

## Inter

### Art actuel

## Tricycle Market. Le marché des triporteurs

Adrian Blackwell

---

Espace public  
Number 111, Spring 2012

URI: [id.erudit.org/iderudit/66648ac](http://id.erudit.org/iderudit/66648ac)

[See table of contents](#)

---

Publisher(s)

Intervention

ISSN 0825-8708 (print)  
1923-2764 (digital)

[Explore this journal](#)

---

Cite this article

Blackwell, A. (2012). Tricycle Market. Le marché des triporteurs. *Inter*, (111), 64–65.

---

Tous droits réservés © Les Éditions Intervention, 2012

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online. [<https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/>]

---



This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research. [www.erudit.org](http://www.erudit.org)



## Tricycle Market LE MARCHÉ DES TRIPORTEURS

PAR ADRIAN BLACKWELL

*Il faut ajouter au modèle préindustriel un troisième secteur – le rez-de-chaussée de la non-économie, sorte de terreau où le marché pousse ses racines, mais sans le saisir dans sa masse. Ce rez-de-chaussée reste énorme. Au-dessus de lui, la zone par excellence de l'économie de marché multiplie les liaisons à l'horizontale entre les divers marchés ; un certain automatisme y lie d'ordinaire offre, demande et prix. Enfin, à côté ou mieux au-dessus de cette nappe, la zone du contre-marché est le règne de la débrouille et du droit du plus fort. C'est là que se situe par excellence le domaine du capitalisme – hier comme aujourd'hui, avant comme après la Révolution industrielle. Fernand Braudel<sup>1</sup>*

Le triporteur est un outil du travailleur migrant chinois : un moyen de gagner sa vie en déménageant, en collectionnant ou en vendant des choses. Pour de nombreuses personnes, c'est le moyen de production fondamental. Il permet à son propriétaire de prendre pied dans l'économie de marché et de s'émanciper un tant soit peu du travail en usine, sur un chantier de construction ou au sein d'industries de service contrôlées par les grandes entreprises capitalistes. « Tricycle Market » a été conçu pour la *Biennale de Chengdu*, qui a eu lieu au East Music Park, un secteur industriel récemment embourgeoisé. Le dispositif a donné la chance aux vendeurs ambulants, opérant dans l'économie informelle, de vendre leurs marchandises sur le terrain de la biennale, un terrain à l'accès contrôlé où cette pratique est interdite. Au cours du processus, le marché a offert des services de base aux visiteurs de la biennale. La structure consistait en un assemblage de trois triporteurs servant de poids pour maintenir en place les coins d'une bâche standard qui avait été découpée en triangles et cousue. Ensemble, les bâches et les triporteurs formaient une architecture minimale qui protégeait du soleil et de la pluie les vendeurs et les consommateurs du marché. L'assemblage a nécessité l'organisation collective des vendeurs, chacun étant responsable d'une bâche, d'une armature, pour raccorder le triporteur à la bâche, et d'un poteau central, le marché ne pouvant être installé que si au moins trois vendeurs étaient présents.

### Trois marchés : la non-économie, l'économie de marché, le contre-marché

L'historien français Fernand Braudel comprenait le capitalisme comme une structure tripartite constituée de la non-économie, de l'économie de marché et du contre-marché. Il était clair pour Braudel que c'était le contre-marché, c'est-à-dire les secteurs financier et gouvernemental, qui dirigeait l'économie dans le régime capitaliste en général ; cette affirmation est encore plus claire aujourd'hui si l'on considère les crises financières les plus récentes dues à la mondialisation du néolibéralisme. Dans la nouvelle économie de la Chine, les paysans ont été pour la plupart relégués à la non-économie, formant une grande réserve de main-d'œuvre pour le travail temporaire dans les villes.

Chengdu est la capitale du Sichuan la province qui exporte le plus de travailleurs parce que son salaire minimum est l'un des plus bas du pays<sup>2</sup>. Si les campagnes en périphérie demeurent un non-marché, l'espace urbain est au contraire fort soumis à la liquidité du contre-marché. La main-d'œuvre précaire d'aujourd'hui est coincée entre le risque de sombrer dans la vaste non-économie rurale ou celui d'être happée par les forces punitives du capital financier. Il résulte de cette double impasse le salaire incroyablement bas alloué aux ouvriers mobiles qui fabriquent des produits consommés à travers le monde, créant la plus-value qui propulse l'économie de la Chine en avant.

