiers du bâtiment, et vivant dans des campements de fortune ou des bidonvilles de

.....

21. Thierry Baudouin, Michèle Collin, 1983, « Le contournement des forteresses ouvrières », *Réponses sociologiques*, Paris, Librairie des méridiens.

22. Andréa Fumagalli, 2001, « Reconfiguration du marché du travail et travail indépendant » in *Vers un capitalisme cognitif*, Christian Azaïs, Antonella Corsani et Patrick Dieuaide, L'Harmattan, coll. « Logiques sociales ».

chantiers. Mais les ouvriers circulant n'étaient pas tous parmi les plus pauvres. « Rouler » pouvait être un mode de formation usuel dans certains métiers, le « Tour de France » constituant une institutionnalisation de cet apprentissage itinérant<sup>23</sup> (voir Aguerre 2000). L'ouvrier de métier nomade était parfois considéré comme un salarié circulant pour faire jouer la concurrence entre les employeurs, d'où le livret ouvrier pour stabiliser une main-d'œuvre indocile. Cette catégorie pouvait donc aller des trimardeurs paupérisés – les vagabonds – aux salariés qualifiés exploitant des trous structurels du réseau, pour employer la terminologie socio-économique de Burt<sup>24</sup>. Les « roulants » ne sont pas forcément les perdants.



Figure 4. Ouvrier nomade avec son rouleau compresseur, sa roulotte et sa famille vers 1910

Du point de vue des salariés, accepter le travail en déplacement peut-être une façon de jouer entre plusieurs sites de production, et de

.....

23. Jean Pierre Aguerre, 2000, *Mobilité professionnelle : ouvriers bourelliers et forgerons dans la région lyonnaise (fin XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles)*, *Ruralia* 06.

24. Ronald Burt, 2001, « Structural holes versus network closure as social capital » in *Social capital: theory and research*, Nan Lin, Karen Cook, Ronald Burt, Aldine de Gruyter.



développer des compétences spécifiques pour augmenter leur salaire. Dans ce cas, la segmentation peut constituer une opportunité dans un marché du travail concurrentiel. À la limite, l'entrepreneur selon Burt, l'acteur intermédiaire entre les différents réseaux, pourrait aussi être un salarié circulant. Par contre, il est également clair de ce point de vue que la précarité peut-être un dispositif « politique » ayant pour but précisément d'empêcher ces salariés de retourner la situation à leur avantage. Démêler ces deux aspects de la segmentation est d'autant plus difficile que parmi ces salariés coexistent des personnes affirmant le choix d'une relative liberté par rapport à la routine d'un poste fixe dans une entreprise, et d'autres pour lesquelles il s'agit d'une contrainte imposée par l'entreprise, l'état du marché du travail ou la difficulté à déménager.

La notion de mécanismes développée par Jon Elster<sup>25</sup> permet de formaliser les ambivalences dans la perception de ce phénomène. Le recours à la précarité ou la mobilité géographique n'est pas une loi inéluctable. Il ne découle ni d'un déterminisme technologique ni d'une politique systématique de « diviser pour régner », mais bien de conditions relatives à un secteur et à une conjoncture, conditions pouvant relever d'un mécanisme ou de l'autre. Ainsi, la polarisation de certaines productions, on le verra avec les villes portuaires, peut très bien impliquer des déplacements de travailleurs dans des pics d'activité ou pour installer des équipements chez le client final, à l'opposé du mécanisme associant déplacement à l'innovation. Ces différents mécanismes concourent à la constitution d'un mode d'habitat, certes minoritaire dans le régime urbain contemporain. Cette origine hybride contribue à son opacité et à la difficulté d'en saisir les limites. L'habitat mobile est une conséquence de processus de segmentation, simultanément fonctionnels et politiques, son retour peut ainsi s'expliquer par l'intermittence temporelle et spatiale du travail.

### **La ville portuaire : des îles connectées aux archipels intégrés**

Les villes portuaires vont à nouveau être un contexte où ces phénomènes s'observent avec une grande intensité. En effet, dans ces villes se combinent les effets des réorganisations de la production, du

.....

25. Jon Elster, 2003, *Proverbes, maximes, émotions*, PUF.

transport et du commerce. Depuis une quinzaine d'années, plusieurs chercheurs ont insisté sur les ressemblances entre les districts marshalliens et l'économie politique des villes portuaires. Avec des nuances importantes par rapport au modèle marshallien « pur » : rôle de l'État dans le financement des infrastructures et le contrôle de l'activité, économie mixte, etc. La gouvernance portuaire est différente de celle des districts italiens<sup>26</sup>. On trouvait l'impact de l'identité régionale et du réseau social local, on pouvait recenser des institutions spécifiques organisant une coopération par-dessus le marché. Cette thématique des communautés portuaires conduit à mettre l'accent sur l'identité des acteurs et leurs projets pour comprendre la dynamique de ces villes. Cette conception politique de la ville portuaire permet de rompre avec une vision industrialiste et fordiste dans laquelle ces places n'avaient qu'un rôle secondaire, ancillaire, par rapport à la production. Les communautés portuaires peuvent permettre de comprendre l'évolution possible des districts marshalliens.

Une autre caractéristique était commune aux villes portuaires, aux districts et autres systèmes productifs étudiés dans les années quatre-vingt-dix<sup>27</sup>. Ces villes portuaires étaient peuplées de petites entreprises partageant un « sort commun », mais aussi un système technique local, connecté au réseau de circulation mondial. Ce système technique induisait une intégration verticale, c'est-à-dire des entreprises produisant des biens d'équipement (grues, navires, etc.) au sein des villes portuaires. Il y avait une production locale de machines portuaires, comme il y a une production de l'environnement et du paysage portuaire. Cette manufacture locale participait de l'autonomie de ces villes, qui avaient leurs propres standards et leurs règles d'organisations. Il y avait toujours une spécificité locale dans la réponse aux impératifs techniques. Les équipements de manutention devaient être adaptés aux trafics, aux lieux et à l'organisation du travail, ils intégraient « des usages du port » dans leurs formes et leurs rendements. Si toutes les places

.....

26. Thierry Baudouin et alii, 2006, *Ville productive et mobilisation des territoires*, dir. par Thierry Baudouin, L'Harmattan, coll. « Maritimes ».

27. Georges Benko, Alain Lipietz, (dir.), 2000, *Les régions qui gagnent. Districts et réseaux : les nouveaux paradigmes de la géographie économique*, PUF, 1992; Georges Benko, Alain Lipietz, 2000, *La richesse des régions. La nouvelle géographie socio-économique*, PUF.

n'avaient pas leur fabricant, les plus notables en étaient dotées. Une firme d'outillage de quais s'avérant souvent un avantage décisif, pour la conquête de nouveaux marchés. Le réseau maritimo-portuaire international avait cette caractéristique d'être constitué de modules interconnectés mais produits localement.

Dans cette organisation « classique » du commerce, jusqu'à la fin du xx<sup>e</sup> siècle, si ces villes portuaires sont interdépendantes, le trafic de chacune a nécessairement sa contrepartie quelque part dans le monde, elles apparaissent comme autonomes des ports sur le même continent, parce qu'il s'agit avant tout d'un trafic colonial puis néocolonial, de type matières premières/biens manufacturés. On peut noter que sur ce point, un rapprochement est possible entre une approche socio-économique avec la théorie néoclassique. Certes, l'orthodoxie néoclassique (Fujita et Mori, 1997<sup>28</sup>) voit le trafic portuaire comme découlant des avantages comparatifs des territoires à proximité, donc déterminé de façon exogène, alors que l'approche en termes de territoire voit le commerce de la ville portuaire de façon endogène, comme découlant de son organisation. Néanmoins, ces analyses, si elles reconnaissent une interdépendance implicite des places portuaires, se focalisaient essentiellement sur leurs spécificités individuelles (dotations factorielles ou culture) et sur leurs réseaux internes (infrastructures et liens de commerce) plutôt que sur les conditions propres au réseau global des districts portuaires. Surtout, elles modélisaient un commerce interbranches, antérieur à la mondialisation.

Le déclin des activités d'ingénierie portuaire a été négligé dans ces conceptions, rejeté du côté de la « crise industrielle », ou interprété comme la séparation d'activités non essentielles, un down-sizing du district portuaire. La remise en cause des théories et des politiques régionales fondées sur les polarisations industrielles expliquaient ce désintérêt. L'accent mis, à juste titre, sur l'importance des activités tertiaires, le commerce, la logistique, l'informatique dans le développement avait sa contrepartie dans le délaissement de la composante industrielle de cette base portuaire. Le rôle de la culture et de la gouvernance des villes portuaires retenait davantage l'attention.

.....  
28. M. Fujita, T. Mori, 1997, « The role of ports in the making of major cities: Self-agglomeration and hub-effect, *Journal of development economics* 93-120.

Or, la concentration de la production d'engins de manutention est allée de pair avec l'émergence d'opérateurs de terminaux à l'échelle internationale (par exemple APM, lié à l'armement Maersk, exploite 61 terminaux à conteneurs dans 33 pays). Ces évolutions sont liées à la standardisation portée par le conteneur, elles entraînent une interdépendance croissante des villes portuaires. Des personnels autres que des marins circulent d'une ville à l'autre, des règles de travail se généralisent, des équipements sont produits de façon plus générique que par le passé. La polarisation de la production des outillages implique des déplacements, pour assurer les installations et la maintenance.. Il y a une nouvelle division du travail entre les villes portuaires. Cette division concerne aussi la mise au point des services informatiques, certaines places, européennes, vont vendre leurs savoir-faire aux places chinoises, cette fois c'est l'autre phase du cycle innovation/polarisation qui est à l'œuvre. La réparation de conteneurs est aussi une activité qui n'est pas présente partout, mais répartie.

Une conséquence de ces mutations est la circulation de salariés au sein des façades continentales et à l'échelle globale, au sein des groupes ou en sous-traitance. Alors que les villes portuaires contenaient, en leur sein, une mobilité spatiale du travail, à l'exclusion des autres ports, celles-ci se déploient maintenant dans le réseau de villes. Le développement du commerce interbranches (par exemple voitures contre voitures) a rendu les ports proches codépendants, en même temps que la production des biens d'équipements portuaires devenait elle aussi un objet du commerce portuaire<sup>29</sup>.

Il en résulte une géographie économique beaucoup plus enchevêtrée que par le passé<sup>30</sup>, tandis que les trafics s'organisent davantage au niveau d'un ensemble de ports, une rangée, plutôt que place par place. Les escales sont organisées par tournées, de Hambourg au Havre, de Shenzhen à Busan, etc. Ces changements dans l'organisation ont, au-delà, modifié la donne dans les transports terrestres.

.....

29. Arnaud Le Marchand et Olivier Joly, 2006, « Regional Integration and Maritime Range », in *Ports in Proximity. Competition and coordination among adjacent seaports*, éd. Theo Notteboom, César Ducruet, Peter de Langen, Ashgate, 2009; Arnaud Le Marchand, « Entre l'échelle et le hasard : la gouvernance. Districts, rangées, conteneurs », in *Ville productive et mobilisation des territoires*, dir. par Thierry Baudouin L'Harmattan, coll. « Maritimes ».

30. Paul Krugman, 1998, *L'économie auto-organisatrice*, Paris, Bruxelles, Éd. De Boeck.

Ils vont notamment permettre une renaissance du transport fluvial, ce mode implique explicitement travail et habitat mobile.

Dès avant que ne s'impose la conjoncture mondialisée dans ce secteur, de premiers changements dans la régulation du transport fluvial, comme notamment la suppression du tour de rôle en 2000, ont déjà favorisé l'émergence de nouveaux entrepreneurs. La massification des conteneurs a alors entraîné un élargissement du fluvial au-delà des vracs, dans lesquels l'histoire l'avait cantonné durant l'ère industrielle. Des armements autrefois spécialisés par exemple dans les grains ont ainsi pu faire leur entrée sur les marchandises diverses en investissant éventuellement aussi le secteur du cabotage fluvio-maritime.

Par ailleurs, l'avantage spécifique du réseau routier, permettre d'atteindre tous les lieux et à tout moment, s'érode. Les opérateurs que nous avons rencontrés insistent notamment sur un manque de transport routier pour Paris : le marché des camions est devenu tendu sur les plates-formes parisiennes. D'où l'idée de concentrer les flux sur moins de parcs pour rationaliser les rotations en organisant aussi des ponts nodaux entre *hubs* qui utilisent notamment la voie d'eau pour les boîtes. Mais ce phénomène, qui fut imprévu par les régulateurs du transport, est-il conjoncturel ou structurel ? On sait que l'offre de transport routier est très cyclique<sup>31</sup>. Les périodes de tension font monter les profits en incitant à une augmentation du nombre de camions et à la création de nouvelles entreprises, jusqu'au retournement de la situation. Selon les études économétriques disponibles, la période du cycle est d'environ 11 ans et nous sommes au bas de ce cycle depuis 2006. Cependant, le trend de croissance du fluvial s'est maintenu depuis 1994 et a également son autonomie, même s'il bénéficie des hausses du prix des carburants. Enfin, les piètres performances du transport de marchandises par le rail en France favorisent aussi la croissance de la voie d'eau. L'évolution durable en faveur du fleuve tient plus généralement à la mondialisation. En élargissant le point de vue du microéconomique au contexte global du transport de marchandises, le trafic du fleuve devient lui-même inséré dans une circulation transocéanique et la

.....

31. M. Bah, I. Leroy-Dutilleul, A. Sauvart, 2001, « Un nouveau bas de cycle en perspective dans le transport routier de marchandises », *Notes de synthèse du SES*, n° de la revue 138, date de publication 16/12/2001.

Seine redevient une voie de communication internationale, d'autant qu'à l'initiative des communautés portuaires d'Anvers et de Rotterdam, le creusement du canal Seine Nord la relie à l'Europe. Deux autres facteurs globaux, en sus des prix du pétrole, concourent principalement à relancer la voie d'eau.

D'une part le trafic conteneur Europe/Asie est fortement déséquilibré. Les Européens envoient une boîte pleine pour deux venant d'Asie. Il faut donc ramener les conteneurs vides aux usines exportatrices, la voie d'eau permet de le faire plus économiquement.

La thématique du développement durable fait que le transport fluvial apparaît comme moderne car plus économe en carbone que le transport routier. Aussi, des groupes comme Monoprix vont intégrer dans leur communication l'image des barges qu'ils utilisent. La voie d'eau redevient d'actualité. En 2009, alors que le trafic des autres modes de transport s'effondre, les trafics de conteneurs sur la Seine progressent de 26 %.

Or, écrit Michèle Merger<sup>32</sup>, depuis 1907-1908, les difficultés conjoncturelles ne profitaient plus à la voie fluviale, alors qu'au XIX<sup>e</sup>, la voie d'eau parvenait encore à tirer profit des défaillances du rail. Il y a bien eu déconnexion séculaire au XX<sup>e</sup> siècle, et depuis 15 ans, début de reconnexion.

Un effet prix, même puissant, ne suffit pas pour organiser un basculement, car il suppose des modifications structurelles. Une disproportion des prix peut rendre des évolutions possibles, mais la confluence vers le fleuve est organisée par des acteurs globaux, plus que par des pouvoirs locaux en France.

Part de marché transport en France	1980-1995	1995-2005
Fleuve	- 6,2	2
Chemin de fer	-17,2	-8,5
Route	46	35,2

**L'année 1995 montre une rupture d'un trend séculaire  
en faveur du transport fluvial, qui s'est maintenue par la suite  
et s'est même accélérée en 2009.**

.....  
32. Michèle Merger, 1990, « La concurrence rail-navigation intérieure en France 1850-1914 », *Histoire Économie et Société* 1.

La poursuite du basculement vers les canaux implique toute une série de changements dont, au plan humain, un renouveau de l'habitat nomade. La voie d'eau et les mariniers relèvent pleinement du monde du travail de l'habitat mobile, il s'agit d'une population, flottante par excellence.

*L'ensemble du travail mobile semble donc suivre une périodisation grossièrement synchrone. Ce sont bien des changements profonds dans l'organisation du commerce, de la production et des territoires, qui sont en jeu derrière ces évolutions qui font des bateaux-logements autre chose que des jouets ou des habitats décalés pour membres des classes moyennes supérieures.*

Les villes portuaires sont en outre des nœuds des migrations (cf. chapitre 1), points de passage, lieux des bazars étudiés par Péraldi et Tarrus, chantiers d'infrastructures employant des travailleurs sans-papiers, base de production pour l'exportation utilisant une main-d'œuvre variable. L'étude des mobilités post-fordistes nous ramènent donc très vite aux migrations.

### **Migrations post-fordistes : faux touristes et vrais travailleurs**

Les migrations contemporaines, même réprimées, ne sont pas hors-jeu. Sans être organisées comme le furent celle des « Trente glorieuses », elles font l'objet de contrôles, plus ou moins efficaces. La gestion de la main-d'œuvre étrangère tend à s'organiser sur deux modes, par les deux mécanismes, précarité et intermittence spatiale. En effet, les statistiques fournies par l'Union européenne indiquent clairement que dans la plupart des pays européens, dont la France, l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas, les permis de travail pour des étrangers « extra-communautaires » comme pour certains « communautaires » – pour lesquels ces permis sont maintenus (Roumanie, Bulgarie) – n'excèdent pas six mois dans plus de 75 % des cas. Autrement dit, les étrangers ne sont plus autorisés que comme saisonniers ou intérimaires, pas comme migrants. Le recours à la main-d'œuvre extérieure s'effectue donc pour des tâches temporaires, des chantiers. Or ces chantiers peuvent être

confiés à des entreprises étrangères qui y emploient leur personnel, sans que celui-ci soit nécessairement sous contrat précaire. Sous cet angle, la mobilité du travail résulte d'une politique des États et de l'Union européenne visant à substituer la mobilité aux migrations durables. Il est de ce point de vue symptomatique que l'année 2006 ait été décrétée par l'UE « année de la mobilité du travail », dans le but de promouvoir une circulation à l'échelle européenne. Cette politique européenne ne vise donc pas à l'intégration, elle tendrait à rendre réel en Europe le modèle des « oiseaux de passage » de Piore. Savoir si cette politique réussira à gouverner les flux migratoires et à dompter « l'autonomie des migrations » est une autre histoire.

Le tourisme est un bon analyseur de ces enchevêtrements. Le développement de sites de vacances dans les pays du Sud a été favorisé pour ralentir les migrations vers les pays industrialisés. Or, on constate que chaque nouveau site déclenche des mobilités, non seulement de consommateurs, mais aussi des migrations ou des norias de saisonniers (eux-mêmes souvent camouflés sous des visas touristiques). La politique de contrôle engendre donc du travail mobile, et aussi des migrations<sup>33</sup>.

Le rôle des migrations dans cette segmentation ramène une tentation récurrente : ethniciser cette division. Dans le fichier nomade, créé en 1912, on trouvait aussi bien des vanniers que les derniers ouvriers circulant, les trimardeurs. Le fichier anthropométrique les définissait implicitement comme étrangers, tziganes, introduisant une division administrative avec les marchands et industriels forains tout autant qu'il y incluait de nouveaux membres. C'était l'aboutissement d'une logique qui faisait de chaque étranger un nomade et de chaque nomade, un étranger (L. Dornel 2004<sup>34</sup>). Il est difficile de ne pas voir que la politique officielle de migrations, en ne délivrant que des permis courts de travail, est en train de verser les étrangers dans la catégorie nomade du travail. Ce n'est pas encore considérer en retour tous les salariés circulant comme des étrangers, mais cela peut y ramener d'autant plus facilement

.....  
33. Olivier Dehoorne, 2002, « Tourisme, travail, migration : interrelations et logiques mobilitaires », *Revue européenne des migrations internationales*, n° 18, n° 1.

34. Laurent Dornel, 2004, *La France hostile. Socio-histoire de la xénophobie (1870-1914)*, Hachette.



qu'ils sont invisibles dans les statistiques et très précaires dans leur mode d'habitat.

### La construction de l'invisibilité statistique

Cette segmentation est presque « invisible » statistiquement et pas seulement parce qu'il est difficile de compter les « mobiles ». Ce manque d'informations est l'envers de la construction sociale<sup>35</sup>, une des façons dont elle se dissimule. Mais, si la réalité est une construction, un discours sur une partie du réel, il n'en reste pas moins des traces, qui nous indiquent la possibilité d'une autre vision. C'est l'histoire du contrôle du travail mobile, dans la fin du XIX<sup>e</sup> et au long du XX<sup>e</sup> siècle, qui a produit sa disparition des comptes. Il n'empêche que sa réapparition se manifeste et incite à comprendre pourquoi la représentation dominante n'attrape pas ces pratiques, qui pour être furtives n'en sont pas moins croissantes. Ainsi la statistique ne reconnaît plus la « qualité mobile » dans sa codification du travail, alors qu'elle était présente dans les perceptions du XIX<sup>e</sup> siècle. Or, ces « qualités mobiles » font l'objet de formalisations, au niveau des entreprises, dans la définition des postes et les offres d'emploi mais ne sont pas reconnues dans les conventions statistiques mettant en forme « le travail » à un niveau plus général. Ainsi, « technicien de maintenance itinérant », par exemple, est une appellation utilisée lors du recrutement et fait l'objet de fiches métiers dans les lycées industriels. « L'itinérance » est donc stipulée, avant que le contrat de travail soit passé comme une qualité du travail, mais n'apparaît pas dans la nomenclature des emplois utilisée par l'INSEE. Il y a plusieurs raisons concourant à cette invisibilité statistique. En premier lieu, comme Crague l'a montré, la prégnance d'une convention (au sens de catégorie et de règle) qui considère le lieu de travail comme unique, et inscrit comme unique par défaut, l'adresse de l'employeur dans les enquêtes emploi<sup>36</sup>, voire celle du salarié pour les chauffeurs routiers. Un entretien avec un chauffeur suffit à faire sentir l'arbitraire de cette classification :

.....

35. Ian Hacking, 2001, *Entre science et réalité : la construction sociale de quoi?*, La Découverte.

36. Y compris pour les chauffeurs routiers, Gilles Crague, *ibid.*

« On est disponibles tout type de transport, moi en l'occurrence c'est du dimanche 22 heures au samedi 22 heures Nous sommes en gros cinq jours et demi par semaine dans le camion, plus précisément du lundi au samedi. Pour la nuit, nous dormons dans le véhicule, cela peut être sur des autoroutes, dans des zones industrielles, etc. car nous sommes responsables de la marchandise, malgré que la loi nous dit le contraire, mais les entreprises nous donnent cette responsabilité. Même quand on dort, donc en fonction de la marchandise, on dort plus ou moins bien. On peut employer ce terme-là, que l'on est des travailleurs nomades Des chauffeurs qui n'avaient que le camion comme seule habitation j'en ai connu des anciens collègues. Le confort dans les véhicules s'améliore année par année. Pour mon cas personnel, il me manquerait la climatisation indépendante de nuit. Car quand il fait 25 °C dans la nuit dehors, on peut dire qu'il fait 35 °C dans la cabine donc, quand il fait chaud, pour avoir un peu frais, on est obligé de démarrer le véhicule<sup>37</sup>. »

Que dire en outre des couples de chauffeurs qui travaillent en double équipage, autre exemple de l'imbrication de la vie et du travail mobile.

Cette convention statistique découle d'une représentation historique issue de la sédentarisation des ouvriers nomades au XIX<sup>e</sup> siècle. L'instauration du livret ouvrier fut l'un des instruments de mesure et de contrôle qui permit de stabiliser cette population flottante (Germe 1986<sup>38</sup>, Perrot 1979). Après la disparition en 1890 de ce livret, devenu inutile par le succès de la norme qui le sous-tendait, se posa finalement la question de l'extinction du vagabondage. La notion « éclata » en plusieurs sous-catégories, dont celles des invalides et des chômeurs distingués des « bohémiens, saltimbanques, vagabonds et filles publiques » du recensement de 1891. Cependant, le livret ouvrier a subsisté de façon coutumière au moins jusqu'à la Première Guerre mondiale. Il permettait de se distinguer du vagabond mendiant, passible de la prison. Dès 1907,

.....

37. Entretien juillet 2010.

38. Jean-François Germe, 1986, « Le livret ouvrier : mobilité et identification des salariés » in *Le travail, marché règles, conventions*, R. Salais et L. Thevenot, éd., Insee Economica.

une circulaire reconnaît le livret, officiellement aboli 15 ans plus tôt. Elle permet aux ouvriers errants inscrits à une fédération ou à un syndicat, d'échapper à l'inculpation pour vagabondage note J.-F. Wagniard (1999)<sup>39</sup>. Selon lui, « cette mesure favorise en principe l'émergence d'un groupe d'ouvriers sans travail acceptable ». Pour mieux éteindre le vagabondage, il s'agit donc de distinguer errants parce que chômeurs, d'errants par « choix ». On s'en doute, la distinction était parfois floue, il était arbitraire de considérer ces déplacements comme une errance, une randonnée aléatoire. Enfin, via la loi de 1912, vint le tour des commerçants ambulants, forains et nomades, le livret étant un prélude à leur sédentarisation, y compris de force sous le régime de Vichy. La disparition de la catégorie travail itinérant dans la statistique officielle découle de ces « normalisations » successives. Finalement, après le livret ouvrier, le livret forain et le carnet anthropométrique nomade, tout se passe comme si l'État ayant réussi à stabiliser la majeure partie des populations flottantes et circulantes, cette qualité disparaissait des nomenclatures. Quand la norme est l'employeur unique à durée indéterminée, alors l'unicité du lieu de travail est implicite. Il est étonnant que l'on n'ait pas eu de remise en cause de cette adresse, alors que l'emploi-type régressait, même dans les enquêtes sur le non-logement des précaires. Ainsi, en 2003, une étude de l'Insee pouvait annoncer qu'un tiers des SDF parisiens ont un emploi. On aurait pu dire qu'une fraction de la population salariée était devenue sans logement. Conséquence de la montée des loyers et des pratiques des bailleurs sans doute, mais aussi conséquence de la mobilité du travail. Poser la question semble impossible dans la vision administrative de la ville et du travail.

Malgré le tournant libéral, cette grille prolonge une « représentation keynésienne » dans laquelle l'espace et l'urbain étaient dilués<sup>40</sup> et n'avaient plus de qualités spécifiques. Le marché de l'emploi devenant a-spatial, national, la question du lieu de travail ne se posait plus parce que l'emploi était une variable macro-économique. Les questions sociales relevaient d'anomalies ou

.....

39. Jean-François Wagniard, 1999, *Le vagabond à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle*, Belin.

40. Melvin Webber, 1996, *L'urbain sans lieu ni bornes*, préface et annotation de Françoise Choay, trad. franç., Les éditions de l'Aube.

d'imperfections de marché appelant des statuts spécifiques (comme pour les dockers ou les intermittents du spectacle). La substitution d'un référentiel « libéral » à cette vision, s'est pourtant accompagnée d'une re-spatialisation de la question sociale, avec le thème de l'exclusion, mais sans prendre en compte le nouveau nomadisme post-fordiste. La persistance du chômage ainsi que les inégalités régionales dans les taux d'inemploi<sup>41</sup> ont commencé à mettre cette représentation en crise. La résurgence du travail mobile incite à continuer cette remise en question de la statistique héritée, face au retour des « populations flottantes ».

Cette non-reconnaissance par les statistiques générales de la renaissance du travail « nomade », alors que la mobilité fait l'objet de formalisations dans la définition des postes et le recrutement, pose problème. Elle induit un divorce entre la réalité et sa représentation administrative et explique la séparation entre l'approche des questions du logement mobile ou provisoire et les mutations du travail. Le problème est alors la mise en forme de cette segmentation du travail. Il est d'ailleurs perçu à l'intérieur même de l'institution. Les syndicats de l'INSEE réclament un recensement de l'habitat mobile. Il a eu lieu en 2006, suite à des conflits sur l'usage des campings. Les interrogations au sein de l'Insee sont peut-être des préludes à la codification de ces nouvelles conventions du travail. Elles participent d'interrogations plus générales sur les mises en forme du travail. En attendant, le réseau des travailleurs mobiles découle d'une extériorisation et son organisation reste spontanée, encore informelle.

