

# AFRIQUE(S) EN MOUVEMENT

n° 4 • Avril 2022

## Une mondialisation discrète

**Circuler en Afrique :  
acteurs, routes, réseaux  
et marchandises**

**Entretien avec Alain Tarrus**



Université Internationale de Rabat  
THE INNOVATIVE UNIVERSITY

Presses de l'UIR

**Éditeur : Presses de l'Université internationale de Rabat**

Technopolis Rabat-Shore, Rocade Rabat-Salé  
+212 (0)5 30 10 10 45 15 • uir.presses@uic.ac.ma  
afriquesenmouvement@uir.ac.ma • www.uir.a.ma

**Comité éditorial*****Direction de la publication***

Farid EL ASRI, anthropologue, professeur d'université et directeur du Center for Global Studies, UIR (Maroc)

***Rédaction en chef***

Mehdi ALIOUA, sociologue, doyen de Science-Po Rabat et chercheur au Center for Global Studies, UIR (Maroc)

Sophie BAVA, socio-anthropologue à l'IRD, LPED-AMU-MOVIDA et chercheure associée au Center for Global Studies, UIR

Myriem KHROUZ, journaliste, secrétariat de rédaction *Afrique(s) en mouvement*

Beatriz MESA GARCIA, politologue, secrétariat éditorial, Maître de conférence à l'UGB et chercheur au LASPAD (Sénégal) et au Center for Global Studies, UIR (Maroc)

***Comité de rédaction***

Yousra ABOURABI, politiste, UIR (Maroc)

Chadia ARAB, géographe, CNRS (France)

Zoubir CHATTOU, anthropologue, ENA (Maroc)

Bernard COYAULT, anthropologue, IMAF (France)

Julien DURAND DE SANCTIS, philosophe, UIR (Maroc)

Jean-Noël FERRIÉ, politiste, UIR (Maroc)

Hicham JAMID, sociologue, post-doc, IRD (France)

Sara MEJDOUBI, linguiste, UIR (Maroc)

Harouna MOUNKAILA, géographe, Université Abdou Moumouny (Niger)

Delphine PERRIN, juriste, IRD (France)

Meriem REGRAGUI, juriste, UIR (Maroc)

***Comité de pilotage***

Abdelaziz BENJOUAD, vice-président à la recherche et développement, UIR (Maroc)

Renaud FICHEZ, représentant de l'IRD au Maroc

***Comité scientifique***

Hisham AIDI, politologue, USA

Parfait D. ARKANA, anthropologue, Cameroun

Hassan BOUBAKRI, géographe, Tunisie

Florence BOYER, géographe, France

Mohamed CHAREF, géographe, Maroc

Chouki EL HAMEL, historien, USA

Achille MBEMBE, historien, Afrique du Sud

Felwine SARR, économiste, écrivain, Sénégal / USA

Aly TANDIAN, sociologue, Sénégal

Alain TARRIUS, sociologue, France

Catherine WITHOL DE WENDEN, politologue, France

**Pré-presses :** *Babel com*, Rabat

**Impression :** *Imprimerie Toumi*, Salé

Dépôt Légal : 2018 MO4295 • ISBN : 978-9920-9638-1-7



## Abdelaziz Benjouad

---

*Vice-président à la Recherche et Développement,  
Université Internationale de Rabat (UIR)*

L'Afrique connaît une croissance économique forte, qui coïncide avec le développement accru des moyens de transport et de communication. Ces éléments facilitent les circulations transnationales et accélèrent incontestablement l'intégration du continent africain dans un monde de plus en plus globalisé.

Dans ce nouveau numéro d'*Afrique(s) en mouvement*, la rédaction a opté pour la thématique prenant en compte les logiques profondes de la mondialisation en Afrique. Le dossier dédié est coordonné par Anne Bouhali et Saïd Belguidoum et porte donc sur : « Une mondialisation discrète. Circuler en Afrique : acteurs, routes, réseaux et marchandises ». La question porte ici sur les façons dont se dessinent les circulations d'hommes et de marchandises en Afrique et questionne les sociétés africaines sur la façon dont se façonnent autant la dimension de la « mondialisation par le bas » que la fabrique d'une discrète globalisation.

Les circulations permettent de creuser le sillon de routes de et dans l'Afrique ou de et vers l'ailleurs globalisé. Si cette configuration interroge les processus de mise en mouvement, elle questionne tout autant les façons renouvelées de migrer, de percevoir le monde et de fabriquer les regards et les définitions des altérités.

Le dossier apporte précisément des compréhensions portant sur les circulations transnationales d'où se construisent des mutations des sociétés contemporaines du Maghreb et de l'Afrique subsaharienne. Le global s'intéresse à la fois aux profils, aux trajectoires et aux espaces des circulations transnationales.

La richesse des travaux de recherche de ce dossier marque une pertinence thématique de l'affirmation de l'Afrique dans la mondialisation qui prolonge le sens même voulu par la revue au titre explicite, *Afrique(s) en mouvement*. ■



### Sophie Bava

*Socio-anthropologue à l'IRD-AMU-LPED, Membre du comité de direction du LMI-MOVIDA, en accueil à l'Université Internationale de Rabat  
Co-rédactrice en chef de la revue Afrique(s) en mouvement*



### Farid El Asri

*Anthropologue, Professeur d'université (UIR), Directeur du Center for Global Studies et de la revue Afrique(s) en mouvement.*

Le quatrième numéro d'*Afrique(s) en mouvement* continue de prolonger l'esprit éditorial qui consiste à se situer au cœur des enjeux contemporains en Afrique, tout en donnant la parole aux acteurs de ces changements. Ainsi, l'articulation des contributions scientifiques et des rubriques plus citoyennes et culturelles reste autant une règle bénéfique qu'une opportunité de perception d'une réalité continentale sous plusieurs angles.

Le dossier du numéro est intitulé : « Une mondialisation discrète. Circuler en Afrique : acteurs, routes, réseaux et marchandises ». Il est coordonné par deux spécialistes de la question, la géographe Anne Bouhali et le sociologue Saïd Belguidoum. Ces derniers ont déjà beaucoup cheminé et observé ces routes et ces échanges en Algérie, au Maroc, en Égypte, en Chine et en Afrique de l'Ouest. Leur savoir-faire et production prolifique sont un véritable atout dans ce travail de coordination.

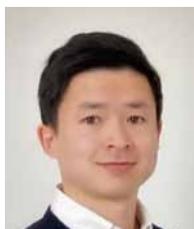
Ce numéro, en versions électronique ou papier, continue d'explorer les mobilités transnationales, mais cette fois-ci à travers les mouvements des personnes et des marchandises en Afrique. Togo, Côte-d'Ivoire, Maroc, Turquie, Tunisie, Nigeria, à travers différentes transactions, routes économiques et contextes sociaux, nous visons à apporter des éclairages permettant de mieux comprendre en quoi les circulations transnationales sont un vecteur des mutations des sociétés contemporaines de l'Afrique méditerranéenne et de l'Afrique subsaharienne. Il est question d'y observer et de comprendre ce que certains auteurs ont appelé les « mondialisations par le bas » (A. Portes, 1999 ; A. Tarrus, 2002 ; M. Peraldi, 2001) ou les « mondialisations discrètes » (A. Choplin, O. Pliez, 2018 ; S. Belguidoum, O. Pliez, 2015). C'est une approche de la mondialisation qui, comme nous disent les auteurs, invite à s'intéresser à la fois aux acteurs, aux routes et aux lieux des circulations transnationales en portant autant attention aux stratégies multi-situées que les circulations transnationales impliquent qu'aux réseaux sociaux qui font vivre ces dynamiques et aux structurations/conséquences sur les différentes places qui sont irriguées par ces réseaux.

Par ce prisme d'analyse il est question de se saisir des échanges commerciaux qui s'organisent aussi bien par le bas – par la négociation, par la parole, par les échanges matériels et immatériels – que par les relations de confiance. Le dossier rend aussi compte des éthos partagés et bien entendu des transactions économiques en mouvement. On y observe notamment des échanges à petite échelle, tout en redéfinissant des routes économiques à travers les continents.

L'entretien proposé dans ce numéro concerne l'un des plus grands sociologues des circulations migratoires et de la « mondialisation par le bas ». Il nous a tous inspirés et nous inspire encore. Alain Tarrus, qui a révélé, théorisé, fabriqué une sociologie de la migration par le bas, aussi bien par ses multiples productions que par les échanges et terrains, nous permet d'aller encore plus loin dans la compréhension de ces mondes sociaux et économiques.

Nous vous en souhaitons une bonne lecture, l'Afrique dans le monde et le monde en Afrique sont encore une fois au cœur des intérêts et des dynamiques en mouvement sur le Continent. ■

## Les mots de la mondialisation...



**Jean-Pierre Taing**

*Doctorant au LPED-UMR 151, Université d'Aix-Marseille*

Les circulations transnationales sous leurs différentes formes sont une des dimensions majeures de la mondialisation. Ce phénomène mobilise des catégories d'analyse nouvelles ou réactualisées, des concepts qui sont autant d'outils nécessaires pour mieux comprendre les enjeux liés à la mondialisation contemporaine. Quatre mots-clés, concepts centraux dans l'analyse des circulations transnationales, sont ici présentés et expliqués : mondialisation, globalisation et mondialisation discrète ; places marchandes et comptoirs commerciaux ; « nouvelles routes de la soie » ; diaspora et communauté transnationale.

### **Mondialisation, globalisation et mondialisation discrète**

« **Mondialisation** » est un mot spécifique à la langue française. Il renvoie au terme anglais *globalization*, qui possède également un autre équivalent français, « **globalisation** ». Apparus dans les sciences économiques dans les années 80, ces deux mots ne sont pourtant pas synonymes et font référence à deux processus distincts. Pour

les géographes, la mondialisation correspond à « l'échange généralisé entre les différentes parties de la planète, l'espace mondial étant alors l'espace de transaction de l'humanité » (Dollfus, 2007, p. 16). Cette définition s'appuie sur la dimension scalaire et spatiale du monde comme « niveau géographique le plus élevé » (Grataloup, 2015, p. 11). Quant à la globalisation, elle renverrait essentiellement à la conception anglo-saxonne de la *globalization* qui s'intéresse principalement au caractère économique et financier au cœur de la mondialisation contemporaine. Un processus qui se caractérise par « l'instantanéité de l'information, une sphère financière autonome par rapport à l'économie qu'elle contrôle cependant, la multinationalisation des grandes firmes, l'idéologie néolibérale comme base des politiques économiques » (Dollfus, 2007, p. 17-18). Dans cette optique, la globalisation se caractérise par l'intégration de toutes les régions du monde, à des degrés divers, dans un même processus impulsé principalement par les multinationales et les marchés financiers.

Au cours des années 90, les recherches sur la mondialisation contemporaine connaissent un nouvel essor grâce aux sciences sociales. S'appuyant sur les travaux sur le transnationalisme (Glick Schiller *et al.*, 1992), des socio-anthropologues mettent en lumière le rôle actif joué par les migrants et les communautés

transnationales dans la mondialisation grâce à leur capacité à déployer leurs activités économiques en se jouant des frontières, ainsi qu'à leurs stratégies comparables à celles des multinationales, « à ceci près qu'elles émergent par le bas » (Portes, 1999, p. 16). Cette approche de la « **mondialisation par le bas** » (Portes, 1999 ; Tarius, 2002), pendant de la globalisation économique et financière portée par les États et les firmes multinationales, ouvre de nouvelles perspectives de recherche sur la phase contemporaine de la mondialisation.

Au cours des années 2000, la multiplication et la diversification des enquêtes empiriques à travers le monde, qui privilégient la périphérie au centre et la désoccidentalisation de la pensée, font ressortir une « géographie peu visible des réseaux qui maillent le monde » (Choplin et Pliez, 2018). Les recherches sur cette « **mondialisation discrète** » (Pliez, 2007) révèlent des dynamiques plus profondes à différents niveaux d'échelle et de territorialité qui participent à l'expansion des réseaux du commerce transnational à travers le monde. Ainsi, l'identification de ces « routes » et de leurs ancrages permet de « mieux saisir la dimension réticulaire des échanges dans ce qu'ils ont de plus labile, de peu visible » (Choplin et Pliez, 2016), tout en montrant comment « la mondialisation se redéfinit et se déploie spatialement, au point de gagner des espaces marginaux peuplés d'habitants à faibles revenus et, en retour, comment ces derniers subissent, mais aussi portent et influencent la mondialisation » (Choplin et Pliez, 2018, p. 13).

### Places marchandes et comptoirs commerciaux

Les recherches sur la mondialisation discrète confortent la vision des géographes pour qui la mondialisation « bouleverse la géographie de quasiment tous les lieux de la planète, du plus grand au plus petit, et les liens entre ces lieux » (Lévy, 2008, p. 14). Si les approches sur le caractère économique et financier de la mondialisation contemporaine avaient permis d'identifier des « villes globales », notion proposée par Saskia Sassen (1996, 2004) pour souligner le rôle majeur de certaines villes dans « le commandement des flux économiques et surtout financiers » (Ghorra-Gobin, 2006, p. 397), les recherches sur

la mondialisation discrète montrent comment celle-ci opère également dans des lieux plus « discrets », souvent invisibles (Pliez, 2007 ; Belguidoum et Pliez, 2019).

Ainsi, l'accroissement de la circulation des marchandises mais aussi des hommes contribue aux transformations socio-spatiales de ces différentes places du commerce transnational, comme le révèlent « l'émergence des quartiers commerçants et l'affirmation de nouvelles polarités marchandes » (Belguidoum et Pliez, 2015). Ainsi, les recherches font ressortir une hiérarchisation des **places marchandes** transnationales de différents niveaux à travers le monde, qualifiées de « comptoirs » lorsqu'elles impliquent l'ancrage et la circulation d'entrepreneurs-migrants, qui sont devenues les terrains d'étude privilégiés des chercheurs en sciences sociales pour analyser les dynamiques de cette « mondialisation discrète ».

