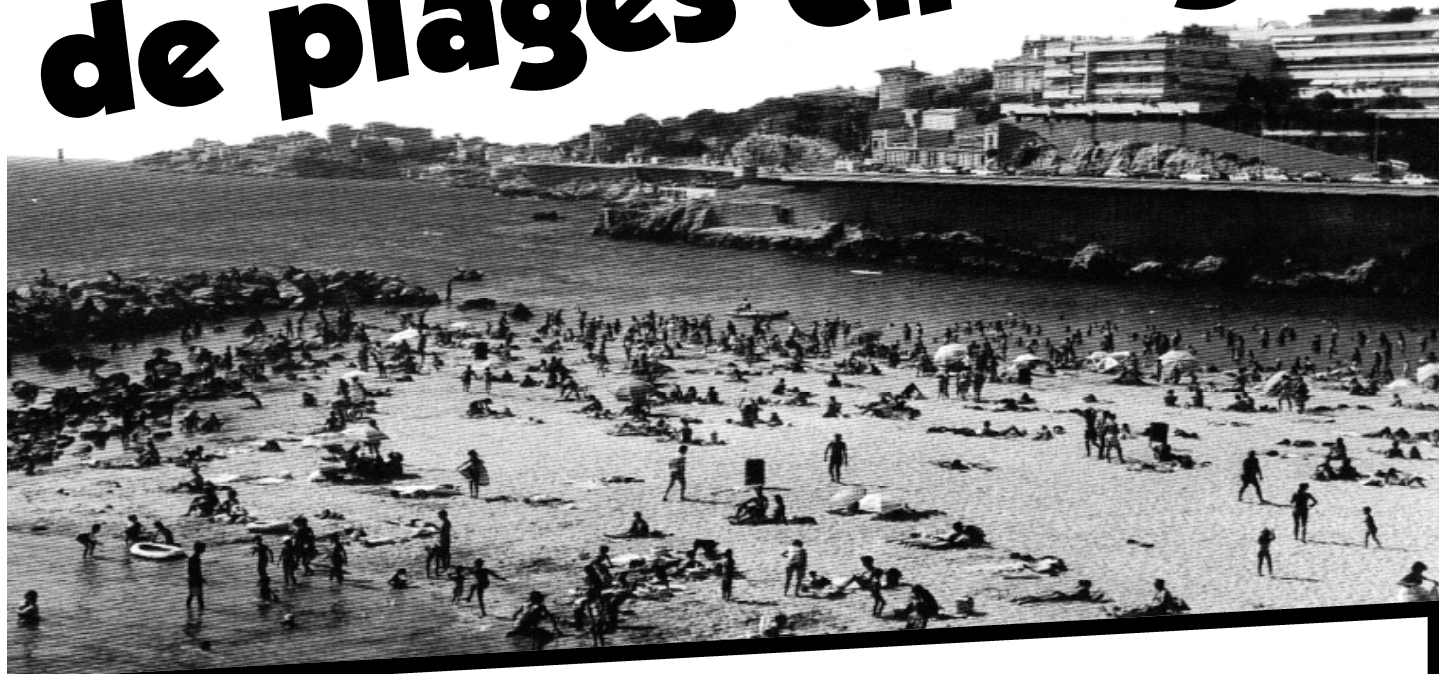


- On va à la plage ?
- Non, c'est trop cher...

de plages en cages



à Marseille, les travailleurs sans-papiers au piège des frontières urbaines

La porte d'Aix est certainement le point d'entrée et de sortie de Marseille le plus remarquable : dans quelle autre ville une autoroute s'arrête/commence-t-elle au pied d'un arc de triomphe ? Le flot incessant des voitures qui s'y embouteillent allègrement donne à la police d'excellents prétextes pour y pratiquer des contrôles routiers quasi permanents : ceintures mal attachées, clignotants défectueux, franchissement de feux orange un peu trop rouge, vérification d'assurances... Des mauvaises langues parleront également de délits de sale gueule – au-delà de l'état douteux d'une carrosserie. Ah bon ?

Du coup, pour beaucoup, c'est souvent mauvaise pioche que de passer par là : mais sans faire de longs détours aux heures de pointe, peut-on faire autrement ? Surtout que les flics sont aussi en embuscade place Marceau, ou vers la gare... C'est que bien sûr, ces contrôles routiers (officiellement) se transforment régulièrement en contrôles d'identité, dans les règles de l'art. C'est ainsi par centaines que, chaque année, des sans-papiers se font pincer – sur la route du boulot. S'enchaînent alors garde-à-vue, centre de rétention (rutilant, au Canet) puis pour ceux ciblés par un Arrêté préfectoral de reconduite à la frontière (APRF), la déportation au bout du tunnel – les Baumettes pour ceux qui ne lâchent pas leur identité, ou qui résistent à leur embarquement.

La banalité de ce quotidien urbain, tout en violence étatique aseptisée, continue pourtant de renforcer notre rage et notre détermination : l'évidence de cette pratique policière nous rappelle que la frontière est bel et bien un mode généralisé de gestion de la population, et pas seulement un révélateur de l'ordre économique et coercitif de ce monde. Aujourd'hui, dans ce monde de la mobilité obligatoire, dans cette société à grande vitesse, c'est bien par le flux (tendu) et dans la frontière qu'on voudrait nous voir (sur)vivre. Et les migrants, avec ou sans papiers, de rappeler sans cesse que ce ne sont pas nous qui traversons les frontières, mais bel et bien les frontières qui nous traversent.





L'Europe prétendument « forteresse » veut des frontières poreuses. Ce qui intéresse les gouvernants européens (et mondiaux), ce n'est pas que le territoire devienne un bunker mais bien de se doter des moyens de trier les migrants en fonction de leurs profils et des besoins de main d'œuvre du patronat – ils nous parlent dorénavant « d'immigration choisie », on ne peut être plus clair. Au-delà de cet enjeu, l'équation technocratique est la suivante : comment garder le contrôle d'un espace et d'une population dans un système où la puissance économique dépend essentiellement de la fluidité de la circulation des marchandises et des personnes ? La réponse : en créant le cadre politique, social et infrastructurel dans lequel pourra s'exercer un contrôle permanent. Soit : en disséminant la frontière dans l'espace.