Cette invisibilité concerne d'ailleurs la statistique non strictement étatique. L'Urssaf pourrait connaître précisément l'importance des déplacements professionnels au-delà de 80 km, puisqu'ils donnent lieu à indemnités déclarées, mais elle n'en tient aucun compte, parce que ses indemnités sont « hors cotisation » :

*« Les "indemnités grands déplacements" échappent à toute cotisation sociale, et sont donc exclues de l'assiette (dans une limite fixée par décret). Aucune information n'est disponi-*

.....

41. Ronald Leonard Martin, 2000, « Regional Employment Evolutions in the European Union: A Preliminary Analysis », *Regional Studies*, vol. 34, issue 7.

*ble dans la branche du recouvrement sur ces indemnités. » fut la réponse à ma requête.*

Cette construction peut paraître surprenante alors que le discours managérial et parfois gouvernemental sur les bienfaits de la mobilité est assez présent. De fait, la Commission européenne, elle, s'intéresse de manière plus concrète à la mobilité du travail. Le programme « mobility at work » vise à améliorer l'environnement pour favoriser un travail nomade. Ce programme contient toute une gamme de projets (Action Line : IST-2002-2.3.2.6 Applications and services for the mobile user and worker) et va jusqu'à soutenir une recherche pour développer un ordinateur portable dédié à la maintenance industrielle itinérante. Maintenance industrielle itinérante qui n'existe pas dans les nomenclatures officielles de l'Insee. L'Union européenne cherche donc à développer une connaissance statistique de la mobilité, via des appels d'offres, connaissance dont implicitement elle reconnaît le manque. Les États nationaux ignorent le travail itinérant pour en déléguer la perception et la gestion au niveau européen. En application du principe de subsidiarité, c'est la construction supranationale qui promeut et cherche à mesurer le travail mobile pour agir.

Mais la difficulté comptable est autant de distinguer les salariés en déplacements permanents ou intermittents, des salariés « fixes », que des chômeurs ou des touristes. En effet, du point de vue territorial, ils sont considérés comme des touristes. La définition de ces derniers est assez large. S'ils sont définis parfois comme des voyageurs n'exerçant pas une activité salariée dans le lieu visité, ils pourraient cependant être des chômeurs en quête d'un emploi, puisque la définition de l'Insee inclut les personnes se déplaçant « pour affaires ». Quand on doit estimer une « population présente » composée de résidents et de séjournants, alors les touristes sont toutes les personnes qui voyagent « quel qu'en soit le motif<sup>42</sup> », conformément aux définitions de

.....

42. Terrier Christophe, Sylvander Marguerite, Khiati Abdel, Moncere Véronique, 2005, « Population présente : méthode de détermination à partir des enquêtes sur les touristes », Direction du tourisme.

l'Organisation mondiale du tourisme. C'est-à-dire que l'ombre des travailleurs en déplacements pèse sur les chiffres du tourisme, ceux des nuitées en campings, comme sur les nuitées en hôtel. De fait, les questionnaires remplis par les gérants de campings à destination des institutions statistiques ne distinguent pas entre vacanciers et salariés, on ne compte que des nuitées, chiffre qui inclut aussi au moins une partie des résidents permanents en camping. Doit-on préciser que ces remarques pourraient aisément recouvrir la malveillance tatillonne à l'égard de certains touristes étrangers que les autorités suspectent d'être des demandeurs d'emploi.

Le problème est similaire pour les colporteurs internationaux. L'OCDE reconnaît que le « *shuttle trade* » est invisible dans les statistiques du commerce extérieur. Une estimation doit extraire des comptes du tourisme le montant des marchandises transportées, les colporteurs franchissant la frontière non pas comme voyageurs d'affaires, mais comme des touristes pour diminuer les taxes<sup>43</sup>. En définitive, les « hôtes de passage » des recensements du début du xx<sup>e</sup> siècle sont maintenant devenus des touristes. Si seule cette catégorie de personnes circule aisément dans le nouvel espace de la mondialisation, c'est parce que c'est finalement sous cette appellation que sont comptés les travailleurs mobiles.

Cette inclusion des salariés itinérants ainsi que des commerçants et industriels forains dans la catégorie touriste au sens mondial est à tout prendre moins violente que l'inclusion parmi les délinquants dans la statistique de la fin du xix<sup>e</sup> siècle. Elle découle aussi des stratégies d'adaptations des individus, pour éviter les tracasseries administratives ou la fiscalité, nombreux sont ceux qui vont se déclarer touristes, plutôt que saisonniers, ou indiquer l'adresse d'un proche ou d'un ami plutôt que de signaler leur nomadisme, même si on constate une augmentation des demandes officielles de domiciliation administrative.

.....

43. Afsin Sahin, Yilmaz Akdi, Cemal Atakan, 2008, « An Investigation on the shuttle trade dynamics of a small-open- economy, *International Journal of Economics Sciences and Applied Research*, IJESAR vol. 1, issue 2.

### **Du travail mobile à l'habitat mobile : des « Algecos aux caravanes »**

Ces changements s'accompagnent d'un retour de l'habitat « non ordinaire » et particulièrement mobile. Les problèmes que nous allons exposer mettent en jeu la gouvernance et des institutions, ils permettent d'interroger certaines constructions plus générales. Pour être minoritaire, ce qui est vu comme marginal n'est pas uniquement affaire de changements à la marge.

Pour comprendre cette segmentation du travail, il est donc nécessaire de faire un détour hors de la production afin d'aborder les questions d'habitat. Marx avait procédé de cette façon pour « mieux pénétrer la loi de l'accumulation capitaliste ». Dans un contexte conventionnaliste, il est pertinent d'étudier la segmentation du travail en lien non pas seulement avec les conventions et les produits dans l'entreprise, mais aussi avec les conventions et les objets dans l'espace urbain.

*Le contexte général des relations industrielles ne peut se résumer à celui des entreprises, des branches et des marchés de produits. Le rapport salarial inclut les conditions de reproduction de la force de travail, donc l'habitat. Dans le segment qui nous occupe, le travail implique un usage du logement mobile ou de passage. Ces usages, règles et qualités définissent ce qui est commun aux salariés itinérants du marché interne et à ceux des marchés externes, par opposition aux travailleurs sédentaires.*

Les liens entre mobilité du travail et habitat mobile sont complexes. Si une origine commune les rassemble, l'évolution les sépara pendant un temps. Une partie des objets de l'habitat mobile : tentes, caravanes, camping-car, et mobile homes ont une origine foraine, liée à la circulation professionnelle. Ce lien est plus facile à voir dans l'histoire économique nord-américaine. Le mobile home résulte de la codification de pratiques héritées des Hobos, du premier tourisme automobile, mais aussi et surtout du besoin de logement engendré aux USA par le déplacement massif d'ouvriers vers les usines d'armement durant la Seconde Guerre mondiale

(sur ce point Wallis<sup>44</sup> 1994). Durant l'apogée du fordisme, leur usage fut essentiellement touristique, ou ils servaient de résidence pour les retraités. Quoique le travail forain ne disparût jamais complètement. Dans *L'ère de l'opulence*, John Kenneth Galbraith<sup>45</sup> n'inclut pas les parcs de mobile home dans ses descriptions des poches de pauvreté subsistantes. Pourtant depuis la guerre, ce mode de logement avait perduré, mais dans les années soixante, il n'était plus associé aux travailleurs nomades ou aux travailleurs pauvres. Cependant dès les années quatre-vingt aux USA, on pouvait constater la résurgence de campements liés à des chantiers industriels. À partir de la fin des années quatre-vingt-dix, presque 8 % de la population américaine, (le même pourcentage que dans l'après-guerre) vivait dans des parcs de maisons préfabriquées. Il est vrai que nombre de ces maisons ont des niveaux de confort qui n'ont rien à voir avec une image désolante du mobile home. Mais cette croissance concernait notamment les travailleurs pauvres, encore que les normes imposées via le lobby des constructeurs en dur avaient eu comme conséquences d'augmenter le prix de ce type d'habitat et en avaient évincé certains ménages à bas revenus pour les constructions neuves<sup>46</sup>.

Ce parcours n'est pas purement américain. En Europe après la guerre, l'habitat mobile fut associé à l'habitat provisoire pour faire face aux délais de la reconstruction. En France aussi, l'habitat « non ordinaire », en foyers, constructions provisoires, logements mobiles ou squat déclina régulièrement depuis les années cinquante jusqu'à la fin des années quatre-vingt, période à partir de laquelle il recommença à s'étendre sans que l'on ne s'en aperçoive vraiment (Levy-Vroelant<sup>47</sup> 2002). Cependant, là encore il y a des changements possibles, notamment à cause de la croissance des demandes de domiciliation administrative à des associations qui finissent par alerter sur le décalage des comptes.

.....

44. Allan Wallis D., 1994, *Wheel Estate. The rise and decline of mobile homes*, The John Hopkins University Press.

45. John Kenneth Galbraith, 1961, *L'ère de l'opulence*, Calmann-Lévy.

46. Allan Wallis D., *ibid.*

47. Claire Levy-Vroelant, 2002, *Logements de passage, formes, normes, expérience*, L'Harmattan 2000; Claire Levy-Vroelant, « Les avatars de la ville passagère », *Annales de la recherche urbaine* 94.



Le régime urbain et le paradigme techno-organisationnel de cette renaissance ne sont pas ceux des années trente, ni des années soixante. Il ne s'agit plus de logements provisoires pour pallier les destructions des bombardements et l'augmentation rapide de la population. Cette croissance s'explique par le renchérissement du logement normal, phénomène bien connu, par la précarité du travail et par l'augmentation de la mobilité géographique du travail. On va en donner quelques exemples :

Dans les années cinquante, la catégorie « salariés en déplacements » relevait souvent de l'immigration et du logement en abris Algeco. Depuis les années quatre-vingt-dix, la législation a évolué, interdisant notamment les dortoirs et imposant des normes sanitaires qui ont conduit à la diminution, voire à l'extinction de ce mode d'hébergement. Comme les primes de déplacement baissaient elles aussi (entretiens ouvriers en déplacement, juillet 2008), l'utilisation de la caravane ou du camping-car pour les plus aisés fut une solution de plus en plus fréquente. L'élévation des normes légales de l'hébergement des salariés en déplacement aboutit involontairement à substituer le logement mobile individuel, souvent sur un terrain de camping mais aussi sur le chantier, à l'hébergement en modules préfabriqués relativement mobile, à usage collectif et fournis par l'employeur.

On peut regrouper cet usage de l'habitat mobile lié au travail selon deux modes différents :

le premier cas est donc celui du campement provisoire, suivant la durée d'un chantier ou d'une mission intérim à proximité du lieu de travail. Le terrain utilisé peut-être une annexe au chantier ou un terrain de camping. Dans ce cas d'ailleurs, plusieurs possibilités sont repérables. Tout d'abord des terrains de camping spécialisés, créés à cet effet, en général absents des guides touristiques. Ils sont inscrits dans des réseaux sociaux, des cartes informelles des territoires productifs faits d'interstices et pratiquement connus des seuls salariés usagers. Ces terrains sont apparus en général dans les années quatre-vingt. On a d'autre part, des terrains à vocation initiale touristique, éventuellement à statut municipal, dont cet usage décline, et qui sont de fait requalifiés par des salariés en déplacement. Requalification sauvage qui explique un certain nombre de conflits sur ces équipements (Diemoz, Le Havre).



Figure 5. Chantier station d'épuration avec caravanes.



Figure 6. Campement d'ouvriers employés à la maintenance des voies de RFF, Vierzon, 2005.

On peut avoir un recours à l'habitat mobile, moins pour bouger que comme unique manière de se loger dans des espaces intermédiaires. Par exemple, sur le terrain de Diemoz en Isère, habitaient des salariés intérimaires, intermittents spatiaux entre trois plates-formes logistiques. Pour minimiser leurs déplacements, ils ont élu domicile sur un terrain privé dans une zone rurale située dans le triangle formé par leurs trois sites d'emploi. S'y sont adjoints des travailleurs indépendants. Dans ce cas, le logement mobile est donc une façon de s'implanter là où il n'y a pas d'autres solutions. Le logement mobile et le travail mobile sont de fait des palliatifs à une des trappes à chômage : le « *spatial mismatch* », la déconnexion spatiale. Le départ des emplois des zones industrielles proches des quartiers eux aussi industriels a laissé des poches d'inemploi. Le phénomène est maintenant assez bien connu, nous y reviendrons plus loin. Dans le secteur de la logistique, il a été particulièrement marqué. Les entrepôts ayant tendance à quitter les villes pour se localiser près de nœuds routiers ou multimodaux.



Figure 7. Chantier de construction modulaire pour l'industrie du gaz et camping-cars.

Travailler d'une plate-forme à l'autre incite alors certains de ses salariés à opter pour le logement mobile, pour se déplacer ou pouvoir se localiser de façon optimale par rapport à ces zones d'emploi, sur un barycentre.

D'une certaine façon, le projet « Container City » à Londres qui est un lieu de travail et d'habitat en conteneurs aménagés par une firme USM (Urban Space management) spécialisée dans les usages temporaires de l'espace, relève de cette logique. Il s'agit de débloquer une friche portuaire pour pallier la cherté des loyers londoniens, cette fois à destination de salariés du secteur immatériel. Les prix du foncier et la restructuration du système d'emploi, obligent à utiliser de nouveaux interstices comme place de travail et d'habitat.

L'habitat mobile est donc à relier aussi au travail mobile. Une de ses formes les plus sinistres, le centre de rétention pour immigrants en baraquements provisoire ou conteneurs (à Hambourg)

est à l'évidence en partie inclus dans ces questions. Il y a d'ailleurs sur ce point l'esquisse d'une segmentation spatiale à vérifier. Les travailleurs temporaires étrangers non communautaires sont plutôt logés sur le chantier, par exemple le long des voies SNCF ou des autoroutes, les travailleurs français ou étrangers, mais citoyens de l'UE, plus souvent dans des terrains de campings mieux équipés, à un coût plus élevé. Mais les contre-exemples existent.

Les données disponibles sur cette situation manquent. Ce qui explique aussi que l'habitat mobile soit vu dans les médias uniquement sous l'angle de la grande pauvreté et de l'exclusion. C'est loin d'être la seule réalité dans la région parisienne, un tiers des « SDF » y ont un emploi<sup>48</sup>. Dans la plupart des terrains que nous avons visités, les salariés représentaient au moins les trois quarts des résidents. Il y a aussi des retraités, ce mode d'hébergement ne concerne que marginalement les chômeurs en raison de son coût. D'autant que l'on ne peut obtenir une aide au logement dans ces conditions.

Ainsi, dans la représentation commune, l'habitat mobile, comme le travail mobile, est rejeté dans les marges de l'exclusion. Sur le plan juridique, l'habitat mobile n'est pas du logement social. Il ne peut donner droit à l'aide au logement, et en général prive du droit de vote. Si l'une des premières conséquences porte sur les gens du voyage, en ne faisant pas bénéficier les aires d'accueil des dispositions financières pour ce type d'habitat, elle aboutit plus largement à dissocier de droit toute réflexion et action sur les campings, par exemple de préoccupations sur le logement social. De cette non-reconnaissance naît un manque d'informations qui aggrave les inégalités dans l'accès à l'emploi quand celui-ci implique... une caravane, par exemple.

On a fait remarquer plus haut que les salariés en déplacement fréquents ou réguliers n'étaient pas forcément précaires au vu de leur contrat de travail. Cependant, en tant que résident en campings où à l'hôtel, ils sont dans des situations très précaires, n'ayant quasiment aucune protection juridique de leurs logements.

Les conflits apparus, depuis 2007, autour de certains terrains de campings utilisés par des salariés ou d'autres résidents perma-

.....

48. Bernadette de la Rochère, « Les sans domicile ne sont pas coupés de l'emploi », Insee première, n° 925, octobre 2003.

nents, sont en quelque sorte un déplacement du terrain des luttes de l'entreprise à la ville et au périurbain. Il s'agit des conflits qui ne portent pas sur des grandeurs monétaires, comme les salaires, mais sur des qualités du logement et de l'espace. Il s'agit d'obtenir une reconnaissance du droit à l'habitat mobile.

En fait, si comme l'a montré Nicolas-Le Strat (2004)<sup>49</sup>, l'intermittence du travail jette un défi à toute une série de catégories, de divisions paradigmatiques dans la production de biens et de connaissances, l'intermittence spatiale tend également à brouiller certaines frontières établies entre usages touristiques, résidentiels ou productifs des espaces urbains et périurbains. Comme par exemple des zones qualifiées de friches. En fait, si l'intermittence tend à effacer la distinction entre temps de travail et temps hors travail, elle tend aussi à effacer certaines distinctions territoriales, certains zonages, et inclut des espaces délaissés, ou consacrés aux loisirs, dans la sphère productive et pas seulement dans celle de l'économie touristique.

Cependant, ce brouillage, relatif, ne réduit pas la ségrégation spatiale. Il participe de l'émergence d'une autre carte, celle des enclaves nomades dans les villes contemporaines.

.....  
49. Pascal Nicolas le Strat, 2005, *L'expérience de l'intermittence. Dans les champs de l'art du social et de la recherche*, L'Harmattan.



Partie 3

## **Fragmentation et défragmentation urbaine au début du XXI<sup>e</sup> siècle**





## La gouvernance des enclaves nomades et la question sociale

« *Le soupçon de l'autre dimension du monde – la délaissée  
– n'est pas seulement soupçon de l'autre dimension* »  
« *Au monde en creux correspondent les creux du monde* »  
Kostas Axelos, *Le jeu du monde*.

Considérer le travail mobile, dans la dislocation de l'ancien ordre productif et l'émergence d'un autre, nous amène aux enclaves nomades dans la ville et le périurbain. Les foyers pour travailleurs immigrés constituaient parfois des avant-postes de l'aménagement du territoire, parfois aussi leurs constructions étaient une réponse tardive et ils devenaient très vite des espaces de relégation<sup>1</sup>. On pressent aujourd'hui qu'on peut aussi décrire la ville par les friches, et les lacunes habitées. Il y a des liens entre ces occupations des espaces de l'entre-deux, de l'interlude, et le grand jeu de l'échange et de la production, équilibrant et déséquilibrant les autres jeux. Autrement dit, faussement hors-jeu, les bidonvilles des « Trente glorieuses » ne l'étaient pas davantage. Les traces des fractales de l'immobilier et de l'industrie, les lacunes déterminées et circonstanciées, indiquent ce qui n'est pas pensé et formulé dans le discours des plans et des marchés. Ceux qui passent doivent s'y

.....

1. Marc Bernardot, 2008, *Loger les immigrés*, Bellecombe-en-Bauges, Éditions du Croquant.

loger, dans des espaces que la ville doit aménager, plus ou moins volontairement, pour ces usages. La ville doit contenir les passagers, comme les nouveaux arrivants. Si la plupart des discours critiques sur les politiques urbaines portent sur la ségrégation urbaine, ils semblent ignorer ces aspects. On va donc étudier le « logement non ordinaire » en lien avec la segmentation du travail, étudiée au chapitre précédent, et les politiques d'aménagement. Si la segmentation de l'espace urbain et périurbain qui peut lui être associée est une construction socio-économique et politique, elle peut aussi être expliquée par des dynamiques spatiales, par l'existence d'effets « frontières » et « repères » engendrés par les infrastructures de transport ou des équipements touristiques.

### **De la ville-machine à la nouvelle spatialisation de la question sociale**

La globalisation et les « intégrations régionales » s'accompagnent d'un retour des villes et des territoires infra-nationaux comme instances de régulation et d'élaboration de projets. Cette évolution concerne la politique sociale. Pendant longtemps, et durant les « trente glorieuses », la ville moderne apparaissait uniquement comme le lieu de changements de qualification de la main-d'œuvre. Dans ce schéma, le rôle économique de la ville en tant qu'institution était de produire les biens collectifs nécessaires au fonctionnement de l'agglomération. Soit de les produire directement, soit de sélectionner les entreprises qui les fourniront. Dans cette optique, la ville se cantonne à être une « machine à habiter » au service des acteurs de la croissance économique et la politique sociale reste du ressort de l'État (keynésien à l'époque).

Outre le changement de référentiel global de politique économique : du référentiel keynésien à un référentiel marchand, et de la planification urbaine à la gestion par « projets », deux phénomènes « urbains » ont modifié cette vision dans les dernières décennies du xx<sup>e</sup> siècle. D'une part la redécouverte dans les années quatre-vingt, des « districts marshalliens ». C'est-à-dire des réseaux de petites firmes localisées, partageant une identité régionale, autour d'une ville centre, et un sort commun. Ces réseaux localisés ont en effet enregistré des performances économiques notables, qui

ont redonné des couleurs aux études « régionales et urbaines », notamment à propos de la « troisième Italie<sup>2</sup> », quand les grandes entreprises fordistes connaissaient des difficultés. D'autre part, l'émergence des villes globales<sup>3</sup> (Saskia Sassen 1991), conséquence de la mondialisation financière, se matérialise par le retour des quartiers d'affaire comme lieux de décision et de coordination d'une production globalisée de biens et de titres financiers. Cette renaissance des villes comme acteur du développement économique, alors que le rôle de l'État semblait diminué, conduit à rechercher une « décentralisation » des politiques sociales. Cette « décentralisation » signifiait une re-spatialisation de la question sociale, y compris sous la forme du « care » en tant que politique de proximité. Une gestion décentralisée semblait plus à même de gérer notamment les chômeurs dans les anciennes régions industrielles, ou les problèmes d'intégration des personnes immigrées ou issues de l'immigration. On imputa à une approche trop universaliste et à l'architecture, les difficultés de ces personnes.

#### **On peut cependant douter de l'efficacité de cette décentralisation sur les problèmes sociaux**

Ce relatif échec est entretenu par d'autres volets des politiques de développement local. La formation d'enclaves de pauvreté au cœur des régions les plus riches, et dans certains quartiers des métropoles globales, est une conséquence des politiques de la formation d'enclaves riches et hyper-connectées. Les politiques municipales sont, soit à l'origine de ces enclaves (des équipements de prestige pour attirer les hauts revenus, régénération débouchant sur une gentrification, etc.), soit semblent impuissantes à les empêcher de proliférer (communautés fermées). Or, ces enclaves manifestent la pertinence d'une spatialisation de la question sociale, qui n'est certainement pas une pure figure rhétorique. Au XIX<sup>e</sup> siècle, c'est l'hygiénisme qui incarna cette problématique spatiale. Elle se fonde (cf. chapitre 1) sur une séparation stricte entre les résidents permanents des « passagers » de la ville. Or, la ségrégation spatiale

.....

2. M. Piore, C. Sabel, 1984, *The Second Industrial Divide*, New York, Ed. Basic Books.
3. Saskia Sassen, 1991, *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton University Press.

constitue aussi un encastrement des salariés précaires, c'est la contrepartie du processus de découplage d'une fraction des salariés de l'entreprise. Alors que de plus en plus de salariés, précaires ou non, doivent circuler dans la ville et au-delà, ils vivent dans les quartiers les moins bien connectés ou dans des lotissements lointains, à la lisière extrême du périurbain. De 1990 à 1999, la part des actifs sur la zone de Mantes résidant à l'extérieur de l'Île-de-France est passée de 7 à 10 % de l'ensemble<sup>4</sup>. Elle est passée à 6,5 % pour l'ensemble de la métropole. De manière générale, l'allongement de la distance entre travail et emploi se poursuit et se complique, à cause de la fragmentation des espaces<sup>5</sup>. Il est en outre probable que compte tenu des imperfections statistiques, sont comptés dans ces chiffres des salariés nomades, sans lieu fixe d'emploi, voire sans domicile fixe. C'est le cas notamment dans la zone d'emploi de Roissy, où plus de 87 % des actifs viennent d'autres communes<sup>6</sup>.

La ségrégation spatiale est révélatrice de cette inefficacité des villes, que l'on suive la voie tracée par Schelling<sup>7</sup>, dès 1978, pour l'envisager comme un phénomène spontané, résultant de choix individuels, ou que l'on insiste sur l'influence des décisions d'aménagement dans un cadre politique et économique global, celui du néolibéralisme comme promoteur d'un urbanisme de la fragmentation, on arrive à une conclusion similaire : l'impuissance des municipalités. Soit que les préférences individuelles priment toujours sur les valeurs collectives, soit que les projets de développement s'inscrivent dans une logique reproduisant toujours les inégalités socioéconomiques. On revient au soupçon des urbanistes modernes contre les villes : leur incapacité à réguler durablement les imperfections du marché du logement et du travail<sup>8</sup>.

.....

4. 2003, « Étude sur les 26 zones d'emploi de l'Île-de-France », CRCI Paris Île-de-France/Insee.

5. Éric Le Breton, 2008, « Domicile-Travail. Les salariés à bout de souffle », Les carnets de l'info.

6. « Étude sur les 26 zones d'emploi de l'Île-de-France », *ibid.*

7. Schelling Thomas, 1978, 2006, *Micro-motives and macro behavior*, Norton.

8. Anatole Kopp, 1978, *Ville et Révolution. Architecture et urbanisme soviétique des années vingt*, Paris, Anthropos.

## Un phénomène global

Une comparaison avec la situation en Asie va nous permettre de voir la globalité du phénomène. La crise du Sud-Est asiatique en 1997 fournit un précédent utile pour comprendre les interactions en cours actuellement en Europe.

La métropolisation s'y dévoile explicitement comme une stratégie néomercantiliste de forte insertion dans le commerce international<sup>9</sup>. On investit aussi pour attirer de nouveaux habitants et lancer un processus d'innovations technologiques. Mais ces programmes suscitent de nouvelles catégories d'exclus.

La Corée d'abord, est maintenant mieux connue par le cinéma coréen dont la diffusion internationale a suivi la crise financière de 1997. Séoul est une ville qui a vécu une très grande croissance, peu planifiée parce que les mécanismes de marché jouent de façon dominante. Mais depuis une quinzaine d'années, la municipalité de Séoul intervient de façon plus systématique, pour améliorer la qualité de la vie et surtout la productivité<sup>10</sup> de la ville, tout en voulant remédier à une sorte de crise de la culture urbaine<sup>11</sup> en Corée. La présence de sans-abri, phénomène quasi inconnu avant 1997<sup>12</sup> est néanmoins manifeste. Alors que la hausse de la précarité, de 46 à 50 % des salariés (tout de même) est restée contenue<sup>13</sup>, le chômage ayant retrouvé en 2002 le niveau de 1997 (2, 5 %). Ce n'est pas seulement la conjoncture instaurée par la crise de la fin des années quatre-vingt-dix (appelée ici crise du FMI), puis par celle des subprimes (2008-2009) qui a fait apparaître une population de travailleurs sans-abri. Cette apparition résulte d'une montée du chômage, mais aussi de la disparition des logements à bas prix, recherchée par la

.....