### Les « nouvelles routes de la soie »

La « Route de la soie » est une métaphore utilisée « pour mettre en relief cette forme de mondialisation discrète qui articule par des connections en réseau différentes places marchandes à travers le monde » (Belguidoum et Pliez, 2015, p. 140). L'hypothèse de la renaissance de cette route mythique entre le monde arabomusulman et la Chine est d'abord formulée par l'économiste Simpfendorfer (2011), qui analyse comment, dans un contexte mondial marqué par les attentats du 11 septembre 2001, le monde arabe, attiré par de nouveaux modèles de croissance et la recherche de nouvelles sources d'approvisionnement en réponse à la crise économique, s'est progressivement détourné de l'Occident pour se tourner vers son Est. Cette « nouvelle route de la soie » a ensuite été explorée par des chercheurs en sciences sociales qui se sont intéressés au rôle des entrepreneurs-migrants dans l'instauration de nouvelles filières d'approvisionnement entre l'Afrique et la Chine. Les auteurs montrent ainsi comment, étape par étape, ces pionniers ont « remonté » la route des produits en direction de l'Asie, transitant par des places marchandes de différents niveaux, avant d'atteindre « la source », la Chine et ses

*villes-marchés*, telle Yiwu, devenues des lieux de fixation et de transit pour ces entrepreneurs-migrants (Belguidoum et Pliez, 2012, 2015). Pour autant, si la vitalité de ces routes « ne dépend ni des gouvernements ni des entreprises, mais des individus » (Simpfendorfer, 2011, p. 5), les facteurs qui participent à leur construction doivent « être observés à tous les niveaux d'échelle, du local au global, et être questionnés en contexte afin de mieux saisir les mécanismes et les formes de régulation qui participent à la construction des routes globales » (Belguidoum et Pliez, 2019, p. 75).

Coïncidence ou non, l'expression « nouvelles routes de la soie » est également employée depuis 2013 pour désigner le projet porté par le président chinois Xi Jinping intitulé *Yi Dai Yi Lu*, aujourd'hui plus connu à l'international sous le nom de « Belt and Road Initiative » (BRI), dont l'ambition est de bâtir « la ceinture économique de la route de la soie » et « la route de la soie maritime du 21<sup>e</sup> siècle » entre l'Asie et l'Europe. Il symbolise la nouvelle ambition internationale de la Chine et met fin à la posture du « profil bas » qui caractérisait la politique étrangère du pays depuis le début des années 90. « Les nouvelles routes de la soie » ont pour triple objectif la sécurisation des exportations du pays et de ses approvisionnements, la création de couloirs économiques dynamiques pour stimuler sa croissance et la création de nouvelles alliances avec les États bénéficiaires (Carroué, 2018, p. 27). Dans les faits, l'initiative se présente comme un « projet ouvert » avec une vision sur le temps long, qui se caractérise par sa souplesse, dans son contenu comme dans ses contours, qui se décline dans tous les domaines et qui englobe potentiellement l'ensemble du monde, avec une place grandissante accordée aux pays émergents ou en développement.

## Diaspora et communauté transnationale

Le mot diaspora, dont l'étymologie vient du grec ancien *diaspeirein* qui signifie disséminer, est à l'origine employé dans la Bible des Septante à propos des communautés juives situées hors de Palestine, avant d'acquérir au cours du 20<sup>e</sup> siècle « un sens plus large en décrivant des

populations installées en dehors de leurs terres ancestrales » (Shuval, 2003, cité par Anteby-Yemini et Berthomière, 2005, p. 139). Néanmoins, son ouverture progressive à d'autres groupes sociaux n'a fait qu'accentuer les débats au sein du monde académique, « entre minimalistes le réservant à un nombre restreint de formations et maximalistes favorables à son extension à tout groupe présentant un quelconque caractère de dispersion, mais la plupart concluent à la nécessité de l'extension de cet usage au-delà des groupes labellisés diaspora de manière incontestée par le monde académique (diasporas juive, grecque, arménienne par exemple » (Ma Mung, 2006, p. 410). Ainsi, « diaspora » serait devenu un concept paradoxal, « utilisé à tort et à travers » et « surchargé de sens aussi bien que vidé de sens » (Anteby-Yemini et Berthomière, 2005, p. 139). Certains critères peuvent cependant être retenus pour qualifier une diaspora. A partir du cas chinois, le géographe Ma Mung définit la diaspora à travers trois caractères : deux critères spatiaux objectifs que sont *la multipolarité de la migration (la dispersion) et l'interpolarité des relations*, auxquels il ajoute *la perception d'extraterritorialité*, c'est-à-dire le « sentiment d'appartenance à une même entité sociale en quelque sorte a-territoriale » avec « le développement d'une identité communautaire transnationale puissante » (Ma Mung, 1992, p. 187). Ces trois critères constituent les ressources spatiales de la diaspora qui lui permettent de se maintenir dans le temps et l'espace, « qu'elle peut mobiliser au gré des aléas ou des opportunités » (Ma Mung, 1992, p. 187).

Pour autant, une telle définition ouverte de la « diaspora » s'apparente à celle de la notion de « communauté transnationale » qui désigne « des communautés composées d'individus ou de groupes établis au sein de différentes sociétés nationales, qui agissent à partir des intérêts et des références communes (territoriales, religieuses, linguistiques), et qui s'appuient sur des réseaux transnationaux pour renforcer leur solidarité par-delà les frontières nationales » (Kastoryano, 2000 ; cité par Bruneau, 2009, p. 36). Pour Bruneau, la différence entre diaspora et communauté transnationale se situe dans leur rapport aux lieux et aux territoires. Dans la diaspora, « l'identité préexiste au lieu et cherche à le recréer, à le remodeler, pour mieux se reproduire » et « la déterritorialisation s'accompagne ou est suivie par une reterritorialisation », alors que dans la communauté transnationale « seul existe vraiment

le lieu d'origine vers lequel l'individu est tout entier orienté, alors que son lieu d'installation est plus ou moins provisoire, toujours perçu comme tel, comme un lieu de passage, jamais comme un lieu d'investissement personnel, de reterritorialisation » (Bruneau, 2009, p. 43). Ainsi, « l'appartenance à une diaspora suppose une conscience identitaire qui se réfère à une entité nationale, à une culture et/ou à une religion, alors que l'appartenance à une communauté transnationale se situe souvent à l'échelle locale d'une communauté ou d'une micro-région du pays d'origine, qui vit et se développe en symbiose avec la communauté de ses migrants dans un ou plusieurs pays d'installation » (Bruneau, 2009, p. 30). ■

## Bibliographie

- Anteby-Yemini L. Et Berthomiere W. (2005), « Les diasporas : retour sur un concept », *Bulletin du Centre de recherche français à Jérusalem*, [en ligne], 16 | 2005, mis en ligne le 17 septembre 2007, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/bcrfj/57>
- Belguidoum S. et Pliez O. (2012), « Construire une route de la soie entre l'Algérie et la Chine », *Diasporas*, Université Toulouse le Mirail, Laboratoire FRAMESPA-Diasporas, UMR-CNRS 5136. <halshs-00815638>
- Belguidoum S. et Pliez O. (2015), « Pratiques transnationales dans un comptoir de « la Route de la soie » : Algériens et Égyptiens à Yiwu (Chine) », *Les Cahiers d'EMAM*, n° 26.
- Belguidoum S. et Pliez O. (2019), « La géographie discrète des réseaux transnationaux entre l'Algérie et la Chine », *Confluences Méditerranée*, 2019/2, n° 109.
- Bruneau M. (2009), « Chapitre 2 - Pour une approche de la territorialité dans la migration internationale : les notions de diaspora et de communauté transnationale », in Geneviève Cortes éd., 2009, *Les Circulations transnationales : lire les turbulences migratoires contemporaines*, Paris, Armand Colin.
- Cabestan J.-P. (2019), « Les nouvelles routes de la soie », *Études*, 2019/12 (déc.). URL : <https://www.cairn.info/revue-etudes-2019-12-page-19.htm>
- Carroue L. (2018), *Atlas de la mondialisation*, Paris, Autrement, 95 p.
- Choplin A. et Pliez O. (2016), « Des mondialisations plus discrètes : vers une nouvelle géographie des échanges mondiaux », *La Vie des idées*, 4 oct. 2016, [en ligne]. URL : <https://laviedesidees.fr/Des-mondialisations-plus-discretes.html>
- Choplin A. et Pliez O. (2018), *La Mondialisation des pauvres : loin de Wall Street et de Davos*, Paris, le Seuil, 128 p.
- Dollfus O. (2007), *La Mondialisation* (3<sup>e</sup> éd.), Paris, Presses de Sciences Po, 172 p.
- Ghorra-Gobin C. (2006), « Ville globale », in C. Ghorra-Gobin (dir.), *Dictionnaire des mondialisations*, Paris, Armand Colin.
- Glick-Schiller N. et al. (1992), "Toward a Definition of Transnationalism: Introduction Remarks and Research Questions", *Annals of the New-York Academy of Sciences*, vol. 645, Issue 1 (Jul.).
- Grataloup C. (2015), *Géohistoire de la mondialisation : le temps long du monde* (3<sup>e</sup> éd.), Paris, Armand Colin, 343 p.
- Lévy J. (dir.), 2008, *L'Invention du monde : une géographie de la mondialisation*, Paris, Presses de Sciences Po, 403 p.
- Ma Mung E. (1992), « Dispositif économique et ressources spatiales : éléments d'une économie de diaspora », *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 8, n° 3. DOI : 10.3406/remi.1992.1343
- Ma Mung E. (2006), « Conclusion générale - Les vêtements neufs de la diaspora : digression sur les paradoxes diasporiques », in W. Berthomière et C. Chivallon (dir.), *Les Diasporas dans le monde contemporain : un état des lieux*, Paris, Karthala.
- Pliez O. (2007), « Des jeans chinois dans les rues du Caire, ou les espaces discrets de la mondialisation », *M@ppemonde*, n° 88 (2007/4), 14 p. URL : <http://mappemonde.mgm.fr/num16/articles/art07404.html>
- Portes A. (1999), « La mondialisation par le bas », in *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 129, sept. DOI : <https://doi.org/10.3406/arss.1999.3300>
- Sassen S. (1996), *La Ville globale : New-York, Londres, Tokyo*, Paris, Descartes, 530 p.
- Sassen S. (2004), « Introduire le concept de ville globale », *Raisons politiques*, vol. 15, n° 3, 2004.
- Simpfendorfer B. (2011), *La Nouvelle Route de la soie : comment le monde arabe délaisse l'Occident pour la Chine*, Paris, Autrement, 213 p.
- Tarrius A. (2002), *La Mondialisation par le bas : les nouveaux nomades de l'économie souterraine*, Paris, Balland, 220 p.

# Une mondialisation discrète Circuler en Afrique : acteurs, réseaux et marchandises *Introduction*



**Anne Bouhali**

*Maîtresse de conférence  
(géographie)  
UR4287 Habiter le monde  
Chercheuse associée à l'UMR  
PRODIG, Université de Picardie  
Jules-Vernes, Amiens*



**Saïd Belguidoum**

*Sociologue, Maître de  
conférence, Université d'Aix-  
Marseille*

En quelques décennies, ce qui était appelé « mondialisation par le bas (1) », circonscrite à quelques régions du monde et animée par des entrepreneurs migrants pionniers (Portes, 1999 ; Peraldi, 2001 ; Tarrus, 2002), est devenue une globalisation discrète du cadre des échanges, touchant à différents degrés les sociétés africaines. L'ambition de ce quatrième numéro d'*Afrique(s) en mouvement*, intitulé **Une mondialisation discrète. Circuler en Afrique : acteurs, routes, réseaux et marchandises**, est ainsi de proposer un état de la recherche concernant les circulations transnationales d'hommes, de femmes et de marchandises qui ont pour cadre cette globalisation discrète sur le continent africain, concernant aussi bien l'Afrique méditerranéenne que l'Afrique subsaharienne. Liées aux processus de mondialisation(2) (Choplin et Pliez, 2016, 2018), ces circulations

(1) Le grand entretien, consacré aux travaux de l'anthropologue Alain Tarrus, rend compte de la structuration et de l'émergence de ce champ de recherche dans les sciences sociales.

(2) Jean-Pierre Taing, dans la rubrique « Les mains dans le cambouis », revient efficacement sur ces différents termes. Pour plus de précisions, nous renvoyons les lecteurs vers son texte.

qui concernent à la fois les hommes, les femmes et les marchandises, dessinent des routes qui, à partir de l'Afrique, remontent vers les différentes places qui jalonnent ces itinéraires entre les deux rives du Sahara, l'Europe et l'Asie, participant ainsi à une recomposition des flux migratoires (Beauchemin, Lessault, 2014). Ces transformations des formes et des modalités des circulations, notamment depuis l'Afrique subsaharienne vers l'Afrique méditerranéenne, ou de l'Afrique au sens large vers l'Asie (Bredeloup, 2007 ; Bertoncetto et Bredeloup, 2009 ; Bertoncetto *et al.*, 2009), concernent aussi bien les migrations humaines que les routes mises en place par les entrepreneurs du commerce transnational.

À la lumière des cinq articles qu'il contient, ce dossier permet de mieux comprendre en quoi les circulations transnationales sont un vecteur des mutations des sociétés contemporaines du Maghreb et de l'Afrique subsaharienne. Il propose ainsi un état des lieux des modalités plurielles des échanges transnationaux qui se sont en grande partie émancipés de la domination postcoloniale, pour comprendre comment se construisent désormais les espaces du transnational et la manière dont ils travaillent

et transforment les sociétés des deux rives du Sahara.