Les migrations sont la conséquence des inégalités entre les pays occidentaux qui se pavent de toutes leurs richesses, pendant que le reste de la planète crève la dalle. Même si, on ne le dit jamais assez, la grande majorité des mouvements migratoires s'effectuent d'un pays du « Sud » à un autre. Mais les migrants, avec ou sans papiers, sont aussi « ici », car la raison économique crée les besoins d'une main d'œuvre flexible à souhait, composant une catégorie de travailleurs nécessaire pour maintenir la pression (salaires, droits, conditions de travail) sur l'ensemble des salariés. Les sans-papiers forment ainsi les régiments de prolos qui permettent pour nombre de secteurs d'effectuer une confortable « délocalisation-sur-place » (BTP, restauration, services, agriculture...). Les migrations – et les politiques migratoires – sont une question de travail autant que le travail est une question de migrations : on se souvient des exodes ruraux massifs du début de l'industrialisation (au sacrifice d'une agriculture vivrière raisonnée), on a aussi en tête l'organisation méthodique des mouvements pendulaires quotidiens (le « métro-boulot-dodo »), au cœur de l'« organisation scientifique du travail ». Rappelons que le travail est cette « évidence » dont dépend, vitalement, la célébrissime « reproduction du capital », celle-là même qui voudrait faire tourner en rond ce monde. Au-delà des manœuvres électoralistes, les chiffres et les pratiques des expulsions constituent surtout une menace supposée efficace pour maintenir dans la docilité cette main d'œuvre.

Malgré tout, « la question des sans-papiers » a jailli dans le domaine public, et c'est ce qui emmerde le plus le pouvoir : ce qu'on attend de tout prolo c'est au contraire d'être invisible et taiseux (d'ailleurs, c'est bien connu, les classes ça n'existe plus). Les

« sans-papiers », en s'extrayant de leur condition d'éternels « clandestins », ont fait une belle irruption politique : grèves dans le BTP ou la restauration, collectifs de sans-papiers, mutineries dans les centres de rétention... les États et les patrons sont de plus en plus souvent débordés par des sans-papiers bien plus remuants que prévu. Les sans-papiers appellent à la face de cette société maintenue dans la somnolence le bel adage selon lequel « lutter, c'est vivre ».

Déjà, le fait de migrer constitue une démonstration de détermination en termes de décision et de choix de vie (véritable auto-organisation, malgré le recours obligé aux « passeurs »), et d'une adaptation à la restructuration permanente et au renforcement des dispositifs de contrôle des frontières. Aujourd'hui par exemple, Gibraltar est de plus en plus tendu à franchir : c'est maintenant par la Libye ou l'Algérie que beaucoup de migrants subsahariens tentent de rejoindre l'Europe, via l'Italie. Les trajectoires suivies font montre d'une capacité d'adaptation aux « frontières », d'une imagination (et d'une certaine chance) remarquables. Arrivés à destination, ces prolétaires en puissance ont déjà traversé de quoi se forger de sacrés caractères – pas vraiment résignés par la fatalité, quoi.

C'est souvent aux portes des consulats que commencent les parcours de combattants que sont les trajets migratoires : le visa est en soi un modèle d'externalisation de la frontière et de soustraitance (les compagnies aériennes sont de plus en plus sollicitées pour faire un boulot de police aux frontières). Car la plupart des migrants essayent avant tout de rentrer légalement dans les pays « occidentaux », et même beaucoup y parviennent, le temps d'un séjour « tourisme », « étudiant », quelques mois ou années d'autorisation « temporaire » ou « provisoire » de séjour pour un emploi plus ou moins saisonnier, dans le cadre du regroupement familial, etc. Contrairement à ce que la propagande assène, une large partie des sans-papiers sont devenus « sans papiers » soit en décidant de prolonger leur séjour, soit parce que leur statut a changé suite à une saute d'humeur du législateur, ou un excès de zèle d'un agent de l'administration. L'ensemble des lois, décrets et autres règlements compose une véritable fabrique de l'illégalité, et pas seulement pour les sans-papiers. Des dispositifs d'exception... permanente viennent compléter cet arsenal répressif, en agitant le spectre de LA menace (banlieues, islamisme...) : loi sur la sécurité quotidienne (LSQ, 2001), loi pour la sécurité intérieure (LSI, 2003), Vigipirate (depuis 1978 !), passeports biométriques, fichage ADN (très en vogue), etc. Mais c'est « la loi » en soi qui leur est nécessaire pour protéger l'ordre de ce monde, parce qu'elle crée entre autres un certain nombre de « catégories » : le statut est également une frontière active, qui enferme tant les « jeunes-majeurs-arrivés-avant-l'âge-de-13-ans-sur-le-territoire-national », que les « habitants-des-quartiers-sensibles » ou les « chômeurs-plus-ou-moins-longue-durée », etc. Outil parmi d'autres, la loi atomise et isole toujours, pour mieux rompre les solidarités – quand on vous dit que malgré leurs grands airs, les gouvernants ont la trouille...

C'est du côté de Schengen qu'on trouve de manière remarquable le développement de cette volonté de dissémination, déterritorialisation, bref de multiplication de « la frontière ». L'arnaque a consisté à faire croire qu'entre les États signataires de ces accords (1985), il s'agissait tout simplement de supprimer les frontières, pour créer un espace continu (entièrement voué

Selon l'article 78-2 du Code de procédure pénale (qui définit le cadre légal du contrôle d'identité), les flics peuvent demander ses papiers à toute personne à l'égard de laquelle « il existe un indice faisant présumer qu'elle a commis ou tenter de commettre un crime ou un délit; qu'elle se prépare à en commettre un; qu'elle est susceptible de fournir des renseignements utiles à une enquête; ou encore qu'elle fait l'objet de recherches ordonnées par une autorité judiciaire. »

Loin de limiter les contrôles à des cas précis, la formulation assez vague laisse au bon vouloir des keufs les conditions d'intervention. Le 15 novembre 2001, l'article 78-2 s'est vu rajouter un alinéa qui permet à l'administration policière d'adapter ses procédures de contrôle à un territoire où les déplacements de personnes et de marchandises sont toujours plus nombreux et toujours plus rapides. Il s'agit des « opérations de sécurisation », ordonnées sur « réquisition écrite du procureur de la République aux fins de recherche et de poursuite des actes de terrorisme ».

Tout comme l'immigration illégale avait servi de prétexte au renforcement des possibilités de contrôle autour des frontières, c'est encore une fois la lutte contre l'insécurité qui vole au secours de l'État avec son arsenal de lois et décrets d'exception.

Le principe: le préfet décide au jour le jour des zones à « sécuriser » et de la durée des interventions pendant lesquelles les flics pourront contrôler tout ce qui bouge. Évidemment, si le contrôle d'identité révèle des infractions autres que celles visées (la recherche d'une bombe à fragmentation sous les étals des poissonniers du Vieux Port), « la procédure n'est pas frappée de nullité ». Autrement dit, pas de papiers, et hop : garde à vue.



En théorie, pour que l'État puisse expulser, il faut: – que les flics et la préfecture respectent certaines règles de procédure concernant l'arrestation et les conditions de l'enfermement dans le CRA (Centre de Rétention Administrative), – qu'un État accepte de recevoir la personne expulsée.