9. Marie-Claire Bergère, 1998, *Le Mandarin et le Compradore. Les enjeux de la crise en Asie orientale*, Hachette.
10. Kim Kyung-Hwan, 2002, « The impact of Government intervention on housing markets in Korea », draft paper.
11. M. Nadajarah et Ann Tomoko Yamamoto, 2007, *Urban Crisis: Culture and the sustainability of Cities*, New York, United Nations University Press.
12. Bernard Gazier et Rémy Herrera, 2001, « Emploi et chômage en Corée du Sud depuis la crise Asiatique », *Tiers-Monde*, t. 42 n° 168, pp. 929-946.
13. Éric Bidet, 2003, « Corée du Sud. Leçons et impact de la crise », in Jean-Marie Bouissou, Diana Hochraich et Christian Milelli, *Après la crise. Les économies asiatiques face aux défis de la mondialisation*, Recherches internationales, Paris, Karthala.

municipalité pour permettre la gentrification et l'installation de commerces luxueux dans le centre de la ville. La politique urbaine aggrave donc les conséquences sociales de la crise financière. Certes, les travailleurs journaliers et le logement « non ordinaire » existaient auparavant en Corée, mais ce qui était vu comme « résiduel » redevient, après 1997, incontournable. La crise transforme les représentations : ce qui était appelé à disparaître avec la croissance devient un problème structurel. L'économie de Séoul a toujours besoin d'une main-d'œuvre journalière, mais qui a de plus en plus de mal à se loger dans le centre. La logistique urbaine de la métropole coréenne est un mélange de fordisme pur (aucune utilisation de la voie d'eau, des embouteillages records) et de manutention à dos d'hommes dans chacun des marchés de la ville, ce qui suppose des emplois peu qualifiés, journaliers, usants. Le retour de la croissance à partir de 1998 ne résoudra en rien le problème, qui continue d'augmenter. À la limite même, on a le sentiment que l'e-commerce, qui a ajouté des nuées de camionnettes à demi-vides dans la congestion routière, rend le besoin de portefaix et de charretiers à bras encore plus pressant pour compenser la circulation automobile. De même, tout un secteur de très petites entreprises industrielles, de la chaudronnerie au recyclage des métaux, demeure actif dans le centre de la métropole, derrière le marché de Yeung-Po. Les salariés « irréguliers » représentent plus de la moitié de la main-d'œuvre totale, alors que la politique immobilière réduit les quartiers bon marché pour générer une ville attractive. Un groupe de sans-abri apparaît donc et ces nouveaux prolétaires sont alors priés de se « prendre en main », de retrouver leur dignité pour reprendre leur place dans la cité. De ce point de vue, il y a une extension mondiale d'un discours sur les travailleurs pauvres, dont Hélène Thomas a montré la genèse<sup>14</sup> (2010). Le passage de l'égalité à l'équité engendre une multiplicité de statut. La multiplicité de statuts des pauvres accompagnant la fragmentation des espaces, en même temps que cette fragmentation soutient aussi la multiplication des catégories. La ville retraduit ces évolutions.

Ces salariés du secteur informel ne sont pas mobiles au-delà de la ville, voire du quartier, et leur habitat de fortune n'est pas

.....  
 14. Hélène Thomas, 2010, *Les vulnérables : la démocratie contre les pauvres*, Bellecombe-Bauges, Éditions du Croquant, coll. « Terra ».

mobile non plus. Ils sont coincés au mieux dans des baraques, au pire dans le métro de Séoul où, chaque nuit, dorment une multitude de personnes. Mais d'une certaine façon, les cartons qu'ils habitent sont des logements transportables. Penser la mondialisation et les espaces qu'elle suscite implique de considérer les travailleurs pauvres et la façon dont ils trouvent leurs places, leurs niches, dans ces villes, à la fois morcelées et connectées. Cela semble être le cas aussi pour les journaliers des métropoles de San Francisco ou de LA, ainsi que du Japon où encore du Brésil où les favellas sont aussi en plein cœur de la cité. L'Habitat Non Ordinaire métropolitain en Corée est l'envers nécessaire des gigantesques projets immobiliers, financés à crédit, dont on ne sait pas s'ils sont l'expression d'une bulle ou la nouvelle frontière de l'économie. Cette incertitude suit comme une ombre l'émergence d'un paysage urbain, constitué quasi exclusivement de grands ensembles gigantesques, structures immobilières préparant une crise culturelle urbaine qui se fait déjà sentir. Le choc macroéconomique, la politique urbaine et les préférences individuelles, jouent dans le même sens, plutôt que de développer des rétroactions correctrices.

Une explication possible est que les problèmes sociaux, perçus comme conséquences de la période industrielle, étaient considérés implicitement soit comme devant se résoudre par la croissance économique, soit comme sans solutions et donc refoulés.

### **Des zones hôtelières, pour nomades et sédentaires**

Les zones hôtelières bon marché vont nous fournir un autre terrain de comparaison entre l'Asie du Nord-Est et l'Europe. Commençons par les ensembles dont nous avons déjà parlé chapitre 2-1, les « yosebas ». À Osaka et à Tokyo principalement, ces quartiers concentrent les travailleurs journaliers dont la majorité vit dans des auberges à très petits prix. Ces quartiers combinent hôtels, bidonvilles et places d'embauche pour salariés intermittents. Espaces dont on sait qu'ils vivent sous un « régime spécial », dans un état d'exclusion et d'exception<sup>15</sup>, et sont en général anciens. La

.....  
 15. Anne Gonon, 1995, « Précarité et logement social. Le monde des travailleurs journaliers japonais », Maison franco-japonaise.

situation européenne semble moins extrême, peut-être parce que les logements y sont plus dispersés et dissimulés que dans ces aires réservées et homogènes.

Or, comme en Corée du Sud, la crise financière de 1997 continue aussi de laisser des traces au Japon, en rencontrant celle des subprimes, et modifie aussi les formes du logement précaire.

Elle semble avoir paradoxalement condamné Kamagasaki à Osaka, le plus grand district hôtelier pour journaliers (yoseba) de l'archipel, conséquence micropolitique notable. Le yoseba, quartier d'hôtels et de bidonvilles, où sont relégués les ouvriers précaires de l'industrie et du bâtiment, est une institution politique construite autour d'une place d'embauche<sup>16</sup>, que divers militants chrétiens, autonomes et sociaux-démocrates<sup>17</sup>, ont arraché au contrôle des Yakusas. Quoique le jeu clandestin, organisé par les mafias, continue d'y prospérer. Mais cette forme est en déclin, l'industrie s'étant délocalisée et ayant réduit ses effectifs, même à Osaka, où Kamagasaki avait rassemblé près de 30 000 personnes dans les années quatre-vingt-dix. Or, ce déclin s'opère alors même que la précarité augmente au Japon : 34 % de salariés précaires en 2008 contre 20 % en 1990, le taux officiel en France n'étant que de 13 %. On assiste donc à une dispersion spatiale et sectorielle des travailleurs intermittents. Ne restent au yoseba que de plus en plus de travailleurs âgés, d'où le tournant des associations « officielles » vers une politique du care, incarnée par la mise en place d'hôtels pour loger et soigner les plus de 60 ans. Un phénomène similaire s'observe dans le quartier des Burakumins, la caste des anciens parias ségréguée du Japon, tout proche de Kamagasaki. Ces deux quartiers avaient pourtant des fonctions différentes. Kama était un marché du travail et un réservoir de main-d'œuvre pour les grandes industries, mais personne ne travaillait sur place. Nishinari, le quartier des Burakumins, était lui un lieu de production avec des petites entreprises sur place, dont il reste quelques-unes. L'origine

.....

16. Toshio Mizuuchi, « The Historical Transformation of Poverty, Discrimination, and Urban Policy in Japanese City: The case of Osaka », disponible sur [http://www.lit.osaka-cu.ac.jp/geo/pdf/frombelow/0308\\_frombelow\\_mizuuchi.pdf](http://www.lit.osaka-cu.ac.jp/geo/pdf/frombelow/0308_frombelow_mizuuchi.pdf).

17. Fukuhara Hiroyuki, 2000, « Homeless people and civil society in urban Japan », For alternative 21<sup>st</sup> century geographies. 2<sup>nd</sup> International Critical Geography Conference. Taegu/Korea, August 9-13th.



était le travail du cuir, prétexte au statut de paria. Comme quoi un « quartier industriel » peut très bien être un ghetto. Ces deux quartiers très liés aux activités du port d'Osaka en étaient très éloignés, là le « spatial mismatch » ne date pas d'hier.

La forme nouvelle d'habitat, c'est le campement dans un parc public (à Osaka, il s'agit du parc Ogimachi), ainsi que les « refuges internet ». Le squat d'habitation semble lui quasi inexistant, parce que moins toléré que l'occupation de tentes ou de cafés. L'habitat précaire se coule toujours dans des formes institutionnelles spécifiques. La plus surprenante au Japon, la plus immédiatement liée au capitalisme cognitif, ce sont les cafés internet où dorment nombre de jeunes précaires. On y trouve des douches, des couvertures, du thé gratuit. Ces cyber-cafés ne seraient en fait que l'adaptation d'auberges de la jeunesse aux nouvelles technologies de communication et aux nouvelles formes d'embauche intermittente, via internet et le téléphone mobile. L'utilisation d'outils de communication pour recruter des travailleurs précaires dispense des places d'embauches traditionnelles, autour desquelles s'était constituée l'institution du yoseba. Mais cet usage continue d'impliquer des circulations avant tout locales, même si une part des précaires peuvent passer d'une ville à l'autre<sup>18</sup>. De fait, à la différence de l'Europe, il n'y aurait pas d'habitat mobile dans des caravanes ou des fourgons. Ce qu'on peut relier peut-être à la faiblesse du camping au Japon (3000 terrains contre 11 000 au moins en France). Il n'y a pas non plus d'habitat en conteneurs et je n'ai pas entendu parler de yourtes. Le cyber-café refuge n'est plus spécifique au Japon, il existe aussi en Chine<sup>19</sup>. Mais l'intégration régionale en Asie ne vaut pas diffusion de ces formes à toute la zone. L'Habitat Non Ordinaire métropolitain coréen se distingue du modèle du quartier japonais, regroupant les journaliers dans les yosebas en suivant quant à lui les lignes des infrastructures, voies de chemin de fer, autoroutes, etc. Le refuge dans les cyber-cafés n'y est pas pratiqué. La proximité géographique et l'histoire n'impliquent pas similarité complète des formes urbaines.

.....  
18. Entretiens Osaka, Ogimachi Park 2010.  
19. Entretiens Dalian 2011.



Figure 8. Osaka 2010, un cybercafé dans lequel on peut passer la nuit.

Qu'en est-il en France ? Si les journaliers et les chômeurs japonais ont la réputation d'être sédentarisés<sup>20</sup>, les zones hôtelières françaises logent essentiellement une clientèle de passage.

Les statistiques du tourisme fournissent un éclairage intéressant. Près de la moitié de la fréquentation des hôtels en France, plus de 58 % pour la Haute-Normandie également première région pour le recours à l'interim, relève d'une étrange catégorie : les « nuitées d'affaires ». C'est-à-dire de séjours pour raisons professionnelles, qu'on peut donc estimer à presque 100 millions en 2008. Contrairement à ce que peut laisser entendre l'expression, il ne s'agit pas majoritairement « d'hommes d'affaires ». 51 % des nuitées dans les

.....  
 20. Mélanie Hours, 2010, « Les Nojukusha de Tokyo : relégation, déni de pauvreté et réponses parcellaires », in Patrick Bruneteaux, Baniek Terrolle, *L'arrière-cour de la mondialisation. Ethnographie des paupérisés*, Bellecombe-en-Bauges, Éditions du Croquant, coll. « Terra ».

hôtels zéro étoile relèvent de cet usage<sup>21</sup>. Les textes officiels, par exemple le rapport de Bernard Plasait<sup>22</sup> sur le tourisme d'affaires du conseil économique et social (2007), l'interprète comme une retombée des foires et salons. Cependant, il s'agit souvent de salariés en déplacement. Selon les gérants des hôtels F1 compris entre Le Havre et Paris (n = 15) que nous avons interrogés, leur clientèle est majoritairement composée de salariés en déplacement pour des contrats temporaires<sup>23</sup>, à 80 % disent-ils, non de congressistes ou de visiteurs de salons.

Ces salariés sont donc logés dans un parc spécifique, le plus souvent construit près des voies rapides. D'autre part, cette fréquentation est en part croissante au niveau national depuis la fin des années quatre-vingt, elle progresse plus régulièrement que la clientèle des vacanciers. C'est également en 1985 que le groupe ACCOR a ouvert sa chaîne d'hôtels à prix réduits, qui s'appelle maintenant les F1, à la périphérie des villes.

Il s'agit d'un micro-zonage implicite, contenant des équipements collectifs de fait et privés. Si l'on élargit cette question à l'ensemble des travailleurs en déplacement, on rencontre à chaque fois des équipements collectifs. Certains sont publics et détournés de leur destination première, les campings municipaux et les aires d'accueil pour gens du voyage ou camping-cars. D'autres sont privés : les hôtels, les campings privés, des zones d'entreposage. Certains ont un statut incertain, il s'agit d'espaces squattés, voire du chantier lui-même, dont une parcelle devient un équipement collectif de logement. Il y a donc bien création d'enclaves de logement spécialisés, créés par des infrastructures. Un autre exemple s'observe le long des rails : celui des campements de salariés employés par des sous-traitants de RFF pour entretenir ces voies, (Réseau Ferré de France a envisagé de développer des structures en conteneurs pour accueillir ces salariés, entretien Tempo-housing).

Ces logements sont soumis à une gouvernance spécifique : leurs habitants permanents ou de passage ont peu de droits. Ni

.....

21. Statistique du ministère de l'Équipement.

22. Plasait Bernard, 2007, « Le tourisme d'affaires : un atout majeur pour l'économie » Rapport au conseil économique et social.

23. Du bâtiment, de l'industrie du tertiaire, y compris parfois des enseignants.

le client d'un hôtel ni l'habitant d'un camping n'ont de droit de propriété. Ainsi, les hôtels de ce type offrent tous un four à micro-ondes dans le hall pour permettre aux clients d'y réchauffer des plats, à défaut de pouvoir cuisiner dans leurs chambres. Ils ne peuvent influencer sur la règle d'usage d'espace, ce qui se lit aussi dans le paysage. Ces enclaves sont en effet le modèle de la « ville générique », quasiment sans spécificités d'une ville à l'autre. Cette ségrégation spatiale dans des « non-lieux » s'accompagne donc d'une discrimination, puisque les résidents permanents ou de passage ne sont pas des habitants comme les autres et doivent se soumettre à des règlements non négociés.

La situation est d'ailleurs la même au Royaume-Uni<sup>24</sup> (Ball 2007) où de « nombreuses exceptions à la sécurité du locataire sont prévues pour protéger les entreprises qui ont recours à la résidence temporaire pour loger les travailleurs saisonniers, les vacanciers, les étudiants et les hommes d'affaires ».

La construction de ces espaces en France pourrait s'analyser comme un phénomène de marché. Ils sont sis sur des places dont la valeur foncière est moindre, aménagés par des acteurs privés pour des clients à revenus modestes. Les promoteurs des zones hôtelières ayant formé des anticipations à partir d'observations de pratiques individuelles. En outre, ces hôtels ont une double clientèle, ils accueillent des vacanciers (en général en groupe), la fin de semaine. Il y a rentabilisation de l'équipement par croisement de deux marchés, ce qui atténue le côté réservé<sup>25</sup>. Néanmoins, les deux clientèles se croisent peu, les salariés en déplacement y sont présents durant la semaine, les touristes le week-end. Sous cet angle, c'est un équipement dont le fonctionnement et l'économie relèvent d'une logique économique plus polyvalente, et donc plus générique, que celle d'un parc spécialisé. Mais il ne découle pas pour autant de pratiques individuelles, notamment parce qu'il s'agit d'« équipements collectifs », non d'appartements ou de

.....

24. Jane Ball, 2007, Les systèmes de « logement vestibulaire », étude comparée du mal-logement en France et au Royaume-Uni, in *Le logement précaire en Europe. Aux marges du palais*, sous la dir. de Valérie Laflamme, Claire Levy-Vroelant, Douglas Robertson et Jim Smyth, L'Harmattan.

25. On constate aussi l'implantation d'hôtels bon marché pour touristes de loisirs dans les yosebas japonais, notamment à Kamagasaki, le quartier des journaliers d'Osaka.

maisons. Or, si l'équipement collectif peut être un bien marchand, son usage n'est pas régi par un processus de marché. C'est donc un phénomène organisé par les grandes entreprises du secteur auquel la demande doit s'adapter. Mais on retrouve le brouillage incessant de la frontière entre vrais et faux touristes, vacanciers et travailleurs, parmi les clients de ces hôtels. Ce zonage reste un peu flou. D'autre part, ces zones hôtelières ne sont pas réellement planifiées. Elles résultent d'une adaptation implicite aux impératifs de flexibilisation de la main-d'œuvre. Certains cas sont manifestes, par exemple l'hôtel formule 1 de Flins-Les Mureaux, juste à côté du site Renault. On pourrait envisager à l'instar du « manhattanisme<sup>26</sup> » étudié par Rem Koolhaas, un modèle de constructions en partie impensé et informulé, s'élaborant par projets successifs en fonction du contexte, à mi-chemin entre planification et attribution par le marché. Le secteur du « tourisme d'affaires » a jusqu'ici évolué par « improvisations », juge le rapport « Plasait » précité. Il appelle donc à une « nouvelle gouvernance », pour mieux coordonner acteurs publics et privés.

L'invisibilité statistique du travail mobile favorisant des montages implicites, plutôt que planifiés, la régulation spontanée pourrait fournir un cadre d'analyse. Mais une telle situation découle cependant de phénomènes globaux, elle ne s'analyse pas en termes de préférences individuelles. Comme les quartiers gentrifiés<sup>27</sup> répondaient à l'émergence d'un nouveau groupe social, les zones hôtelières périphériques sont une conséquence de la flexibilité spatiale du travail. Même si la communication globale des chaînes d'hôtels « low-cost » n'en faisait pas état : il n'y a qu'à l'occasion, toute récente, d'une réhabilitation de ces hôtels et de leurs changements de nom (F1 à la place de Formule 1) que le site internet du groupe mentionne explicitement la clientèle d'ouvriers pourtant majoritaire. Peut-être parce qu'elle constituait une clientèle « captive » à l'attention desquelles, il n'était pas besoin de communiquer.

.....

26. Rem Koolhaas, 2003, *New York Délire*, Parenthèses.

27. N. Smith, 1987, « Gentrification and the rent-gap », *Annals of the Association of American Geographers* 77 (3) pp. 462 – 465; N. Smith, 1996, *The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City*, London, Routledge.

D'autant que les choix individuels sont en effet très contraints. La situation des zones hôtelières est une donnée qui s'impose aux clients de passage. De ce point de vue, le marché est doublement construit, socio-économiquement et spatialement. La structuration de la demande par l'offre est une caractéristique de ce marché, qui fonctionne comme celui du tourisme de vacances. L'asymétrie d'informations favorise ce primat de l'offre. Le salarié en déplacement ne connaît pas bien le marché local et les possibilités de logement de passage, il s'en remet donc aux enseignes. La décision d'investissement structure le marché hôtelier et le client ne peut que suivre les chaînes dans la gamme de prix compatible avec ses revenus, là où elles vont. Néanmoins, celles-ci se sont positionnées à proximité des grands axes de circulation (les autoroutes) et des centres commerciaux de périphérie, car ces endroits sont les plus faciles à repérer pour des clients de passage. Il y a une coordination via des éléments du paysage, comme si, de façon conventionnelle, les zones de villes génériques impliquant l'usage de l'automobile étaient les espaces réservés aux salariés en déplacement. Les gérants des hôtels de ce type à proximité d'infrastructures touristiques, terminal ferry, ou de parc expo ont déclaré que leur clientèle n'était pas majoritairement liée à ces équipements, qui par contre permettaient un repérage facile, comme un point focal dans un jeu du rendez-vous<sup>28</sup>. L'environnement joue comme repère, la clientèle n'étant pas pour autant intégrée au réseau social proche, même pour les touristes. Ainsi à Epône, Mantes ou Flins, il s'agit de personnes visitant Paris et amenées en Bus à l'hôtel<sup>29</sup>. En outre, l'hôtel peut servir indirectement à d'autres usagers, les personnes logeant en fourgons aménagés cherchent souvent à stationner à proximité de ces enseignes, et de celle des restaurants Mac Donald's, pour utiliser le réseau wifi, qui déborde du bâti, produisant une externalité. Comme au Japon, les besoins de connexions influent sur les pratiques de regroupement des précaires.

.....

28. P. Batifoulier *et alii*, 2001, *Théorie des conventions*, Economica.

29. Sauf pour l'hôtel F1 de Beauvais à proximité de l'aéroport, dont le personnel estime à 50 % l'activité reliée à cette infrastructure, et celui de Caen associé au Mémorial.

## Les aires d'accueil pour logements mobiles

Franchissons maintenant un nouveau cercle aux confins des agglomérations françaises. L'étalement urbain a fini par englober les gens du voyage, en avalant leurs territoires ruraux<sup>30</sup>. Outre leur présence traditionnelle sur les marchés et les foires, leur nouvelle arrivée en ville est une des conséquences de la réorganisation de l'agriculture. La raréfaction des petites exploitations agricoles qui employaient pour divers travaux des populations nomades a poussé ces derniers vers les agglomérations. Ils y exercent essentiellement des activités liées à l'économie résidentielle, travaux de réfections et ventes de vêtements sur les marchés ou recyclage (Entretiens avec plusieurs associations relais accueil de GDV Seine Maritime, Eure, Yvelines, Essonne). Ce qui implique une participation à l'économie du territoire et génère un sentiment d'appartenance à l'agglomération au sens large, voire au département<sup>31</sup>.

Le stationnement de ces groupes est régi par la loi Besson<sup>32</sup> (Charlemagne 2001). Les communes de plus de 5 000 habitants ont l'obligation de prévoir une aire d'accueil, mais elles ont la possibilité renforcée de faire appel aux services de l'État, depuis la loi de sécurité intérieure (2003), pour expulser les caravanes de terrains non prévus pour cet usage.

Signe ultime de la ségrégation, ces aires d'accueil ne sont pas mentionnées sur les cartes aussi bien imprimées que consultables par internet. Elles ne font donc pas partie du territoire comme représentation commune, et sont donc réservées à ceux qui n'ont pas besoin de cartes : des habitués contraints. On le mesure encore plus clairement par comparaison avec les aires d'accueil pour camping-cars, qui sont maintenant mentionnées sur les cartes. On peut interpréter ces dispositions comme une volonté de spatialiser ce qui semble a priori non spatialisé : les voyageurs permanents, volonté qui échoue à déboucher sur une intégration. Elle aboutit

.....

30. J.-B. Humeau, 1989, « Croissance urbaine et lieux de séjours », *Études tsiganes*/1-2; A. Bourdin, 1986, « Mutations urbaines », *Études tsiganes* 1986/3.

31. Marguerite Gille, 2001, « Nous on a toujours les pieds quelque part! Voyage et territoire », *Études tsiganes*, vol. 15.

32. J. Charlemagne, 2001, « Le droit au logement des gens du voyage : un droit en trompe-l'œil? », *Études tsiganes*, vol. 15.

en outre à un nouvel effort de catégorisation, on va parler, pour qualifier ceux qui ne sont pas attachés à une aire, de personnes « sans terrains fixes<sup>33</sup> » pour les distinguer des « sans domiciles fixes ». On oublie que l'appellation SDF leur était d'abord réservée, au début du xx<sup>e</sup> siècle, on continue donc de refouler l'histoire de cette construction politique débutée en 1895.

Vues comme extérieures, les aires d'accueil et leur gestion sont instrumentalisées dans les négociations entre mairie, préfecture, conseil, communauté d'agglomération. Elles ont donc des usages seconds, politiques, détournés, servent à bloquer, à refuser, à échanger (entretien avec travailleurs sociaux). L'instrumentalisation est tellement intégrée que, par exemple, la mairie de Gambais (une commune rurale des Yvelines) accuse un propriétaire qui a accepté d'accueillir des gens du voyage sur son terrain, de se venger et de faire pression parce qu'il n'a pas obtenu de permis de construire (courrier de Mantes 9 juin 2004). Ce dont l'intéressé se défend. Dans ces conditions, il n'y a nulle surprise à constater que ces terrains sont impliqués dans la production d'un espace fragmenté.

Dans ce cas, la ségrégation spatiale et ses effets résultent clairement de dispositifs institutionnels et pas d'un processus de marché. D'ailleurs, quand des personnes de la communauté des gens du voyage cherchent à acquérir une parcelle pour en faire un terrain où stationneraient des caravanes, les interventions des maires sont fréquentes. L'accès à une régulation marchande de l'espace leur est, sinon interdit, fortement restreint. De fait, 75 % des « gens du voyage » domiciliés en Île-de-France, vivent sur des terrains squattés, non équipés et non viabilisés, éloignés des services de base (écoles, administrations, commerces)<sup>34</sup>.

Le modèle des aires d'accueil spécialisé continue à se développer, notamment vers d'autres publics. Ainsi la mairie de Chambéry a installé une aire pour les jeunes saisonniers du tourisme, qui vivent en camion. Elle n'est pas non plus présente sur les cartes et

.....  
33. Jean-Jacques Guillouet, Philippe Pauquet, Camille Fazio, Loic Friard, Nadjma Ahamada et Mathias Kaldi, janvier 2010, « La domiciliation administrative des personnes sans domicile fixe en Île-de-France en 2009 », étude réalisée par l'Institut d'urbanisme de Paris.

34. Jean-Jacques Guillouet, Philippe Pauquet, Camille Fazio, Loic Friard, Nadjma Ahamada et Mathias Kaldi, *ibid.*



pose un autre problème aux catégories usuelles : les jeunes saisonniers restent parfois comme « vrais touristes », après la fin de leur contrat d'embauche, d'où de nouveaux conflits.

Mais la perception des camping-caristes vacanciers semble susceptible de changer elle aussi : ainsi le 17 août 2010, le journal *La Presse de la Manche* annonçait en première page : « Les camping-cars aiment le Cotentin », illustré d'une photographie, près de la Cité de la Mer. Mais en pages intérieures, le ton change. Le journal observe qu'ils sont plus ou moins bien accueillis, certaines municipalités sont hostiles. Un témoin raconte que dans un petit village, « le maire s'est déplacé, en personne, pour [nous] demander de quitter les lieux, explication : il nous prenait pour "des gens du voyage". Le lien s'établit. À Saint-Vaast la Hougue, ils ne peuvent plus stationner en centre-ville après 22 heures (le camping ou l'aire est obligatoire après cette heure). L'office de tourisme déclare : « Nous ne pensons pas que ces visiteurs nomades soient un plus pour l'économie locale. Ils ne consomment pas, ne dorment pas dans les hôtels. » Le terme nomade revient à nouveau connoté négativement, de façon conventionnelle.

Ces remarques vont s'étendre quelques pages plus loin aux chantiers de la région, liés à l'industrie nucléaire. « Terrible agression sur la base-vie des travailleurs de l'EPR aux Pieux. » La compagne d'un ouvrier a agressé la gardienne de la base-vie. On apprend au passage deux choses : l'interdiction de partager le mobile home avec une personne ne travaillant pas au chantier (donc aux compagnes sans emploi). Le licenciement entraîne la perte du logement. En creux se dessine un logement précaire, avec moins de droits d'usage que pour un logement « normal ». En fait, l'an passé, le 10 juin 2009, on pouvait déjà lire dans *Ouest France* : La CGT dénonce les conditions d'accueil des travailleurs « déplacés ». « On n'a pas un sou pour eux. On les parque et on les oublie. » Aux Pieux (Manche), les 198 bungalows du « Camping du grand large » sont alignés à moins de deux mètres dans les herbes folles. Ils hébergent les travailleurs déplacés du chantier EPR de Flamanville à 8 km. « Ils sont 400 à vivre ici sans que personne ne prenne vraiment en charge leur accueil », tempête Jack Tord, conseiller confédéral CGT et délégué spécial pour le chantier du réacteur nucléaire EPR. « Cette "base de vie" fait penser à un camp de travail. » Depuis des mois « nous réclamons que ces

salariés, en majorité des Roumains (175) et des Portugais (65), ne soient pas abandonnés à leur sort dès qu'ils ont quitté leur travail... Quel horizon de vie offre-t-on à ces types qui viennent construire notre réacteur ? Le néant. L'autobus les transporte de la "base de vie" au chantier et du chantier au supermarché des Pieux. Voilà le seul service que l'on est capable de leur offrir. »

En fait, dans le magazine de la communauté de communes des Pieux de juillet 2009, n° 13, les contradictions apparaissent déjà. On annonce une priorité à l'emploi local et des personnels exclusivement recrutés localement. Cependant 700 personnes déplacées sont hébergées dans cinq bases-vie (Flamanville, Les Pieux, Saint-Germain, Le Gaillard, Siouville et Surtainville) dont 450 en « caravanings ».