Le rôle de l'Asie du Sud-Est, et plus particulièrement de la Chine, comme région à la source des approvisionnements en biens de consommation courante est bien évidemment présent dans la plupart des contributions à ce dossier. Néanmoins, les articles témoignent aussi de la diversification des routes de l'approvisionnement et des ramifications de ces circulations sur le continent africain, entre Afrique de l'Ouest et Afrique du Nord. Ainsi, le travail d'enquête mené par Issouf Binaté et Sidi Boubacar Diané entre Istanbul et plusieurs grandes villes ouest-africaines témoigne de la réémergence de la place marchande stambouliote et de son rôle croissant dans l'approvisionnement des classes moyennes ouest-africaines en produits du quotidiens, turcs ou *made in China*. Le rôle de *hub* de la capitale turque avait été souligné dès les années 2000, notamment comme place d'approvisionnement des commerçants maghrébins, qui voyaient les conditions de leur séjour en Europe du Sud de plus en plus durcies (Deli, 2002 ; Pérouse, 2002). Aujourd'hui, ce sont donc de jeunes entrepreneurs ouest-africains qui, profitant notamment d'une mobilité pour études, construisent une activité commerciale transnationale et participent à la diversification des routes de l'approvisionnement des sociétés ouest-africaines. A l'échelle régionale, l'article de Nicolas Le Borgne, qui suit un lot de robes importé d'Asie du Sud-Est et distribué le long du corridor Lagos-Lomé, témoigne de cette intrication des mobilités et des circulations qui connectent les usines du monde aux consommateurs pauvres des pays émergents.

Cette approche de la mondialisation s'intéresse ainsi à la fois aux acteurs, aux routes et aux lieux des circulations transnationales en portant autant attention aux stratégies multi-situées que les circulations transnationales impliquent, qu'aux réseaux sociaux et spatiaux qui font vivre ces dynamiques et aux impacts de ces circulations sur les différentes places irriguées par ces réseaux. La question de la circulation des informations mais aussi de l'argent apparaît soit en filigrane dans une grande majorité des articles, soit directement au cœur de ces contributions ; que ce soit dans l'article d'Adrien Doron qui propose de mettre à jour les circulations discrètes des flux financiers permettant de connecter la Tunisie aux réseaux commerciaux mondiaux, dans l'article de Nicolas

Le Borgne et celui de Kossigari Djolar et de Jérôme Lombard qui montrent bien l'importance capitale de la connaissance fine des réseaux de transport de marchandises mais peut-être surtout des réseaux sociaux de connaissances qui permettent de fluidifier et de faciliter les déplacements des personnes et des marchandises.

Plusieurs contributions de ce dossier ont également porté sur des questions liées à l'actualité récente, mettant notamment en évidence le caractère labile de ces circulations transnationales. Ces articles étudient ainsi comment ceux qui circulent ou font circuler les biens ou l'argent font face et s'adaptent plus ou moins facilement à toutes sortes d'aléas, qu'il s'agisse des conflits, des crises géopolitiques, voire de la fermeture des frontières. C'est ce que propose notamment l'article d'Adrien Doron qui s'est penché sur la circulation des flux financiers depuis une place marchande frontalière, Ben Gardane, et qui montre comment cette petite localité périphérique et marginalisée du sud de la Tunisie a su construire de vastes réseaux financiers la connectant au reste du monde plus intensément encore que les relations marchandes. Cette place a dû ainsi procéder à plusieurs reprises à des recompositions, en lien avec les événements politiques des printemps arabes et la situation libyenne instable de l'autre côté de la frontière. Les conséquences sur les circulations transnationales de la pandémie actuelle liée à la Covid-19, qui a considérablement perturbé les sociétés et les territoires, notamment en Afrique, sont également présentes dans ce quatrième dossier d'*Afrique(s) en mouvement*. Kossigari Djolar et Jérôme Lombard montrent ainsi les impacts de la fermeture des frontières togolaises en raison de la crise de la Covid-19 sur les circulations commerciales transnationales et transfrontalières et décrivent l'adaptation des commerçants et des transporteurs et les petits arrangements mis en place pour pouvoir continuer à « faire circuler », en dépit de la fermeture officielle des frontières. L'article de Riccardo Vicinanza témoigne lui aussi des difficultés rencontrées par les petits commerçants et les migrants ouest-africains travaillant ou fréquentant la médina de Casablanca au Maroc, mais aussi des difficultés rencontrées par le chercheur face à la fermeture de son terrain. Enfin, la rubrique « Au cœur du réel », dans laquelle témoigne le représentant d'une association étudiante de ressortissants ouest-africains venus pour étude au Maroc au sujet de la Covid-19 et de son impact sur la vie

quotidienne des étudiants et étudiantes, ne dit pas autre chose.

Dans la lignée de travaux qui ont étudié les espaces, les réseaux et les acteurs du commerce transnational de produits *made in China* à destination des classes populaires et des classes moyennes de la région (Belguidoum et Pliez, 2015 ; Choplin et Pliez, 2015), ce dossier a eu la volonté d'intégrer des études portant plus largement sur l'Afrique et de mettre ainsi en évidence les circulations d'hommes et de marchandises de part et d'autre des deux rives du Sahara (Marfaing et Wippel, 2003 ; Wippel, 2020). L'objectif était d'adopter une approche décloisonnée de la recherche. Ce décloisonnement se veut à la fois spatial, territorial et disciplinaire, à travers la mise en évidence des liaisons entre des territoires bien souvent étudiés séparément, et ce malgré « l'existence de liens qui s'établissent par-delà les frontières étatiques, pour former une région du monde qui peut être vue non seulement en surface mais aussi en réseau » (Choplin *et al.*, 2017). L'article de Riccardo Vicinanza témoigne bien de ce décloisonnement entre nord et sud du Sahara, de même que la rubrique « Retour de terrain » d'Hicham Jamid et Sophie Bava, consacrée aux commerçantes de rue ouest-africaines et à la vente d'objets de désir : le long d'un axe transsaharien entre Afrique subsaharienne et Afrique méditerranéenne, les hommes, les femmes, les marchandises, l'argent et les informations, mais aussi les imaginaires circulent et participent à l'émergence de véritables espaces locaux mais aussi régionaux transnationaux. ■

## Bibliographie

- Beauchemin D., Lessault C. (2014), « Les statistiques des migrations africaines : ni exode, ni invasion », *e-Migrinter*, n° 12.
- Belguidoum S. et Pliez O. (2015), « Made in China : commerce transnational et espaces urbains autour de la Méditerranée », *Les Cahiers d'EMAM. Études sur le Monde arabe et la Méditerranée* (26). Repéré à <http://emam.revues.org/909>
- Bertoncello B. et Bredeloup S. (2009), « Chine-Afrique ou la valse des entrepreneurs-migrants », *Revue européenne des migrations internationales*, 25(1).
- Bertoncello B., Bredeloup S. et Pliez O. (2009), « Hong Kong, Guangzhou, Yiwu : de nouveaux

comptoirs africains en Chine », *Critique Internationale*, 44 (3).

- Bredeloup S. (2007), *La Diams'pora du fleuve Sénégal : sociologie des migrations africaines*. Toulouse, France, Presses universitaires du Mirail, 300 p.
- Choplin A., Mareï N. et Pliez O. (dir.) (2017), « L'Afrique : du Sahel et du Sahara à la Méditerranée », Paris, *Atlande*, vol. 1-1, 236 p.
- Choplin A. et Pliez O. (2015), « The inconspicuous spaces of globalization », *Journal of Urban Research* (12). Repéré à <http://articulo.revues.org/2905>
- Choplin A. et Pliez O. (2016), « Des mondialisations plus discrètes : vers une nouvelle géographie des échanges mondiaux », *La vie des idées*, 4 octobre. Repéré à <http://www.laviedesidees.fr/Des-mondialisations-plus-discrettes.html>
- Choplin A. et Pliez O. (2018), *La Mondialisation des pauvres : loin de Wall Street et de Davos*, Paris, Seuil, 108 p.
- Deli F. (2002), « La maîtrise du commerce international du textile par les patrons arabes, de Mardin à Laleli (Istanbul) », in Peraldi M. (dir.), *La fin des norias ? Réseaux migrants dans les économies marchandes en Méditerranée*, Aix-en-Provence, Maisonneuve et Larose.
- Marfaing L. et Wippel S. (dir.) (2003), *Les Relations transsahariennes à l'époque contemporaine : un espace en constante mutation*, Paris Berlin, Karthala ZMO, 483 p.
- Peraldi M. (dir.) (2001), *Cabas et containers : activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*, Paris, Maisonneuve et Larose, Maison méditerranéenne des sciences de l'homme, 361 p.
- Pérouse J.-F. (2002), « Laleli, giga bazar d'Istanbul », in Peraldi M. (dir.), *La fin des norias ? Réseaux migrants dans les économies marchandes en Méditerranée*, Paris, Maisonneuve et Larose.
- Portes A. (1999), *La mondialisation par le bas : l'émergence des communautés transnationales*, *Actes de la recherche en sciences sociales*, 129(1). DOI : 10.3406/arss.1999.3300
- Tarrius A. (2002), *La mondialisation par le bas : les nouveaux nomades de l'économie souterraine*, Paris, Balland, 168 p.
- Wippel S. (2020), « The Sahara as a Bridge, Not a Barrier: An Essay and Book Review on Recent Transregional Perspectives », *Neue Politische Literatur*, 65(3). DOI : 10.1007/s42520-020-00318-y

# Les produits *Made in Turkey* en Afrique de l'Ouest

## Acteurs, circulations et dynamique entrepreneuriale des jeunes



**Issouf Binaté**

*Université Alassane Ouattara (Côte d'Ivoire), Pilot African Postgraduate Academy, Fellow à Point Sud (Mali), Université Goethe de Francfort (Allemagne) et chercheur post-doctorant au Department of Religion & Center for African Studies, Université de Floride (États-Unis).*



**Sidi Boubacar Diané**

*Doctorant à l'Institut des sciences sociales à la Faculté de communication de l'Université de Marmara à Istanbul (Turquie).*

Ce matin du lundi 15 mars 2021, Natasha T. (1) part de son domicile familial de Yopougon à la Riviera palmeraie – un quartier huppé de la commune de Cocody à Abidjan – au pas de course. Ce jour, comme tous les débuts de semaine, cette ancienne étudiante de Ticaret Üniversitesi à Istanbul, a rendez-vous avec ses clients venus récupérer leurs commandes de produits. A peine installée, une file de clients se forme devant son bureau de *Super Kargo*, une entreprise spécialisée dans l'expédition de colis de la Turquie vers la Côte d'Ivoire et d'autres pays ouest-africains. Ouverte en 2019 à Istanbul où elle dispose d'un siège dans le district de Merter, *Super Kargo* est une initiative de jeunes Ivoiriens qui, profitant de leur séjour d'études en Turquie, ont allié formation et entrepreneuriat en établissant une liaison commerciale entre l'Afrique de l'Ouest et ce pays d'accueil aux fortes potentialités économiques.

(1) Natasha T. est un nom d'emprunt, tout comme les autres références des personnes et entreprises cargos (ou kargos) citées dans cette étude.

Située dans l'Eurasie, la Turquie est la septième économie de l'Europe et le second fournisseur de ce continent en produits textile-habillement après la Chine (Chaponnière, 2008 : 325). Le boom économique de ce pays survient au moment où, après l'expérience réussie de l'incursion de ses entrepreneurs et hommes d'affaires en Asie centrale (Balci et Motika, 2007), il a revu sa politique extérieure en direction de l'Afrique. Lancé en 1998, ce programme d'ouverture de la Turquie à l'Afrique baptisé *Opening up to Africa* a étendu le cadre de sa coopération économique. Après 2002, le gouvernement du Parti de la Justice et du Développement (ou AKP) a poursuivi et intensifié ce processus, et, en 2003, le sous-secrétaire au commerce extérieur a élaboré une stratégie d'amélioration des relations économiques avec les pays africains. En 2005, année déclarée « Année de l'Afrique », après avoir obtenu le statut d'observateur auprès de l'Union africaine (UA), la Turquie est devenue trois ans plus tard un partenaire stratégique de l'UA, ce qui a ouvert la voie au sommet de la coopération Turquie-Afrique qui s'est tenu à Istanbul avec la participation de 49 pays africains, marquant le début d'un processus de coopération durable.

L'espace des échanges des pays ouest-africains en matière de circulation des personnes et des biens, resté trop longtemps limité aux anciennes puissances coloniales, s'en est ainsi trouvé élargi. Au départ conduite par des entrepreneurs socio-économiques turcs dans le domaine de l'éducation, de la diplomatie et de l'assistance humanitaire, matérialisée par l'ouverture d'écoles et d'ambassades (Angey, 2009, Döhrn, 2013 et 2014 ; Shinn 2015 ; Toguslu, 2015 ; Binaté, 2019, Güner, 2021), cette coopération commence à s'intensifier sur le terrain des échanges économiques avec l'implication des acteurs de profils variés recrutés parmi les jeunes ayant des expériences de séjour – pour des études, le tourisme, le business, etc. – en Turquie. Le volume total des échanges entre le continent africain et la Turquie a atteint 20,6 milliards de dollars US en 2019 – une croissance rapide comparée aux 5,68 milliards de dollars US en 2003(2).