Connaître ce cadre légal peut permettre à chacun de l'utiliser pour empêcher une expulsion. Si on prouve au tribunal que la procédure n'a pas été respectée et que le juge l'accepte, alors la personne est libérée; si à la fin de la durée légale de rétention (32 jours), les flics n'ont ni passeport ni laissez-passer d'un consul, le sans-papier est libéré.

Nous connaissons deux grands types de défense: – si vous voulez donner votre vraie identité: la stratégie de défense portera aussi bien sur les circonstances de votre arrestation et garde-à-vue (les vices de procédures) que sur votre situation administrative. Dans ce cas, il vaut mieux avoir préparé un dossier, qu'il soit ou non déjà déposé à la préfecture. – Si vous préférez donner une fausse identité (nom et/ou nationalité), par exemple, parce que vous pensez n'avoir aucune chance d'être régularisé.

Dans ce cas, il faut toujours donner le même faux nom pour éviter que les flics tombent sur d'autres noms avec vos empreintes. Il faut aussi que vos proches ou votre collectif connaissent ce faux nom. Attention, si les flics découvrent que vous avez donné une fausse identité, vous pouvez être poursuivi au pénal, mais ce n'est pas systématique. Vous risquez alors jusqu'à trois ans de prison, mais en général de 3 à 6 mois.

Dans tous les cas, il est préférable de ne pas se balader avec son passeport, même périmé, sur soi, ou n'importe quel papier qui prouve sa vraie identité, afin d'avoir le temps de s'organiser contre l'expulsion.

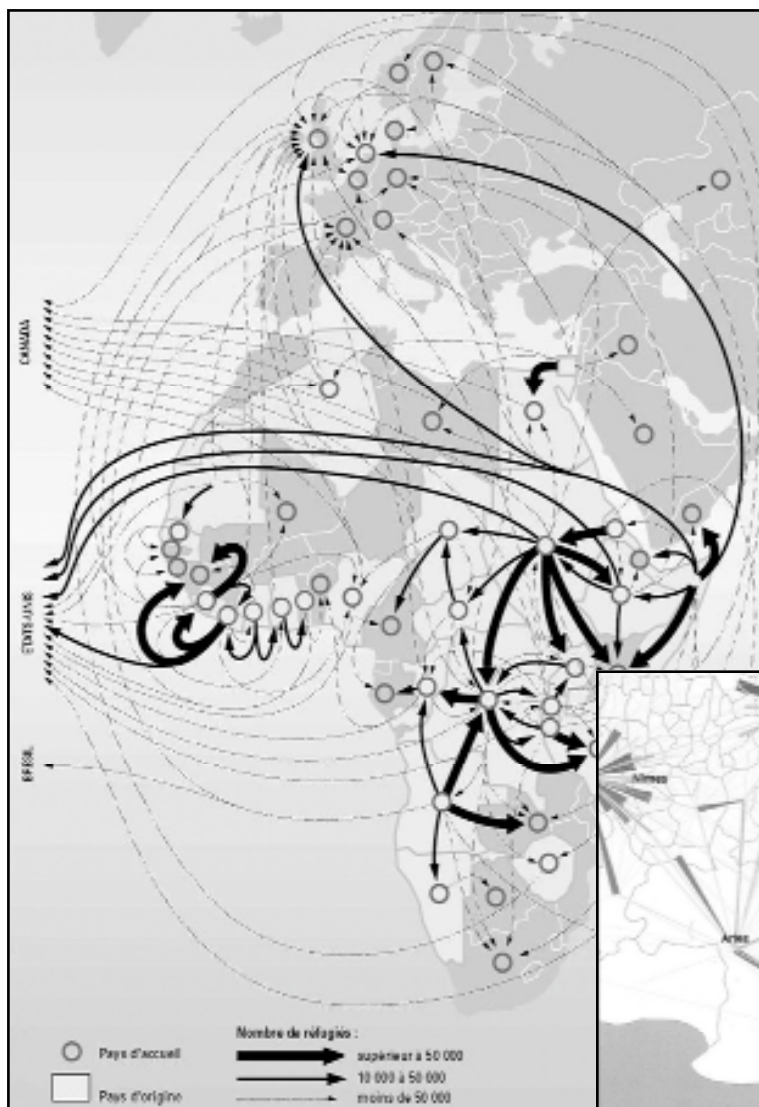
Extrait du guide juridique (mars 2008)

Sans-papiers: s'organiser contre l'expulsion. Que faire en cas d'arrestation? disponible sur <http://sanspapiers.internetdown.org>

à la célèbre et indispensable « liberté de circulation ») dont il suffisait de renforcer les frontières extérieures. Mais cela a surtout amené à remplacer chaque douanier par n'importe quel flic: le contrôle du territoire, de la provenance de qui entre et le but de son séjour, est de facto devenu un contrôle des flux qui le traversent, c'est-à-dire le structurent. Ainsi, on n'est guère surpris que sur les 142 articles de la Convention Schengen (1990), une centaine concerne « les contrôles aux frontières », « les frontières extérieures », « le déficit sécuritaire », « la collaboration policière et judiciaire », « l'immigration » dont même « le droit d'asile », la création du « Système informatisé Schengen », etc. Et comme les États restent souverains (il ne faut pas exagérer), l'idée était clairement de pratiquer « le contrôle » partout ailleurs que sur les limites géographiques du pays et de verrouiller une « population » plutôt qu'un « territoire ». Les douanes « volantes » qui intervenaient à l'origine uniquement dans les « zones transfrontalières » se sont vite retrouvées compétentes en n'importe quel point du sol national. En France, cette « ouverture » des frontières a aussi pris le visage de la réforme de l'article 78-2 du Code de procédure pénale sur les contrôles et vérifications d'identité. Dorénavant, les keufs peuvent contrôler n'importe qui « quel que soit son comportement » alors qu'auparavant il leur fallait (officiellement) des « indices matériels » laissant penser à la possibilité d'un « trouble à l'ordre public » ou d'une « atteinte aux personnes ou aux biens ». La voie publique devient l'enjeu prioritaire de la sécurisation du sol national. Et c'est chaque corps qui, suspect, dessine bien involontairement une nouvelle ligne de frontière.