Lors d'un entretien, à l'agence qui embauchait à Flamanville, les personnes à l'accueil ont déclaré ne pas croire au recrutement local. En juin 2011, l'Agence de sûreté nucléaire recensait sur 3 400 employés du chantier, un tiers d'étrangers et un un tiers d'intérimaires (français), employés par 20 entreprises. Le logement des salariés en déplacement est indispensable, mais il reste refoulé symboliquement. Il demeure conventionnellement perçu comme lié à l'immigration et donne des droits moindres<sup>35</sup>, pour tous ses usagers.

Ainsi, à la lisière des villes, comme parfois en leurs centres, la ségrégation peut prendre d'autres formes que celle de vastes zones homogènes, comme des petites enclaves plus ou moins connectées à des voies rapides et constituant un archipel, ou une couronne, d'habitat ségrégué. D'un point de vue global, le processus est le même que celui menant aux lotissements pavillonnaires fermés à destination des multiples groupes composant la « classe moyenne », ou aux quartiers des élites circulantes, ou encore aux enclaves touristiques.

Il serait faux de conclure de cette situation à l'absence d'influences sur l'espace des pratiques des « hôtes de passage » eux-mêmes. La pratique des squats, le changement d'usage de certains campings transformés en équipements pour salariés en déplacement, alors qu'ils furent prévus pour les vacanciers, peuvent être des préludes à des

.....

35. Marc Bernardot, *ibid.*

requalifications de ces espaces. Ce sont les salariés qui vont faire jouer à un terrain, promis au statut de friches touristiques, un nouveau rôle. Mais pour que cette requalification soit durable, il faut une série de négociations avec des pouvoirs publics locaux et/ou les propriétaires. La réorganisation n'est en rien indépendante de la gouvernance locale. Ces types de requalification ne sont pas « naturels ».

### **Retour aux conventions : lutte et équipements du pouvoir**

C'est dans un cadre institutionnel que se développent les stratégies individuelles, qu'elles peuvent se traduire en dispositifs et bâtis échangeables dans une relation marchande. La ségrégation découlant de choix individuels n'existe qu'en raison de la gouvernance, le mixte de régulations locales, nationales et marchandes qui la rend possible.

Dans le cas des aires d'accueil pour « gens du voyage » on a affaire à un cantonnement des usagers par des équipements disposés au gré des occasions, d'où la possibilité d'instrumentalisation. L'équipement est ici réservé autant que marginalisé. La convention implicite qui semble régir les choix des autorités est celle d'une incompatibilité avec les résidents permanents, d'une intégration difficile, alors même que les liens économiques existent. La gestion de l'équipement fait souvent l'objet d'une délégation à un opérateur privé, dont certains avec une grande envergure comme Adoma, l'ancienne Sonacotra<sup>36</sup>.

Dans l'autre cas de figure, on masque la réalité du « tourisme d'affaires » derrière des annonces sur le haut de gamme pour organiser la circulation de salariés d'un site de production à l'autre, sans afficher les véritables usages de ces équipements. Ce qui permet aussi de le rentabiliser avec d'autres segments (vacanciers en transit, etc.) et donc de générer une externalité d'infrastructures entre deux qualités distinctes d'usages sans risquer le brouillage de l'image. On a une convention d'usages collectifs, mais discrets, d'équipements privés à l'écart des centres-villes.

Les politiques publiques face à ce phénomène sont prises entre plusieurs contradictions et les conséquences urbaines plus

.....

36. Marc Bernardot, *ibid.*, et entretien avec Gaella Loiseau.

profondes que ce que pensent les gestionnaires. À l'heure où les projets de relance face à la crise vont passer par une nouvelle production d'infrastructures, il faut reprendre la critique de ces équipements.

En effet, loin de produire du « commun », ils participent d'une fragmentation des espaces. L'HNO se loge alors dans les interstices de ces équipements. Il peut être élément dans un « dispositif » global de contrôle des populations migrantes jusqu'à leur insertion. Mais il demeure aussi comme élément hors normes, à la fois comme reste et comme support de nouvelles subjectivités, que les équipements du pouvoir cherchent à éradiquer ou à déplacer constamment, faute de penser l'envers du nouvel ordre productif.

De fait, si l'HNO, dont l'habitat mobile, a crû durant la décennie quatre-vingt-dix, c'est d'abord de façon invisible. Une fois qu'il passe un seuil local de visibilité, le problème est détecté par les pouvoirs publics, la réaction est alors souvent négative. On a vu ainsi la fermeture de campings abritant majoritairement des salariés, les chartes anti-cabanisation dans les espaces ruraux, la lutte contre les squats. Les destructions brutales de campements de Roms ou de travailleurs temporaires, effectuées par les autorités ou par des milices « spontanées » s'inscrivent dans ce contexte. C'est au nom de « l'indignité » que ces logements sont détruits, la spatialisation de la question sociale rejoint alors explicitement l'hygiénisme. Leurs habitants sont à nouveau assignés au statut de vulnérables<sup>37</sup> par l'impossibilité d'habiter dans des domiciles conformes aux normes jugées dignes<sup>38</sup>. Or, au-delà des vicissitudes du marché du logement « ordinaire », l'HNO, ce sont des équipements collectifs, publics ou privés, pour ces équipements collectifs nomades que sont les chantiers, et l'usine modulaire post-fordiste (cf. chapitre précédent). Après avoir rejeté hors de l'usine fordiste,

.....

37. Hélène Thomas, *ibid.*

38. Arnaud Le Marchand, 2007, « Travail mobile et habitat "non-ordinaire" dans les villes portuaires », in *Le logement précaire en Europe : aux marges du palais*, sous la direction de Valérie Laflamme, Claire Levy-Vroelant, Douglas Robertson et Jim Smyth, L'Harmattan; Arnaud Le Marchand, 2007, « Inégalités et qualités : travail et habitat mobile » in *Approches institutionnalistes des inégalités en économie sociale*, sous la direction de Philippe Batifoulier, Ariane Ghirardello, Guillemette de Larquier, Delphine Remillon, L'Harmattan.

nombre de personnes, redevenues mobiles et flexibles après plus de 50 ans de territorialisation, il est peu probable que l'économie actuelle puisse se passer de ces équipements accompagnant une remobilisation même minoritaire. La complexité de la situation est d'autant plus grande que l'on est en présence de normes explicites (sur les nomades, les travailleurs immigrés) et de normes implicites (sur le genre, les nouveaux intermittents, les touristes, etc.).

Si l'idéal moderne d'intégration voyait la société comme une usine, où la hiérarchie et la division du travail étaient claires et linéaires, la représentation appuyée sur « l'efficacité du marché » conçoit la société comme une Bourse, où les différences de préférences et de compétences devraient se fondre dans un seul système de cotation, réversible, sans effet mémoire, fluide.

La réalité est moins rigide et hiérarchique que dans le modèle de l'usine, elle semble aussi moins fluide que dans celui de l'efficacité. La prolifération des enclaves, qui suit la désintégration des grandes entreprises de réseau accroît les inégalités.

Les mobiles et les migrants se trouvent imbriqués dans ces interstices, à la fois contraints et conservant une part d'autonomie par leurs déplacements. Ces déplacements permettent de débloquent les espaces et de contourner les obstacles. Les études sur la logistique urbaine et le travail des chauffeurs livreurs ont toutes montré l'articulation des ressources, les ruses nécessaires « pour franchir l'obstacle<sup>39</sup> », déployées par les participants de cette activité. Ce sont au-delà du savoir circuler, des compétences rares et furtives qui sont en jeu, d'autant plus qu'elles ne sont pas reconnues. Plus il y a d'enclaves, plus il y a de gens sur les routes, quelle que soit l'efficacité technique des moyens de circulation et de communication. Ces gens sont dans l'entre-deux, et non dans l'en dehors.

.....  
 39. Céline Cholez, 2007, « Les territoires des chauffeurs livreurs », in *La proximité à l'épreuve des technologies de communication*, André Rallet et Dominique Torre, L'Harmattan.



## L'économie urbaine et le travail mobile

« *L'homme habite en passant.* »  
Jean-Luc Nancy, *La ville au loin*<sup>1</sup>

Face à ces redéploiements et à ces remobilisations, comment les villes changent-elles, et devons-nous changer nos visions de l'économie urbaine ? La ville qui nous intéresse ici est celle du réseau de personnes plutôt que du bâti. Mais on y rencontre tout de même des objets d'habitation (conteneurs, préfabriqués, véhicules), voire des hôtels et des terrains. Le travail mobile et ses objets participent de la production générale de l'urbanité à travers les changements qu'ils induisent dans la qualification des espaces, autant que les mobilités, plus ou moins irréversibles (localisations, migrations). Or, la ville est un nœud de proximités, plus ou moins organisées, entre des entreprises, des institutions, des logements, des personnes. Dans la tradition de l'économie urbaine, c'est le site par excellence de l'externalité, ce concept « mystique » de l'économie marshallienne, qui permet de la séparer de la simple agglomération. Dans un langage plus contemporain, c'est un dispositif de coexistence, autour d'un « sort commun », entre plusieurs mondes de production, plusieurs théâtres de la valeur. La question du travail mobile est une des lignes de cet écheveau.

.....

1. Jean-Luc Nancy, 1999, *La ville au loin*, Mille et une Nuits.

Cependant, une représentation commune identifie la ville avec la permanence, l'installation, l'ancrage. C'est cette représentation que questionne la situation décrite précédemment. En effet, la ville est aussi passage : de marchandises, de personnes, d'idées. La ville est flux autant que stock. Flux internes, qui nécessitent des équipements collectifs, terrains d'intervention traditionnels des édiles locaux et de l'État, mais aussi flux qui la relie à d'autres villes et d'autres territoires. Il s'agit d'envisager les territoires productifs en ne les opposant pas aux territoires nomades. De dépasser cette vieille distinction entre la ville et les mobiles, les passagers et les résidents permanents. Ce point est d'autant plus crucial que le concept de « ville de transit » est utilisé a contrario par des organismes internationaux pour décrire la situation des villes servant au passage des immigrants vers les pays développés<sup>2</sup>. Il aboutit à la négation de leur urbanité propre, négation complémentaire du refoulement de l'urbanité de passage, historique et actuelle, pour les villes « normales ».

L'approche quantitative confirme cette intuition. L'évolution de la population d'une ville, et a fortiori d'un quartier, n'est pas expliquée par les natalités et les mortalités des résidents permanents : Ce sont les flux migratoires qui font baisser ou augmenter la population<sup>3</sup> à cette échelle. D'un point de vue démographique, la ville n'est pas une population « naturelle<sup>4</sup> ». Ne la percevoir qu'en référence aux habitants « fixes », ne se justifie pas. Ces observations rejoignent celle de Michel Agier<sup>5</sup>, sur le rôle des « invasions » et des camps de réfugiés dans les villes du Sud. Les villes sont en train de se faire, sur ces territoires précaires, d'où pour certains auteurs l'hypothèse d'un devenir « Brésil<sup>6</sup> » des villes à l'échelle mondiale, les favelas étant des matrices d'une urbanité flexible mais auto-organisée.

Certes, dans ces cas, les personnes sont, après une migration « volontaire » ou contrainte, installées dans ces espaces, à l'origine

.....

2. Jocelyne Streiff-Fénart et Philippe Poutignat, 2008, « Nouadhibou "ville de transit" ? », *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 24, n° 2.
3. Et non pas simplement le taux de morbidité, comme dans le discours du bureau d'hygiène municipal au XIX<sup>e</sup> siècle, chapitre 1-1.
4. Hervé Le Bras, 1997, *La planète au village*, La Tour d'Aigues, Datar, Éditions de l'Aube.
5. Michel Agier, 2005, « Faire ville aujourd'hui, demain. Réflexions sur le désert, le monde et les espaces précaires » in *Liens et lieux de la mobilité. Ces autres territoires*, dir. par Guénola Capron, Geneviève Cortès, Hélène Guétat-Bernard, Paris, Belin.
6. Giuseppe Cocco, 2010, « Devenir ville des favelas », *Multitudes* 4 (n° 43).



transitoires, qui demeurent et évoluent. Néanmoins, le processus par lequel des espaces de passage vont faire la ville, est similaire. Michel Agier, dans son énumération, mentionne le campement de travailleurs intérimaires parmi les dispositifs où s'inventent aussi les villes du XXI<sup>e</sup> siècle. Le flux permanent, quelle qu'en soit la cause, participe au niveau moyen de la population.



Figure 9. Dalian 2011, la ville nomade autour du chantier du Centre d'affaires.

### Pour une économie urbaine des travailleurs de passage

C'est en Chine, que le phénomène est sans doute le plus facilement observable. Les millions<sup>7</sup> de travailleurs migrants, Mingongs, vivent essentiellement dans des préfabriqués, modulaires. Ils habitent aussi dans des bâtiments désaffectés, voire dans des tentes. Ces salariés sont sans titre de résidence, le fameux hukou<sup>8</sup>,  
 .....

7. 185 millions selon le *China labour Bulletin*.

8. Catalina Santana, avril 2011, « Le système du Hukou », *Recueil Alexandries*, coll. « Synthèses », url de référence : <http://www.reseau-terra.eu/article1147.html>

qui sert aux autorités à contrôler les migrations intérieures. La disparition du hukou n'entraînerait pas pour autant leur installation définitive. Beaucoup d'entre eux circulent pour se former et profiter des différentiels de salaires. Leur présence sur certains chantiers est telle que la ville existe déjà, lors de sa construction. Ainsi le chantier du RER entre Dalian et Lushoun, est déjà la conurbation. Les 30 kilomètres de voies sont habitées, peuplées, avant que ne soient achevés les équipements prévus. De même, les espaces autour des tours des quartiers d'affaires en voie d'élévation, sont investis par les campements de ces travailleurs. Cette coexistence est d'ailleurs surprenante, comment des villes à la population déjà aussi importante peuvent avoir besoin d'une main-d'œuvre extérieure en si grand nombre ? C'est que ces secteurs d'activité font reposer une partie de leur compétitivité sur une segmentation de la main-d'œuvre, qui recouvre celle entre résidents autorisés et population flottante. Cette segmentation juridique s'accompagne de la formation d'enclaves, les divers « villages urbains », plus ou moins tolérés. La différenciation des espaces correspond à une discrimination, elle-même impliquée dans la construction d'un marché du travail flexible et mobile. L'habitant de la cité de chantier modulaire est aussi un salarié aux droits minorés et dont le « coût » est plus faible que celui d'un ouvrier urbain en habitat « normal ». Répartition des tâches, des revenus et des espaces qui s'effectue aussi selon le genre. Ces villes nomades sont dans la grande majorité masculines, leur unité d'habitation est le dortoir non mixte. Certes, des femmes migrantes sont présentes sur les chantiers de construction et sur les mêmes marchés du travail, au coin des rues. Cependant, l'habitat réservé aux femmes semble davantage clos, même s'il n'est pas directement associé à la prostitution. Mais cette fonctionnalité n'est pas parfaite. La déliaison entre logement fixe et travail en Chine y modifie la régulation urbaine, comme elle la modifie ailleurs, mais sans doute avec une ampleur exceptionnelle. Certes, le régime de la propriété foncière en Chine implique une relative impermanence des constructions. Le sol reste propriété de l'État et on peut exproprier sans difficultés. Toute construction n'y est que temporaire, ce qui rend sans doute plus facile l'acceptabilité du logement modulaire démontable pour les ouvriers migrants.

Les luttes urbaines les plus connues à l'étranger sont des protestations contre les expropriations et les démolitions pour laisser la place à des projets immobiliers. Le logement modulaire manifeste aussi la fin du régime de la « *danwei*<sup>9</sup> », du contrôle social par l'unité travail/logement. La difficulté est donc l'invention d'une politique sociale faisant place à ces nouveaux travailleurs. En Chine, ce ne sont pas les conventions « techniques » du logement, ou une norme d'enracinement matériel, qui posent problème. De fait, les entreprises chinoises ont un avantage dans ce domaine : celles fabriquant des logements modulaires sont déjà largement globalisées. Elles vendent leurs « maisons, dortoirs et bureaux » en Asie, mais aussi en Afrique et en Amérique du Sud, et bénéficient de fortes économies d'échelle. Elles suivent aussi les chantiers auxquels prennent part des entreprises chinoises à l'étranger (Algérie, Roumanie, etc.).



Figure 10. Dalian 2011, les fabricants de logements modulaires deviennent des firmes globales.

Mais la prolifération de l'habitat non ordinaire montre la perte de contrôle territorial des villes et de l'État central. Cette perte est une nécessité, puisqu'elle est la seule solution pour faire

.....  
9. Judith Audin, 2008, « Le quartier, lieu de réinvention des relations État-société en Chine urbaine : l'exemple des comités de résidents à Pékin », *Raisons politiques* 1/(n° 29).

fonctionner l'industrie, et réaliser les changements de la ville légale. Ces villes, pour continuer à croître, ne transforment plus des paysans en ouvriers fixés, mais en nomades urbains, migrants sans certificat de résidence (le hukou) qui transforment la ville en retour, en désorganisant sa gouvernance instituée<sup>10</sup>. Si, comme l'écrit Jean-Louis Roca<sup>11</sup> « la spécificité chinoise réside moins dans les traits de la « mise en discipline » des nouvelles catégories sociales que dans la rapidité avec laquelle l'État l'a entreprise », cet exemple chinois nous tend un miroir. Il nous faut penser aussi les villes européennes et au-delà les territoires, comme une articulation, souvent problématique, entre permanence et intermittence, ordres et mouvements.

On a pu définir la ville comme lieu historique de l'innovation, au sens large, (de produits, d'usages, de marchés, d'organisation, d'institutions), or ces processus impliquent des groupes minoritaires, dont certains ambulants, le comprendre c'est faire la place à ces groupes dans le fonctionnement des villes.

Ils suivent aussi des circulations à de plus vaste échelle, océaniques, mises en jeu par les villes portuaires et plus généralement « l'économie d'archipel », qui créent leurs espaces, alors que d'autres territoires semblent se désintégrer, se disloquer dans la mondialisation. Ces interstices sont occupés par le travail mobile, qui sert en quelque sorte à reconnecter ce qui est séparé dans la construction politique de l'économie « néo-libérale ». Pourtant, là encore, il y a invisibilité de ces processus, de la renaissance du travail mobile à celui de l'habitat non ordinaire (HNO).

Si l'on considère le quotidien urbain et les routines productives, on rencontre aussi ces passagers. La question du travail mobile ne se coule pas dans la distinction entre économie résidentielle et base exportatrice de l'économie urbaine. En effet, nombre d'activités itinérantes relèvent de l'économie résidentielle (foires, marchés, bâtiments et jardins), c'est même dans ce secteur qu'elles furent majoritairement cantonnées au cours de la période fordiste.

.....

10. Laurence Rouleau-Berger, 2010, « Migrant(e)s dans les villes chinoises, de l'épreuve à la résistance », *Multiitudes* 4/(n° 43).

11. Jean-Louis Rocca, 2006, « La condition chinoise. La mise au travail capitaliste à l'âge des réformes (1978-2004) », recherches internationales Karthala.

Un premier paradoxe arrive : le résidentiel a besoin de travailleurs de passage. Mais une des caractéristiques de la période actuelle est le développement du travail mobile (chapitre 2-2), lié à des activités relevant plutôt de la base, des entreprises qui exportent vers d'autres territoires. C'est le cas des activités saisonnières dans le tourisme, où les « agro-villes », mais c'est aussi présent dans des activités industrielles ou de service informatique. Dépasser l'opposition entre permanents et passagers de la ville nécessite donc d'autres cadres de pensées que ceux fournis par les modèles théoriques usuels de l'économie régionale et urbaine.

La thématique des milieux innovateurs fournit une première grille de lecture. Un milieu innovateur a besoin de personnes apportant des éléments du processus d'innovations, circulant dans des réseaux plus vastes, reliant des mondes de production et des interstices, pour sortir de ce qui est déjà codifié.

Pourtant, il y a conflit récurrent entre la ville et ses acteurs passagers. Pour en trouver la trace et l'expliquer, nous devons interroger les catégories administratives et politiques qui sont employées par les acteurs pour penser la ville et son développement. Ce détour va nous amener à privilégier une approche conventionnaliste et pragmatiste de cette question. Les acteurs urbains sont situés, leur rationalité est limitée et ils s'expriment dans des cadres institués et construits. Loin d'être une règle de maximisation de leurs objectifs, leurs comportements relèvent de l'observation de conventions et d'une démarche d'exploration de ce qu'il leur est possible de faire, compte tenu de ce qu'ils savent du cadre dans lequel ils évoluent. Or, ils ne savent pas tous la même chose, et ne l'interprètent pas non plus de la même façon. Comprendre comment les villes sont construites, avec des personnes et des dispositifs mobiles implique de partir d'une de ses conséquences : les dispositifs mobiles, du point de vue des résidents permanents, ont toujours une dimension imprévisible, potentiellement menaçante, même quand ils concourent à la prospérité et à l'évolution de l'économie locale et régionale. L'attitude défensive à leur encontre résulte d'une volonté de réduire la diversité de ce qui la compose en la rattachant à une cité domestique, dans le langage des conventions, un dénominateur commun, et le cimentant dans une défiance vis-à-vis de ce qui apparaît comme irréductible à cette logique domestique. Même en son

sein, ceux qui habitent des logements mobiles ou de fortune sont toujours d'abord perçus comme étrangers, « habitant le voyage », et donc forains, suspects, en dépit d'une contribution positive. De même, on cherchera à cantonner dans les espaces dévolus aux hôtes de passage, ceux dont on redoute l'installation, ou auxquels on ne veut pas accorder de droit sur la richesse locale, quelles que soient leurs participations à la création de cette richesse.

Une première construction théorique de l'économie urbaine, autour de l'externalité locale, dévalorise également les travailleurs itinérants, par l'accent exclusif sur des mobilités internes au territoire. Dans cette territorialisation<sup>12</sup>, les facteurs productifs mobiles sont assimilés à ce qui homogénéise. Or, l'insertion dans le commerce international passe, dans cette vision purement endogène, par la production de biens très spécifiques offrant un avantage comparatif sinon absolu, associés au local, c'est-à-dire à la rente. Du côté des relations industrielles, on met l'accent sur une flexibilité/fluidité elle aussi localisée, qui permet des coûts de transaction faibles, obtenue dans une négociation favorisée par la permanence des liens régionaux. C'est la gouvernance territorialisée, ancrée dans l'espace et la durée, qui est le fondement de la compétitivité des « régions qui gagnent ». Le forain dans cette conception est rejeté du côté des forces libérales, de la mondialisation impersonnelle. Ce qui, au passage, résulte d'une vision trop étroitement centrée sur les districts « italiens<sup>13</sup> ». A contrario, le courant dit « proximate<sup>14</sup> », que nous avons déjà beaucoup cité, a insisté sur la dimension organisationnelle et non seulement géographique de la coopération. Des interactions à distance impliquent le partage de normes et de référents communs, la proximité organisationnelle, qui peut être découplée du voisinage physique, ou au contraire expliquent, par leur absence, qu'une localisation commune ne débouche pas sur

.....

12. Andrée Matteacioli, 2004, *Philippe Aydalot, pionnier de l'économie territoriale*, L'Harmattan.

13. G. Benko et A. Lipietz, 2000, « Géographie économique ou économie géographique » in *La richesse des régions. La nouvelle géographie socio-économique*, dir. par Georges Benko et Alain Lipietz, PUF, coll. « Économie en liberté ».

14. Bernard Pecqueur et Jean-Baptiste Zimmermann, 2004, dir., *Économie de proximités*, Lavoisier.

une production commune. Dans ces conditions, le déplacement de personnes permet de pallier la distance organisationnelle entre des firmes pourtant voisines. L'utilisation de ressources, même très localisées, peut requérir des coopérations impliquant des mobiles, pour contourner des incompatibilités avec l'environnement immédiat. La production de biens très spécifiques et même d'un espace habité n'exclut en rien le rôle d'acteurs intermittents et temporaires. C'est le cas aussi pour certaines formes d'agglomération économique, tels les « plates-formes satellites », voire... les districts d'État<sup>15</sup>.

*Il s'agit de critiquer la conception selon laquelle les acteurs et les facteurs de production mobiles participeraient à l'homogénéisation des espaces par opposition à l'originalité irréductible des acteurs et des facteurs fixes. À l'inverse, il nous semble que les travailleurs et les dispositifs mobiles, en participant au mouvement des espaces, à la respiration des interstices urbains et régionaux, concourent à des régénérations et à l'invention de formes nouvelles, y compris par les objets et acteurs « immobiles ». D'un point de vue plus statistique, ils sont un facteur de changement décalant les routines locales, ce qui ne signifie pas obligatoirement convergence ou retour vers la moyenne.*

Ces processus d'évolutions et d'innovations s'opposent à la volonté de contrôle de la ville par elle-même et par l'État. Il y a une histoire de la normalisation des marchandises et des habitats qui peut se lire ainsi. Elle aboutit entre autres à rendre invisibles, notamment par la statistique, ces évolutions. D'où la nécessité d'aller y retrouver les clés, ailleurs que sous le lampadaire, pour comprendre ce qui se passe en ville aujourd'hui.

Comme les villes ne sont pas des îles, les acteurs mobiles concourent à les inscrire dans un réseau urbain, dans lequel ils font circuler innovations et marchandises, produits et procédés. Dans ce processus, la distinction entre innovation et diffusion ne

.....  
 15. A. Markusen, 2000, « Des lieux aimants dans un espace mouvant : une typologie des districts industriels » in *La richesse des régions. La nouvelle géographie socio-économique*, dir. par Georges Benko et Alain Lipietz, PUF, coll. « Économie en liberté ».

peut toujours se maintenir, on constate des enchevêtrements. Il est probable que cette activité participe de cycles territorialisation/déterritorialisation plus vastes.

### L'apport des modèles de simulation

Le changement dans la gouvernance urbaine et dans celle des réseaux, l'abandon des modèles de planification, ont des répercussions dans les méthodes des recherches urbaines. Ils ont justifié l'utilisation de simulations, via des automates cellulaires, des ordinateurs programmés pour évaluer les conséquences d'action décentralisées sur l'organisation des villes<sup>16</sup>. Dans un contexte de désintégration des entreprises de réseau, d'importance accrue donnée au marché, le thème de l'auto-organisation devenait central<sup>17</sup>. De nombreuses objections ont pu être émises quant à ces méthodes, notamment le fait qu'elles recèlent toujours un planificateur caché : le programmeur, le chercheur qui sélectionne les règles de comportement que suivront les agents automatiques représentant les acteurs réels. Il reste que certains apports sont intéressants pour comprendre effectivement ce qui peut se passer dans un contexte où des processus non planifiés sont à l'œuvre. Outre ces questions de modélisations de la nouvelle gouvernance urbaine et de ses effets, certaines caractéristiques des phénomènes d'habitat hors normes plaident pour un examen des apports de ces outils. De par leurs dispersions, ils impriment des formes « fractales ». La disposition en lignes, le long de frontières, de l'HNO hors et dans la ville, amène à considérer cette localisation comme un phénomène d'auto-organisation, modélisable par les simulations informatiques. Ils participent d'autre part de l'enchevêtrement croissant des zones de production selon des logiques distinctes autant que de la formation d'enclaves, riches et pauvres. Cette trace de phénomènes « spontanés », mais contextualisés, fait que les évolutions dans les quartiers en cours de requalification ne suivent pas seulement les grands projets de ville mais aussi les conséquences de l'habitat non ordinaire. Telle zone non constructible est investie par des acteurs, tel camping, tel équipement touristique est

.....