En Côte d'Ivoire et au Mali, ces échanges transnationaux ont trouvé un cadre d'expérimentation avec des étudiants (Binaté 2020) et des migrants ressortissants de ces pays. Parallèlement aux relations économiques entre leurs pays d'origine et d'accueil, ces derniers ont développé des réseaux de circulation de biens souvent en marge des canaux officiels. Ces pratiques de la mondialisation « par le bas » avaient animé pendant ces dernières décennies la coopération entre l'Afrique et la Chine (Choplin et Pliez, 2016 ; Bouhali *et al.*, 2018, Bouhali 2020). Mais avec l'ambition d'internationalisation de la Turquie, elles vont intégrer un nouvel espace, notamment ce pays de l'Eurasie qui, dans sa politique d'ouverture sur l'Afrique, a fait des programmes de bourses de mobilité des étudiants de ce continent un pan important de sa mission. Ce sont ces derniers qui seront, avec des migrants souvent en transit vers l'Europe (Mahir, 2014), les fers de lance de la médiation économique émergente entre ces deux parties du monde. Ce texte porté sur cette mondialisation « discrète » répond à la question de la participation de l'Afrique de l'Ouest – déjà présente dans les échanges avec la Chine (Marfaing et Thiel 2013, Marfaing 2019) – à ce projet en mobilisant des acteurs moins connus des circuits traditionnels du commerce international, qui ont su saisir l'opportunité d'un séjour d'étude et de transit pour se réinventer

une trajectoire socioprofessionnelle dans cette économie mondialisée.

Dans cet exercice, il s'agira d'interroger le parcours de ces jeunes, le marché de l'économie en construction autour des produits *Made in Turkey*, les réseaux de circulation et les enjeux que présente cette dynamique entrepreneuriale pour l'Afrique de l'Ouest. Elle repose essentiellement sur des études de terrain menées à Abidjan (Côte d'Ivoire), Bamako (Mali) et Istanbul (Turquie) dans le cadre de deux projets de recherches : l'un doctoral et l'autre postdoctoral (3) entre 2016 et 2021. Les entretiens semi-dirigés privilégiés ont mobilisé plusieurs acteurs, notamment des promoteurs d'écoles, des religieux, des administrateurs de services publics et d'ONG, des étudiants et des professionnels de la commercialisation des produits *Made in Turkey* à Abidjan, Bamako et Istanbul. La réflexion organisée autour de ces données collectées portera sur trois axes dont le premier s'intéressera à ces jeunes acteurs de cette mondialisation par le bas, le second aux produits et aux circuits de circulation de ces biens, et le troisième à l'élan de création d'emplois suscité pour faire face aux soucis de l'intégration professionnelle de ces jeunes diplômés.

## **Étudiants et migrants ouest-africains en Turquie : des figures de la mondialisation « par le bas »**

L'Afrique représente un marché économique important pour les pays en quête de position sur l'échiquier mondial. Après que la Chine eut ravi aux États-Unis la place de premier partenaire commercial du continent (Angey, 2009), elle a vu arriver en masse sur son sol des entrepreneurs socio-économiques, puis des officiels de la Turquie à la fin de la décennie 90. Cet établissement opéré progressivement a rapproché ce pays de l'Afrique et s'est accompagné d'un vaste programme mêlant diplomatie culturelle au prisme de l'islam, du business, de l'ouverture d'écoles, etc.

(2) URL : <https://www.trthaber.com/haber/ekonomi/son-18-yilda-turkiyenin-afrika-ulkeleriyle-ticaret-hacmi-4-kat-artti-484075.html>. Consulté le 6 mai 2021.

(3) Les séjours en Turquie de ces chercheurs s'inscrivaient dans le cadre de leurs études doctorales et postdoctorales sur la mobilité sociale des jeunes Ouest-Africains installés dans ce pays.

En ont découlé des mouvements de mobilité de personnes à l'initiative de la circulation de produits entre la Turquie et l'Afrique.

Cette mobilité transnationale concerne des étudiants et des migrants en quête de mieux-être. En effet, la présence turque en Afrique de l'Ouest a élargi l'univers des partenaires socio-économiques de cette partie du monde. D'abord, elle a donné lieu à l'établissement des hommes d'affaires – dont des membres de la confédération TUSKON proche du prédicateur Fethullah Gülen – puis à l'ouverture d'écoles (Döhrn, 2013). Jusqu'en 2014, le nombre de ces établissements de niveaux primaire, secondaire et supérieur sur le continent était estimé à 113 (Shinn, 2015: 137-147), avec des écoles phares telles *Yavuz Sultan Selim* et *Yavuz Selim-Bosphore* à Dakar (Sénégal), *Horizon* à Bamako (Mali) ou encore *Citadelle* à Conakry (Guinée). Par la mise en place d'un système de parrainage et de programmes de bourses d'études, ces écoles allaient servir de tête de pont aux élèves africains pour leurs études secondaires, pour certains, et supérieures, pour d'autres, en Turquie. L'État turc, bénéficiaire de ce projet, n'était pas étranger à ce programme. Déjà au début des années 60 et 90, il avait soutenu la coopération universitaire avec l'Afrique à travers des conventions successives avec les Nations Unies (4) et la Banque islamique de développement (Mahir, 2014: 134). Avec son ambitieux projet d'internationaliser sa vision du monde, il revient sur la scène de la coopération éducative à travers *Yurtdışı Türkler ve Akraba Topluluklar Başkanlığı* (en abrégé YTB [littéralement, « direction de la diaspora turque et des communautés liées »]) – lancé en 2012 en remplacement de *Büyük Öğrenci Projesi* en cours depuis 1992 – et *Diyanet*, sa direction des affaires religieuses. En marge de cette forme organisée de programme de mobilité des étudiants existait une voie privée avec des charges – scolarité, hébergement, etc. – aux frais des parents ayant fait le choix de ce pays pour la poursuite des études de leurs enfants. Au cours de l'année scolaire 2017-2018, on estimait à 3 854 le nombre de Ouest-Africains séjournant en Turquie pour leurs études, dont 159 Ivoiriens et 308 Maliens (5).

(4) UNESCO, *Fellowships for Africans*, Paris, 1961, p. 31.

(5) Türkiye'de Sahraaltı Afrikalı Öğrenci Hareketliliği (2018-2014). URL : <https://www.afam.org.tr/turkiyede-sahraalti-afrikali-ogrenci-hareketliliği-2014-2018/?fbclid=IwAR2ZKNvpMth6jX9UDfOO9aoMqk2jwv6PAd7LHX-PnOB62Scyj3Ad4l6BE>. Consulté le 6 décembre 2019.

L'un d'eux, Imane M., a bénéficié d'une bourse d'études de Diyanet en 2011. Admis à *Uluslararası Fatih Sultan Mehmet Anadolu Lisesi*, un établissement confessionnel à Istanbul, il y passa quatre années d'études, sanctionnées par l'obtention du baccalauréat, avant son entrée à Marmara Üniversitesi où il étudie la théologie islamique. Parallèlement à ses études, cet ancien élève de la médersa Salaf Salih, dans la commune d'Abobo à Abidjan, s'était intéressé au milieu des affaires :

« J'ai commencé à fréquenter les aînés qui venaient faire des achats [de marchandises à Istanbul]. Je les aidais à faire les achats, les traductions en arabe, en turc et en français. C'est là que tout a commencé. Puis j'ai pris un appartement de trois pièces au centre commercial [à Merter] où je logeais les clients à 20 euros par jour au lieu de 50 dollars US dans les hôtels (6). »

La législation turque en matière d'employabilité n'autorise pas les étudiants à travailler avant le niveau master. Mais ce travail de guide pour les marchands et les touristes se faisant à temps libre, ces étudiants trouvaient l'occasion de se faire de l'argent de poche en complément de leurs allocations mensuelles – jugées insuffisantes – allant de 100 à 1 400 livres turques selon qu'ils étaient au lycée ou à l'université. Dans un contexte de présence de produits industriels turcs jugés bon marché et attirant de plus en plus de clients africains, ces activités occasionnelles suscitèrent des idées d'entrepreneuriat chez ces jeunes.

En 2019, Imane M. emménagea dans un appartement dans le district de Merter à Istanbul, d'où il organisa ses activités :

« Quand j'étais en Côte d'Ivoire, je voyais mes tantes qui partaient en Chine pour faire des achats. Elles s'associaient pour prendre des conteneurs, et tout le monde s'en sortait (*sic*). Je me suis dit pourquoi ne pas créer une entreprise comme ça ici pour envoyer les bagages en Côte d'Ivoire. Y'a des Ghanéens qui le faisaient. À la base, j'envoyais de l'*attiéké* de la Côte d'Ivoire pour le vendre aux restaurants camerounais. (...) C'est quand j'ai commencé à avoir beaucoup de clients que j'ai donné un nom à l'entreprise. J'ai créé une page Facebook sponsorisée, et j'ai commencé à m'approcher des gens pour faire ma promotion (7). »

(6) Entretien avec Imane M., le 30 mars 2021 à Abidjan.

(7) *Idem*.

*Super Kargo*, son entreprise, s'est spécialisée dans le transfert de colis, le transfert d'argent, la réservation d'hôtels, l'établissement de contacts entre les industriels turcs et le milieu des affaires ouest-africain. Depuis 2020, Imane M. a ouvert un bureau à Abidjan en remplacement de son ancien entrepôt de la commune de Port Bouët qui servait de point d'accueil des marchandises. Ce bureau est situé à la Riviera Palmeraie dans la commune de Cocody, au rez-de-chaussée d'un immeuble d'un étage. Il est compartimenté en trois blocs dont un magasin pour le stockage des colis, une salle de réception des clients et une autre pour le service de l'assistance clientèle.

Sur ce terrain de l'entrepreneuriat, *Super Kargo* retrouve des groupements de jeunes Africains arrivés en Turquie dans un autre contexte. En effet, la mobilité étudiante s'est faite parallèlement à la migration de jeunes ouest-africains qui avaient vu en cette terre une porte d'entrée en Europe. En effet, le Printemps arabe et la chute du régime de Kadhaï en 2011 – à la base de la déstabilisation de la Libye, longtemps considérée comme la barrière infranchissable dans la traversée de la Méditerranée – ont donné un coup d'accélérateur au phénomène des départs des jeunes de l'Afrique. A Istanbul, on les retrouve dans les secteurs de Aksaray, Laleli, Beyazit, Yenikapi, Kumkapi, Gun-Goren où ils sont en majorité employés au noir. D'ailleurs, une expression stigmatisante et populaire « *çabuk çabuk* », exprimant en langue turque une injonction de l'employeur à l'employé – et que Dogus Şimşek et Yusuf Sayman (2018:7) traduisent littéralement en anglais par « *hurry up, do your work, hurry up, don't hang around, hurry up, be quicker* » – décrit mieux cette réalité de ce secteur d'activités (qui ne concerne pas seulement les Africains). En 2017, on estimait à 1,5 million le nombre de ces migrants africains(8) en Turquie dont certains étaient en transit pour l'Europe. Alim D., un Malien arrivé en Turquie en 2013, raconte son expérience :

« Initialement, j'étais venu ici en Turquie pour passer vers l'ouest de l'Europe, précisément en France. Vu que c'est au risque et au péril de ma vie, je n'avais que deux possibilités, soit rester travailler ici comme les autres compatriotes ou Africains, soit retourner au Mali. J'ai choisi de rester et de me battre. J'ai commencé par

travailler dans les ateliers de couture, et après comme guide touristique pour me retrouver intermédiaire de vente entre certains clients maliens et des producteurs commerçants turcs (9). »

Avec des années d'expérience dans ce domaine, Alim D. a ouvert sa structure, dénommée *Trust Kargo*, à Laleli. Sur le modèle de *Super Kargo*, *Trust Kargo* opère dans la médiation économique entre la Turquie et son pays à travers la circulation de produits industriels. A Istanbul, ces entreprises, majoritairement connues sous le nom de « cargos », et les restaurants africains révèlent une présence de plus en plus visible des communautés originaires de ce continent. Dans la circonscription de Fatih, de Kumkapi et dans les alentours du Grand Bazar à Beyazit, des magasins surmontés de mâts avec des drapeaux ou aux vitres tapissées d'autocollants aux couleurs de pays africains occupent des rues et offrent ainsi des lieux de communication avec les clients potentiels accostés par des prospectus et les cartes de visite des tenants de ces lieux. Des marchandises empaquetées y sont acheminées sur des charrettes pour être enregistrées avant leur livraison à leurs destinataires. Cette mission des entreprises « cargos » est un travail à la chaîne, avec un client à la commande, un fournisseur à la production et des intermédiaires à la facilitation de l'opération.

En dépit de l'interdépendance de ces acteurs, le rôle de l'intermédiaire ou guide reste central dans la coordination de ces opérations que l'on peut résumer à ces trois tâches : retrouver les produits commandés, établir le contact avec le fournisseur et faire les colis pour l'expédition. A son arrivée à Istanbul en 2014, Sébastien D. (10) a, parallèlement à ses cours de mathématiques appliquées à Yeditepe Üniversitesi, d'abord servi comme intermédiaire de ces échanges internationaux, allant jusqu'à introduire des commerçants maliens de passage en Turquie dans le réseau des industriels de ce pays. Plus tard, il parvient à ouvrir une boutique de friperies à Bamako qu'il alimente régulièrement avec des produits achetés sur les marchés d'Istanbul. Quant à l'Ivoirienne Natasha T., bien qu'elle soit arrivée en Turquie seulement en 2018, elle n'a pas

(8) URL : <https://www.aa.com.tr/en/africa/africans-in-turkey-leave-lasting-impression-on-locals/1001490>. Consulté le 13 mai 2021.

(9) Entretien avec Alim D., le 23 avril 2021 à Istanbul.

(10) Sébastien D. est un ancien élève de *Collège Horizon* à Bamako, un établissement scolaire du réseau des écoles du mouvement Gülen (entretien le 21 juillet 2019 à Istanbul).