Plus la frontière se dissémine... plus elle devient pour nous omniprésente et oppressante. Des grilles du centre de rétention aux bornes biométriques des cantines scolaires, des portiques du supermarché aux caméras « intelligentes » dans les gares ou les aéroports en passant par la banque où il faut désormais deux pièces d'identité pour retirer son RMI, du contrôle de papier parce qu'on s'est posé sur un banc au contrôle routier parce que notre bagnole est plus vieille que les autres, ces dispositifs sont devenus notre quotidien. Potentiellement permanente, la surveillance facilite le travail des administrateurs de la mise en société, de l'État et de ses flics. Et le contrôle de papier sert aussi de prétexte au contrôle tout court. Les dispositifs d'arrestation de sans-papiers renforcent l'occupation policière de nos quartiers. Le contrôle des migrants n'est qu'un aspect visible (les fameux quotas d'expulsions) du contrôle généralisé de la population. On sent que la frontière est diffuse tout autour de nous, et qu'elle peut se matérialiser à tout moment pour nous radier, nous arrêter, nous enfermer. Le climat de peur et de solitude face à la répression est le meilleur effet de l'éclatement de la frontière. Plus que la répression, n'oublions pas que leur arme principale, c'est la dissuasion et que leurs principales victoires sont nos résignations, nos redditions.

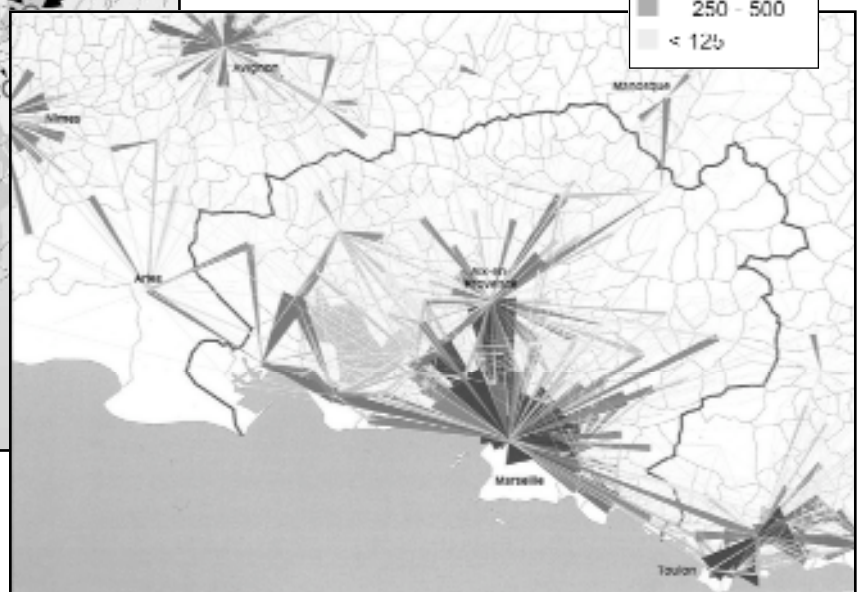




Flux de réfugiés originaires d'Afrique (2002)

J'habite à Marseille où ça fait cinq ans que je bataille pour obtenir un logement social. Je trouve un taf de standardiste à l'aéroport de Marignane, et là, ô miracle, on m'octroie un appart dans un parc HLM ... à 15 minutes de mon nouveau lieu de travail, et à seulement deux minutes de cette charmante zone commerciale des Estroublans où je ferais désormais mes courses... Avec ce redécoupage du territoire en métropoles qui servent et desservent si bien les clusters, je peux enfin être rassurée : tous mes mouvements sont intégrés aux analyses des urbanistes qui redessinent la frontière dans mon quotidien... Alors, elle est pas plus belle la vie ?

Flux de navette travail/domicile de commune à commune (2002)



L'obsession du contrôle de la population répond efficacement à l'obsession du zonage du territoire local, national, européen, mondial, qui organise la concentration des productions. Plus le circuit de circulation de la marchandise s'intensifie, plus elle prend de la valeur. La mobilité des classes laborieuses est l'une des nécessités de ce schéma. Plus la mobilité s'accroît, moins son contrôle est évident. L'exploitation des travailleurs migrants est pour les patrons une réponse efficace (et pas chère) à cet enjeu. Les travailleurs migrants sont une main d'œuvre flexible que les patrons peuvent employer au coup par coup, pour des missions précises (une saison, un chantier), au même titre que les intérimaires, ceux qu'on fait travailler au black, ou sous tous ces contrats précaires, etc. Les travailleurs migrants tiennent plus de la solution concrète aux soucis économiques de la bourgeoisie que du problème spectaculairement étalé dans les médias complices.

Localement, cela prend par exemple le visage de l'exploitation des migrants marocains (mais aussi polonais, roumains) qui font tourner les entreprises agricoles dans la plaine de la Crau (vergers, maraîchage). Le choix politique d'une agriculture intensive et industrielle a transformé la plaine de la Crau en premier verger de France (la Beauce pour les céréales), tout comme l'Andalousie est devenue en trente ans la plus grande serre de et pour l'Europe (la plaine du Danube pour le blé). L'État a spécialement conçu pour les ouvriers agricoles ce qu'on appelait jusqu'à récemment les « contrats OMI » (Office des migrations internationales, devenu l'Agence nationale de l'accueil des étrangers et des migrations), qui leur permettait de séjourner sur le territoire français jusqu'à huit mois par an (le temps d'une « saison ») : ces nouveaux serfs sont ainsi venus taffer huit mois chaque année pendant 10, 20, 30 ans ! sans bien sûr pouvoir bénéficier d'une quelconque carte de séjour, ni même des droits sociaux les plus élémentaires : sécurité sociale, retraite, chômage... La préfecture a ainsi organisé et couvert des pratiques de patrons qui pouvaient tout se permettre en matière de conditions de travail ou d'hébergement : parfois les ouvriers doivent acheter eux-mêmes leurs outils, le décompte des heures de travail est évidemment à l'avantage des patrons, le logement s'effectue souvent dans des ruines de mas ou des vieilles caravanes, sans eau ni électricité. La moindre protestation, et hop pour sûr le patron ne te reprend pas l'année suivante. Mais depuis quelques années, de jolies grèves plantent des patrons au moment des récoltes. Et des actions juridiques collectives ont permis d'une part de visibiliser l'existence de ces forçats de la terre, d'autre part d'avancer contre la préfecture, qui a déjà dû octroyer des autorisations de séjour à des groupes de travailleurs marocains.

On parle ici d'agriculture, mais on aurait pu tout aussi bien évoquer le zonage de la chaîne de l'industrie automobile, entre Espagne atlantique, Rhénanie et Slovaquie... Et dans tout ça, le maillon structurant reste le transport (routier, maritime), bien sûr : car si le zonage du territoire optimise sa rentabilité, c'est aussi et surtout qu'il facilite l'organisation de la distribution. C'est donc bien d'exploitation et de contrôle des flux dont il s'agit. L'exploitation des flux répond au temps perdu pendant le processus de production – de la fabrication à la vente de la

marchandise. Si l'on constate, du train au TGV en passant par la bagnole, que le développement du capital ne se conçoit pas sans le développement technologique des transports, c'est que, dans la société de la vitesse, plus le capital prend le TGV, plus il prend de la valeur ; au grand bonheur de l'État, des petites, moyennes et grosses entreprises, et bien sûr de la SNCF !