16. Michael Batty, 2005, *Cities and Complexity*, MIT Press Cambridge.

17. Juval Portugali, 1997, « Self-organizing cities », *Futures*, vol. 29, mai-juin.



utilisé par des salariés nomades, tel espace qualifié de friche<sup>18</sup> par les « aménageurs » est vécu comme une zone d'habitation et de production par des particuliers et des entreprises. Ces requalifications spontanées; ou négociées<sup>19</sup>, engendrent des changements imprévus dans les projets et modifient la conduite des « rénovations ». L'incertitude vient alors des usages plutôt que des prix, à rebours des enseignements habituels de la théorie économique.

Les méthodes de simulation peuvent apporter des réponses aux questions sur l'évolution de systèmes aussi complexes. Les résultats des programmations en automates cellulaires peuvent ici être mobilisés<sup>20</sup>. Les croissances de villes « numériques » s'effectuent autour de dynamiques de blocage/déblocage de certaines zones (cases). L'extension suit les voies de circulation, mais la lacunarité est essentielle pour comprendre la forme des villes. Dans ces jeux de simulation, le statut des cases est défini à l'avance. Les acteurs ne peuvent pas changer ces qualités. Or, l'HNO dans les exemples que nous avons visités, apparaît autour de ces voies rapides, sur des zones bloquées, réserves naturelles ou friches industrielles. Il se localise là où les simulations prévoient des blocages. L'HNO peut rendre « conducteurs<sup>21</sup> » des espaces qui ne l'étaient plus. Dans le jeu réel, le blocage ou le déblocage d'une zone est une variable stratégique pour les acteurs. Il y a changement des règles du jeu, par la dynamique des « habitations » de l'espace. Pour ses occupants, passagers ou permanents, tel espace n'est plus en friche. Ces changements interviennent par ailleurs en s'appuyant sur des éléments d'interprétation de la situation globale, incluant les normes de l'habitat. La localisation dans les interstices de la ville, ou les intervalles de l'espace périurbain, résulte de décisions contingentes, prises dans un contexte.

Les simulations permettent aussi de mieux comprendre les phénomènes de ségrégation urbaine. Le développement de l'HNO peut impliquer à deux niveaux la ségrégation socio-spatiale. Dans un programme d'automates cellulaires, des zones d'activités

.....

18. Michelle Collin M., « Nouvelles urbanités des friches », *Multitudes* n° 6, septembre 2001.

19. Comme dans le cas des réalisations d'urban space management à Londres.

20. Pierre Frankhauser, 1994, *La fractalité des structures urbaines*, Paris, Anthropos.

21. Michel Callon et alii, 1999, *Réseaux et coordination*, Paris, Economica.

différentes, définies par des règles distinctes, cohabitent rarement sans tampons et traduction<sup>22</sup>, pour éviter le débordement d'une zone sur l'autre. L'« HNO » remplit cette double fonction. Il sépare des quartiers à usages distincts et en même temps relie. Il n'est plus directement conducteur, mais indirectement, en permettant le maintien de formes différentes de coopération.

Les relations avec les « projets urbains » sont finalement très complexes. Une partie du problème de l'habitat mobile par exemple, découle de l'« économie de projets ». C'est bien sûr le cas aussi pour la « rénovation », en attendant que la « ville soit refaite sur la ville », il y aura création d'habitat « non ordinaire ». Ce qui, en retour, modifie les conditions de la « requalification urbaine » et influence son résultat. Les espaces évoluent en même temps et plus vite que ce qui est prévu dans les schémas d'aménagement.

Les simulations apportent aussi quelques lumières sur la coopération entre des acteurs différents. La ville comme organisation de la coexistence entre activités distinctes est une forme de coopération, qui suppose aussi une intégration par ses habitants et ses passages de normes communes. En général, les simulations aboutissent à la formation de vastes zones dans lesquelles telle ou telle forme de coopération est majoritaire. Sous cet angle, la défec-tion est une forme de coopération paradoxale : celle qui consiste à attendre plus des membres de son groupe que des autres acteurs. Ce qui peut être une incitation à y rester plutôt qu'à changer ou à migrer. Comme ces configurations sont auto-renforçantes, sauf sous certaines hypothèses de mutations endogènes des acteurs, la seule façon de les faire évoluer, c'est d'introduire des acteurs mobiles, des migrants ou des passagers qui pratiquent d'autres règles et font dévier les anticipations routinières. Le paysage devient alors plus varié et peuvent coexister des zones plus petites<sup>23</sup>. La mobilité des personnes n'est donc pas un facteur d'homogénéisation, mais un facteur de diversification des systèmes complexes. Jusqu'ici nous avons envisagé le redéploiement du travail mobile comme une

.....

22. Frédéric Gannon, Arnaud Le Marchand, 2003, « Réseaux productifs et exclusion : une approche évolutionniste » communication au XXXIX<sup>e</sup> colloque de l'ASRDLF.

23. Conrad Power, 2009, « A Spatial Agent-Based Model of N-Person Prisoner's Dilemma Cooperation in a Socio-Geographic Community », *Journal of Artificial Societies and Social Simulation* 12 (1) 8 < <http://jasss.soc.surrey.ac.uk/12/1/8.html> >

conséquence des processus de désintégration et de fragmentation des organisations locales, se recomposant à une échelle transnationale, via la modularité. Ces simulations suggèrent que l'espace strié et enchevêtré est une conséquence des mouvements de certains acteurs. Plutôt que d'opposer ces deux explications, il faut reconnaître une boucle de rétroactions positives, une causalité cumulative.

*L'espace urbain ne peut rester enchevêtré et strié qu'à condition d'être entretenu par un flux de personnes, empêchant l'homogénéisation par la domination d'une seule norme et d'une seule activité sur les autres.*

Sous cet angle, les « hôtes de passage » et leurs domiciles jouent un rôle dans l'évolution des villes. Négliger cette fonction, c'est se priver d'une clé de compréhension des mutations contemporaines. Ces contributions positives ne débouchent pas sur une reconnaissance, c'est ce qui explique aussi les difficultés autour de l'habitat non ordinaire. Les passagers restent dans un statut minoré, parce qu'ils n'ont pas de place dans la représentation politique et économique du fonctionnement des systèmes locaux. De fait, les théories de la croissance endogène des espaces, en insistant sur la construction, via des politiques locales, des ressources les plus spécifiques, ont tendance à qualifier les interventions extérieures et temporaires, d'aléatoires. A contrario, c'est la possibilité de ménager des passages qui peuvent faire « rupture avec le temps de l'héritage et du hasard », et susciter travail mobile et entrepreneuriat, note Giuseppe Coco<sup>24</sup>. Cette absence du travail mobile dans la représentation des dynamiques territoriales entretient une défiance croisée, qui n'est pas propice à la coopération. Cette défiance n'a par ailleurs rien d'une loi immuable, Anne Zink<sup>25</sup> a montré que dans le Sud-Ouest de la France au XVIII<sup>e</sup> siècle, la société locale pouvait très bien s'accommoder de la présence d'une minorité juive, comme du passage, régulier, annuel, de travailleurs itinérants. Selon son expression « l'indifférence à la

.....

24. Giuseppe Coco, 2001, « Le travail des territoires entre déterritorialisation et reterritorialisation », in *Vers un capitalisme cognitif. Entre mutations du travail et territoire*, Christian Azais, Antonella Corsani, Patrick Dieuaide, L'Harmattan.

25. A. Zink, 1988, « L'indifférence à la différence : les forains dans la France du Sud-Ouest » *Annales. Économies, sociétés, civilisations*, vol. 43, n° 1.

différence » est alors la règle. En revanche, c'est dans la ville importante (Bayonne) que l'hostilité se manifeste, dévoilant une logique économique protectionniste, qui vise à empêcher une concurrence potentielle. C'est une construction politique qui suscite le rejet des « forains », pas une attitude spontanée.

La compréhension du mécanisme en jeu requiert de faire plusieurs comparaisons, à travers la question du logement. Du point de vue technique, l'irruption de l'habitat mobile et de passage est une saisie de l'habitat urbain par les outils de la logistique globale. Mais cette saisie ne s'effectue pas sans frictions, ni sans se couler dans toute une série de strates du foncier, comme de la société. On a vu chapitre 2, s'agissant de la foire, que le travail itinérant peut être assimilé, comme les migrations, à une institution, régie par des règles. Son fonctionnement n'est pas aléatoire, il en va de même pour les formes de logement qui y sont associées.

### Qualité de logement et statut des occupants

L'habitat « non ordinaire » (HNO) est dans la représentation du sens commun dominant, et dans celle de l'administration, rejeté du côté de l'exclusion par la pauvreté. Nous l'avons vu, il peut se comprendre aussi par une augmentation de la mobilité du travail et il participe de l'émergence d'une convention du travail mobile, en réseaux. En retour, l'évolution récente des « marges du logement », notamment la croissance de l'habitat mobile, fournit des éclairages sur les déplacements professionnels. Si l'on suit l'hypothèse d'une implication globale de ces mutations dans le processus de mondialisation, et notamment d'accroissement du commerce intrabranche, alors on peut se demander si la logistique globale n'est pas en train de modifier les modes d'habitat. Cependant cette coévolution est encore cachée par des représentations issues de l'histoire de la statistique. Ainsi le journal du *Monde* du 6 janvier 2010 rend compte d'une étude de l'Insee en titrant : « 250 000 SDF en France ». Cette étude<sup>26</sup> n'a pas intégré, alors qu'elle aurait pu le faire, au moins 110 000 personnes, forains et « gens du voyage ». L'appellation SDF est donc implicite-

.....

26. Pierrette Briant, Nathalie Donzeau, 2000, « Être sans domicile, avoir des conditions de logement difficiles. La situation dans les années 2000 », division Logement, Insee.

ment réservée à la pauvreté entendue comme exclusion du « salariat normal », sans autre forme de procès, alors qu'à l'origine elle désigne les personnes en habitat mobile (cf. chapitre 1). Ce simple exemple suffit à laisser entrevoir comment la qualification des logements et celle des personnes sont étroitement imbriquées.

Certains apports de l'économie des conventions<sup>27</sup> peuvent aider à clarifier ces questions. En effet, un marché comme le logement, ou celui du travail, ne fonctionne pas sans règles, plus ou moins explicites, plus ou moins institutionnalisées, définissant les modalités d'usage et d'échange, ainsi que les qualités<sup>28</sup> des objets sur lesquels portent les transactions. En régime normal, ces règles parviennent à focaliser les discussions sur les grandeurs monétaires : les prix et les salaires. Mais en période de crise, ou sur des marges, les discussions peuvent davantage porter sur ces règles elles-mêmes que sur les prix. C'est le cas pour le logement non ordinaire, objet flou dont les contours sont à définir à mesure qu'on s'éloigne des usages centraux. À cette incertitude, qui peut avoir des fondements matériels, « techniques » sur les performances et la sécurité de tel ou tel dispositif de logement autre que ceux classiques, s'ajoutent des fluctuations concernant l'évaluation des personnes qui y vivent. Paul Jorion<sup>29</sup>, qui se fonde sur des prémisses aristotéliennes, essaie de montrer comment des grandeurs comme le prix ou les salaires découlent des statuts des personnes impliquées dans les transactions et de la confrontation de ces personnes, via leurs statuts réciproques.

*Ce qui vaut pour les conventions d'échange, les prix et les salaires, vaut aussi pour les conventions d'usage. Les usages légitimes des biens peuvent différer selon les statuts des personnes. Un raisonnement analogue peut s'étendre aux formes de logements, aux droits qui leur sont associés et à leur place dans la cité.*

En résumé :

.....

27. François Eymard-Duvernay, 2002, « Les qualifications de biens », *Sociologie du travail* ; Olivier Favereau, 1999, « Salaire, emploi et économie des conventions », *Cahier d'économie politique* n° 34.

28. A. Stanziani, dir., 2003, *La qualité des produits en France, XVIII-XX<sup>e</sup> siècles*, Paris, Belin.

29. Paul Jorion, 2010, *Le prix*, Bellecombe-en-Bauges, Éditions du Croquant.

- 1) L'habitat mobile et de passage pose un problème de normes de qualité<sup>30</sup>
- 2) Cependant, les pouvoirs publics semblent davantage réagir aux catégories d'habitant que de logements. Il y a une institutionnalisation cachée des usages de certains habitants et des actions des pouvoirs publics<sup>31</sup>.
- 3) Il y a aussi possibilité d'une diffusion de nouvelles normes d'habitat, accompagnée d'une redéfinition du statut des personnes les occupant.

Il nous faut maintenant illustrer ces remarques pour étayer la démonstration d'un renouvellement des formes urbaines d'habitat par la logistique globale. Nous allons suivre, à cette fin, l'irruption du conteneur maritime comme moyen de logement.

Depuis les années 2000, le conteneur maritime est devenu un module pour des logements « étudiants », entre autres. C'est aussi un moyen pour les municipalités de soutenir un développement d'activités liées aux filières « conteneur » locales. Ce développement suscite néanmoins des oppositions et pose des problèmes nouveaux, en révélant des contradictions dans la façon dont les pouvoirs publics traitent le logement modulaire et mobile.

### **Les cités en conteneur sont-elles encadrées dans la logistique globale ?**

« Cette fois encore, l'événement fut particulier à l'Angleterre; cette fois encore, le commerce maritime fut à l'origine d'un mouvement qui affecta le pays tout entier; et cette fois encore ce furent des améliorations menées sur la plus grande échelle qui causèrent des ravages sans précédent dans l'habitation du petit peuple. » *La grande transformation*<sup>32</sup>, p 67.

.....  
30. Arnaud Le Marchand, 2007, *ibid.*

31. Jacqueline Charlemagne, 2000, « Le droit au logement des gens du voyage : un droit en trompe-l'œil ? », *Études tsiganes*, n° 1.

32. K. Polanyi, 1983, « *La grande transformation : aux origines politiques et économiques de notre temps*, trad. Catherine Malamoud et Maurice Angeno, Bibliothèque des sciences humaines, Gallimard, 420 p.

Dans cette citation, tirée de *La grande transformation*, Karl Polanyi lie le commerce maritime et l'habitat, dans un raccourci saisissant, qui fait allusion aux prémisses de la révolution industrielle anglaise. À savoir, les enclosures et les transformations de l'agriculture pour l'exportation de laine, qui eurent comme premières conséquences, sociales, de mettre sur les routes, et à disposition du marché du travail, une multitude de paysans pauvres, squatteurs et cottagers, nommés et distingués par leur mode d'habitat<sup>33</sup> (cf. Paul Mantoux 1906). Cette population « déterritorialisée » allait former les patrons des premières fabriques et le prolétariat. Le parallèle avec l'utilisation du conteneur maritime, instrument du transport et support logistique de la mondialisation, comme module d'habitation peut sembler évident, d'autant que ces premières utilisations institutionnelles, en Allemagne, lui assignaient le rôle de cellules de détention pour demandeurs d'asiles<sup>34</sup> et sans-papiers (Wohncontainer). Pire, selon le quotidien *Libération* du 22 juillet 2011, le gouvernement hongrois projette d'employer des personnes, touchant l'aide sociale, sur des chantiers et de les loger dans des conteneurs. La thèse polanyienne est celle de la révolution industrielle comme désencastrement du marché et de la production, jusqu'à une inversion des valeurs, dans laquelle ce seraient tous les aspects de la société qui seraient encastres par le capitalisme, l'économie, sauf à être bornée par l'État, tendant à saisir tous les aspects de la vie, et d'abord selon la citation, l'habitation. Or, le conteneur, en tant que mode d'habitat mobile et modulaire, n'est pas entièrement encastres dans l'économie. Ce mode de logement est d'abord un détournement et une ruse, portée par des acteurs aux moyens modestes. Il requiert une « compétence de l'aléatoire », qui est aussi une résistance aux contraintes du marché.

#### **Mutation de la conteneurisation**

On a vu précédemment l'importance des conteneurs dans la mondialisation. Si on parle de flux de conteneurs, il ne s'agit pourtant

.....

33. P. Mantoux, 1906, *La révolution industrielle au XVIII<sup>e</sup> siècle. Essai sur les commencements de la grande industrie moderne en Angleterre*, Paris, Société de librairie et d'édition.

34. Daly Gerald, 1996, « Migrants and gate keepers, the links between immigration and homelessness in Western Europe », *Cities* vol. 13, n° 1.

pas de fluides, comme les hydrocarbures, voire les grains<sup>35</sup> (selon Leroi-Gourhan 1971). Le trafic est processé conteneur par conteneur, boîte par boîte, il s'agit d'une manutention discontinue. Chaque boîte nécessite aussi des soins particuliers et est identifiée. La réparation de conteneurs va devenir très vite une nouvelle activité dans les zones portuaires. C'est de cette activité que vont naître les aménagements spécifiques pour « usages industriels » et que se développeront les compétences nécessaires à l'utilisation du conteneur comme module d'habitat. Sous cet angle, généalogique, l'origine routière du conteneur peut rapprocher cette transformation de celles qui ont abouti à la roulotte foraine et au camping-car, à partir du chariot et du camion<sup>36</sup> (Wallis 1997). C'était une virtualité du système technique, qui n'attendait que des acteurs pour l'exploiter. Elle nécessite néanmoins des « justifications » pour se développer. Ce n'est en effet pas une simple extension du domaine du conteneur, mais un changement de paradigme qui pourrait s'esquisser. Il n'est d'ailleurs pas non plus strictement déterminé. A contrario, on peut citer l'exemple de la firme Touax. Cette entreprise a comme origine le transport fluvial, et offre maintenant des services de locations de wagons et de conteneurs maritimes. Elle a développé une activité de logements modulaires, dont des cités universitaires. Elle semble résumer à elle seule les évolutions décrites. On pourrait s'attendre à ce qu'elle utilise le conteneur maritime recyclé, pour son activité de constructions modulaires, or elle préfère d'autres préfabriqués, notamment pour des raisons de coût. Le conteneur maritime n'est donc pas la solution unique comme adaptation de l'habitat à la logistique.

#### **Outil dans un nouveau contexte urbain ?**

Si le conteneur fut l'un des supports physiques et techniques de l'accroissement des échanges, il semble prendre un autre rôle dans la nouvelle géographie économique (urbaine ?) qui a suivi cette mutation.

La mondialisation économique crée une répartition fractale de la production; fractale parce que la complexité des processus,

.....

35. A. Leroi-Gourhan, 1971, *L'Homme et la matière*, Albin Michel.

36. A. Wallis, 1997, *Wheel Estate. The Rise and Decline of mobile- homes*, Baltimore John Hopkins University Press.



dans un cadre politique où la planification urbaine et industrielle, a perdu beaucoup de terrain, au profit d'interventions au coup par coup<sup>37</sup>, génère une intrication des activités à toutes les échelles d'analyse. Cette répartition est en outre plus changeante que par le passé. La conséquence en est la création et la disparition d'interstices, de friches, urbaines, industrielles, touristiques, etc. Les deux mouvements s'auto-entretiennent. Ils aboutissent à des occupations temporaires de l'espace, qui peuvent être informelles ou institutionnelles. Dans ce cas, on devrait parler d'occupations transitoires de l'espace, puisqu'il s'agit d'occuper une friche pour permettre une requalification contrôlée par les propriétaires ou les autorités municipales. Les interstices se développent parce que la fragmentation des processus productifs va de pair avec l'intrication des espaces productif et urbain, dans une intégration internationale des villes et des territoires. C'est dans ce contexte, dont il est l'un des éléments, que le conteneur habitable fait son apparition officielle et médiatique. Il s'agit bien sûr du projet « Container City à Londres » en 2001, pour requalifier une friche portuaire entre Docklands et Canning Town, des cités pour étudiants en conteneur en Hollande (2005) et en France (Le Havre 2010). À chaque fois, l'intention du projet est reliée à cette occupation transitoire, a priori l'installation est démontable et n'a pas vocation à rester à demeure. À chaque fois, il s'agit de zones proches des anciens sites industriels et portuaires, voire de dépôts de conteneurs. Comme dans ces zones, l'usage des conteneurs comme bureaux ou ateliers mobiles a précédé de plusieurs années l'installation de ces équipements, il est tentant de relier cette innovation avec la logistique globale. D'autant que dans d'autres pays (Chine et Corée), les conteneurs maritimes aménagés sont des modes d'hébergement des travailleurs sur les chantiers, eux aussi connus depuis plusieurs années. Ce qui contribue également à expliquer son adoption comme logement aux Pays-Bas. Enfin, les dépôts de conteneurs voisinent déjà souvent avec d'autres habitations mobiles : campement d'industriels forains, d'ouvriers sur des chantiers industrialo-portuaires d'artisans itinérants ou de migrants clandestins. Dans cette première lecture, le conteneur

.....

37. Steven Graham, Simon Marvin, 2001, *Splintering urbanism. Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*, Routledge.

habitable est bien la traduction de pratiques venant de la production mondialisée, en voie d'extension à de nouveaux aspects de la vie. Ce qui nous ramènerait à la citation de Polanyi. Enfin, comme ces cités en conteneurs servent clairement de têtes de pont au « renouvellement urbain », voire à une recherche de gentrification, il est tentant d'achever la critique par le dévoilement d'une utilisation « foncière » de ces dispositifs. Ils seraient un moyen de faire monter les prix du terrain dans des zones en requalification.

Ces projets ont par ailleurs fait l'objet de plusieurs critiques, qui indiquent un « conflit de représentation ». Les conteneurs aménagés pour étudiants au Havre, malgré l'augmentation de la surface du logement (25 m<sup>2</sup> contre 14 ou 9, pour les chambres « normales ») ont été parfois rejetés sous plusieurs arguments :

- plusieurs personnes (membres de la communauté universitaire, élus locaux) ont dénoncé une assimilation des étudiants aux marchandises. Le conteneur est vu comme un support du commerce (à raison), dont le recyclage n'efface pas la destination première. Ce qui entre à l'intérieur devient une marchandise. Cette crainte s'est notamment traduite par l'expression « les étudiants en boîte », reprise à titre ironique lors d'une manifestation, dans le titre d'un article de presse (*Le Havre-Presse* du 23 janvier 2009) ;

- d'autres personnes ont fait part d'une aversion à un dispositif qui semble incarner le déracinement. L'absence de fondations, la possibilité de retirer rapidement (au moins théoriquement) les conteneurs, sont vues comme un symbole de la perte d'ancrage territorial. Le directeur d'une entreprise de réparation et d'aménagement industriel de conteneurs nous a fait part d'oppositions similaires à un projet de base-vie pour salariés en déplacement à l'étranger, réalisés en conteneurs. Pour plusieurs personnes rencontrées, on ressent une peur générale « d'habiter le voyage<sup>38</sup> », qui se manifeste par un rejet de ce type de constructions modulaires et mobiles.

Enfin, des universitaires (juristes) ont émis lors de discussions sur le projet des réserves plus « politiques ». Puisque ces logements n'ont pas de fondations, ils relèvent de l'habitat précaire et indigne. D'où des interrogations sur les droits des personnes ainsi

.....

38. Florence Bouillon, 2009, *Les mondes du squat*, Le Monde/PUF.

logées. On craint une extension du statut juridique précaire des habitants de logements mobiles. On craint que les étudiants ainsi logés n'aient pas le droit de vote, parce que cet habitat serait assimilé à un camping, il faut bien s'assurer que les habitants aient des droits clairs. Le souci est donc inverse de ce qui a pu être observé pour les terrains de camping, où le flou des droits est la règle<sup>39</sup>. Se pose aussi la question des aides au logement aux étudiants : l'institution trouvera une réponse « ad hoc » à cette dernière interrogation. Cette interprétation convoque la crainte du déclassement. Il y a un problème de convention, de conflit entre les adaptations de la politique de logement à une nouvelle donne urbaine et d'autres référents de type « républicain traditionnel ».

Or, il nous semble important de contredire, ou de nuancer cette première interprétation par l'observation de plusieurs phénomènes.

#### **Le recyclage du conteneur comme ruse et résistance**

Tout d'abord, l'intrication entre diverses fonctions sur un même espace n'implique pas domination par l'économique des autres aspects de la vie sociale. À la limite, concernant les villes portuaires, il était la règle quand les entrepôts du vieux négoce étaient toujours aussi l'habitat du négociant, voire de ses salariés, avant que l'économie ne soit totalement désencastrée, si elle l'a jamais été complètement<sup>40</sup> (sur ce point voir Bonillo *et alii* 1992). C'est-à-dire avant la ville industrielle et la tendance à la séparation fonctionnelle de l'espace urbain. Le retour de l'habitat intriqué ou proche des espaces portuaires peut ainsi être lu comme une réintégration de la ville, et non seulement comme un processus de fragmentation économique.

D'autre part, l'usage des conteneurs comme habitat vient d'acteurs hors institutions et souvent hors de l'entreprise. Nombre de personnes témoignent de la présence de conteneurs logements en Afrique, dès le début de la conteneurisation. L'usage comme lieu de

.....

39. Gérard Raveneau et Olivier Sirost, 2001, « Le camping ou la meilleure des républiques », *Ethnologie française* 4/2001 (vol. 31), pp. 669-680. Olivier Sirost, 2001, « Camper ou l'expérience de la vie précaire au grand air », *Ethnologie française* 4/(vol. 31), pp. 581-589.

40. J.-L. Bonillo *et alii*, 1992, *Marseille ville et port*, Marseille, Parenthèses.

prostitution y est aussi attesté. En France, au Havre, des restaurants saisonniers sur la plage, utilisent des conteneurs comme module de base, pour les cuisines, les sanitaires et même dans certains cas la salle. Leur maintien ne va pas de soi, quand la plage voit son « standing » s'élever. Même l'usage comme atelier fut d'abord le fait de petites entreprises, assez éloignées des grands circuits de la production mondialisée, voire du monde rural. La première mention du conteneur habitable dans la presse maritime eut lieu en 2001, à l'occasion de la découverte fortuite d'un clandestin dans un navire escalant au Hub De Giaoa Tauro, en Calabre. Il s'agissait selon la presse d'un homme projetant un attentat aux USA, qui était caché dans un conteneur dont l'aménagement avait surpris l'équipage<sup>41</sup> (Comité des transports maritimes de l'OCDE 2003). En 2002, Kaurismäki, dans son film *L'homme sans passé*, met en scène des travailleurs pauvres vivant dans des conteneurs sur une zone portuaire. Ce film rappelle que l'origine de ces pratiques n'est pas à chercher dans les sphères savantes, il est néanmoins possible qu'il ait contribué à informer les rejets qu'on a mentionnés précédemment, au nom d'un déclassé impliqué par ce mode d'habitat.

Il en va de même en Asie du Nord-Est : en Corée du Sud le conteneur est très présent dans le secteur informel. Secteur informel du logement, du recyclage, où il sert d'entrepôt et de magasin, du petit commerce de rue, il est utilisé comme échoppe. Son changement de fonction s'est donc opéré dans les marges de la société coréenne. Un responsable d'une agence économique française en Corée nous expliqua en outre qu'il existait une surtaxe au transit de conteneurs vers la Corée du Nord. La pratique consistant à détourner une « boîte » pour en faire un logement, et donc à ne pas la renvoyer après la livraison, est suffisamment courante pour justifier une provision systématique. Il s'agit de pratiques camouflées ou « clandestines », officiellement vues comme résiduelles, mais qui changent de statut à la faveur de la crise. Il apparaît en effet que quand l'habitat de ce type disparaît, on assiste à une augmentation de sans-abri. C'est le cas dans le centre de Séoul, depuis la crise de 1997, phénomène amplifié par la politique de renouvellement urbain qui substitue

.....