échappé à cette trajectoire d'étudiant-travailleur à temps partiel. Son introduction dans ce milieu a été faite par l'entremise de ses co-locatrices camerounaises et sud-africaines qui y trouvaient des opportunités de se faire des contacts dans ce milieu professionnel et des moyens de subsistance. Sur les conseils de ces dernières et d'amis ivoiriens, elle s'est construit un carnet d'adresses de clientes intéressées par les produits industriels de la Turquie :

« Certaines se lançaient dans la vente nouvellement. Elles n'avaient jamais auparavant fait des achats en Turquie ; c'est-à-dire c'est de bouche à oreille qu'elles ont entendu dire que la Turquie était moins chère. Et donc elles se sont dit : « Mais pourquoi pas ? » Et on a commencé à forger notre adresse de guide à travers des dames qu'on a eu à guider. Des dames qu'on a reçues et qui ont aimé. Donc à leur retour sur Abidjan, elles disaient : « Moi, je suis allée à Istanbul, on m'a recommandé telles filles. Elles ont fait des courses avec moi, elles sont sorties avec moi. Journalièrement, je les payais telle somme et voilà. (...) Donc ces dames-là, ne pouvant pas aller sur Istanbul, elles nous contactaient sur WhatsApp (11). »

Dans ces échanges, l'usage de WhatsApp et Facebook s'est avéré un moyen de communication majeur de ces activités économiques. A travers ces applications, la cliente a la possibilité de discuter des produits qu'elle a vus sur internet ou des photos que l'intermédiaire lui aurait proposées. Certains guides y ont trouvé un cadre pour entreprendre des projets de vente en ligne. A Istanbul, Sephora D. (12), diplômée d'un master en Business-administration à Bahçeşehir Üniversitesi, tient son commerce à partir de deux comptes Facebook sur lesquels elle expose à ses abonnés des articles photographiés dans les rayons des magasins du Grand Bazar et tirés des sites de vente en ligne.

Quant aux achats, une fois la commande passée, le client a le choix de transférer l'argent au guide ou au fournisseur soit par l'intermédiaire des services des agences formellement constituées – telles Western Union, Money Gram, etc. – ou des structures non formelles connues sous l'appellation de *Western Maraka*. Ce mode de paiement parallèle, qui s'inscrit dans cette vision

mondialisée de l'économie développée par ces acteurs internationaux de second plan, fonctionne sur le modèle des agences internationales de transfert d'argent susmentionnées. Il a pris forme en Chine au sein de la diaspora malienne composée en majorité de l'ethnie Maraka – une variante des Soninké, Sarakolé qu'on retrouve également au Burkina Faso, en Gambie, en Guinée Bissau, en Mauritanie et au Sénégal, avant de se répandre dans d'autres pays asiatiques et en Europe. En plus de pratiquer des coûts bas comparés aux agences formelles, *Western Maraka* s'est aussi distingué par son adaptation aux réalités sociales des Africains qui, en situation irrégulière à l'étranger, éprouvent souvent des difficultés à réaliser des opérations bancaires. A Abidjan, *Super Kargo* dispose de ce type de service pour aider sa clientèle à faire ses commandes aux guides et aux entreprises cargos.

## “Cargos” : relier l'Afrique à la Turquie par la circulation des produits industriels

Si dans le secteur du transport aérien, le « cargo » fait référence aux avions gros porteurs, dans le jargon des Africains en Turquie, il est employé pour désigner les entreprises spécialisées dans l'expédition de colis (13). D'ailleurs, la mention de ce terme (ou de son expression dérivée « kargo ») dans la composition des noms de quelques-unes de ces entreprises est un élément révélateur de ce constat. Au vu de la multiplicité des acteurs de ce milieu professionnel et souvent du caractère non formel de leurs activités, il serait présomptueux d'énoncer un chiffre sur leur nombre exact. Toutefois, il est fort probable que leurs actions couvrent la presque totalité des destinations ouest-africaines desservies par la compagnie Turkish Airlines.

L'offensive diplomatique de la Turquie en Afrique, en effet, s'est affirmée par la présence d'hommes d'affaires (Angey, 2009 ; Shinn, 2015) que l'établissement de liaisons assurées par Turkish Airlines a renforcée. En 2019, cette compagnie aérienne, outil stratégique de la politique

(11) Entretien avec Natasha T., le 15 mars 2021 à Abidjan.

(12) Entretien avec Sephora D., le 5 septembre 2019 à Istanbul.

(13) Dans la rue de Fetihbey cad. No : 20/300 dans le district de Fatih, on note neuf entreprises avec la mention « Kargo » dans leur dénomination.

extérieure turque, desservait 51 aéroports de 36 pays sur le continent africain (Lebel, 2020 : 42). Après l'ouverture de l'ambassade de Turquie en 2009, la Côte d'Ivoire a accueilli le premier vol de cette compagnie nationale en 2012. Quant à la desserte de l'aéroport international Modibo Keita de Bamako, elle intervient en 2014. En effet, l'essentiel des colis expédiés en Afrique de l'Ouest par les entreprises cargos se fait par voie aérienne. Turkish Airlines et, dans une moindre mesure, Royal Air Maroc, sont au centre de ce trafic. Cette circulation de produits à partir d'Istanbul est une entreprise collective

impliquant des agents du milieu du transport international, notamment des transitaires et des douaniers. Elle se fait également par l'entremise de voyageurs au nom desquels les colis sont enregistrés. Au départ d'Istanbul, chaque passager est autorisé, en plus des 8 kilos de bagage en cabine, à disposer de 46 kilos (soit deux colis de 23 kilos) dans la soute de l'avion. Au-delà de cette quantité, le surplus de bagages est facturé à la charge du passager, qui peut être un employé de ces entreprises cargos ou non, ou bien un voyageur consentant à enregistrer ces colis en son nom.



Avant leur transfert à l'aéroport, des marchandises rangées par colis dans des entreprises cargos dans le district de Fatih, rue de Fetihbey cad. No : 20/300 à Istanbul. (Clichés des auteurs, 2021).

Mais cette étape de l'embarquement à l'aéroport est précédée d'un travail d'emballage des colis dans les locaux des entreprises cargos où les marchandises achetées sont d'abord pesées pour déterminer les quantités et les prix équivalents au retrait. Ensuite, ces colis sont assemblés par paquet de 32 kilos, selon les normes, accompagnés de fiches de commande portant les identités des clients. Le récit du parcours de Imane M., premier responsable de *Super Kargo*, est instructif sur le processus de ces exportations et la construction du réseau d'acteurs y afférent :

« [Après avoir servi comme guide] j'ai commencé à voyager avec les colis. Puis, je suis allé voir des transitaires à l'aéroport d'Abidjan pour leur dire que je suis le propriétaire de tous les bagages

où c'est écrit « Imane » et que je voulais travailler avec eux. J'envoyais souvent des personnes à ma place quand j'étais beaucoup occupé. Si je ne trouve personne, moi-même, je fais le voyage. J'ai toujours mon billet. J'ai aussi un autre ami qui est toujours prêt pour le voyage. Il est comme mon joker (14). »

Dans la desserte de la destination de Bamako, la circulation des produits *Made in Turkey* suit le même procédé, avec Alim D. qui a réussi également à construire un réseau d'acteurs transnationaux. Comme à *Super Kargo*, il dispose de personnel au départ et à l'arrivée des colis.

(14) Entretien avec Imane M., le 30 mars 2021 à Abidjan.

Mais lorsque la situation l'exige, il n'hésite pas à faire le porteur des colis pour satisfaire ses clients :

« Dans ce métier, il faut savoir agir au bon moment. Sinon tu peux perdre facilement tes clients à cause du retard de livraison. Il y a certaines commandes qui sont très urgentes, et le client est prêt à mettre le prix pour être livré à temps. Dans le souci de mieux rentabiliser l'activité, on s'associe pour payer le billet d'avion aller-retour de l'un d'entre nous qui a un titre de séjour, c'est-à-dire une personne qui peut rentrer et sortir sans être embêtée par les autorités des deux pays. Personnellement, je me rends à Bamako presque toutes les trois semaines (15). »

Le délai de livraison de colis à *Super Kargo* est d'une semaine à compter de la date de la commande. En général, les colis sont embarqués les dimanches à Istanbul et parviennent vingt-quatre heures plus tard au bureau de la structure dans la commune de Cocody à Abidjan. A Bamako, passées les formalités administratives aux services de la Douane, les colis sont acheminés au domicile du correspondant local de l'entreprise, sis au quartier Bako-Djicoroni. En l'absence de local approprié, cet espace familial sert d'entrepôt où les clients sont invités à faire leur retrait de colis aux contenus de diverses natures. Avec une clientèle constituée en majorité de femmes, les produits les plus commandés sont les tenues vestimentaires, les chaussures et sacs à main. Pour la particularité des liens de la Turquie avec l'islam, des objets rituels, notamment des tapis de prière, des voiles, des chapelets ne manquent pas à la liste des commandes. Les parfums en font également partie, mais leur quantité ne doit pas excéder 10 kilos, au risque d'être expédiés par voie maritime.

Le transport maritime est également pratiqué dans ce trafic international. A ce niveau, recours est fait aux services du fret où les colis sont rangés dans des conteneurs et la facture établie selon le volume (en mètres cubes) des colis. Mais en raison du délai de livraison d'au moins un mois, cette voie est privilégiée pour les marchandises lourdes – tels les matériaux de construction et de décoration d'intérieur, les pièces détachées d'automobile, etc. L'exportation des commandes de *Super Kargo* est assurée par *Astür Lojistic*, tandis que *Ariane D.* a recours aux services de *Arkas*

*Lojistic* ou *Mediterranean Shipping Company*. Cette entrepreneure ivoirienne, spécialiste de gastronomie africaine à ses moments libres à Istanbul où elle réside depuis 2014, explique le mode d'opération par cette voie maritime :

« Après la commande, la facture d'exportation est établie au nom de ma structure Assurance Ltd Şti. Après le chargement de la marchandise, je mets à la disposition du client le BL [*Bill of Lading*] qui lui permettra le dédouanement de la marchandise à l'aéroport du pays de destination (16). »

La destination finale de ces marchandises va au-delà des seules villes aéroportuaires où elles sont débarquées. En effet, quand elles ne rentrent pas dans les produits de consommation personnelle des clients, on les retrouve sur les étals des marchés des communes et les réseaux de vente en ligne à Abidjan. A Bouaké et dans d'autres localités de la Côte d'Ivoire, *Super Kargo* dispose de clients tout comme au Mali, un marché plutôt couvert par les entreprises de Sébastien D., Alim D. et certains de leurs compatriotes maliens. Les clients de ces derniers sont en majorité installés à Bamako où ils gèrent des boutiques de vente de produits au détail. Ces professionnels du commerce à longue distance avec la Chine ont trouvé dans cette mondialisation « par le bas » – soustraite des lourdeurs administratives pour ce type de voyage – avec la Turquie des produits de qualité et bon marché et ont offert un cadre d'expérimentation d'opportunités d'emplois pour les jeunes Ouest-Africains.

## Épilogue d'une médiation économique internationale en construction au prisme de l'entrepreneuriat des jeunes Ouest-Africains

La coopération entre l'Afrique de l'Ouest et les pays asiatiques de tradition musulmane a longtemps porté la marque de l'islam. Pour des impératifs religieux et des besoins de formation, des cohortes de Subsahariens ont, au cours des siècles passés, séjourné, pour le pèlerinage à la

(15) Entretien avec Alim D., le 23 avril 2021 à Istanbul.

(16) Entretien avec Ariane D., le 31 juillet 2019 à Istanbul.

Mecque et Médine et pour les études au Caire, à Tunis et à Fès. La Turquie, héritière de l'Empire ottoman et longtemps engluée dans des crises politiques et économiques internes, n'est devenue l'une de ces destinations pour des études et pour la recherche de bien-être socio-économique de ces Africains qu'au début de ce millénaire. Ce renouveau de la politique extérieure de la Turquie intervient dans un contexte où ce pays, avec ses industries de produits textiles et autres produits de consommation, a trouvé en l'Afrique de réels débouchés que les migrants et les étudiants vont exploiter.

Les acteurs de cette mondialisation des échanges ont la particularité d'être des ressortissants de pays en voie de développement où les politiques publiques, en raison de la crise de l'emploi chez les jeunes, ont fait de l'entrepreneuriat le thème de référence de leurs discours sur l'éducation et la formation. En Côte d'Ivoire, des programmes d'insertion socio-professionnelle des jeunes ont même été créés et confiés au ministère de la Jeunesse sous la présidence d'Alassane Ouattara depuis 2011. Sur les chaînes de télévision et les réseaux sociaux, des bénéficiaires de ces programmes et des entrepreneurs prospères – sur le modèle du *self made man* – sont régulièrement présentés dans des reportages pour inciter les jeunes à l'auto-emploi. Dans les programmes d'éducation scolaire et des universités, de nouveaux modules, en lien avec cette thématique, ont été introduits dans les enseignements. En réaction, des organisations de jeunesse et des coachs ou influenceurs sur les réseaux sociaux se sont appropriés ces messages dans leurs activités et adresses au public.