Concrètement, ça veut dire que pour faire du fric, il va falloir organiser le territoire autour de ces flux. C'est là tout l'enjeu de l'« Aménagement du territoire ». À la sauce européenne, l'« Aménagement » en question s'appelle notamment « Eurorégions ». L'« Eurorégion » : un nouveau maillage de l'espace en grande région transfrontalière (la région « Alpes-Méditerranée », par exemple, va de Gênes à Marseille et de Turin à Lyon). Ces régions sont organisées autour d'importants axes de circulation (l'axe transalpin Lyon-Turin par exemple, qui n'est qu'un segment de l'axe Lisbonne-Kiev), et jalonnées de métropoles et autres communautés de communes. Pour booster l'économie de ces « Eurorégions », les technocrates disposent de nouveaux joujoux logistiques : les pôles de compétitivité.

Derrière ce genre d'outils sémantiques qui semblent tout droit sortis d'un bouquin de SF, se profile pourtant une réalité bien concrète. D'un point de vue descriptif, les pôles de compétitivité (que l'on appelle aussi « cluster » pour faire plus « in ») sont des espaces de convergence économique plus ou moins thématiques : pôle Pégase pour l'aéronautique, pôle Orphème pour les biotechnologies au service du médical, pôle Capénergies pour la promotion des énergies renouvelables ou nucléaire, pour ne parler que de la région PACA. Ces espaces permettent l'interconnexion entre des entreprises de différents secteurs, mais aussi entre les activités de l'industrie et celles de la recherche. Le but, c'est de faciliter le développement des jeunes entreprises innovantes en leur faisant profiter des circuits de fabrication et de distribution des entreprises phares qui ont plus d'ancienneté. À l'inverse, les entreprises liées aux secteurs de l'industrie en perte de vitesse pourront s'associer au secteur de la recherche, via une étroite coopération avec l'université (certains pôles de compétitivité sont implantés au cœur des facs) afin de développer les débouchés dans le domaine des « new-technologies ». La recherche est enfin intégrée aux circuits de production : les travaux des étudiants sont immédiatement intégrés-appliqués à la production industrielle et rapidement commercialisés. Les étudiants eux-mêmes sont orientés le plus tôt possible vers les grosses boîtes de la région.

Autour de l'étang de Berre par exemple, le pôle de compétitivité Pégase, implanté à Marignane et sur le site de Luminy à Marseille, rassemble les acteurs de l'industrie et de la recherche autour d'un secteur dynamique, l'aéronautique, au service de deux grandes entreprises : Eurocopter et Dassault aviation. Les entreprises de sidérurgie du bassin industriel focien vont coopérer, dans le cadre de Pégase, avec les étudiants et les chercheurs en Génie industriel de la fac de Luminy, mais aussi en tant que sous-traitant – pour Eurocopter, au hasard. Pour le secteur en chute libre de la métallurgie de Port-de-Bouc, c'est une reconversion progressive assurée par la perspective de nouveaux débouchés sur de nouveaux marchés.

Au niveau logistique, les collectivités territoriales vont mettre la main à la pâte pour que les pôles de compétitivité deviennent des tremplins d'entreprises réellement efficace. Les thunes allouées par l'Europe aux collectivités territoriales serviront à soutenir l'émergence de ces pôles. Les pouvoirs locaux devront collaborer entre eux pour investir l'argent, en se regroupant en communautés de communes par exemple. L'enjeu, c'est d'apporter une aide logistique à la croissance des pôles, en développant les réseaux de transports et les voies de communication qui les desservent et les relient entre eux, mettre à disposition de ces « pépinières d'entreprises » des viviers de capitaux et de main d'œuvre prête à l'emploi.

En somme, les clusters organisent le territoire pour les entrepreneurs, ce qui n'est pas vraiment une sinécure pour nous, qui faisons fonctionner la machine de 7 heures à 20 heures, dont les déplacements journaliers sont un enjeu économique et qui voyons les barrières se multiplier autour de nous, nous qui habitons là où l'OPAC nous dit d'habiter, nous qui travaillons là où l'ANPE nous a trouvé du taf, nous autres dont on orchestre l'existence à la minute près, allant jusqu'à construire des parcs d'habitation en fonction de leur proximité avec les zones commerciales, nous qui voyons pousser tout autour de nous comme des champignons les résidences-parking, les supermarchés discounts et les bureaux de la police municipale... nous tous qu'on considère comme un troupeau, et qu'on invite gentiment à renoncer à la voiture individuelle au profit des transports en commun – tant que c'est pour sauver la planète, le ramassage en bêtaillère pour aller au turbin, c'est tout de même plus sympa !!!

Après les ZAC, les ZUP, les POS, les PLU, les SCOT, etc., les pôles de compétitivité prolongent le zonage de l'espace. Des nouveaux territoires impénétrables cerclés de barbelés (parcs technologiques ou centres d'affaires) sont reliés par des axes autour desquels l'activité se développe, formant une véritable toile d'araignée. Les territoires qui nous sont interdits prolifèrent à mesure que l'espace est de plus en plus pensé en mouvement : autant de nouvelles frontières qui nous enserrant... L'aménagement du territoire (qui accompagne celui du capital), ça a toujours été classe... contre classe !

Zonage de l'espace, obligation à la mobilité et contrôle des flux : bien entendu, l'organisation économique du monde se joue également à échelle locale. C'est-à-dire surtout, à l'heure de l'urbanisation triomphante du monde, dans chaque ville (pardon, « communauté urbaine »). À Marseille, dès qu'on s'attarde un tant soit peu à soulever le tapis rouge déroulé sous

les pas pressés des croisiéristes (400.000 en 2007, 700.000 prévus pour 2009, 1 million attendu pour 2010) – et bien on en trouve, un sacré paquet de gens... qui travaillent (ou essayent), vivent (ou essayent) et, pour beaucoup, sont pauvres et le savent bien. La fabrique de la paix sociale est une nécessité absolue pour que ce monde de grisaille continue de tourner. Plusieurs pratiques spatiales (répressives ou préventives) convergent pour cela, parfois avec quelques particularités locales.

Côté maintien de l'ordre : outre l'occupation spectaculaire de l'espace par les uniformes de

Hypermédiation des 25/30.000 déportations par an, discours de criminalisation de l'immigration, assauts législatifs contre le regroupement familial, démantèlement du droit d'asile, réduction de l'accès aux soins, etc. Pour les sans-papiers, la vie est de plus en plus compliquée et, en outre, l'organisation spatiale de la ville ressemble de plus en plus à une souricière. S'il le fallait, quelques chiffres confirment le constat quotidien : plus de la moitié des 3.000 personnes qui se retrouvent chaque année au centre de rétention administrative (CRA) du Canet ont été arrêtées lors de contrôles de rue (sur la voie publique, contrôles routiers, à la gare, dans les transports en commun...) effectués sur réquisition du procureur (le Parquet aime faire du chiffre). Bien sûr pas n'importe où : Noailles, Belsunce, porte d'Aix, marché aux puces, etc. Les interpellations aux frontières, dans les administrations, au domicile, sur les lieux de travail (Turcs sur des chantiers, Chinois ou Comoriens dans les cuisines des restaurants du Vieux Port) représentent environ 15% des arrestations de sans-papiers.