### Le marché pour les bicyclettes

L'avènement du néolibéralisme, qui encourage l'individualisme et dénigre le social, a ralenti la production mondiale de bicyclettes de la fin des années quatre-vingt jusqu'au début du nouveau millénaire<sup>3</sup>. Ce ralentissement mondial, conséquence de la part de marché gigantesque de la Chine, était dû en majeure partie aux changements dans son marché intérieur : le déplacement quotidien en bicyclette a diminué de manière significative ces dernières années, les bicyclettes étant remplacées par les voitures, vues comme des symboles de distinction sociale. Ce processus a constitué un renversement complet de la situation prévalant au milieu du XX<sup>e</sup> siècle alors que le gouvernement communiste chinois faisait la promotion du vélo comme solution universelle et sans distinction de classes au problème du transport. Ironie du sort, malgré la diminution de sa production nationale, la Chine est devenue le premier exportateur mondial de bicyclettes et de triporteurs, détenant environ les deux tiers de la part combinée du marché mondial et minant la production de bicyclettes dans d'autres parties du monde<sup>4</sup>. Depuis 2003 cependant, la production mondiale a nettement augmenté en réaction aux campagnes de promotion intenses présentant le vélo comme un moyen de transport durable en Europe et dans les Amériques<sup>5</sup>. Aujourd'hui, donc, la Chine est encore bien placée pour tirer avantage de la vente de vélos en tant que moyen de transport important mais, pour y arriver, son nouveau gouvernement et sa politique économique doivent changer de direction et renverser l'engouement récent pour la possession de voitures privées.

### Le marché des triporteurs de Chengdu

Faisant face à cette réalité mondiale, le *Tricycle Market* a été conçu pour faire trois choses. Premièrement, nous voulions montrer aux publics local et international la technologie simple et durable des triporteurs en Chine, pour ainsi transformer la réalité quotidienne chinoise en exemple pour le monde tout en rappelant aux politiciens et aux planificateurs locaux l'énorme potentiel d'amélioration de l'espace urbain que recèle cette technologie, déjà existante et utilisée quotidiennement. Deuxièmement, nous voulions qu'il soit un moyen de placer les travailleurs migrants du secteur tertiaire au centre de la biennale pour renverser leur invisibilité habituelle et les montrer dans cette exposition internationale, en altérant du même coup le « partage du sensible » spécifique proposé par la logique politique de la biennale<sup>6</sup>. Finalement, le *Tricycle Market* abordait la forme architecturale comme une médiation entre l'autonomie et la collectivité sans hiérarchie. Le projet fonctionnait en tant qu'architecture anarchiste dans le sens où sa structure et sa forme mêmes nécessitaient une gestion horizontale et non hiérarchique des participants, qui remontaient la structure quotidiennement.

### Le contre-marché à l'œuvre

*Le capitalisme ne triomphe que lorsqu'il s'identifie avec l'État, qu'il est l'État<sup>7</sup>.*

En dépit de ses intentions claires, *Tricycle Market* a rencontré une résistance importante lors de son déploiement durant la biennale. À l'origine, nous avons proposé qu'il y ait un regroupement de vendeurs de nourriture : les rues de Chengdu sont remplies de triporteurs vendant des nouilles froides, du gruaud et des crêpes à déjeuner, des boissons à la canne à sucre et beaucoup d'autres lunchs locaux ; un marché d'alimentation aurait de plus garanti la popularité et l'autosuffisance économique des travailleurs. Toutefois, le comité organisateur du Music Park a interdit la vente de nourriture dans le parc par les vendeurs pour des raisons économiques et de santé. Alors, nous avons été forcés de proposer d'autres marchandises pour faire vivre le projet : des portefeuilles, des livres, des boissons gazeuses, des fruits, des sous-vêtements, bref des produits qui avaient moins de chance d'intéresser les visiteurs et de profiter aux vendeurs.