Dans un contexte de taux de chômage relativement important en Turquie – 14 % en 2021 (17), des étudiants et des migrants ouest-africains ont pu traduire en actes ces invitations en saisissant les opportunités offertes par le marché industriel turc par leur engagement au titre de guide des clients étrangers et de responsables d'entreprises d'expédition de marchandises. Travail à temps partiel au départ, ce service d'intermédiaire dans la médiation économique avec la Turquie s'est professionnalisé au fil du temps et constitue, à ce jour, un secteur pourvoyeur d'emplois pour les jeunes aussi bien dans leurs pays d'accueil que dans leur pays

d'origine. A *Super Kargo*, Imane M. emploie huit personnes, dont trois à Abidjan. Quant à Alim D. à Bamako, il se dit satisfait de l'aide qu'il apporte à ses proches à travers ses activités :

« Je me réjouis de pouvoir aider mon jeune frère qui était sans emploi après sa formation à la faculté des sciences juridiques et politiques à l'université de Bamako. En l'associant à mon activité, ça lui permet de gagner un peu d'argent et de ne pas dépendre de quelqu'un (18). »

Bien que peu visibles, comparés aux entreprises légalement constituées, ces cargos sont financièrement rentables. En moyenne, *Super Kargo* expédie 5 tonnes de marchandises par semaine en direction d'Abidjan où les clients paient 12 euros par kilogramme au retrait de leurs colis. Il n'est pas comptable de l'assistance des guides dont la paie de la journée de travail à la charge des clients oscille entre 20 et 50 dollars US. En plus, dans ses activités de transfert d'argent ou *Western Maraka*, il perçoit 4 % du taux des échanges. A Bamako, les prix au kilogramme des marchandises au retrait sont de 10 dollars US. Toutefois, la fixation de ces montants reste liée aux dépenses effectuées aux services de la Douane et surtout aux prix pratiqués par les firmes internationales de transport de marchandises et de transfert d'argent – tels DHL, Western Union – desquelles ces cargos s'inspirent pour se faire une place dans cette mondialisation des échanges.

## Références

- Ahmadou A.A. (2019), « La mobilité intellectuelle internationale dans les ambitions mondiales d'Ankara : focus sur la coopération turco-africaine », Association des chercheurs sur l'Afrique (*Afrika Araştırmacıları Derneği*, AFAM). URL : <https://www/afam.org.tr>. Consulté le 14 mai 2019.
- Angey G. (2009), *L'Ouverture turque à l'Afrique : une évolution de la politique étrangère turque ?* Istanbul, Institut français d'études anatoliennes, 2009.
- Balcı B. et Motika R. (éd.) (2007), *Religion et politique dans le Caucase post-soviétique : les traditions réinventées à l'épreuve des influences extérieures*, Paris, Maisonneuve et Larose.
- Binaté I. (2019), « La présence turque en Côte d'Ivoire contemporaine : entreprise transnationale au

(17) <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/issizlik-rakamlari-aciklandi/2205817>. Consulté le 06 mai 2021.

(18) Entretien avec A. Dramé, le 23 avril 2021 à Istanbul.

- service de l'éducation, l'humanitaire et l'islam en Afrique de l'Ouest », *Revue canadienne des études africaines*, vol. 53, n° 2.
- Binaté I. (2020), « Les étudiants ouest-africains en Turquie : mobilité estudiantine et circulation de compétences », *Diasporas*, n° 37.
- Bouhali A., Dimé M. et Mareï N. (2018), « Sur les routes et marchés ouest-africains. Les circulations internationales du *made in China* », *Métropolitiques*. URL : <https://www.metropolitiques.eu/Sur-les-routes-et-marches-ouest-africains-Les-circulationstransnationales-du.html>. Consulté le 15 mars 2021.
- Bouhali A. (2020), « Vers l'émergence d'un modèle du quartier commercial transnational ? Les quartiers du Made in China au Caire et à Oran », *Mappemonde*, n° 128. URL : <http://journals.openedition.org/mappemonde/4076> Consulté le 15 août 2021.
- Chaponnière J-R. (2008), « Panorama de l'industrie turque face à la concurrence chinoise », *Revue Tiers Monde*, n° 194.
- Choplin A. et Pliez O. (2016), « Des mondialisations plus discrètes : vers une nouvelle géographie des échanges mondiaux », *La vie des idées*. URL : <https://laviedesidees.fr/Des-mondialisations-plus-discretes.html>. Consulté le 12 avril 2021.
- Dohrn K. (2013), « Translocal ethics: Hizmet teachers and the formation of Gülen-inspired school in urban Tanzania », *Sociology of Islam*.
- Guner E. (2021), « NGOization of Islamic Education: The Post-Coup Turkish State and Sufi Orders in Africa South of the Sahara », *Religions*, vol. 12, n° 24. URL : <https://doi.org/10.3390/rel12010024>
- Lebel J. (2020), « Turkish Airlines : un outil stratégique turc à l'international », *Étude de l'Ifri*, Ifri.
- Marfaing L. et Thiel A. (2013), « Petits commerçants chinois en Afrique et saturation des marchés ouest-africains », *Migrations Société*, vol. 5, n° 149.
- Marfaing L. (2019), « Dakar ville moderne : la médiation des entrepreneurs sénégalais en Chine », *Revue canadienne des études africaines*, vol. 1, n° 53.
- Saul M. (2014), « Global African Entrepreneurs: A New Research Perspective on Contemporary African Migration », *Urban Anthropology*, 43 (1, 2, 3).
- Şimsek D. et Sayman Y. (2018), « *çabukçabuk* », *Africans in Istanbul*, Istanbul, Pencere Yayınları.
- Shinn D.H. (2015), *Hizmet in Africa: the activities and significance of the Gülen movement*, Los Angeles, Tsehai.
- Toguslu E. (2015), « Hizmet en Afrique : les acteurs transnationaux du mouvement Gülen », *Hizmet Studies Review*, 2015, vol. 2, n° 3.
- UNESCO (1961), *Fellowships for Africans*, Paris.

# Commerce transfrontalier en Afrique de l'Ouest

## De Lagos à Lomé : suivi des routes discrètes d'un lot de robes asiatiques



**Nicolas Le Borgne**

*Doctorant en géographie au Laboratoire Analyse comparée des pouvoirs (ACP) de l'Université Gustave Eiffel, sous la direction d'Armelle Choplin et Serge Weber.*

Cet article traite de la filière discrète des marchandises bas de gamme d'importation chinoise dans les marchés des centres urbains ouest-africains. Pour mettre en circulation des marchandises sur des trajets internationaux, les acteurs doivent compenser leur manque de ressources financières par un ensemble d'outils, de ressources matérielles et sociales ainsi que par un éventail de savoir-faire astucieux. L'un des objectifs de ce travail est de montrer dans quelle mesure l'espace qui sert de support à cette mondialisation discrète est géographiquement et fonctionnellement segmenté en un ensemble de tronçons, de zones d'échanges. Le suivi des marchandises met en lumière les routes, les infrastructures et les réseaux sociaux de connaissances qui permettent le déploiement des nouvelles frontières du capitalisme.

Le suivi du périple d'un lot de robes importé de Chine témoigne des circulations marchandes contemporaines en Afrique de l'Ouest et fait apparaître une logistique éclatée mais fonctionnelle, un réseau d'acteurs nombreux qui parviennent à assurer le développement de réseaux commerciaux et qui agissent « par le bas », connectant ainsi les usines du monde aux consommateurs pauvres des pays émergents.

### Introduction

En août 2019, le Nigéria décide unilatéralement d'interdire la circulation des marchandises avec les pays frontaliers (le Bénin, le Niger, le Tchad et le Cameroun), tout en maintenant le libre passage des personnes (1). De loin la plus active de la région ouest-africaine en matière de commerce transfrontalier (Igue, Zinsou-Klassou, 2010), la zone frontalière avec le Bénin devient alors le théâtre de l'organisation quotidienne à grande échelle de flux marchands discrets opérant hors des radars des autorités de contrôle. Suivre une filière commerciale à partir du réseau d'acteurs qui organise la mise en circulation et la commercialisation d'un bien particulier permet de comprendre les modalités selon lesquelles se pérennisent ces flux marchands. L'enquête dont est tiré cet article s'est déroulée d'octobre à décembre 2019, dans le sud du Bénin et du Togo, au sein du corridor Accra-Lagos. Cette bande littorale qui relie les principales aires urbaines

(1) Officiellement il s'agissait de lutter contre l'importation illégale de riz depuis le Bénin et l'exportation illégale d'essence depuis le Nigéria.

du Nigéria au Ghana (voir carte 1) constitue le centre névralgique de l'activité économique pour l'ensemble de la sous-région.

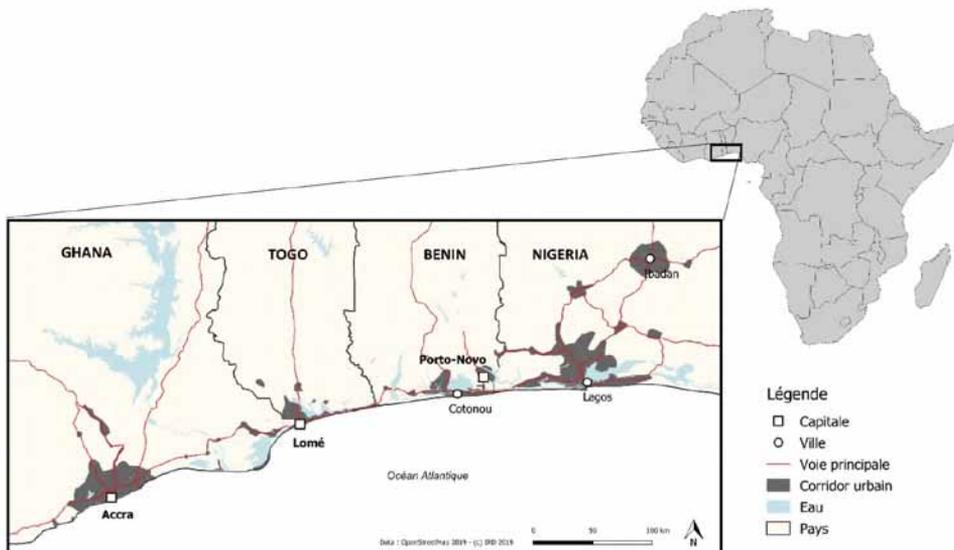
Dans ce territoire de circulation que constitue le littoral ouest-africain, le choix a été retenu d'observer les modalités de mise en commerce de biens manufacturés et importés depuis la Chine. Cet article propose une analyse du réseau commercial et de la logistique du transport qui concourent à entretenir à l'échelle sous-régionale l'intégration à une économie mondialisée. Afin d'illustrer les différentes étapes de la circulation régionale et internationale des marchandises, l'article se centre sur le suivi d'un lot de robes *made in China* de Lagos (capitale du Nigéria) à Cotonou (capitale économique du Bénin) puis à Lomé (capitale du Togo). Ce cas d'étude rend compte de la logistique, en apparence éclatée, usant de plusieurs types de mobilité, qui assure la mise en circulation des marchandises dans ces marchés émergents. Cette filière du textile neuf se situe entre le formel et l'informel, entre des acteurs majeurs de la mondialisation et ceux dont les modalités de commerce correspondent plus à une forme de débrouille (Ayimpam, Wautelet, 2014). À la manière des commerçants « à la valise » décrits par Michel Peraldi à propos des circulations commerciales en Méditerranée (2001 ; 2007), les réseaux marchands dans la sous-région sont souvent animés par des acteurs isolés qui voyagent sur des distances parfois importantes pour faire commerce de petites quantités de marchandises. Bien qu'isolés, ces derniers

parviennent néanmoins à se coordonner en un assemblage fonctionnel qui concourt à la fiabilité de ces réseaux. Importateurs, commerçants grossistes, détaillants et transporteurs forment ainsi un système réticulaire dont la capacité rapide d'adaptation assure la continuité du transit et la fluidité des circulations marchandes. Ces pratiques s'inscrivent dans un processus de mondialisation « par le bas » (Portes, 1999 ; Tarrus, 2002 ; Choplin, Pliez, 2018), portées par des acteurs qui mobilisent un capital économique réduit mais construisent des réseaux commerciaux multiscalaires, franchissant les frontières, reliant les espaces urbains, les campagnes, les pays du Nord et du Sud global. Ces réseaux se déploient dans des espaces discrets (Choplin, Pliez, 2014 ; Pliez Tastevin, 2015) qui souvent, par leur aspect semi-légal voire illégal (Alba Vega, 2011), échappent aux contrôles des autorités publiques.

## Une méthodologie adaptée à des pratiques informelles et à un objet en mouvement

Cette étude s'appuie sur une enquête de terrain menée dans les principales agglomérations de la bande littorale qui relie Accra à Lagos (voir carte 1), dans le cadre d'une thèse de géographie portant sur la circulation et le commerce des textiles neufs en Afrique de l'Ouest.

Carte 1 : Le corridor Accra-Lagos



© Martin Lozivit, 2019. Données OpenStreetMap

Dans la lignée des travaux d'Arjun Appadurai (1986) qui s'emploie à rendre compte de la biographie sociale des objets, il s'agit, au travers d'une enquête multisituée (Marcus, 1995), de suivre ces objets en mouvement, en s'inspirant des démarches proposées par d'autres chercheurs s'inscrivant dans la perspective du tournant matériel (Anderson, Willy, 2009) et du suivi d'objet (Cook, 2004). On peut ainsi citer les travaux sur le ciment (Choplin, 2020), les motos (Mohamad-Khan, 2016 ; Blundo, 2021), les jeans (Pliez, 2015) ou encore les médicaments (Baxerres, 2008).

L'enquête s'est déroulée principalement à Cotonou, capitale économique du Bénin et à Lomé, capitale du Togo. Elle s'est organisée en trois temps. Une première phase de type exploratoire menée à Cotonou entre novembre 2018 et janvier 2019 a permis d'établir les lieux structurants de cette filière qu'il convenait d'investiguer (ports, entrepôts, marchés, boutiques, frontières, routes) et d'identifier les acteurs à interroger (commerçants, transporteurs, emballeurs, douaniers). Une deuxième phase a consisté en une campagne d'entretiens semi-directifs. Ainsi vingt entretiens ont été menés auprès des vendeurs de Cotonou dans le marché de Missébo – principal marché de fripe du Bénin qui propose une offre non négligeable de textiles neufs d'importation chinoise et du Sud-Est asiatique –, dans le marché de Dantokpa, principal marché du Bénin, et dans les boutiques de la ville proposant des marchandises dont les origines peuvent être les marchés du Nord ou directement des pays manufacturiers du Sud-Est asiatique (2). En parallèle ont été réalisés des entretiens informels auprès d'autres acteurs qui animent ce réseau marchand : transporteurs, douaniers, emballeurs, etc. Il a été nécessaire de développer des stratégies d'investigation adaptées à ce milieu dont la pénétration est délicate. En effet, la filière repose sur une imbrication de pratiques formelles et informelles. Caractérisée par une faible contractualisation et une concurrence exacerbée, elle implique une culture du secret. Pour recueillir des informations fiables, j'ai dû recourir à un assistant de recherches. Pico, Béninois et ancien vendeur du marché, m'a accompagné sur le terrain pour m'introduire auprès de mes différents interlocuteurs et me servir de traducteur (3).