En 1975, la découverte d'une prison « clandestine » pour étrangers à Arenc met à jour une pratique policière qui depuis ne cessera de s'étendre : l'enfermement sans délit ni jugement. Depuis, des dizaines de ces taules dont on essaye de faire croire qu'elles n'en sont pas (les personnes qui y sont détenues seraient juste « retenues ») ont été construites en France. Bouygues s'en frotte les mains. Pour les sans-papiers, les centres de rétention font planer une menace d'arrestation censée renforcer la clandestinité et les maintenir dans une forte précarité, pour mieux les rendre obéissants. Tout porterait à croire que ces prisons font efficacement office de lieu de régulation de main d'œuvre, au cœur de l'idéologie et de la pratique de cette « flexisécurité » nécessaire au bon fonctionnement du capital.

Depuis quelques années, de réjouissantes révoltes y bousculent vivement le train-train de l'acharnement policier et de l'atomisation. À suivre...





toutes sortes (tendance bleu foncé surtout), on évoquera juste la mode des caméras de vidéo-surveillance à chaque coin de rue (capables de faire de véritables photos d'identité à 300 mètres). La sécurité (la peur) est plus qu'un mode de gouvernement, c'est aussi un marché porteur. En 2010, c'est près de 300 caméras qui scruteront chaque mètre carré de l'hyper-centre commerçant (comme d'hab, c'est la marchandise qu'il faut protéger), grâce à un nouveau centre de surveillance (en construction avenue Salengro) où officieront 24 h/24 une vingtaine d'employés municipaux en lien permanent avec le commissariat central de l'Evêché.

Car le flic n'est rien que cet éternel agent de circulation : la rue, bien plus que les urnes, est le véritable espace de tous les antagonismes politiques. Il importe pour les gouvernants que les foules ne puissent se fixer en aucun lieu (« circulez, y'a rien à voir »), des fois qu'elles en profiteraient pour conspirer... Et d'ailleurs la taule, interdiction radicale de la circulation, suspension du temps et de l'espace, reste le moyen le plus efficace pour immobiliser les récalcitrants.

Mais quand même, une des meilleures façons de gérer une population (urbaine) c'est encore l'urbanisme. Déjà, les frontières urbaines ont toujours servi à mailler l'ensemble de l'espace : comment ne pas vivre comme telles les axes de la Canebière entre le nord et le sud (et même entre Belsunce et Noailles), de l'avenue du Prado, la gare Saint-Charles, Bougainville et Plombières entre le grand centre et les classes dangereuses de l'extrême nord ? Comment ne pas penser au mythe, si vif encore, de la ville « aux cent villages » ; à l'activisme étrié du puissant lobby des Comités d'intérêt de quartier ; à toutes les fêtes de quartier instaurées dans les années 90 comme autant de traditions identitaires fondatrices...

À Marseille, chantier permanent (avec toutes les nuisances que cela occasionne), le ton utilisé a été et reste particulièrement spectaculaire (faut pas oublier qu'on est au pays de la sardine qui bouchait le Vieux-port). Agressif même, plus que dans d'autres villes : il suffit de se replonger dans l'histoire de la rue de la République depuis le 19^e siècle pour s'en rendre compte. Ici, la gentrification, qui consiste (dans les grandes lignes) à éloigner « pour leur plus grand bien » les habitants pauvres des quartiers du centre-ville, a pris le nom du fameux partenariat-public-privé Euromed. Dans la série des « derniers-grands-projets-sortis-du-chapeau » : la délocalisation (vers le Nord, bien sûr) des puces des Arnavaux pour construire à la place une cité de bureaux type La Défense. Le drame du pouvoir local, c'est qu'il lui est compliqué de donner des garanties sérieuses à des pourvoyeurs de richesses pour qu'ils s'installent (ou même passent) dans un centre-ville encore « populaire », caractéristique un peu exceptionnelle pour une grande ville européenne.

On l'oublie souvent, Euromed n'est qu'une variante locale du processus européen du même nom décidé en 1995 par quelques grands de ce monde lors d'un brunch à Barcelone – Muselier était alors secrétaire d'État aux Affaires étrangères. Ce « processus » a débouché sur la merveilleuse aventure coloniale de l'Union sarkosienne pour la Méditerranée : nouveaux marchés, captage des richesses énergétiques, gisement inépuisable d'une main d'œuvre supposée fort docile. Dommage, de l'autre côté de la Méditerranée, les millions de jeunes chômeurs ont une fâcheuse tendance à la révolte...

Quoi qu'il en soit, pour les gestionnaires de nos vi(II)es, la fluidification de la circulation est une mission prioritaire. Tout le monde voit bien de quoi on cause ici : le tramway rutilant, la mise en sens unique d'un certain nombre de voies, la coproduction Gaudin-Decaux du célèbre « vélo » (sic) – vaste programme de colonisation de l'espace et de puçage de ses usagers, arnaque économique, politique et policière totale, sous couvert de bon sentiment écolocitoyen. Dans cette tension permanente entre fluidité et sécurité, entre raison économique et raison politique (pour dire vite entre capital et État), il s'agit à la fois d'essayer d'éviter tout embouteillage (ralentissement de l'économie) et de réfréner certaines velléités de mouvements. L'organisation des transports en commun entre quartiers Nord et grand-centre par la Régie des transports marseillais est à ce sujet une caricature extrême – la frousse du péril des lointaines banlieues est encore d'actualité, et les bourgeois ont raison : on ne se méfie jamais assez des pauvres, qui ne pensent, avec raison, qu'à se venger...

Un nouveau fer de lance de cette réorganisation urbaine a été tout trouvé avec Marseille2013, Capitale européenne de la culture, le gros lot décroché il y a peu. Il faut dire que la culture (qu'il s'agisse d'un nouveau musée ou d'un nouveau stade) a toujours été un alibi parfait de relookage d'une ville qui en a bien besoin : il suffit de voir comment ont été reliftées Barcelone en 1992, Lille et Gênes en 2004, Liverpool et Pékin en 2008... Sportifs et artistes précèdent dans la joie et la bonne humeur les flics et les ingénieurs du BTP. Et pour qui aurait encore quelques illusions quant aux enjeux à peine dissimulés derrière chaque calicot Marseille-Provence-2013, il suffit d'écouter Jacques Pfister donner les véritables raisons de son engage-

« Marseille n'est pas une ville très civilisée. C'est une ville exclusivement vouée au trafic marchand, et il n'est rien qui n'y soit déterminé par les impératifs du trafic. La cité entière est consacrée à cette activité, et à rien d'autre. C'est la circulation des marchandises qui a édifié cette ville, à sa convenance et à son image. Nulle trace de passé historique, la marchandise ne laisse rien derrière elle, se contentant de passer.