La deuxième forme de résistance a été rencontrée quelques jours avant l'ouverture. Le comité de la biennale et les autorités municipales ont décidé que *Tricycle Market* ne pouvait être installé pour l'ouverture de la biennale quand les représentants officiels et les médias seraient présents. Bien que la raison exacte de la décision ne soit jamais énoncée, il est clair que le fait de voir des migrants vendre des objets bon marché et des produits de tous les jours était considéré inconvenant : on ne voulait pas d'une telle toile de fond pour cet événement officiel. Leur résistance venait en partie du fait que, même si les rues de Chengdu sont remplies de vendeurs, ces derniers sont techniquement illégaux et souvent chassés par les policiers de certains sites. Finalement, les commissaires ont consenti à ce qu'il y ait de six à huit vendeurs présents et à ce qu'on utilise six bâches attachées ensemble pour donner de la densité au marché. Or, alors que le dispositif était déployé, le directeur du Music Park a argué que le marché ne pouvait pas s'étendre sur la route principale (malgré le fait que les gens pouvaient facilement marcher sous les bâches). En fin de compte, deux triangles, séparant trois ou quatre vendeurs, et trois bâches ont été installés en îlots de chaque côté de la route, ce qui a malheureusement réduit la visibilité du marché et a placé deux des six vendeurs dans des culs-de-sac. Une fois négociées, ces positions ont été fixes, et le marché a pu opérer seulement dans ces endroits précis.

Ces résistances illustrent les relations inextricables existant entre les demandes du marché et le contrôle de l'État. Ces interrelations, comme le suggère Braudel, sont fondamentales pour le capitalisme et particulièrement évidentes dans la Chine d'aujourd'hui, dirigée par un gouvernement autoritaire solide qui encourage le marché libre. La réaction qu'a provoqué le dispositif de *Tricycle Market* auprès des personnes en situation de pouvoir illustre la force subversive de l'idée qu'il incarnait à l'intérieur de la biennale. Dans le contexte du capitalisme chinois, notre but était de créer une architecture mobile qui intervienne sur chacun des trois paliers définis par Braudel en confrontant avec l'arme de l'autonomie et de la solidarité, la précarité décentralisée de l'économie contemporaine. Après la biennale, les pièces composant le marché furent données aux vendeurs pour leur usage personnel. ◀

Traduit de l'anglais par Véronique Garneau-Allard.

Photos : Adrian Blackwell.

#### NOTES

- 1 Fernand Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle : les jeux de l'échange*, Armand Colin, 1979, p. 197.
- 2 Cf. « Chengdu Steel Factory Workers Strike for More Pay » [en ligne], *China Labor Watch*, 4 janvier 2012, réf. du 25 janvier 2012, [www.chinalaborwatch.org/news/new-410.html](http://www.chinalaborwatch.org/news/new-410.html).
- 3 Cf. « On Your Bike : Bicycle and Car Production Since 1950 » [en ligne], *The Economist*, 22 septembre 2008, [www.economist.com/node/12284043](http://www.economist.com/node/12284043).
- 4 Cf. Public Agenda, « Minister Killing Local Industry ? » [en ligne], 30 janvier 2006, réf. du 17 août 2011, [www.modernghana.com/news/94196/1/minister-killing-local-industry](http://www.modernghana.com/news/94196/1/minister-killing-local-industry) ; « Bicycle Production Reaches 130 Million Units » [en ligne], réf. du 17 août 2011, [www.worldwatch.org/node/5462](http://www.worldwatch.org/node/5462).
- 5 Cf. « On Your Bike : Bicycle and Car Production Since 1950 », *op. cit.*
- 6 Pour un traité sur la politique en tant que partage du sensible spécifique, voir Jacques Rancière, *Le partage du sensible : esthétique et politique*, La Fabrique, 2000, 75 p.
- 7 F. Braudel, *La dynamique du capitalisme*, Arthaud, 1985, p. 68.

ADRIAN BLACKWELL est un designer urbain et artiste dont le travail porte sur les espaces de développement produits dans ce que l'on nomme l'urbanisation postfordiste. Ses sculptures, photographies, cartes et films interviennent dans les espaces publics, mettant au défi la privatisation du bien commun. Ces travaux ont été exposés dans des centres d'artistes et des institutions publiques à travers le Canada, à la *Biennale d'architecture et d'urbanisme* de Shenzhen ainsi qu'à l'Association d'architecture de Londres. Il est membre de la Toronto School of Creativity and Inquiry et éditeur du collectif Scapegoat : Architecture, Landscape, Political Economy. Il est professeur associé au Département d'architecture de l'Université de Toronto.