(2) Appelés localement stocks, séries, fins de séries, dégriffés ou rejets, il s'agit de textiles neufs de différentes qualités issus de l'importation.

(3) Pico maîtrise le *fongbé* (parlé au sud du Bénin), le *mina* (parlé au sud du Togo), le *ibo* (langue du Sud-Est du Nigéria) et

A l'issue des entretiens, le choix a été fait de remonter la filière, en cherchant cette fois à prendre contact avec des grossistes importateurs, basés à Cotonou et à Lomé et qui, pour beaucoup, voyagent directement dans les pays manufacturiers (4) et parfois en Europe pour organiser l'importation de ces marchandises (5). Cette étape a été réalisée lors d'une seconde enquête de terrain menée entre octobre et décembre 2019.

En dernier lieu, la méthode employée consistait à « suivre la route » (Choplin, Lombard, 2010). Dans cette étape, ont été réalisés des suivis physiques des marchandises en empruntant les routes du commerce au côté de certains de mes enquêtés. J'ai ainsi pu me déplacer en taxi-brousse jusqu'à Lomé pour suivre, à deux reprises, des commerçants en textiles bas de gamme, dans un sens puis dans l'autre ; en taxi-moto jusqu'à la frontière nigérienne ; à pied dans les chemins de contournement situés aux abords des villes frontalières entre Bénin et Nigéria, Bénin et Togo et Togo et Ghana (6).

Un cas d'étude jugé représentatif des pratiques commerciales à petite échelle qui s'effectuent entre les principales aires urbaines de la région a été retenu pour cet article. Il s'agit du trajet par petites étapes, sur des routes « en pointillés » (Tarius, 2014), qu'effectue un lot de robes d'origine chinoise depuis Lagos (Nigéria) jusqu'à Lomé (Togo) après une étape commerciale à Cotonou (Bénin).

## Le périple des robes : du port à la boutique, une mobilité segmentée

Les robes sont mises une première fois en circulation vers l'Afrique souvent à l'initiative de commerçants depuis les comptoirs africains situés en Chine, à Guangzhou ou Yiwu, comme

le « *broking* » (patois anglais parlé par les Nigériens).

(4) Chine, Turquie, Inde, Indonésie, Vietnam, Bangladesh principalement.

(5) Cinq entretiens auprès de grossistes importateurs ont pu être réalisés ainsi qu'une dizaine d'échanges informels.

(6) Entre novembre et décembre 2019, trois voyages ont été effectués depuis Cotonou vers Lomé, avec des échanges systématiques avec des commerçants-voyageurs donnant lieu à des entretiens et des mises en contact avec leurs fournisseurs.

l'ont documenté un certain nombre d'études (Lin, 2006 ; Mathews, Ploux, 2010 ; Mathews, Yang, 2012 ; Gilles, 2015 ; Bredeloup, 2012 ; Pliez, 2010). Acheminées sur des porte-conteneurs, elles entament leur trajet en traversant les océans avant d'être débarquées au port de Lagos, une des principales portes d'entrée des marchandises chinoises en Afrique de l'Ouest.

## Premières étapes : les mobilités intra-urbaines

Une fois arrivées à Lagos, les robes intègrent un nouveau circuit, et les étapes qui ponctuent leur parcours constituent autant de défis d'adaptation pour les acteurs qui en ont la charge. Le port par lequel transitent ces marchandises est une zone de freinage, voire de stagnation. En effet, le port de Lagos souffre d'une congestion chronique, les bateaux pouvant y attendre 80 jours avant le déchargement de leurs marchandises (7). La sortie des marchandises du port est elle aussi une étape qui peut parfois se prolonger. Une étude récente conduite par SBM Intelligence (8) estime que les coûts liés aux transports locaux de marchandises depuis le port de Lagos vers les entrepôts portuaires sont dix fois supérieurs à ceux du port de Tema au Ghana ou de Durban en Afrique du Sud (9), qui tous deux constituent d'importantes portes d'entrée pour les marchandises sur le continent. L'étude pointe la vétusté et le manque d'infrastructures qui concourent à une perte d'attractivité du port pour le commerce d'importation.

Depuis le port, les marchandises sont acheminées par camions semi-remorques souvent très vétustes pour être commercialisées dans les marchés de la ville : centralités commerciales à partir desquelles les marchandises sont redistribuées vers le reste du Nigéria et les pays environnants. Les transporteurs sont confrontés à la gestion quasi systématique des principales routes du pays, en raison d'un trafic dépassant largement les capacités des chaussées très dégradées. À Lagos, la dégradation de la chaussée

sur la portion de route reliant le marché d'Oshodi (un des principaux marchés de la ville) au port, appelé « *Oshodi-Apapa expressway* », combinée à la vétusté des véhicules, participe à rendre cette portion de trajet particulièrement aléatoire et donc coûteuse pour les transporteurs et les commerçants.

Le stock de robes, une fois parvenu dans le marché géant d'Oshodi, à 20 kilomètres au nord du port, se répartit ensuite dans plusieurs boutiques de semi-grossistes. C'est à cette étape de la vie sociale de la marchandise qu'intervient Fassassi. Ce quadragénaire bénino-nigérian est vendeur en semi-gros et en détail dans le marché de Missébo depuis une vingtaine d'années. Après avoir vendu exclusivement des fripes, il a diversifié son offre de produits avec des robes neuves qu'il importe du Nigéria. Il a été possible de les suivre, lui et son partenaire Nawal, tout au long de leur itinéraire. Rencontré dans les premiers temps de l'enquête en octobre 2018, Fassassi a accepté que je l'accompagne en novembre 2019 sur une partie de son trajet depuis le marché de Missébo à Cotonou jusqu'au point de passage illégal de la frontière nigériane, puis, quelques jours plus tard, à son retour, depuis la frontière jusqu'à sa boutique du marché de Missébo.

## Traverser les frontières, prise de risque et création de valeur

Pour s'approvisionner, Fassassi se rend deux à quatre fois par mois à Lagos et parcourt les quelque 120 kilomètres qui séparent son lieu de vente à Missébo et le marché d'Oshodi (voir carte 2). Pour effectuer ce trajet, le petit commerçant prend son scooter chinois s'il voyage à vide ou un taxibus s'il est chargé. « *Le problème*, ce sont les douaniers et les check-points sur la route côté Nigéria. Pour arriver à Oshodi ça coûte déjà cher et tu perds du temps avec les contrôles (10). » Il passe en général deux jours sur place, pour « prendre le temps de faire le tour des offres », en logeant chez des membres de sa famille. A Oshodi, Fassassi acquiert un stock de robes, dont la quantité varie selon le capital dont il dispose. Lors du voyage durant lequel je l'ai accompagné, il disposait ainsi de 400 000 FCFA (environ 600 €), avec lesquels il

(7) Article de presse, 15 mars 2021, Vanguard, « Congestion, corruption and chaos at Lagos port ».

<https://www.vanguardngr.com/2021/03/congestion-corruption-and-chaos-at-lagos-port/>

(8) Une entreprise privée de conseil qui se trouve au Nigéria.

(9) Article de presse, 5 mars 2020, Vanguard, « Port transport 10 times costlier than Ghana. Sa-Report » <https://www.vanguardngr.com/2020/03/port-transport-10-times-costlier-in-nigeria-than-ghana-sa-report/>

(10) Entretiens à Missébo (Cotonou), novembre 2019.

Carte 2 : Parcours des robes et points d'arrêt



© Le Borgne, Données OpenStreetMap, 2021

a pu acheter 200 robes de qualités différentes, qu'il a ensuite fait envoyer depuis Lagos vers son magasin à Missébo par deux transporteurs (taxi-moto). À nouveau, ces marchandises et leurs transporteurs sont confrontés à la matérialité contraignante des routes très différentes : route principale aménagée, pistes souvent défoncées et sujettes aux inondations. Dans notre exemple, l'acheminement de ces marchandises, qu'il a été en partie possible de suivre physiquement, s'est fait en novembre 2019 dans un contexte où la frontière bénino-nigériane, ouverte aux voyageurs, était fermée aux marchandises. Des solutions de contournement ont été mises en place. D'Oshodi à la frontière, le convoi était composé de deux *kéké* (taxi-moto), puis, à la frontière, quatre personnes passent les robes à pied et empruntent l'un des chemins détournés habituellement destinés à la contrebande, traversant les mangroves, les rivières et la lagune au nord de Lagos et de Porto-Novo (11).

Les temps de trajet fortement allongés demandent l'intervention d'un plus grand nombre d'acteurs, générant des frais de transport plus élevés qui sont répercutés sur le coût final de la marchandise. « Pour une centaine de robes, le transport avant fermeture prenait trois à quatre heures depuis Oshodi jusqu'à

Cotonou et coûtait entre 10 et 20 000 FCFA [15 et 20€]. Aujourd'hui avec les taxes [corruption des agents des douanes], les transports et la fermeture, ça prend la journée et ça revient entre 30 et 50 000 FCFA [entre 45 et 80 €] (12). »

Parmi les compétences qui participent à la compétitivité des acteurs, il est nécessaire d'évoquer la connaissance fine des routes et des temporalités les plus avantageuses. Par exemple, Fassassi sait qu'il convient de passer la frontière bénino-nigériane plutôt le soir, à un point de passage particulier car il connaît bien deux douaniers – qui sont des parents éloignés. « Avec eux il n'y a pas de surprise », la taxe, si elle n'est pas entièrement annulée, est nettement réduite. Le principe d'éviter les surprises, c'est-à-dire de contrôler les événements lors du transport, est une donnée fondamentale qui exige une maîtrise optimale du processus de circulation. Ce principe est corroboré par le témoignage de Nawal, marchand de vêtements à Cotonou et partenaire de Fassassi (entretien de décembre 2019). « Il ne faut pas tomber sur un douanier trop gourmand, s'il ne te connaît pas, il peut décider de prendre beaucoup, voire de saisir les marchandises. Dans ce cas c'est une perte sèche... et il faut l'expliquer

(11) La capitale politique du Bénin, située à une dizaine de kilomètres de la frontière nigériane.

(12) Entretien à Sémé-Kpodji (ville frontalière du Bénin avec le Nigéria), novembre 2019.

à tes partenaires. Ça ne vaut pas le coup de prendre des risques.»

La traversée d'un espace difficile d'accès comme le passage d'une frontière concourt à donner de la valeur à un produit. De part et d'autre de la frontière, parfois à seulement quelques kilomètres à vol d'oiseau, une même marchandise peut voir son prix sensiblement augmenter (13). Pour le textile, selon les informations recueillies, le prix peut doubler avec le passage de frontière. Les robes franchiront la frontière légalement ou clandestinement selon la conjoncture. Leur prix varie en fonction des aléas : conditions météorologiques, commissions des douaniers, etc. Parfois, le stock emprunte une route parallèle à la voie rapide, entre Lagos et Kraké-Sémé Podji, la ville frontalière côté béninois, afin d'éviter les contrôles officiels de la douane (photographie 1).

déroule généralement sans encombre. La qualité de la route est bonne et les contrôles y sont peu fréquents.

L'étape de la commercialisation des robes sur le marché de Missébo comporte un ensemble d'aller-retour depuis le marché vers le magasin de stockage où les marchandises sont déposées pour la nuit puis sont transportées par pousse-pousse sur quelques centaines de mètres à travers les travées sinueuses du marché pour être exposées dans la boutique de Fassassi.

## Dernier segment commercial et nouvel assemblage de mobilités

La prochaine étape pour ces robes survient lorsqu'elles sont rachetées par un détaillant. Dans notre cas, il s'agit d'une commerçante



Photo 1. Chemin de contournement de la frontière à Kraké-Sémé-Kpodji. Les camions empêchés de traverser sont garés au bord de la voie. Les individus se déplacent à pied et à moto jusqu'au point de passage situé à 2,5 kilomètres.

Il arrive à Fassassi de faire appel à un transporteur de confiance pour faire passer ses marchandises en pirogue par la lagune. Il les récupère à Porto-Novo, pour poursuivre l'acheminement jusqu'à la destination finale. Cette dernière étape, de Porto-Novo à Cotonou ou de Kraké à Cotonou, se

loméenne, Yvette, qui se fournit chez Fassassi et qui se charge d'organiser le transport des robes depuis Missébo jusqu'à sa boutique togolaise située en périphérie du grand marché de Lomé (14) (voir carte 2). Cette commerçante détaillante est propriétaire d'une boutique de prêt-à-porter dont l'offre est composée de fripes et de produits neufs. Pour s'approvisionner, elle se rend régulièrement sur les marchés béninois.

(13) Le litre d'essence, en juillet 2019, était vendu environ 145 Naira (200 FCFA ou 0,20 €) au Nigéria et revendu environ 550 FCFA à la frontière, et plus en ville. Après la fermeture, le prix du litre de l'essence frelatée est monté momentanément à 1 000 FCFA (1,50 €) au Bénin avant de redescendre aux alentours de 700 FCFA.

(14) Localement appelé Asygamey.