41. Comité des transports maritimes de l'OCDE, juillet 2003, rapport « La sécurité dans les transports maritimes. Facteurs de risques et répercussions économiques ».

des constructions de prestige à l'ancien habitat bricolé, alors que le travail précaire et le chômage augmentent. Comme, de surcroît, il reste des zones de travail « irrégulier » au cœur de la métropole, pour la logistique urbaine mais aussi de petites entreprises industrielles, des travailleurs pauvres vivent dans des environnements ne leur procurant pas de logement. Dans ce cas, le carton remplace le conteneur. L'habitat constitué d'objets recyclés n'est donc pas en voie de disparition, ce qui peut inciter à reconsidérer le statut du conteneur habitable. Ainsi, il existe, depuis 2009, un équipement culturel allemand (Platoon Kunsthalle), réalisé en conteneurs maritimes. Le chauffeur de taxi qui m'y amena, pensait que le chantier ne devait pas être terminé et qu'il s'agissait du logement des ouvriers. Mais il s'agissait bien d'une récupération par une architecture officielle et le bâtiment a reçu un prix national, « architecture award of Korea », décerné par l'institut coréen d'architecture en 2009. C'est une phase de la reconnaissance du caractère fonctionnel, légitime, de ce type d'habitat pratiqué à l'origine par les « outsiders » de la société coréenne. Le conteneur y est d'abord détourné par les salariés et les travailleurs non intégrés à la grande entreprise, ce n'est pas une production des entreprises et des acteurs insérés dans le commerce international, mais il conquiert une place culturellement légitimée. Son utilisation indique que tous les espaces, même apparemment marginaux, sont connectés, même indirectement, à la circulation des marchandises. Cette remarque vaut aussi pour des pratiques supportant des discours de ruptures avec le salariat et la consommation. On peut généraliser cette remarque à des pratiques, pourtant explicitement associées à des discours de ruptures avec le salariat et la consommation. Ainsi, lors d'un rassemblement organisé par Halem, l'association de défense des habitants en logements éphémères et mobiles, journées dénommées Agora de l'habitat choisi, à Bussière-Boffy en juillet 2009, les yourtes sont présentées comme exemple d'éléments d'un mode de vie revendiquant une perspective « décroissantiste ». Durant les discussions, formelles et informelles, plusieurs participants admettront que nombre de tentes sont réalisées avec du coton chinois, parfois issus d'organismes génétiquement modifiés, même si d'autres utilisent du coton bio (probablement transporté en conteneurs). Il n'y a pas de rupture totale entre la production de ces habitats et les conditions matérielles

de production prévalant dans la globalisation. De ce point de vue, le conteneur logement n'est pas plus symptomatique de la mondialisation que la yourte. Une opération de recyclage peut très bien être un retournement d'un objet contre son système d'apparition.

Un précédent historique est fourni par l'histoire de la reconstruction provisoire de l'après-guerre. Les chalets et autres pavillons préfabriqués installés pour les sinistrés après les bombardements furent l'objet de luttes et de conflits dans de nombreuses villes européennes. Les municipalités avaient l'intention de les faire disparaître, avec la reconstruction d'habitats collectifs. Les habitants résistèrent. En fait il y avait dès l'origine un hiatus concernant le sens du terme « provisoire<sup>42</sup> ». Pour les concepteurs techniques, cet adjectif s'entendait comme logement de passage, non comme une auto-destruction programmée du logement lui-même. Ils construisirent de façon suffisamment solide, pour que ces habitats, correctement entretenus, durent. Dans plusieurs quartiers, entre autres ceux qui étaient des cités ouvrières avant les destructions, les habitants préféraient rester dans leurs chalets et « bungalows<sup>43</sup> », plutôt que de rejoindre les logements sociaux des Trente Glorieuses. Ils parvinrent parfois à obtenir un changement de statut, une pérennisation, de leurs maisons. Cette fois, il s'agissait de faire reconnaître le caractère fixe, immobile, d'habitats pourtant au départ censés être transitoires et de fait pour nombre d'entre eux, transportables. Il s'agit des ancêtres du mobil-home. L'histoire de l'habitat modulaire et mobile est prise dans une critique du fonctionnement du marché « immobilier ». Le terme prend un sens très physique. La question du statut actuel de l'habitat mobile n'est qu'une nouvelle phase d'une évolution longue et générale de la ville.

### Les réponses des institutions

Qu'en est-il des constructions légitimées par les institutions (logements universitaires, centre culturel, ensembles privés)? Ces projets « institutionnels » peuvent-ils aider ces formes d'habitat et rencontrer des demandes de droits, émanant d'acteurs moins

.....

42. Marie Lecieux, 2003, « Les constructions provisoires de la seconde guerre mondiale : 1941-1964 », université Paris 1 Panthéon Sorbonne, sous la direction de Danièle Voldman.

43. Greg Stevenson, 2003, « Palaces for the people/Prefabs in post-war Britain », Batsford Ltd.

« qualifiés » juridiquement ? On serait tenté de répondre par l'affirmative, mais l'examen du cas havrais incite à nuancer cet optimisme. On a même l'impression que c'est aussi ce que veulent éviter les institutions. Lors d'une des réunions préparatoires au projet d'installation de logements étudiants à base de conteneurs, à laquelle nous avons assisté, une des parties prenantes précisa qu'il ne s'agissait pas de « construire un camp de nomades », mais d'acquérir des compétences sur le conteneur et de travailler à la requalification du quartier. S'agissant du droit à l'aide au logement pour les étudiants, on contourna l'objection de précarité, l'absence de fondations réelles qui « normalement » exclut de l'APL, via une qualité sociale provenant du mode de financement. Comme la cité universitaire est financée par des PLS (des prêts locatifs sociaux), ses occupants seraient de « jure », éligibles à l'APL. Ce qui permet de ne pas en faire directement un précédent permettant la généralisation de l'aide au logement à des habitats légers ou mobiles. Un des acteurs de l'aménagement des conteneurs parlera à ce propos, de « soutien politique ». Cette attitude prudente se traduit aussi dans les choix techniques. À la différence des réalisations anglaises et hollandaises, les conteneurs ne sont pas empilés directement, mais posés dans une structure métallique. Cette disposition répond aux normes techniques françaises, il s'agit d'éviter une propagation d'un incendie à même de provoquer un effondrement de l'ensemble. Les « techniciens » pensent que cette solution, qui alourdit le coût du projet, n'était pas incontournable. On aurait pu démontrer la compatibilité de l'empilement avec des normes de sécurité françaises, mais au prix de délais supplémentaires dans la préparation du dossier. Délai qui aurait compromis les chances du projet d'être éligible pour certains crédits liés au plan de relance de l'économie. Néanmoins, cette solution permet de présenter des fondations, ce qui est un peu discutable car les conteneurs peuvent être retirés de cette structure : ils n'ont pas vraiment de fondations. Mais il s'agit aussi d'éviter le qualificatif d'habitat mobile, alors même qu'il est prévu de déplacer l'ensemble dans quelques années, une fois la requalification du quartier terminée. Cependant, les acteurs impliqués dans ce projet, espèrent pouvoir mettre en œuvre toutes les possibilités du conteneur, c'est-à-dire l'empilement direct, sans structure supplémentaire, à l'occasion d'un projet ultérieur. Cette

réalisation est donc perçue comme un premier pas, un test, pour aller vers des constructions plus souples à l'instar des cités hollandaises.

Les précautions pour éviter l'assimilation à l'habitat mobile ne sont donc peut-être que des ruses, des contournements eux aussi transitoires. Dans ce cas, une évolution se dessine :

Une normalisation générale de l'habitat modulaire mobile, type conteneurs ou autres. Cette hypothèse serait compatible avec l'idée d'un habitat mobile en voie d'intégration dans une économie valorisant la flexibilité et les usages temporaires de l'espace. Dans ce cas, on pourrait sans doute retracer une diffusion à partir des villes portuaires. Dans le cas français, outre Le Havre, on peut citer une villa en conteneur, près de Marseille, à l'Estaque. Et à Marseille même, le collègue Jean-Claude Izzo, dont l'un des murs est constitué de conteneurs, dans ce cas c'est plus la dimension recyclage et intégration au paysage qui a été recherchée. D'autres constructions, de maisons individuelles existent en Bretagne.

Cependant, demeure une segmentation selon les populations : ce ne sont pas les caractéristiques techniques de l'habitat qui le rendent légitime, mais ses habitants. Il sera reconnu, éligible aux aides sociales aux logements, pour les étudiants, mais pas pour d'autres personnes. Pour le moment, c'est cette voie qui semble la plus probable. Mais elle peut aussi déboucher sur des remises en cause, si la discrimination devient trop voyante ou trop contradictoire avec d'autres normes juridiques ou informelles. C'est en effet au niveau des normes informelles que le changement est le plus perceptible. Malgré les précautions prises, la plupart des acteurs voient qu'il s'agit d'une construction mobile, d'où certains rejets présentés plus hauts. Cette qualité en quelque sorte demeure sous un camouflage juridique et matériel.

## Du standard à l'objet singulier

Le conteneur habitable peut s'intégrer dans une représentation plus large, selon le modèle de « cité » développé par Boltanski et Chiappello<sup>44</sup> (1999). Il s'agit cette fois de cité abstraite, de la construction politique pour justifier des décisions et des positions.

.....

44. L. Boltanski et E. Chiappello, 1999, *Le nouvel esprit du capitalisme*, Gallimard.



Les qualités des constructions en conteneurs sont défendues dans le cadre d'un discours « connexionniste », qui valorise les liens avec les activités portuaires, l'attraction d'étudiants, voire celle de la « classe créative » (pour Container City à Londres). En outre prédomine la gestion par projet. Ce ne sont pas des constructions prises dans un plan d'ensemble, il y a une dimension opportuniste. Ces dispositifs semblent bien relever d'un « nouvel esprit du capitalisme ». Cette intégration passe enfin par un passage de l'économie du standard à celle des « biens singuliers<sup>45</sup> ».

Adaptation et contestation en actes peuvent se combiner autour d'un même objet détourné. C'est ainsi que la précarité invente des solutions qui peuvent « monter en généralité » et trouver une légitimité culturelle et politique, autant que simplement économique. L'ultime paradoxe réside aussi dans la singularisation du conteneur opéré dans cette transformation. Comme moyen de conditionnement et de transport, la boîte est standard, comme moyen d'habitation, elle devient singulière, au sens de « l'économie des singularités<sup>46</sup> ». La boîte est transformée, adaptée à un projet spécifique, elle devient marquée. Cette utilisation fait débat et suscite des incertitudes sur le plan du confort (des interrogations sur l'isolation reviennent souvent), sur le plan du statut juridique de ses occupants, sur la construction adéquate et... sur la mobilité réelle de ces dispositifs, puisque pour l'heure, aucune de ces « cités » n'a encore été déplacée. La différence tient aussi à l'architecture. Ces cités sont « mises en scène », alors que rien ne ressemble plus à un dépôt de conteneurs qu'un autre dépôt de conteneurs. La singularisation est un produit du recyclage comme jeu. Les interrogations qui en découlent sont résolues par le choix de l'institution, et par une allocation administrée de ces nouveaux habitats, comme logements de passage pour les étudiants. Mais d'autres changements se préparent.

Que l'habitat mobile soit concerné par la logistique globale n'est finalement pas très étonnant, les points de contact avec le macro-système technique de la circulation des marchandises étant nombreux. Il était prévisible qu'une influence s'exercerait. En revanche, il est plus intéressant de comprendre comment ces usages,

.....  
45. L. Karpik, 2007, *L'économie des singularités*, Gallimard.

46. *Ibid.*

fussent-ils minoritaires, feront en retour évoluer l'objet conteneur. Ce ne sont pas les figures de l'encastrement ou de l'exclusion qui nous permettent de penser ce type d'habitat par rapport à l'évolution de l'économie, mais l'enchevêtrement et l'innovation qui se profilent.

Cependant, l'innovation ne se suffit pas à elle-même, son acceptation et l'ampleur de sa diffusion, et surtout la légitimité de son utilisation, supposent un adossement politique. La place qui lui est conférée dans la cité semble n'être visible que pour les diplômés de passage, en formation à l'Université, ou dans une start-up (à Londres). L'usage n'est soutenu par les pouvoirs publics que dans ces cas, pour susciter l'externalité liée à l'économie immatérielle dont les producteurs jouissent d'un statut élevé dans la société. Pour les autres flux et les autres externalités, l'usage est soit toléré de façon invisible (par exemple pour le logement des salariés œuvrant sur les chantiers de travaux publics, ou à la préparation des conteneurs pour cette cité... certains venaient d'autres régions), soit réprimé, notamment pour les petits artisans tziganes de l'économie résidentielle. C'est cette question de l'adossement politique pour les autres habitants des domiciles « hors normes » que nous allons maintenant aborder.

## Après l'anarchie, quelle construction politique pour l'habitat mobile ?

*L'été commençait son œuvre, tout autour d'un paysage à peine incongru. Il y avait une autoroute. Il y avait un territoire sévèrement défendu, avec un drapeau portant une orchidée en son centre. Non loin, une ville d'apparence nomade. Plus loin, un village comme il en existe beaucoup en France. Ailleurs, une surveillance policière assez peu discrète.*

Jacques Jouet, *La République de Mek-Ouyes*<sup>1</sup>

*Que sont censés faire les pouvoirs publics ? Il ne s'agit pas ici de nomades qui achètent une parcelle et profitent d'un week-end de trois jours pour s'y installer au mépris du code de l'urbanisme ; mais d'une incursion d'un genre tout à fait différent.*

*The Independent*, 6 sept 2010

Peut-on relier l'habitat mobile, les activités économiques itinérantes à une construction politique ? Les conventions, règles, normes que nous recensons sont-elles appuyées sur une représentation formalisable et contenant une certaine part de généralité ? La question revêt ici une importance spéciale en ce sens qu'il s'agit d'une minorité, et même de plusieurs minorités n'ayant jamais constitué un collectif. Minorités sur le plan du nombre, et de la relative marginalité du mode de vie, mais aussi politique, puisque ces membres ont été plus ou moins, selon les cas et les périodes, disqualifiés. Il est intéressant de comprendre comment ces acteurs pouvaient justifier leurs choix et leurs refus de revenir à la norme générale. La compréhension de la façon dont des acteurs, considérés comme « marginaux », supportent la stigmatisation, n'est

.....

1. Jacques Jouet, 2001, *La république de Mek-Ouyes*, P.O.L.

pas seulement utile à une socioéconomie de la « déviance<sup>2</sup> ». Elle contribue à une analyse des mécanismes d'apparition et de diffusion des innovations, portés par des minorités. La question de l'acteur minoritaire est donc essentielle pour dessiner en retour les limites des modèles dominants. La domination de certaines conventions et représentations n'équivaut pas à une exclusivité. Les représentations et les constructions minoritaires, fussent-elles au stade de cabane, comme jadis celle de Henry Thoreau<sup>3</sup>, peuvent entrer en jeu comme une ressource dans des évolutions générales.

**Pour commencer, retournons à la foire.  
Deux périodes nous semblent repérables s'agissant des activités économiques itinérantes et notamment du commerce**

On l'a vu dans la première partie, au XIX<sup>e</sup> siècle, les commerçants ambulants, forains et colporteurs sont protégés par l'État, au nom de la liberté du commerce. L'État les inclut dans un projet libéral de construction d'un marché national, qui passe par des acteurs mobiles, concurrençant les positions sédentaires. Ce projet doit aussi trouver une place aux anciens de « l'armée nomade<sup>4</sup> », les chômeurs de la révolution de 1848. Complétons cette observation par une citation extraite d'un livre fétiche des années soixante-dix : *Les équipements du pouvoir*<sup>5</sup>, à propos des ateliers nationaux post 1848 : « Voilà une dimension bien peu connue des politiques de construction de ce qu'on appelait à l'époque « l'équipement national » (les grandes infrastructures) ou de construction urbaine : occuper, fixer la main-d'œuvre, à côté des ateliers nationaux, des casernes, des prisons et des fabriques. Une dimension secrète de l'équipement collectif : *le chantier de travaux publics comme équipement collectif nomade*, territorialisation mobile des flux de travailleurs déracinés ou en chômage. On passe sans transition d'une énergie révolutionnaire mise en réserve dans les ateliers nationaux, à une énergie productive de valeurs d'usage et de plus-value, employée

.....

2. Erving Goffman, 1963, « Stigmate. Les usages sociaux des handicaps », Minuit.

3. Henry Thoreau, 1968, *La désobéissance civile*, Paris, Pauvert.

4. Maurizio Gribaudi, Michèle Riot-Sarcey, 2009, *1848, la révolution oubliée*, La Découverte.

5. François Fourquet et Lion Murard, 1978, *Les équipements du pouvoir*, Recherches 10/18.

dans l'économie. Chantier de barricades ou chantier de grands travaux, l'État doit choisir. Ce n'est donc pas seulement dans le but d'assurer la circulation des marchandises de la révolution industrielle naissante que l'État accepte les itinérants et l'habitat mobile. C'est aussi un moyen d'éviter les concentrations de sans-emploi et leurs éventuelles conséquences politiques. Mais, dès 1849, « le colportage d'imprimé est redevenu suspect » note Jean Borreil<sup>6</sup>. Certains itinérants sont donc surveillés, car susceptibles de propager des idées séditeuses. La tolérance est déjà, toujours, sélective. C'est que la question nomade est, d'entrée, politique. Sa place ne peut être que temporaire, en attendant le triomphe d'une construction différente. C'est chose faite, une fois que le principe de marché a triomphé. Les formes d'échange mobiles et encastrées dans le réseau des foires régressent, tandis que le système d'emploi change. C'est alors que la sécurité est invoquée contre tous les ambulants, à partir de la fin du XIX<sup>e</sup> (1895). Les ouvriers mobiles, de métier, parfois appelés ouvriers forains sont les premiers concernés par la répression, via l'instauration du livret ouvrier, dont l'usage se maintiendra après son abolition officielle : les grandes industries cherchent alors à stabiliser la main-d'œuvre, le salarié itinérant est un rétif, un vagabond, politiquement suspect, qu'on doit stabiliser au nom de l'hygiénisme. Cette évolution concerne aussi la sphère de l'échange : le marché est construit, le rôle de la foire devient ambigu, monstrueux. L'opposition originelle des libéraux à la foire, au nom du principe de marché, est alors activée. De façon plus explicitement politique, les ambulants sont assimilés aux anarchistes suspects, on crée dans les fichiers de police la catégorie « anarchistes nomades » en 1901. Le terme nomade devient synonyme d'étrangers, sur le plan lexical, il convient de rappeler que c'est le sens original du mot forain en français (du dehors). L'expression anglaise : « *fairground people* » fonctionne symétriquement, les forains sont les gens de l'enclave. La construction politique de l'État français crée donc des étrangers de l'intérieur. Cette assimilation aux étrangers d'individus « forains », définis par leur mode d'habitat, va perdurer tout au long du siècle et est encore active au début du XXI<sup>e</sup> siècle. Elle résulte aussi de la « montée en généralité » de la représentation, repérable dans les catégories du

.....

6. Jean Borreil, 1993, *La raison nomade*, Paris Payot.

recensement, qui au niveau local, distinguait résidents permanents d'une ville des « passagers » et des citoyens inclus dans des institutions fermées. Elle est en cohérence avec les conceptions et les pratiques des maires qui, on l'a vu chapitre 1-2, cherchaient à réduire le commerce ambulants au profit des sédentaires. Elle se décline néanmoins différemment selon les catégories de population. Le corporatisme forain échoue à protéger ses intérêts des effets de cette représentation. Les principes de la liberté du commerce reculent devant ceux de sécurité et d'organisation. Ce sera clairement le cas à partir de la loi de 1912. Si cette loi est l'aboutissement du processus entamé avec le recensement des nomades, en 1895, elle est contemporaine de la création des offices publics d'Habitations bon marché, elle-même conclusion du processus qui débuta en 1894, avec la loi Siegfried. La répression des mobiles suit les premiers textes sur le logement social, justifiés par l'hygiénisme. L'État cherche à sédentariser la population par ces dispositifs et lutte contre l'habitat « non ordinaire », y compris en criminalisant les sans domiciles fixes. L'habitat mobile lié au transport, dans la batellerie, échappera aux lois de 1912 et 1969. Parce que le transport est perçu comme une nécessité. Cependant, la voie d'eau et les mariniers seront systématiquement délaissés, une fois que leur utilité dans la construction du marché national apparaîtra très marginale face au développement du rail, puis du transport routier. Ils n'auront pas de représentation politique, le droit de vote, territorialisé, leur est dans les faits dénié (cf. chapitres 1 et 2). L'emploi du terme forain pour désigner les mariniers est d'ailleurs attesté. Parce que la batellerie est vue, comme la foire, comme un moyen obsolète, résiduel, dont le destin est de s'effacer d'abord face au chemin de fer, donc à la grande entreprise, puis face à la capillarité du transport routier, intégré au principe de marché. Des conflits sur l'usage comme logement du bateau apparaissent aussi, et motivent à côté des raisons économiques, certaines grèves de la batellerie. En 1933 par exemple, les bateliers grévistes à Chauny, revendiquent le droit de stationner la nuit sur les biefs, sans gêner la circulation. En fait, l'habitat flottant est mal vu par les autorités, qui craignent des encombrements. De façon abstraite, repérable aussi dans le discours industriel, les personnes en habitat mobile et les activités qu'elles exercent, sont perçues comme contradictoires avec un idéal de fluidité. Cela peut paraître paradoxal.

Cependant, c'est parce que le principe du marché fluide et les transports rapides ont triomphé que les marchands forains, les ouvriers nomades et les travailleurs des transports fluviaux et maritimes apparaissent comme des retardataires à éliminer, parce qu'ils encombrant la voirie. Le normal devient le fluide régulier, continu, et donc permanent, opposé à l'impermanent, à l'occasionnel, à l'anormal, au nomade étranger, qui occupe les interstices du temps productif et de l'espace. Le discours « industriel » rejoint donc sur ce point le discours « marchand » (qui ne recouvre pas toutes les formes de commerce), tous deux appuyés sur une conception domestique et territorialisée de la citoyenneté. Le qualificatif d'étranger et l'emploi d'étrangers réels ont ultérieurement caractérisé le discours et les pratiques de la sous-traitance industrielle à partir des années 1970. François Vatin<sup>7</sup> a montré comment la sous-traitance dans les industries de process pouvait s'analyser comme un dispositif politique autant, si ce n'est plus, qu'économique (retrouvant là les idées de Marglin). Le but étant de promouvoir une fluidité sociale à l'image de la fluidité technique à l'intérieur de la grande entreprise, sur le marché interne, en repoussant les emplois et les salariés liés au discontinu, à l'intermittence hors de l'organisation et des statuts préservés. Ce qui concernait concrètement la maintenance industrielle, y compris ses salariés qualifiés, transférés à la sous-traitance. Secteur qui, en se développant, relancera l'habitat mobile à partir des années 1990. Dans la théorie néo-classique, le thème du double marché du travail reprendra cette distinction à travers les termes d'*insiders* pour désigner les salariés du marché interne avec des garanties d'emploi et d'*outsiders* pour les salariés précaires du marché externe. Marché externe qui emploie d'abord des salariés étrangers, ou issus de groupes subalternes, et assure la flexibilité heurtée de l'activité. De façon plus générale, c'est l'hypothèse d'efficacité des marchés financiers qui surplombe la construction économico-politique. De cette hypothèse, il découle une norme de fluidité générale, dont la monétarisation et la titrisation représentent la forme aboutie. Cette hypothèse explique aussi la désintégration des entreprises de réseau et des monopoles publics. Cependant,

.....

7. François Vatin, 1987, *La fluidité industrielle*, Méridiens Klincksieck, coll. « Réponses sociologiques ».

cette politique a comme contrepartie la prolifération des enclaves et de l'intermittence.

Néanmoins, quelques contre-exemples subsistent, qui méritent qu'on s'y arrête. Dans les années quarante, l'État américain va mettre en forme des pratiques spontanées des hobos, des forains et des pionniers aristocratiques du tourisme pour mettre au point le camping-car et son cousin : le mobil-home. Tous deux font partie de l'effort logistique américain pour réallouer la main-d'œuvre aux usines d'armements, et déplacer la force de travail vers les centres de production. En Europe, leurs cousins, (chalets et baraquements de l'après-guerre, légers, démontables et très solides), sont des éléments de la reconstruction provisoire, indispensables au processus de reconstruction définitive. Il s'agit donc d'éléments dans un dispositif militaire et économique accompagnant la mutation vers le fordisme généralisé, après la Seconde Guerre mondiale. Dans ce contexte historique de transition, ces formes d'habitat sont mobilisées par les États et donc intégrées à l'effort national. L'ouvrier logé temporairement près des usines d'armement, ou le réfugié dans une baraque provisoire, sont des figures nationales, pour des temps d'exception. La guerre amène la militarisation de la société et de l'habitat, ce qui implique que logements collectifs et nomades soient normaux, car éléments indissociables des hostilités. Par contre, dès la paix revenue, et la reconstruction achevée, ils doivent disparaître. Mais pour revenir une fois l'ère post-coloniale ouverte : en France, la firme Algeco construit des modules pour loger les travailleurs immigrés algériens, jusqu'à des mosquées en plastique. Évolution qui est l'aboutissement d'un parcours mêlant logement pour immigrés, contrôle social et aménagement du territoire, réservant des enclaves pour les étrangers<sup>8</sup>.

En fait l'État peut avoir besoin de façon transitoire de dispositifs mobiles : une des raisons de la continuité de ces équipements nomades est que l'État y a recours et ne peut s'en passer définitivement. À chaque fois, le problème sera de gérer la perpétuation, sur un mode mineur, de ces expériences, le risque de les voir proliférer, les alliances qu'elles peuvent susciter entre nomades et sédentaires,

.....

8. Marc Bernardot, 2008, *Loger les immigrés*, Bellecombe-en-Bauges, Éditions du Croquant.



et non seulement les conflits entre ces deux modes d'habiter. À la limite, c'est la coexistence qui jette un défi à l'État.

### **La période contemporaine retraduit certains de ses éléments dans un arrangement différent**

L'habitat mobile est toléré, voire soutenu dans le cadre de l'usage touristique au sens étroit de vacancier. L'usage loisir des abris temporaires ou des caravanes est encouragé, mais accompagné d'un flou juridique sur les droits qui pourraient lui être associés<sup>9</sup>. À rebours du XIX<sup>e</sup> siècle, c'est l'usage strictement utilitaire, celui des ouvriers en déplacement, des petits marchands forains, etc. qui est suspect, et donc contenu ou masqué. On reste sur ce plan dans la continuité des politiques du XX<sup>e</sup> siècle : le logement mobile lié au travail est discriminé. C'est notamment très lisible quand il s'agit des camping-cars : ceux des vacanciers sont accueillis sur des aires signalées, entretenues, etc. Ceux des touristes industriels ou des saisonniers du tourisme sont relégués sur des aires, ou sur des terrains squattés. Le paradoxe est que ces populations de salariés circulant croissent, par le développement de l'intermittence, alors qu'on ne voit pas, officiellement, une défense utilitariste de ces pratiques, qu'on pourrait pourtant attendre. D'une certaine façon, les habitats légers sont dans la même configuration. Ils sont qualifiés « d'habitat indigne » et donc précarisés, promis à la destruction. Cette qualification s'inscrit dans une problématique plus générale, visant à sauver les pauvres et les marginaux d'eux-mêmes, en les soumettant à une norme extérieure de dignité<sup>10</sup>, alors que le même type d'habitat (yourtes, cabanes) est valorisé dans la sphère touristique. En outre, certaines dispositions de la loi dite de « sécurité intérieure » (2003) permettent des expulsions rapides de caravaniers installés sur des terrains dans des communes dotées d'aires d'accueil instituées par la loi Besson. Or, ces dispositions sont parfois étendues aux habitants de yourtes ou cabanes sans permis de construire. L'assimilation

.....