[...] La bourgeoisie ne s'affiche pas dans le centre de Marseille ; et contrairement à la plupart des villes françaises, le centre ville n'est pas fait à son image. Elle préfère se loger en retrait du champ des opérations, dans ses quartiers réservés et loin du Port, des usines et des HLM, quant à la vieille bourgeoisie liée à la propriété foncière et aux offices administratifs, elle réside à Aix comme avant 89 et elle entend en interdire l'accès aux pauvres : tous les Arabes sont systématiquement refoulés des cafés du centre d'Aix. S'y trouvent aussi les facultés de Lettres et de Droit. L'air de Marseille n'est donc pas trop vicié par la présence d'étudiants.

Cette discrétion de la classe bourgeoise ne doit pas tromper : ici, la passion de l'argent s'exerce sans aucune retenue.

[...] Le Capital s'efforçant de toujours réduire ses frais de production en mécanisant le travail, désormais effectué par une main d'œuvre restreinte et mieux payée, doit aussi réduire ses frais de circulation et disposer pour ce faire d'une main d'œuvre mobile et mal payée (il existe ainsi une myriade de petites entreprises à Marseille, qui s'appuient sur un personnel immigré ou saisonnier payé à des tarifs « défiant toute concurrence »). En gros le Capital attribue toutes les tâches vitales commandant aux autres secteurs à un personnel minimum fixe et bien payé (par ex. les dockers) et recourt à l'interim et autres procédés du même genre pour toute la part variable du trafic marchand (ex. le Port autonome emploie de nombreux dockers intérimaires en plus des fixes : à l'endroit où se déroule l'embauche matinale, quai de la Joliette, il y a toujours des cars de CRS pour assurer le calme...).

[...] À Marseille, de près ou de loin, tout le monde trafique – chômeurs à vie comme travailleurs. Submergés par le flot impétueux des marchandises, chacun essaye désespérément d'en tirer un maigre parti et de gagner un petit peu d'argent âprement disputé. Dans ce torrent qui traverse la ville entière, les individus sont noyés, engloutis dans la boue quotidienne. Toute énergie individuelle se perd à se débattre dans cette boue. Marseille, une ville où beaucoup trop de gens sont dans la boue. Dans ce mouvement de circulation infinie, chacun est sacrifié sans vergogne. Marseille est une métropole carnivore. »

*Os Cangaceiros, 1985
(sur <http://basseintensive.internetdown.org>)*



ment : « l'attractivité culturelle constitue un enjeu économique considérable pour le territoire. Elle est un élément de rayonnement et un facteur de liens : un euro d'investissement public dans les événements culturels génère 5,5 euros pour l'économie locale. » L'enthousiasme du président de la chambre du commerce et de l'industrie a le mérite de poser les choses au clair. Que ce monde est petit : Jacques Pfister est aussi le président de... l'association Marseille-Provence 2013.

Ca tombe bien, de Marseille, on kiffe le « multiculturalisme » (moins quand même que l'OM). Indéniablement le « bazar » qui règne dans certains quartiers participe de cette imagerie cherchant à rendre la ville sympathique. Bien sûr, l'économie « informelle » est ici fortement entretenue par la proximité du port et de ses activités commerciales, lesquelles, rappelons-le, ne sont que très peu à destination de la région (les conteneurs en provenance d'Asie filent dare-dare en camion vers le nord de l'Europe, plus riche). Elle permet aux revendeurs (tant mieux pour eux) de s'en sortir le moins mal possible. Les pauvres développent encore des stratégies de survie (plus ou moins efficaces), et ils ont bien raison de profiter de cette manne (clopes à Noailles, lunettes de soleil ou parapluies à Belsunce, petit électroménager sur le « marché aux voleurs » porte d'Aix...). Mais les mythes ont la vie dure et souvent, la nécessaire solidarité s'accompagne d'un mensonge confortable : l'économie toute illégale soit-elle reste une activité marchande et participe pleinement à l'ordre de ce monde de merde (hein). D'ailleurs, les quelques résistances collectives aux attaques des flics contre les revendeurs-à-la-sauvette ou les réaménagements de la zone (installation d'un parking grillagé, d'algecos de chantiers) n'expliquent pas entièrement la pérennité relative de ces places marchandes fortement visibles : la paix sociale n'a pas de prix...

Parmi les ultra-migrants, les Roms sont ceux qui ont une pratique urbaine des plus radicales, que ce soit en terme de logement (bidonvilles assez voyants, squatts plus ou moins discrets), d'activités « professionnelles » (manche avec ou sans violon, récupés en tout genre, brocante et chantiers) ou de circulation intense (avec poussette délabrée). Ils sont aussi les victimes d'un des plus violents ostracismes, entre harcèlement policier et racisme anti-rom profondément ancré dans les mentalités. Les Roms peuvent encore à l'occasion faire figure d'ennemi intérieur : on se souvient des rumeurs de vol et d'assassinat d'enfants qui avaient circulé à Marseille en juin 2008, et qui avaient entraîné quelques lynchages. Exemples de régularité pendulaire entre Europe orientale et riches contrées de l'UE, entre domicile et lieu de travail (exactement comme les mouvements quotidiens entre Aix et Marseille, mais à une autre échelle), peut-être que ce qui agace c'est de les voir s'adapter complètement aux exigences de mobilité du capital tout en résistant à l'uniformisation de mise des modes de vie ? Peut-être aussi parce qu'en exhument chaque déchet, ils renvoient chaque gadgé à sa propre vie de merde ?

Bref, on peut largement penser que comme la plupart des villes, Marseille est un véritable *camp* : espace faussement ouvert et néanmoins véritablement clos (la canalisation de la circulation est extrêmement bien prévue), avec obligation de travail et pressions en tout genre sur ceux qui font partie de l'armée de réserve des travailleurs. Et surtout : chaque geste déplacé, chaque pas hors des clous est susceptible d'un contrôle serré – que pas une tête ne dépasse. La ville devient pour un nombre grandissant d'entre nous un véritable espace de *peur*, peur trop souvent paralysante, qui ne nous tue pas mais voudrait nous empêcher de vivre... Et cela est encore plus réel pour ceux dont le séjour est soumis à tant de dispositifs d'exception : les migrants. Avec ou sans papiers, c'est toujours cette même histoire de gestion de flux, comme méthode présumée efficace de rentabilisation d'un territoire.