9. G. Raveneau et O. Sirost, 2001, « Le camping ou la meilleure des républiques », *Ethnologie française* 4/2001 (vol. 31), pp. 669-680; O. Sirost, 2001, « Camper ou l'expérience de la vie précaire au grand air », *Ethnologie française* 4/2001 (vol. 31), pp. 581-589.

10. Voir Hélène Thomas, 2010, *Les vulnérables. La démocratie contre les pauvres*, Bellecombe-en-Bauges, Éditions du Croquant.

étrangers/nomades/habitat non ordinaire est donc toujours présente dans les textes et dans les pratiques, elle est réactualisée dans l'article 32 *ter* de la loi Loppsi 2. Cet article sera finalement invalidé par le Conseil constitutionnel, suite à une requête de plusieurs groupes de défense de ces pratiques, associant pour une première fois dans une revendication nationale Tziganes, mal-logés et partisans d'une auto-organisation rurale. Arrêt dont on ne sait pas encore s'il marque une pause dans cette évolution, ou annonce une bifurcation.

Une évolution un peu différente s'observe sur la voie d'eau. C'est d'abord l'usage touristique ou festif du bateau-logement qui incite certains acteurs institutionnels à reconsidérer la valeur patrimoniale des canaux. Dans une approche qui combine utilitarisme et un certain anti-utilitarisme, avant que le redémarrage du transport fluvial ne lui rende un caractère productif. Mais la dimension habitat mobile du transport fluvial est curieusement occultée des discours officiels sur les performances retrouvées de la voie d'eau. Cette occultation s'observe aussi dans les entreprises. Une des DRH d'un armement fluvial que nous avons interrogée, semblait ignorer complètement le mode d'habitat de ses salariés, jusqu'à ce qu'en consultant ses fichiers, elle découvre que nombre d'entre étaient de fait SDF.

Ces premières observations peuvent nous permettre de penser la contradiction actuelle. On reproche parfois à l'habitat mobile, modulaire, au travail nomade, d'être une adaptation au capitalisme, destructrice des solidarités et de l'urbanité (un dispositif libéral<sup>11</sup> en fait). Alors même que ces pratiques sont fortement encadrées, réprimées, voire criminalisées. Cette critique, qui reproche à ces formes leur conformité à la flexibilité, vise à défendre un logement social favorisant l'ancrage territorial, dispositif remis en cause dans les évolutions actuelles, et qui se sent globalement menacé. Elle s'inscrit dans la réactivation d'un discours social-démocrate classique. Cette dénonciation ne résiste pas à l'analyse.

L'habitat mobile résulte des « arts de faire », tels que les a présentés Michel de Certeau<sup>12</sup>. Du point de vue d'une théorie

.....

11. Jean-loup Amselle, « Méfions nous de l'idéologie nomadiste », *Le Monde*, 25 juin 2011.

12. M. de Certeau, 1990 *L'invention du quotidien : 1. Arts de faire et 2. Habiter, cuisiner*, éd. établie et présentée par Luce Giard, Gallimard.

économie institutionnaliste, il rappelle que face à un marché normé qui les exclut, certains acteurs peuvent « bricoler » avec les ressources matérielles, voire juridiques, pour aménager des espaces et des produits davantage conformes à leurs attentes. L'institution ne recouvre pas tout le champ des possibles, dans ce cas une production peut, aussi, être une résistance au « lit de Procuste » des conventions dominantes. L'histoire de l'habitat modulaire et mobile est prise dans une critique du fonctionnement du marché « immobilier », ici le terme prend un sens très physique. Ensuite, on assiste à une récupération par l'institution de la récupération par exemple du conteneur. On l'a vu au chapitre précédent, s'agissant des cités universitaires utilisant ces modules. Cependant, en tant qu'habitat dont l'histoire a commencé avant celle des réalisations officielles et médiatisées, il s'inscrit aussi dans un héritage critique et moderniste. On peut le rattacher à des pensées antérieures de la ville. Ainsi Hector Horeau, qui fut l'un des précurseurs de la construction métallique, écrivait en 1868 dans *L'édilité urbaine* : « Dans quelques cas, faire des constructions démontables, portatives ou roulantes, sur les terrains à vendre et qui par la rapacité des possédants restent très longtemps inoccupés<sup>13</sup>. » Il s'agit donc d'un dispositif contre la spéculation, critique des échecs du libéralisme sur la question du logement. Les racines théoriques de l'habitat en conteneur sont autant à chercher du côté de préoccupations sociales, que de pratiques spéculatives. Hector Horeau sera l'architecte nommé par la Commune de Paris en 1871. Ce type d'habitat se prolongera dans les « milieux libres », il sera porté par un courant nomadiste, et des personnes recherchant des modes de vies alternatifs (association Halem : l'habitat choisi), il sera le support de fuite hors du salariat autant que vers le monde forain au début du xx<sup>e</sup> siècle. On peut considérer que les projets « officiels », tels ceux présentés, sont des récupérations de ces dispositifs. Surtout si l'on se rappelle sa parenté avec les camions aménagés. Récupération qui en changerait le sens, ce n'est alors non seulement l'objet, le conteneur, qui est recyclé et détourné, mais aussi les rêves des premiers « détourneurs ». Néanmoins,

.....

13. H. Horeau, 1868, *Assainissement, embellissement de Paris. Édilité urbaine mise à la portée de tout le monde*, Paris, G.A.B.

il y a bien ouverture vers une reconnaissance de la légitimité de l'habitat mobile.

Cette critique renvoie donc à des conceptions du bien public valorisant la dimension domestique dans les compromis civiques, industriels, marchands. Peut-on donc identifier au moins l'esquisse d'un autre discours, valorisant, justifiant la position du nomade et les modes d'habitat non ordinaire ?

### **Le nomadisme anarchiste, envers du discours de l'État**

Un discours, celui de l'anarchie, a été favorable à ces arrangements nomades. S'il n'apparaît jamais comme une « cité » majoritaire, Pierre Ansart<sup>14</sup> rappelle qu'il ne fut pas non plus à l'origine une utopie, mais une construction liée à la pratique de salariés artisans. Dans la terminologie contemporaine, il est lié à un monde de production centré sur l'atelier. C'est donc un discours initialement lié à un travail sédentaire<sup>15</sup>, dans les années 1830. Si l'auteur principal de cette période, Joseph Proudhon, avait fait son « tour de France », il promeut une rupture avec les stratégies du compagnonnage, qui impliquait la mobilité, pour défendre la constitution de réseaux locaux, sur la base du mutualisme. On trouve cependant plusieurs traces, indices, évocations, d'une opinion anarchiste dans le milieu forain, mais aussi parmi les ouvriers nomades et les ambulants en général, à partir des années 1900. Ce qui ne signifie pas en retour que tous les anarchistes soient devenus nomades... Néanmoins, une évolution vers les foires se dessina au début du xx<sup>e</sup> siècle, alors que l'anarchie avait perdu beaucoup de terrain par rapport à ses concurrents socialistes. On sait qu'il existait un courant « nomadiste » chez les anarchistes (Maitron). La presse corporatiste foraine y fait plusieurs allusions. Pour prendre un exemple emblématique, le célèbre cambrioleur anarchiste Alexandre Jacob<sup>16</sup>, fut la dernière partie de sa vie, à partir de 1927, marchand ambulant de toiles dans le centre de la France. Même de façon un peu secondaire, ce

.....

14. Pierre Ansart, 1970, *Naissance de l'anarchisme. Esquisse d'une explication sociologique du proudhonisme*, PUF.

15. Uri Eisenzweig, 2000, *Fictions de l'anarchisme*, Christian Bourgois.

16. Bernard Thomas, 1998, *Les vies d'Alexandre Jacob (1879-1954), mousse, voleur, anarchiste, bagnard...*, Fayard-Mazarine.

thème est présent dans les constructions théoriques ultérieures de l'anarchie. Gilles Deleuze et Félix Guattari<sup>17</sup> présentent l'objectif d'abolition de l'État comme un thème « nomadique », selon eux, le prolétaire apparaît comme déterritorialisé et comme « l'héritier du nomade dans le monde occidental ». Il y a un investissement possible du champ de foire, puisque les interstices forains sont les territoires nomades au cœur du capitalisme. Cette représentation pouvait en outre s'appuyer sur les origines obscures de la foire par rapport à celle du marché, pour en faire un dispositif antérieur à l'État. Les anarchistes eurent alors une influence dans le milieu du commerce ambulancier. Elle resta néanmoins minoritaire. Plusieurs historiens militants du mouvement anarchiste signalent, en retour, une influence forte des forains dans la fédération anarchiste en France jusque dans les années 1950, voire une prépondérance selon Georges Fontenis<sup>18</sup>, mais cette importance fait l'objet de contestations.

Plusieurs points restent à éclaircir.

#### a) Quelle fut l'influence de cette minorité ?

D'une part en entrant dans le réseau, ils le renforçaient et par le nombre en soutenaient une certaine attractivité. La foire a besoin de diversité et donc de nouveaux venus, de nouveaux entrepreneurs. Mais la perte du droit de vote pouvait constituer une barrière infranchissable à l'entrée. Par contre, elle ne devait pas décourager des personnes n'ayant aucune confiance dans le suffrage universel. Le rejet de la représentation politique<sup>19</sup> permet une acceptation de la privation du droit de vote. D'autre part, les anarchistes revendiquaient une position extérieure, « L'en-dehors » est le titre de l'un de leur principaux journaux. La position d'étrangers ne pouvait les arrêter. En retour, ces entrées dans le monde des foires ont constitué une façon de le régénérer alors qu'il était menacé par la grande industrie (cf. chapitre 2). D'autre part, on peut envisager une

.....

17. Gilles Deleuze et Félix Guattari, 1980, *Capitalisme et schizophrénie 2. Mille plateaux*, Minuit, ainsi que Daniel Colson, 2001, *Petit lexique philosophique de l'anarchisme. De Proudhon à Deleuze*, Le livre de Poche.

18. Georges Fontenis, 2010, *Changer le monde, histoire du mouvement communiste libertaire (1945-1997)*, Alternative libertaire.

19. Sébastien Faure, 1895, *La douleur universelle*, Philosophie libertaire.

influence sur certaines règles via la diffusion de normes explicites ou implicites (rejet des autorités, solidarisme, refus du salariat).

L'un des aspects essentiels pour une approche socio-économique de l'attitude des militants anarchistes réside dans leur conception du marché. Elle implique de dépasser les connotations purement négatives du mot anarchie, pour reconsidérer sa dimension constructive. En effet, si ces partisans refusaient les institutions appuyées sur l'État et la politique, ils ne formulaient pas de critiques aussi nettes contre le marché que contre le salariat et la grande entreprise. La pensée anarchiste, dès Proudhon, défend le principe de la libre concurrence contre les monopoles, et défend la possibilité d'un échange équitable entre des égaux. Ce qu'on a pu aisément relier à la prépondérance des artisans, menacés par la grande industrie, parmi les proudhonistes<sup>20</sup>. Cette position diffère des libéraux, en ce sens qu'elle n'est pas associée à l'idée d'une autorégulation par le marché : il n'y a pas de main invisible pour les anarchistes. Elle n'est pas non plus assimilable à la position « libertarienne » défendue par Robert Nozick. Si le principe de liberté du commerce est défendu, il ne prime pas sur l'impératif de solidarité. Ce point est précisé par Kropotkine<sup>21</sup> : la tendance à l'entraide ou à la coopération est « naturelle », à la différence de l'égoïsme. C'est l'inversion du paradigme du marché naturel, que cet auteur fonde d'ailleurs sur *La théorie des sentiments moraux* d'Adam Smith contre *La richesse des nations* du même auteur. La régulation se fait spontanément, non pas par la loi de l'offre et la demande, mais par des compensations « équitables » et des dons. Il postule donc une primauté de la réciprocité sur l'intérêt individuel. La tendance à la réciprocité est spontanée, son absence résulte d'une construction sociale et politique. La critique des commerçants, en tant qu'intermédiaires, vise originellement les négociants. C'est le pouvoir de marché que ce groupe détient, de par les constructions politiques et sociales, qui explique le commerce comme capture de la valeur. A contrario, le marché équitable est possible s'il y a pluralité et

.....

20. Pierre Ansart, 1970, *Naissance de l'anarchisme. Esquisse d'une explication sociologique du proudhonisme*, PUF.

21. Pierre Kropotkine, 1904, *L'entraide, un facteur de l'évolution*, Hachette, Éditions du Sextant.

dispersion des commerçants. Cette position revient à distinguer économie de marché et capitalisme, distinction qu'on peut retrouver d'ailleurs dans la théorie économique néoclassique<sup>22</sup>, comme dans les analyses de Fernand Braudel<sup>23</sup> sur la tri-partition de l'économie. Pour cet historien, a priori éloigné des cercles anarchistes, le monde des marchés et des foires constitue un plan intermédiaire entre le monde de l'auto-production et celui du grand commerce, ou de l'industrie, capitaliste et à vocation mondiale. Sous cet angle rétrospectif, la conception anarchiste, dans la lignée de Proudhon, apparaît comme compatible avec des idées ultérieures. Les idées proudhoniennes, une fois détachées de leur contexte d'origine, les ateliers des fabriques lyonnaises, ont pu être appliquées ailleurs. Elles ont pu être, au moins en partie, compatibles avec des pratiques en réseaux, tel celui des foires. Cette continuation peut expliquer la continuation de certaines idées anarchistes après le déclin historique du mouvement, face à l'essor des mouvements socialistes. Elle peut expliquer aussi sa résurgence, ou la réintégration de certains de ses éléments dans d'autres constructions politiques, après l'éclipse du socialisme. Le nomadisme des idées anarchistes a précédé l'idée nomadiste chez les anarchistes.

Devenir forain permettait d'avoir une activité économique « sans patron » et d'être détaché des contingences politiques, tout en contournant les monopoles publics ou privés, et, par là participant à un bien commun. D'une certaine façon, non prévue par Proudhon, l'accent mis par ce dernier sur les structures de l'échange permettait l'adaptation à un autre monde de production que celui de l'atelier pré-industriel.

Cependant, toute la conception hétérodoxe des marchés explique qu'il s'agit d'institutions. Comme le marché, la foire pour fonctionner nécessite toute une série d'arrangements institutionnels. Les foires sont-elles aussi des constructions, face au principe de marché qui s'exprime dans les dispositifs libéraux. Elles supposent la monnaie et donc l'État. L'expérience de ces militants ne devait être que décevante : on ne peut se passer de la gouvernance sur les

.....

22. Fabrice Tricou, 2009, *Enquête sur la loi de l'offre et de la demande*, Septentrion.

23. Fernand Braudel, 1979, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme (XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Armand Colin, 3 volumes.

marchés et sur les foires, indépendamment même des tracasseries administratives et des mesures visant à restreindre la circulation des « nomades ». De fait, ils semblent bien avoir échoué à faire du champ de foire un « espace public oppositionnel<sup>24</sup> ».

Cependant, on l'a vu, la foire est une institution, rejoindre la foire c'est participer à un dispositif construit et régulé par les services de l'État. Les anarchistes n'étaient pas anti-constructivistes, à la différence des libéraux classiques qui développaient une vision naturaliste du marché, encore que la vision constructiviste était présente parmi les négociants autour des marchés à terme. Kropotkine salua la création de l'Union postale mondiale et les ententes entre compagnies de Chemin de fer<sup>25</sup>, parce qu'elles s'étaient réalisées sans les États et en tant que constructions prémices d'une société future. Ce qui pourrait indiquer que la pensée anarchiste n'était pas fondamentalement hostile à une institution, si celle-ci apparaissait comme immanente. La pensée anarchiste reconnaissait d'emblée et acceptait la dimension artificielle du social, et donc les institutions comme éléments de la vie sociale, ce qui n'est pas incompatible avec une dénonciation de l'institué, en faveur de l'instituant.

Pour que la foire continue à fonctionner, il fallait une part d'anti-utilitarisme, puisque rester sur la foire n'était peut-être pas rationnel, au sens utilitariste, en raison de la précarité et tracasseries administratives. C'était l'affirmation en acte d'une valeur libertaire de la vie mobile, hostile aux institutions capitalistes qui a pu fournir à ce « régime de coordination » des individus pour contribuer à le faire vivre, alors qu'il était en but à une hostilité croissante des autorités.

En fait, ces dispositifs mobiles, dont les acteurs étaient sous la menace de loi d'exception dès 1895, pouvaient-ils perdurer sans une bonne dose d'idéalisme anti-utilitariste ? S'agissant de la foire, la question mérite d'être posée, car déjà au plan lexical, l'anti-utilitarisme est présent. L'expression « faire la foire », qui a son équivalent en espagnol est attestée. Elle renvoie à la notion de dépense, de potlach, et rappelle que la foire était également une occasion festive

.....

24. Alexander Neumann et Lucia Sagradini, 2009, « L'espace public oppositionnel », *Multitudes* 4/(n° 39).

25. Cité par Jean Maitron, *Le mouvement anarchiste en France*, tome II, Gallimard.



et religieuse, et ne fut jamais un dispositif purement économique. La foire fut sans doute une institution sociale totale qui ne reposait pas exclusivement sur le calcul égoïste à court terme, mais mêlait ostentation et recherche de justice<sup>26</sup>. Dès son origine, la foire ne fut jamais perçue comme naturelle, ou purement économique, ce qui pourrait justifier son assimilation au registre esthétique du monstrueux, quand le principe de marché triomphe. Cette fois, ce n'est pas l'innovation, mais la politique qui dérange l'ordre de la raison conservatrice.

### **b) Des incompatibilités et des conflits étaient pourtant inévitables**

L'influence anarchiste a pu servir à justifier une surveillance policière renforcée et donner des arguments pour criminaliser, à partir des années 1900, les professions ambulantes. La contestation trop radicale, portée par certains membres, pénalise l'activité économique qui est suspectée<sup>27</sup>. Il y a incompatibilité avec l'ordre public et les autres cités du bien commun. La présence des anarchistes attirait la surveillance policière des foires et des SDF. Elle entrait en conflit avec le modèle concurrent et « majoritaire » : celui du corporatisme forain. Ce modèle relevait classiquement de l'utilitarisme et défendait une identité collective. Représentations corporative et anarchiste ne pouvaient que s'opposer sur au moins deux points :

- 1) Celui du salariat se développant avec la capitalisation et la technicisation du spectacle forain. C'était déjà un désaccord avec les syndicats ouvriers qui, à plusieurs reprises, y compris en 1945, proposeront aux syndicats de forains de les rejoindre. C'est un problème qui dépasse le seul cadre de l'anarchie, Le 4 octobre 1898 un conseiller socialiste du Nord, écrit à *L'Avenir forain* pour dénier l'assimilation à un syndicat patronal des organisations de commerçants itinérants. Il soutient une solidarité avec les ouvriers, contre l'exploitation capitaliste, apparemment sans succès. On peut légitimement penser que les anarchistes n'auraient pas désavoué cette proposition socialiste.

.....

26. Christian Desplat, 1996, *Foires et marchés dans les campagnes de l'Europe médiévale et moderne*, Presses universitaires de Mirail.

27. Philippe Vigier, 1987, *Maintien de l'ordre et polices : en France et en Europe au XIX<sup>e</sup> siècle*, Paris, Créaphis.

2) Celui de la recherche d'une respectabilité qui passait par l'obtention du droit de vote pour des SDF. Le droit de vote fut une revendication permanente du journal *L'Industriel forain*. Elle ne pouvait qu'engendrer une méfiance à l'égard des nouveaux venus qui rejetaient le suffrage universel et les élections. Ainsi en 1904, un tract reprend un discours prononcé au Banquet des industriels forains, le 29 avril. Il dénonce vigoureusement les « adeptes des doctrines anarchistes » qui attaquent le syndicalisme officiel, notamment en soutenant, au nom du « droit de reprise », les forains « équivoques », ceux qui exploitent des entre-sort douteux : « tenanciers de jeux prohibés, les photographes, les somnambules<sup>28</sup>, bonne-ferte, etc. ». Il les accuse de fomenter des attentats et d'ourdir une machination, dans la droite ligne de la conception terroriste de l'anarchie qui suivit l'ère des attentats, de 1892 à 1894, et aussi, retraduit dans les termes de Deleuze et Guattari, de chercher à transformer la foire en machine de brigandage, sinon de guerre. Ils craignent que ces entrants donnent des raisons aux sédentaires contre leurs activités. On peut d'ailleurs les comprendre, compte tenu du climat sécuritaire qui avait suivi les attentats, climat qui contribue peut-être à expliquer le recensement des nomades en 1895, et la marche à la loi de 1912. Ce corporatisme est l'expression des « industriels forains », intégrés, même difficilement, à l'économie capitaliste, et bientôt victimes de la concurrence des grandes entreprises sédentaires (Pathé, Luna Park). Cependant, cette hostilité sera en partie compensée par les désillusions qui suivirent le vote de la loi de 1912.

En effet, en dépit de son utilitarisme, le corporatisme forain ne parvient pas à s'imposer face aux autorités, alors même qu'il a réagi depuis 1895 par l'implication dans une série d'innovations (phonographe, cinéma, auto-tamponneuses en lien avec le fordisme, plus tard grands manèges et jeux vidéo dès le début). Son affirmation est donc une résistance en partie anti-utilitaire, car il est plus confortable de revenir à la sédentarisation, ce sera le choix de

.....

28. Ce tract anticipe sur les thèmes du *Cabinet du docteur Caligari*, le film de Robert Wiene qui sortira en 1920 et présente la foire comme un dispositif menaçant, cette crainte existait à l'intérieur même de la foire.

certain exploitants de cinématographe. Il lui manquera la respectabilité, parce qu'il s'agit d'un corporatisme sans territoire au sens de l'État, c'est-à-dire d'un réseau. C'est sous le prétexte du mode d'habitat, que ses participants seront déqualifiés par la loi de 1912. En outre, il est possible que leur propension à l'innovation, ainsi que la concurrence avec les commerçants sédentaires dans une France matlhussienne et cherchant à préserver des équilibres et des monopoles locaux<sup>29</sup>, les rangeaient du côté du désordre économique aux yeux des conservateurs. Cette défaite laisse présager une alliance au moins de circonstance avec les éléments contestataires. En 1924, Labussière, l'éditorialiste de *L'Interforain*, dans un long article où il déplore les conséquences de la loi de 1912 et la méconnaissance par le public de la situation réelle des forains au regard de la loi, fait référence explicitement aux anarchistes. « La vie foraine a été adoptée par des quantités de collègues avec le secret désir de vivre en marge de la société. Cela n'implique pas que le contact avec cette société soit écarté. De nombreux individualistes se réclamant de thèses plus ou moins libertaires, avancées, révolutionnaires ou perturbatrices de l'ordre régnant, ont choisi la profession de forain pour goûter les bienfaits d'une liberté à laquelle ils aspirent... cela ne veut pas dire qu'ils l'ont trouvée. » L'année suivante, Charles Malato, l'un des principaux auteurs anarchistes, fait paraître à la bibliothèque des métiers, le premier ouvrage de sociologie consacré aux forains<sup>30</sup>, qui est une défense plus pragmatique que doctrinaire de la profession. L'ouvrage est suivi, d'un pamphlet intitulé : « Qui veut la peau des forains français ? », sous le pseudonyme de Talamo, soutenant en partie le corporatisme. La coopération entre les deux groupes se justifie par la découverte de valeurs communes autour de la liberté d'habitat. En outre, le syndicalisme forain plutôt respectueux des institutions au début du xx<sup>e</sup> siècle, mettant en avant des éléments « bourgeois », évolua, y compris sous la pression des circonstances, vers un style d'action nettement moins légaliste, pour lequel les militants anarchistes avaient sans doute plus de

.....

29. Voir Bernard Ganne, 1992, « Place et évolution des systèmes industriels locaux en France : économie politique d'une transformation », in *Les régions qui gagnent. Districts et réseaux : les nouveaux paradigmes de la géographie économique*, dir. Georges Benko et Alain Lipietz, PUF.

30. Charles Malato, 1925, *Les forains*, Paris, Bibliothèque sociale des métiers.

sympathie. *L'Interforain*, à nouveau, ne perdit jamais de vue ces alliés potentiels. Ainsi en 1929; le journal envoie un correspondant au « Congrès international du clochard » en Allemagne, où sont présents Maxime Gorki et Knut Hansen. Il témoignait par là de la conscience d'une proximité avec les « vagabonds » et les discours critiques ou subversifs qui pouvaient venir de la défense des sans-abri, même si ceux-ci n'étaient visiblement pas tous anarchistes ou même libertariens.

L'habitat mobile, en tant qu'objet, a-t-il fait passer des idées contestataires d'un monde à l'autre? Certaines idées anarchistes auraient pu survivre ainsi, enchâssées dans des dispositifs marginaux, ce qui contribuerait à expliquer les « retours du refoulé », comme une mémoire. La thèse est moins étrange qu'il n'y paraît, si l'on songe que le laboratoire de la mise au point du camping-car ou de la caravane de loisir fut le monde forain. Ainsi, regardons l'histoire du camping-car : le 29 septembre 1908, le *Ciné-Journal* décrit une « auto-cinéma-roulotte » à Goderville. La roulotte automobile devient le support de la diffusion du cinéma dans les campagnes. L'ancêtre du camping-car est donc lié aux foires et à la diffusion de la NTIC du début du xx<sup>e</sup> siècle. C'est le support logistique de la propagation d'une nouvelle culture de masse. De même, les cités en conteneurs pour artistes et entreprises de l'internet (Londres), ou pour les étudiants (Amsterdam, Le Havre) sont conçues pour être déplacées suivant la requalification des anciennes friches et l'apparition de nouvelles, comme étape dans un renouvellement urbain permanent, dans un régime post-fordiste. Elles utilisent la version multimodale du camping-car : le conteneur maritime. Le camping-car, lui, est officiellement assigné au tourisme de vacances, mais certains de ses premiers constructeurs fabriquaient à l'origine des caravanes pour les forains (la firme Chausson notamment). Ce qui masque d'autres utilisations : on en croise sur les chantiers du bâtiment mais aussi industriels, dans des campings transformés en équipements collectifs pour salariés en déplacement (dont des enseignants et des informaticiens). Enfin, il revient à ses origines en redevenant camion aménagé en module habitable par des voyageurs de la musique techno ou des artisans nomades. Il y a les versions camouflées, sans fenêtres, qui permettent de séjourner en ville ailleurs que sur les aires prévues à cet effet et qui concernent en

général des salariés en déplacement furtifs. D'où l'oscillation : d'un côté ce type de logements participe de la « mobilisation infinie<sup>31</sup> », dès le début de la révolution industrielle. Et pourtant, ces logements sont souvent suspects. Derrière le tourisme de vacance se profile un autre, créant des réseaux et des lignes de fuite de l'intermittent mobile, faisant resurgir le spectre de l'ouvrier nomade. Jean-Didier Urbain, dans *L'idiot du voyage*<sup>32</sup>, repère une nostalgie aristocratique dans les pratiques du tourisme, on peut y déceler aussi une mélancolie du nomadisme anarchiste, très sensible dans les campings populaires.

### Un réencastrement possible dans l'Économie sociale et solidaire ?

Si ces idées n'ont constitué qu'une « proto-cité », ne se sont-elles pas fondues aujourd'hui dans une cité plus large : la cité connexionniste contenant certains éléments des cultures radicales et des critiques adressées aux autres cités et aux autres conceptions du bien commun. Les historiens du logiciel libre, par exemple, ont montré l'influence libertaire dans la constitution des réseaux numériques et la culture de l'immatériel<sup>33</sup>.

Après un long tunnel, l'anarchie fait un saisissant retour dans les mouvements contestataires<sup>34</sup>. Elle reste présente autour de la critique du mode d'habitat majoritaire. Dans les années soixante-dix, on voit une renaissance des « milieux libres nomadistes ». Milieux qui s'organisent d'abord de façon invisible, dans les années 1980, puis plus politique dans les années 2000, après la création d'Halem, l'association de défense des habitants en logements éphémères et mobiles, et son adhésion au réseau du DAL, droit au logement, impliqué au niveau international dans le réseau No-Vox. La lutte contre la loi Loppesi 2, porte une critique explicite

.....  
31. Peter Sloterdijk, 2000, *La mobilisation infinie : vers une critique de la cinétique politique*, Eurotaoismus.

32. Jean-Didier Urbain, 2004, *L'idiot du voyage. Histoires de touristes*, Payot.

33. Patrice Flichy, 2009, « Comment Internet est devenu un marché » in Philippe Steiner et François Vatin, *Traité de sociologie économique*, PUF.

34. Richard Day, 2006, *Gramsci is dead. Anarchist Currents in the Newest social Movements*, Londres, Pluto Press.

de la politique sécuritaire globale. Contestation qui ne vient pas d'un en-dehors complet de la mondialisation, car on peut noter la présence d'éléments matériels qui en font partie (toile en coton transgénique chinois, conteneurs), panneaux photovoltaïques. Comme l'anarchie, l'habitat mobile pourrait apparaître comme une partie prenante de la cité connexionniste. À travers par exemple l'éloge de l'individualisme ou la récupération du thème du nomade pour définir le grand dans la « cité par projet » : « Il est mobile, rien ne doit entraver ses déplacements », notent Luc Boltanski et Eve Chiappello<sup>35</sup>, avec des références à Gilles Deleuze. Il s'agit ici manifestement d'une capture du sens d'un détournement, car dans *Mille plateaux*, Gilles Deleuze et Félix Guattari<sup>36</sup> qualifient de « sombre caricature » de l'ouvrier nomade, le « technocrate ou l'analyste transhumant ». Pour revenir à un plan concret, ce qui distingue le thème du nomadisme des cadres est à nouveau le mode d'habitat. Certes, des personnes travaillant par exemple dans le secteur des nouvelles technologies, de la production de logiciels, doivent se déplacer souvent et changent régulièrement de firmes et de lieux de résidence. Cependant, ce mode de vie n'implique pas l'habitat mobile, ni même l'habitat non ordinaire, tout au plus la multi-résidentialité<sup>37</sup>. Dans ce cas, le terme nomade peut être revendiqué, mais il n'implique pas les conditions de logement qui lui sont usuellement associées<sup>38</sup>. C'est donc sur un versant contestataire de cette « cité » que les justifications à l'habitat mobile trouvent leur place. Mais ce discours n'est cette fois ni clairement anarchiste ni clairement corporatiste, il s'intègre selon nous dans une vision plus large.

L'hypothèse que nous formulons est que le développement des foires et salons s'inscrit dans celui d'une forme économique que Pierre Veltz avait baptisée « économie d'archipels ». Elle rencontre la limite de la fluidité, et va alors participer au développement de la

.....

35. Luc Boltanski et Eve Chiappello, 1999, *Le nouvel esprit du capitalisme*, Gallimard.

36. *Ibid.* p. 502.

37. Nous avons néanmoins rencontré un ingénieur du génie électrique vivant en camping-car sur des terrains d'hôtellerie de plein air, d'un chantier à l'autre.

38. Marisa D'Mello, Sundeep Sahay, 2007, « I am a kind of nomad where I have to go places and places », Understanding mobility, place and identity in global software work from India », *Information and Organisation* 17.

« cité par projet » qui fait une part plus importante au discontinu, au temporaire et dans sa face cachée au travail mobile et à l'habitat qui lui est associé. Cependant, cette inclusion ne débouche pas, pour le moment, sur un discours de justification politique de ce type d'habitat.

D'autre part, certains auteurs<sup>39</sup> suggèrent une autre piste : celle de l'Économie sociale et solidaire (ESS). Il s'agit de faire reconnaître une utilité collective des expériences menées par les personnes habitant notamment en yourtes et en cabanes. C'est-à-dire l'inclusion dans une démarche et une réflexion théorique justifiant la recherche d'un bien commun, non produit par l'État ou le marché « standard ». Cette production repose sur une critique des biens déjà fournis, non seulement sous l'angle du prix, mais aussi de la qualité. La reconnaissance de l'existence de besoins légitimes dont la satisfaction n'est pas assurée par les institutions politiques ou marchandes, peut être une démarche contestataire. La filiation autogestionnaire, et donc libertaire, de certains acteurs de l'ESS est elle aussi avérée. L'exemple des habitats non mixtes pour femmes vieillissantes refusant les assignations du genre et de la conjugalité incluses dans la définition politique des logements sociaux et des services aux personnes âgées en est un exemple. La critique du marché du logement et du logement social par les squatteurs « politiques » type « Jeudi noir » en est une autre. Certes, il ne s'agit pas à première vue de promouvoir un habitat mobile pour travailleurs de passage. Cependant, il s'agit bien de logements, impliquant une acceptation d'habiter le voyage<sup>40</sup> et donc une identité « nomadiste », au moins temporaire, peut y être facilement associée. Dans ces conditions, l'Économie sociale et solidaire pourrait constituer une voie d'encastrement de l'HNO dans un espace en voie d'institutionnalisation et une alternative à sa marginalisation, via les lois répressives. Au-delà, une des voies par lesquelles certaines idées et objets de l'anarchie trouveraient finalement à s'inclure dans un dispositif plus large. L'ESS pourrait « équiper » la reconnaissance

.....

39. Anne Labit, « L'habitat solidaire », *Multitudes* 2; Raphaël Fourquemin, 2010, « Le tiers secteur de l'habitat : un nouveau concept législatif », mémoire de recherche pour le master 2 recherche, Institut d'urbanisme de Paris, septembre 2009.

40. Bouillon Florence, 2009, *Les mondes du squat*, Le Monde/PUF.

des innovations sociales induites par ces pratiques. Si d'autre part l'ESS ne s'organise pas avant tout par « projets », elle participe via l'adaptation locale, à la fragmentation des dispositifs « fordistes » de l'État-providence classique. À la limite, l'aspect furtif et réservé de l'HNO ne serait qu'un écho de la prolifération des clubs d'usagers, provenant de la dé-intégration des entreprises de réseaux, dans tous les secteurs de l'économie et de la société.

Mais dans quelle forme ? Plusieurs critiques de l'ESS<sup>41</sup> en font une conséquence d'un repli de l'État-providence, abandonnant certains secteurs à une régulation associative, à destination de publics « vulnérables » et stigmatisés. Dans ces conditions, l'HNO serait intégré comme mode d'habitat pour des populations spéciales seulement (dont les étudiants), et il serait toujours précaire. L'HNO labellisé serait toléré comme palliatif pour des situations rejetées hors de la sphère d'intervention sociale des États-nations<sup>42</sup> À l'inverse, l'ESS, vue comme secteur de l'innovation sociale a une portée plus large, ses visées sont la transformation des normes générales et non seulement l'adaptation à un repli. L'HNO s'inscrirait alors dans une démarche cherchant des solutions à partir de pratiques des acteurs, avec une forte implication du niveau local. Des victoires et des arrangements de ce type existent déjà, de façon discrète. Dans les deux cas, il nous semble que l'HNO ne peut trouver une place que dans des constructions, défensives ou offensives, qui pensent une situation non seulement post-fordiste, mais bien post-étatique, voire post-nationale. L'inclusion ne semble pas être possible dans une construction souverainiste, autour de l'État-Nation comme référent principal. À tout le moins, il s'agirait d'une vision de l'État-Nation dans laquelle étrangers, et passagers participent à la vie publique. Ce modèle est encore à inventer. Il reste que depuis quelques années, le campement urbain devient une forme de protestation politique, en passe de compléter la manifestation rituelle. Des « Don Quichotte » du canal Saint-Martin, l'hiver 2006-2007, aux

.....

41. Matthieu Hély, « L'économie sociale et solidaire n'existe pas », *La vie des idées*, 11 février 2008. ISSN : 2105-3030. URL : <http://www.laviedesidees.fr/L-economie-sociale-et-solidaire-n.html>

42. Alina Tanasescu, Ernest Chui Wing-Tak, Alan Smart, « Tops and bottoms: State tolerance of illegal housing in Hong Kong and Calgary », *Habitat International*, vol. 34, issue 4, octobre 2010, pp. 478-484.



« indignés » espagnols de la place Puerta del Sol, au printemps 2011, il s'agit de mouvements dénonçant le traitement des plus pauvres ou les conséquences de la crise de la dette souveraine. C'est-à-dire des problèmes qui dépassent les champs d'action de l'État-providence traditionnel et face auxquels il semble impuissant.

### **Derrière les murs et sur les canaux : l'habitat non ordinaire, élément post-national ?**

Si nous reprenons un point de vue plus global, ces formes d'habitat hors normes apparaissent aussi liées au développement récent de ces infrastructures en pleine réapparition que sont les fortifications de frontières et les voies d'eau aménagées pour la circulation des bateaux marchands. Les murs et les canaux ont plusieurs points communs, malgré leur apparente dissemblance. Ces équipements semblaient avoir été dépassés par l'évolution des techniques militaires et de transport (la logistique est une invention militaire) durant la première moitié du xx<sup>e</sup> siècle. Ils réapparurent très vite, dès 1961 pour les murs, et à peu près à cette époque pour les canaux. Leur retour s'accéléra à partir de 1990, avec l'érection du premier tronçon du Mur à la frontière américano-mexicaine et le percement du canal Rhin Main Danube<sup>43</sup>. Au début du xix<sup>e</sup> siècle, plusieurs chantiers ont démarré sur tous les continents. À chaque fois, les travaux en cours font l'objet de communication et de théâtralisation. Ce qui n'est pas en soi nouveau, même pour les canaux. Le percement de ces ouvrages a toujours été l'occasion pour le pouvoir de montrer qu'il faisait quelque chose, qu'il était capable de prendre en main la circulation des marchandises<sup>44</sup>. Cependant, les fonctions de ces infrastructures sont évidemment opposées. L'une sert à freiner des flux, autrefois régionaux ou internationaux, maintenant transnationaux, l'autre sert à les favoriser et se justifie

.....

43. Thierry Baudouin, 2003, « Les interfaces du fluvial et du maritime pour une circulation durable en Europe » in *Ville portuaire, acteur du développement durable*, coordonné par Michèle Collin, L'Harmattan; « Le rôle des villes portuaires en Europe », in *Le CNRS à l'heure de l'Europe*, Paris, CNRS, pp. 82-82. (CNRS Théma, n° 1).

44. Ce fut l'un des aspects ayant fait accepter le plan Freycinet en 1877, voir Alice Hermine Teekman, 2005, « L'état des canaux, les canaux de l'État. L'État royal, l'État impérial, l'État républicain » Cahiers du musée de la Batellerie, Conflans Sainte-Honorine.

par l'économie en carbone, donc par un impact global. En outre, l'initiative semble ne pas être la même. Si l'horizon est commun, celui de la globalisation, les murs sont des opérations menées par des États pour restaurer leur souveraineté, ou tenter de faire croire à cette possibilité. Le gouvernement grec semble s'être décidé à illustrer la thèse de Wendy Brown<sup>45</sup> en annonçant la construction d'un mur de 12,5 km sur sa frontière avec la Turquie, sans doute en guise de plan de relance, alors que le pays est soumis à un régime d'austérité après le rebond en 2010 de la crise financière (*Le Monde*, 4 janvier 2011). Le projet est soutenu, et en partie financé, par le programme européen Frontex. Les canaux, eux, sont portés par des acteurs globaux et des villes portuaires reliées dans la nouvelle économie d'Archipel. Il s'agit donc de constructions post-nationales, réactives dans un cas, projectives dans l'autre. Les deux concernent l'habitat non ordinaire. Les sans-papiers qui ont réussi à franchir les barrières se signalent souvent par leur type d'habitat : le squat. Comme ces murs participent d'une criminalisation de l'immigration, ils augmentent le nombre des sans-papiers et étendent l'habitat hors normes. Les canaux, eux, ramènent l'habitat flottant comme mode de vie et, par la massification des flux qu'ils permettent, contribuent à la modularisation de la production, entraînant une remobilisation du travail. En outre, ces programmes génèrent pour leur réalisation un besoin de logements temporaires, le long de leurs tracés. Cela nous donne un premier indice : l'habitat mobile, ou précaire, renvoie à une politique post-nationale, dans ses deux aspects : répressif et fluidifiant. Ces deux aspects peuvent très bien s'entrelacer : les murs sont présents dans tous les terminaux portuaires, depuis le code ISPS et le Security Act. Ils débouchent parfois directement sur de nouveaux canaux, dont ils gênent certaines connexions et qui en retour offrent aussi des lignes de fuite pour les candidats au franchissement des obstacles. Terminaux à conteneurs dont certains ont été construits avec le recours, via la soustraction, à une main-d'œuvre irrégulière. C'est le cas au ferrayage de Port 2000 au Havre (entretiens réalisés en 2003). Sous l'angle de la dilution spectaculaire des États-nations, la situation des Tziga-

.....

45. Wendy Brown, 2009, *Murs. Les murs de séparation et le déclin de la souveraineté étatique*, Paris, Les Prairies ordinaires.

nes ne change guère. Considérés comme des citoyens de seconde catégorie, ils ont toujours été dans une situation non réellement nationale, n'ayant jamais été pleinement intégrés aux États-nations européens. Ils sont post-nationaux, sans avoir jamais été vraiment nationaux, leur mode d'habitat aussi. Néanmoins, leur rejet de la part des autorités s'aggrave et surtout se médiatise davantage. Il y a déjà plusieurs années qu'en France, de grosses pierres sont posées le long de terrains en friches, pour en barrer l'entrée aux caravanes, comme des fragments d'un mur continuellement déplacé entre supposés nomades et supposés sédentaires. L'État italien a laissé des milices privées terroriser des campements de Roms, formellement citoyens de l'Union européenne. Ces organisations de défense de l'identité italienne, soupçonnées de lien avec la Camorra, prenaient sans doute modèle sur les « Vigilantes » du Texas. En juillet 2008, deux jeunes filles roms seront tuées sur une plage, à Naples, ville pourtant habituée de longue date à l'habitat « hors normes ». Plus de 60 000 habitations illégales auraient été construites en Campanie, majoritairement dans la région de Naples, entre 1997 et 2008<sup>46</sup>. On ne voit pas comment quelques centaines de migrants tziganes pouvaient troubler une absence de planification urbaine et aggraver la situation produite par des résidents permanents. Ces violences relèvent des comportements d'angoisse face à la déstabilisation des principes et des catégories fondateurs des États-nations, réactions face à l'incertitude à l'âge de la globalisation, analysées par Arjun Appadurai<sup>47</sup>. En juillet 2010, le gouvernement français prônait, à son tour, l'expulsion des Roms, étendant la répression au campement de « gens du voyage » français et recevait le soutien du journal anglais, situé au centre politique, *The Independent*, qui assimilait clairement les Roms à des envahisseurs, issus du Tiers-Monde. Ces remarques peuvent s'étendre aux « débranchés volontaires » et autres habitants de yourtes ou de cabanes, dont les choix sont une adaptation à la fin de l'idéal d'intégration et d'inclusion qui avait caractérisé les démocraties occidentales. La répression dont ils sont menacés un peu partout en Europe, et en France, n'est qu'une des

.....

46. Giuseppe Mazzeo, 2009, « Naples », *Cities*, vol. 26, issue 6, décembre, pp. 363-376.

47. Arjun Appadurai, 2007, *Géographie de la colère. La violence à l'âge de la mondialisation*, Paris, Payot.

manifestations de la tentative de nier ces réalités de la part d'États, qui, de l'autre main, poursuivent la réduction du logement social, au nom de la rigueur budgétaire par temps de crise financière<sup>48</sup>, ou d'une rénovation urbaine conçue pour attirer des investisseurs et la « classe créative ». Réduction du logement social qui fut justifiée à l'origine par les politiques de dérégulation nationale. Construire un statut pour l'habitat mobile et ses usagers passe par la reconnaissance des apports des travailleurs mobiles à la vie économique et culturelle des villes du XXI<sup>e</sup> siècle. Pour autant, il ne peut être conditionné à cet apport, quitte à retomber dans des exclusions économiques et politiques.

.....

48. C. Tutin, 2008, « Social Housing and Private Markets: from public Economics to Local Housing Markets », in K. Scanlon et C. Whitehead (eds) (2008), *Social housing in Europe II: A review of policies and outcomes*, HEIF 3 Série, Londres, LSE, pp. 47-61.

## Conclusion

Les acteurs que nous avons étudiés partagent une intermit-  
tence spatiale, des lois, des objets. L'administration tend souvent à  
leur appliquer des règles similaires pour réduire l'incertitude interne  
à leurs activités, et celle qu'ils engendrent par leurs déplacements,  
voire leurs mobilisations collectives, du point de vue des acteurs  
sédentaires. C'est le sens des fermetures du marché, des tours de rôles,  
des priorités d'embauches parmi des listes d'inscrits contrôlées par  
des administrations, contrôle pouvant aller jusqu'à l'internement.  
Ce milieu n'est pas pour autant constitué, comme les mondes de  
production, autour d'une même convention de produit, face aux  
mêmes problèmes. Les nomades des travaux publics, de l'industrie  
énergétique, de la production modulaire, du commerce forain, de  
l'informatique, de la manutention ou des activités saisonnières  
agricoles, etc., n'agissent pas dans les mêmes contextes techniques  
et économiques. C'est sans doute une des explications de l'absence  
d'identité collective claire, ou d'organisation transversale. Cependant,  
ils sont, on l'a vu à maintes reprises, membres d'un même réseau.  
Ils ne constituent pas des groupes strictement séparés les uns des  
autres. En fait, si l'on suit les parcours individuels, on peut constater  
des passages d'un monde de production à l'autre, rappelant que ces  
systèmes ne sont pas des structures fermées. Les travailleurs mobiles  
opèrent continuellement des traductions de l'un à l'autre, comme  
les « gypsies scholars ». Au-delà du travail, ils participent tous d'une  
culture du voyage à différentes échelles. Cette culture du voyage, de  
l'habitat de passage rassemble aussi bien des routiers internationaux  
que des habitants d'un squat ne se déplaçant qu'autour d'une aggro-  
mération, presque immobiles. Ils affrontent notamment les mêmes  
difficultés d'ordre juridique concernant leur séjour, ce qui tend à les  
priver de certains droits sociaux et politiques et réduit leurs revenus.  
Ces personnes sont exclues de certaines redistributions, en raison  
de leur mode d'habitat, et leur contribution économique directe  
et indirecte, dans la construction de certains biens et de certains  
espaces, est déniée. La correction de ces inégalités, par rapport aux  
sédentaires, implique donc l'assouplissement des contraintes pesant

sur leurs conditions. L'histoire des Tziganes et des autres personnes travaillant de façon itinérante, ou vivant hors de l'habitat normal, illustrent cette proposition de Nancy Fraser : Reconnaissance culturelle, ou de pratiques hors normes, et redistribution économique doivent aller de pair. Les études socio-économiques sur la construction des marchés, des biens, de la ville, contribuent à la démonstration de cette intrication. Elles permettent de mieux cerner les contours de cette intrication, et de dépasser les cadres cognitifs, statistiques, législatifs qui la maintiennent dans l'ombre.

Si l'on considère la situation contemporaine, ces pratiques d'habitat et de travail atypiques peuvent apparaître comme découlant du tournant libéral dans la gestion du travail, de l'immobilier, des villes. Elles relèvent en effet d'une flexibilité et d'une précarité accrues, alors que les investissements dans les logements sociaux diminuent. Elles sont la conséquence d'une déliaison globale entre logement et lieu de travail, qui peut aboutir à une intermittence des lieux de travail et à une mobilité de l'habitat. Mais elles découlent aussi de choix personnels, de recherche d'autonomie et de la lente ré-émergence d'une circulation du travail entre plusieurs secteurs et sites de production technique. Il est peu probable qu'une réversibilité de ces évolutions soit envisageable à court terme. D'autre part, d'autres constructions politiques que celles du libéralisme économique peuvent soutenir ces modes de vie et de travail. Les politiques sociales devraient plutôt reconnaître ces variétés des modes d'habiter et de produire, plutôt que de continuer à les ignorer.

La politique de revenu garanti inconditionnel, que nous avons évoquée en introduction à propos des remarques de Van Parijs<sup>1</sup> sur les mesures d'exclusion des surfers, semble en effet ouvrir des possibilités pour une telle intégration. C'est une voie pour relâcher les contraintes des normes implicites héritées dans les dispositifs sociaux. C'est aussi une façon de rendre poreuses les frontières de la traduction spatiale de ces normes implicites : les fragmentations et les enclaves de toutes sortes qui rendent les villes peu productives et invivables à de grandes parties de la population, sinon in fine, à tous. La notion de revenu inconditionnel implique selon nous une citoyenneté universelle, conception de la citoyenneté qui peut constituer l'horizon du

.....

1. *Ibid.*

dépassement des clivages entre résidents permanents et habitants de passage. L'argumentation de Van Parijs, si elle ne l'aborde pas directement, aboutit à la remise en cause de cette distinction, d'abord pour la redistribution, puis pour le droit à l'expression.

Si une politique réellement inconditionnelle est théoriquement concevable, elle est pratiquement plus délicate, tant la nécessité de conventions pour assurer des coordinations est incontournable. Les normes, et les conditions implicites, sont toujours présentes, elles forment le cadre comptable et cognitif des politiques de redistribution, les plus larges possibles. Une compensation monétaire ne peut être qu'un trompe-l'œil. La monnaie, en tant qu'institution n'est sans doute pas un moyen infaillible de mettre en équivalence toutes les différences de qualité de biens, de travail, d'usage des espaces. Les procédures d'évaluations monétaires de ces qualités, les accès au crédit qu'elles permettent ou restreignent, suffisent à montrer qu'il n'en est rien. Le débat sur ces différences, sur leurs modes d'existence, et les possibilités qui leur sont accordées ne peut être évacué par une simple règle de redistribution. Aussi, la façon dont les villes sont pensées, aménagées et construites ne peut être ignorée dans les réflexions sur la justice sociale. L'intrication entre reconnaissance et redistribution est aussi une intrication spatiale et technique. Mais pour éviter de revenir à une forme d'hygiénisme, adossée sans doute à d'autres référents que celui du XIX<sup>e</sup> siècle, la nécessité de reconnaître la légitimité de pratiques minoritaires est indispensable. Un revenu garanti ne suffit pas pour ouvrir des passages, il faut aussi des délibérations, des confrontations sur les usages de la ville au XXI<sup>e</sup> siècle, pour redéfinir la place des passagers, comme celle d'autres groupes plus ou moins minorés, dans les métropoles en devenir.





## Table des matières

Remerciements . . . . . 5

Introduction . . . . . 7

### Partie I

#### 1870-1930, montée et répression de l'économie itinérante

##### Chapitre premier

En bloc ou à part : mesurer et exclure . . . . . 19

La perception et le classement des travailleurs mobiles  
dans les recensements urbains : de la mise à l'écart  
à la disparition apparente d'un problème . . . . . 19

L'escale : une mise en réseau . . . . . 21

Les classifications des marins et autres gens de passage . . . . . 24

Population « normale » et population « comptée en bloc ». . . 24

Population comptée à part et hôtes de passage . . . . . 26

L'arrivée des immigrants . . . . . 28

Un réseau derrière les catégories ? . . . . . 31

Conséquences du classement . . . . . 33

Territoire et hygiénisme . . . . . 36

Circulations et externalités . . . . . 39

Du territoire sans les « passagers » à la ville « passagère » . . . . . 41

## Chapitre II

L'innovation : « Le plus beau monstre du voyage » . . . . .	45
Le réseau des foires comme institution . . . . .	45
L'attribution des places : des règles internes non stabilisées . . . . .	49
Le réseau des foires comme milieu innovateur précaire . . . . .	55
La marginalisation problématique des forains . . . . .	58
Singularisation du film ou fermeture du marché? . . . . .	63
Les conséquences de la loi de 1912 . . . . .	65
Le cinéma et la loi de 1912 . . . . .	66
L'évolution du réseau forain : les ambiguïtés de la résistance par l'innovation . . . . .	70

## Partie 2 Des marges du fordisme à la renaissance du travail mobile

## Chapitre III

Inscription et territorialisation aux marges du fordisme : dockers et forains . . . . .	79
De la fin des corporations aux marchés chaotiques . . . . .	81
Genèse de l'inscription : des marchés à terme à celui du travail . . . . .	86
Les interventions de l'État dans la régulation . . . . .	90
Nouvelles grappes d'innovation . . . . .	94
Bref historique de la conteneurisation . . . . .	95
Les foires « des misérables » à l'économie immatérielle . . . . .	97
Les économies de réseaux . . . . .	100

## Chapitre IV

La remobilisation : travail et habitat mobile . . . . .	107
Intermittence spatiale dans le capitalisme cognitif . . . . .	108
Une nouvelle segmentation? . . . . .	109
Un méta-rapport salarial? . . . . .	115
La ville portuaire : des îles connectées aux archipels intégrés . . . . .	119
Migrations post-fordistes : faux touristes et vrais travailleurs . . . . .	125
La construction de l'invisibilité statistique . . . . .	127
Du travail mobile à l'habitat mobile : des « Algecos aux caravanes » . . . . .	133

## Partie 3 Fragmentation et défragmentation urbaine au début du XXI<sup>e</sup> siècle

### Chapitre V

<b>La gouvernance des enclaves nomades et la question sociale</b> . . . . .	<b>143</b>
De la ville-machine à la nouvelle spatialisation de la question sociale . . . . .	144
On peut cependant douter de l'efficacité de cette décentralisation sur les problèmes sociaux . . . . .	145
Un phénomène global . . . . .	147
Des zones hôtelières, pour nomades et sédentaires . . . . .	149
Les aires d'accueil pour logements mobiles . . . . .	157
Retour aux conventions : lutte et équipements du pouvoir . . . . .	161

### Chapitre VI

<b>L'économie urbaine et le travail mobile</b> . . . . .	<b>165</b>
Pour une économie urbaine des travailleurs de passage . . . . .	167
L'apport des modèles de simulation . . . . .	174
Qualité du logement et statut des occupants . . . . .	178
Les cités en conteneur sont-elles encastrées dans la logistique globale? . . . . .	180
Mutation de la conteneurisation . . . . .	181
Outil dans un nouveau contexte urbain? . . . . .	182
Le recyclage du conteneur comme ruse et résistance . . . . .	185
Les réponses des institutions . . . . .	188
Du standard à l'objet singulier . . . . .	190

### Chapitre VII

<b>Après l'anarchie, quelle construction politique pour l'habitat mobile?</b> . . . . .	<b>193</b>
Pour commencer, retournons à la foire. Deux périodes nous semblent repérables s'agissant des activités économiques itinérantes et notamment du commerce . . . . .	194
La période contemporaine retraduit certains de ses éléments dans un arrangement différent . . . . .	199
Le nomadisme anarchiste, envers du discours de l'État . . . . .	202

a) Quelle fut l'influence de cette minorité? . . . . .	203
b) Des incompatibilités et des conflits étaient pourtant inévitables . . . . .	207
Un réencastrement possible dans l'Économie sociale et solidaire? . . . .	211
Derrière les murs et sur les canaux : l'habitat non ordinaire, élément post-national? . . . . .	215
 Conclusion . . . . .	 219