« Le Marseille populaire, ce n'est pas le Marseille maghrébin, ce n'est pas le Marseille comorien. Le centre a été envahi par la population étrangère, les Marseillais sont partis. Moi, je rénove, je lutte contre les marchands de sommeil et je fais revenir des habitants qui payent des impôts. » (Jean-Claude Gaudin, La Tribune, 2001)

« Cette porte d'Aix offre une image désastreuse à l'entrée de Marseille. L'Arc de triomphe doit être mis en valeur. Il faut faire de la place Jules-Guesde un bel emplacement. Une école de management va être construite et il y a un projet d'aménagement d'espaces verts. Quant aux vendeurs à la sauvette, il faudra les empêcher de s'installer. » (Lisette Narducci, shériff des 2e/3e arrondissements, La Provence, 14 janvier 2009)

a. Les états membres devraient, dans le cadre de leur législation nationale, faciliter l'émergence d'opportunités de migrations légales, notamment en fonction des besoins de leur marché de travail.

b. Les catégories comme les étudiants, les chercheurs et universitaires, les hommes d'affaires, les personnes exerçant des métiers hautement qualifiés devraient, sous certaines conditions, pouvoir bénéficier de facilités pour circuler. La réglementation en matière de visa et d'autorisation de séjour devrait tenir compte de cet objectif. »

Extrait des conclusions du conseil sur l'évaluation de la mise en œuvre de l'approche globale des migrations et sur le partenariat avec les pays d'origine et de transit, 8 décembre 2008.

« On a besoin de gens qui créent de la richesse. Il faut nous débarrasser de la moitié des habitants de la ville. Le cœur de la ville mérite autre chose. » (Claude Valette, adjoint au maire, délégué à l'urbanisme, Le Figaro, 2003)

« C'est vrai du 19^e et du 20^e siècle, avec les Italiens, les Polonais, d'autres qui se sont intégrés. Ensuite, il y a eu à la fois une invasion... euh, une immigration de provenance d'Afrique et du Maghreb. » (Éric Besson, alors tout nouveau ministre de l'Immigration et de l'Identité nationale, sur RTL le 25 janvier 2009)



À l'intensification de la traque aux sans-papiers fait face un embrasement de la révolte à l'intérieur des camps d'étrangers en France comme dans le reste de l'Europe. Mutineries et incendies du centre de rétention de Vincennes en juin 2008, du centre fermé de Steenokkerzeel (Belgique) en août 2008, évasion collective de 700 migrants du camp de Lampedusa (Italie) en janvier 2009, révolte au centre du Mesnil-Amélot début février 2009... sans parler des grèves de la faim, refus de plateaux ou de promenade – l'éventail des révoltes individuelles et collectives est toujours vaste dès lors qu'on enferme des gens.

À l'extérieur aussi la résistance s'organise. Du «réseau éducation sans frontières» très citoyen aux collectifs autonomes de sans-papiers en lutte, en passant par les réseaux informels de résistance active aux rafles, les ripostes prennent de multiples formes, adoptent différentes pratiques et tactiques.

Diffusion de guide de self-défense juridique à l'usage de ceux qui n'espèrent plus avoir de papiers, organisation de chaînes téléphoniques d'urgence pour se prévenir en temps et en heure de contrôles massifs au faciès ou de rafles, rassemblement devant ou dans les tribunaux lors des audiences, devant les centres de rétention ou aux aéroports pour tenter d'empêcher des expulsions, manifester une solidarité active – et de créer du trouble à l'ordre public...

Finalement tout ce qui peut troubler l'ordre public est bienvenu pour freiner la machine aux expulsions...

Notons qu'un bon moyen de les emmerder pendant une procédure de déportation ça peut être aussi de s'appuyer sur des vices de procédures qui peuvent entraîner son annulation. De l'intérieur, être attentif à toutes les étapes pour repérer les écarts à la procédure qui pourront faire vice. À l'extérieur, pourquoi pas imaginer (comme ça a pu être expérimenté dans quelques coins de France) des blocages de transferts de sans-papiers (en créant des bouchons, en occupant un carrefour, en plaçant judicieusement une chaîne par exemple) pour éventuellement faire déborder les keufs de leur timing légal et produire un vice de procédure exploitable par l'avocat.

Je suis dans un bouchon porte d'Aix. Au bout de la rue, un contrôle routier, place Marceau. Les flics n'arrêtent que les Noirs et les Rebeus... étonnant... Leurs opérations de contrôle, ça fout un bordel pas possible dans la circulation. Comme par hasard, ils contrôlent plus le soir à la sortie du taf que le matin quand on va au turbin. Faire du chiffre, contrôler les flux, mais toujours en faisant gaffe à ne pas trop gêner la circulation du fric (turbin et consommation). Résultat, je mets deux fois plus de temps à rentrer chez moi et à chaque fois que je passe devant eux je flippe parce que mon contrôle technique n'est plus valable depuis un mois. Ce qui m'emmerde le plus, c'est qu'à l'issue de ce contrôle y'a deux ou trois lascars de plus qui passeront la nuit au poste.

Il y a quelques semaines, c'était la neige qui bloquait tout. C'était bien plus drôle de les voir ne plus rien gérer à la circulation – et pour cause : plus personne ne circulait ! Même les flics on les voyait pas trop dehors... Et puis, ce blocage de quelques petits jours, ça leur a fait perdre un sacré paquet de pognon ! Et Gaudin qui s'est fait mettre à l'amende par ses pairs parisiens, trop drôle !

C'est comme quand les dockers empêchent le port de fonctionner, ou quand les caissières de Carrefour ont bloqué le Grand littoral pendant leur belle grève, l'année dernière... Ça fait toujours plaisir de voir des barricades en flammes dans la rue ou devant un supermarché. En plus, on dirait que ça fait toujours mal aux patrons ces histoires de blocages de flux... Il n'y a qu'à voir l'efficacité des sabotages de voies ferroviaires en matière de lutte de classe et autres résistances.

Les lycéens et étudiants l'ont bien compris d'ailleurs : on les voit de plus en plus investir les gares ou les autoroutes pour manifester leur mécontentement. Et ce ne sont pas les seuls. Entre les opposants au gouvernement de Bangkok qui occupent stratégiquement les aéroports internationaux et les pirates somaliens qui ont bien compris que le point faible de la marchandise c'est son transit, en passant par les pêcheurs énervés qui paralysent les terminaux pétroliers, le blocage de flux semble avoir de beaux jours devant lui... Sans sous-estimer leurs capacités à absorber de tels chocs, ça fait plaisir de voir le sacré bordel que ces pratiques (accessibles à tout le monde) peuvent foutre :

vive la crise !