Yvette fait transporter ses marchandises, avec lesquelles elle va voyager (15), jusqu'à sa boutique par les routes officielles qui relient les deux pays. Cette circulation est faite d'un assemblage de petites étapes : depuis le marché jusqu'à la gare de taxi-moto d'Abomey Gare, puis d'Abomey Gare jusqu'à l'une des gares routières (informelles) dans le quartier de Godomey, au nord-est de Cotonou, afin de prendre un taxi-brousse, puis de cette dernière gare jusqu'à l'entrée du marché d'Asygamey. Les 140 kilomètres qui séparent le quartier de Godomey à Cotonou, où Yvette prend le taxi, et le marché d'Ansygamey à Lomé se font d'une traite en deux heures en moyenne et lui coûtent 3 000 FCFA (2 500 FCFA la place et 500 FCFA les marchandises, soit 4,50 €). L'un des seuls points de ralentissement sur le chemin est le passage de la frontière, qui se fait nécessairement à pied mais qui ne nécessite qu'une pièce d'identité pour les ressortissants des pays de la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) (16), ainsi qu'un éventuel contrôle du véhicule par des agents des douanes qui prélèvent, illégalement, une taxe de 500 ou 1 000 FCFA (entre 0,75 et 1,5 €), payée directement par le conducteur (17). Enfin, depuis la gare de taxi-brousse, Yvette achemine ses marchandises jusqu'à sa boutique au moyen d'un taxi-moto ou d'un taxi selon la quantité transportée.

### La nécessité de mobiliser les outils adaptés et de s'appuyer sur un réseau social pour voyager

L'analyse des modalités de transport révèle l'assemblage fonctionnel d'activités organisées par des acteurs qui, ensemble, font réseau. Le cas des robes est emblématique d'un « savoir voyager » (Pliez, Tastevin, 2015) qui requiert de

(15) Si elle transporte une trop grande quantité de marchandises, il est courant qu'elle n'utilise pas le même moyen de transport. Afin d'éviter une taxation trop importante par les douaniers, elle laisse alors le conducteur se charger des négociations et récupérer à l'arrivée ses marchandises.

(16) La CEDEAO est composée de 16 États-membres dont le Nigéria, le Bénin et le Togo.

(17) Le prix des pots-de-vin et autres « tracasseries » sont inclus dans le prix du trajet. A noter que les contrôles « volants » n'ont en général lieu que du côté togolais de la frontière.

la part des acteurs des compétences logistiques et des capacités d'adaptation permettant de faire face à des situations complexes et mouvantes.

### Des modes de transport multiples

Les données recueillies mettent en évidence des constantes entre les méthodes d'acheminement des marchandises et révèlent l'aspect fractionné du transport sur les derniers kilomètres.

Secteur d'activité à part entière, le transport intégré à la filière plus large du commerce sous-régional relève d'une forme de « désordre inventif » (Godard *et al.*, 2002). En l'absence de réseau ferroviaire fonctionnel et au regard du prix des billets d'avions, l'essentiel des circulations marchandes s'organise sur un mode routier. Chaque étape décrite est prise en charge par des acteurs différents.

L'entrée des textiles en Afrique de l'Ouest se fait en très grande majorité *via* des cargos porte-conteneurs. Depuis les entrepôts de stockage, ou directement depuis le conteneur garé en bord de routes, les marchandises sont ensuite réparties selon les distances qu'elles doivent parcourir. Une mobilité de longue distance fait intervenir les taxis-brousse qui acheminent personnes et marchandises et opèrent sur des trajets généralement transnationaux. Utilisant des voitures individuelles ou des minibus, les conducteurs organisent des liaisons régulières entre les principales aires urbaines de la région. Ce transport est souvent privilégié pour le transport de petites et moyennes quantités, et il est apprécié pour sa régularité, sa modularité et son prix peu élevé.

Pour des trajets plus courts, d'autres modes de transport sont mobilisés. Les camionnettes que les transporteurs surchargent pour faire les derniers kilomètres sillonnent les villes. Les triporteurs motorisés, dont le modèle le plus répandu à Cotonou est celui de marque *Keweseki* (18), sont très utilisés pour les transports intra-urbains (photographie 2).

(18) Cette marque d'origine chinoise est une imitation de la célèbre marque de moto japonaise *Kawasaki*. Produite en tant que moto, une modification est opérée localement afin d'y ajouter une remorque. Ce moyen de transport est utilisé pour le transport d'un grand nombre de marchandises sur des distances n'excédant que rarement une centaine de kilomètres.



Photo 2. Triporteur de la marque Keweseki transportant du charbon. Cotonou, novembre 2019, © N. Le Borgne

L'autre véhicule très largement privilégié pour les transports à l'échelle de la ville est la motocyclette, plus précisément le taxi-moto (19) (photographie 3).



Photo 3. Taxi-moto chargé d'une balle de vêtements et de son propriétaire. Lomé, novembre 2021, © N. Le Borgne

Le taxi-moto présente une offre particulièrement avantageuse dans le contexte urbain ouest-africain : adaptabilité, prix abordable et surtout

gain de temps dans une ville embouteillée et aux chaussées dégradées (Agossou, 2004 ; Dorier-Apprill, Domingo, 2004 ; Guézéré, 2012). Lorsqu'il s'agit d'un ballot de marchandises, le taxi-moto est souvent le mode de transport le plus rapide et le moins cher.

Mais les conditions socio-politiques peuvent amener les commerçants à emprunter les chemins de contrebande et à recourir à d'autres moyens de transport. Ainsi en 2019, avec la fermeture de la frontière pour les marchandises entre le Bénin et le Nigéria, l'un des moyens de transit le plus couramment utilisés, ou du moins les plus visibles, est le transport à bras ou à tête d'homme : sur les quelques kilomètres de piste qui séparent les deux pays, une file continue de transporteurs individuels, chargés du maximum de marchandises qu'il leur est possible de porter.

Autre mode de transport, le pousse-pousse (photographies 4 et 5), cette forme de chariot à traction humaine, circule partout dans les villes et tout particulièrement à l'intérieur des marchés. Véritable innovation frugale (20), il offre un gain de temps et d'énergie considérable (21). Le temps

(20) L'innovation frugale ou « *Jugaad innovation* » correspond à une forme d'innovation qui vise à « faire mieux avec moins ». Pour aller plus loin, on peut se référer au livre de Navi Radjou et al., *L'Innovation frugale : comment faire mieux avec moins ?*, 2015.

(21) Deux types de pousse-pousse sont à distinguer. Ceux présents au Bénin, comportant deux roues de moto, sont assez

(19) Appelé *kéké* au Nigéria, *zémidjan* ou *kékénoun* au Bénin et au Togo.



Photo 4. Pousse-pousse chargé de balle de fripes dans le marché de Missébo. Chaque sac contient 55 kg de vêtements. Cotonou (Bénin) juillet 2021, © Prudence Dohou.



Photo 5. Pousse-pousse à vide. Lomé, décembre 2021, © N. Le Borgne

et l'énergie gagnés au moyen d'outils adaptés concourent à la dynamique commerciale des différents espaces urbains où le désordre n'est qu'apparent. C'est ce qu'illustre le péripèle de notre lot de robes.

## Les savoir-faire concourant à la rentabilité des mobilités marchandes

La dimension informelle des circulations, assortie des pratiques de corruption quotidiennes (Blundo, De Sardan, 2001 ; Bennafla, 2014), joue un double rôle dans le commerce transfrontalier. D'un côté, elle contribue à la fluidification des échanges car, comme le note Adetunji Adeyinka, les agents chargés du contrôle des flux marchands peuvent, en échange d'un pot-de-vin, « se montrer indifférents » à la présence de papiers officiels (Adeyinka, 2014). D'un autre côté, par l'imprévisibilité et l'arbitraire des contrôles, les acteurs sont exposés à des risques permanents.

peu fonctionnels, mais ils sont adaptés aux ruelles sinueuses des marchés. Les pousse-pousse togolais, disposant de 4 roues de voiture et d'une grande surface, permettent quant à eux un transport de plus grandes quantités de marchandises mais nécessitent des routes plus larges (voir les photographies 4 et 5).

Il s'agit alors pour les commerçants et les transporteurs d'élaborer et de mettre en œuvre des stratégies permettant de réduire ces risques. La mobilisation d'un ensemble de relations, de savoirs et de connaissances va alors concourir à la rentabilité des voyages commerciaux et à la limitation de ces risques. Ces ressources sociotechniques constituent ce qu'Olivier Pliez et Yan Phillipe Tastevin (2015) nomment le « savoir voyager » qui vient compenser le manque de ressources financières de ces acteurs.

Connaître les routes, les modalités de transport et les temporalités les plus avantageuses est nécessaire mais non suffisant ; il convient aussi de connaître les bonnes personnes. Au cours de l'enquête menée au Togo et au Bénin, les commerçants ont évoqué la connaissance d'un agent des douanes ou d'un policier, souvent présentés comme un membre de leur famille qui leur assure, lors de leurs trajets transfrontaliers, à la fois une moindre prise de risque et une réduction des « taxes », diminuant donc les coûts de transport. Chaque élément d'information offrant une perspective d'économie est bon à prendre pour les commerçants : connaître personnellement le transporteur, connaître le grossiste ou semi-grossiste pour obtenir les meilleures offres au meilleur prix, avoir de la famille localement pour économiser l'hébergement sont autant de facteurs qui permettent au commerçant de dégager une

marge et d'être concurrentiel. Ces éléments sont difficilement appréhendables. Invisibilisés dans la conception générale du fonctionnement de ces filières marquées par l'informalité, ils sont pourtant essentiels et jalousement gardés par ceux et celles qui en disposent et sont assimilables à un secret de fabrication.

Ce commerce, impulsé par le bas par des acteurs disposant de peu de ressources, participe à la construction et à la pérennisation d'un espace disposant d'une grande unité économique. Ces pratiques mettent ainsi en lumière le développement d'un grand marché émergent qui repose sur la circulation des biens et des personnes entre les villes, au-delà des frontières nationales.

## Conclusion

La proximité relative des frontières dans cet espace littoral agit comme un puissant moteur pour les circulations marchandes. Le contexte économique, politique et sociogéographique est un vecteur de développement d'un commerce frontalier, qui s'appuie sur le différentiel à la fois législatif, économique et infrastructurel de part et d'autre des frontières. La frontière bénino-nigériane, reconnue comme l'une des plus actives en Afrique de l'Ouest (Igué et Zinsou-Klassou, 2010), en offre un bon exemple. Le dynamisme commercial qui caractérise ses abords résulte, entre autres, de la proximité entre un petit État « entrepôt » (Igué et Soule, 1992), aux ressources naturelles limitées : le Bénin, et un grand État aux politiques protectionnistes (Golub, 2012 ; Ezeoha *et al.*, 2019 ; Bensassi *et al.*, 2019), extrêmement bien doté en termes de ressources : le Nigéria (22). Tous les ingrédients sont réunis pour le développement d'une grande zone de transit et d'échanges qui requiert des stratégies adaptatives et astucieuses contournant lois et règles formelles, facteurs de ralentissement des échanges. Une vitalité commerciale analogue est observable à chacune des frontières le long du corridor avec une spécialisation plus ou moins forte dans les marchandises importées et exportées. Les modalités du commerce frontalier

(22) Le Bénin compte 12,5 millions d'habitants et n'exploite que peu de ressources naturelles. Pays producteur de pétrole, le Nigéria est la seconde économie du continent et comptait en 2019 environ 212 millions d'habitants.

dans ces espaces relèvent en grande majorité d'une économie quotidienne de subsistance bien ordinaire. Cette économie transfrontalière est portée par des acteurs qui sont en apparence en marge des échanges globalisés mais qui jouent un rôle déterminant dans l'accès à certaines marchandises pour les consommateurs pauvres d'Afrique de l'Ouest.

Nous avons vu que la filière des textiles neufs d'importation se compose d'un assemblage de mobilités qui concourent à sa pérennité dans la mesure où ces mobilités s'adaptent en permanence aux contraintes liées à l'espace, aux législations et aux contrôles. Au-delà des volontés politiques, la réalité concrète des filières marchandes montre le déploiement d'une grande inventivité pour mettre en circulation les marchandises et ainsi mettre en relation les espaces. En ceci le processus de régionalisation se joue à l'échelle des individus autant qu'à l'échelle politique des États. L'intrication des échelles – mondiale, nationale, régionale – est illustrée à travers ces robes, produites en Asie, importées à Lagos, mises en circulation jusqu'à Cotonou puis Lomé. Leur périple témoigne des circulations marchandes contemporaines en Afrique de l'Ouest et révèle une logistique éclatée mais fonctionnelle, un réseau d'acteurs nombreux qui parviennent à assurer le développement de réseaux commerciaux et qui agissent « par le bas », connectant ainsi les usines du monde aux consommateurs pauvres des pays émergents. Cet exemple tend à montrer que l'informalité, voire l'illégalité, des pratiques du commerce en Afrique de l'Ouest concourt à sa vitalité. Il illustre la fonction des marchés africains dans la mondialisation : celle de marchés appendices du commerce mondial qui sont autant de débouchés à conquérir pour le capitalisme marchand. Les espaces urbains en pleine croissance comme le corridor Abidjan-Lagos deviennent ainsi les nouvelles frontières du capitalisme (Choplin, Pliez, 2018).

## Bibliographie

- Adeyinka Adetunji M. (2014), « Trans-Border Movement and Trading Activities across Nigeria-Benin Republic Border », *Mediterranean Journal of Social Sciences*, vol. 5, n° 1.
- Agossou N. (2004), « Les taxis-motos zemijan à Porto-Novo et Cotonou », *Autrepart*, vol. 32, n° 4.
- Alba Vega C. (2011), « La mondialisation par le bas et ses formes de régulation politique », *Revue Tiers Monde*, vol. 208, n° 4.

- Anderson B. et Wylie J. (2009), « On Geography and Materiality », *Environment and Planning A: Economy and Space*, vol. 41, n° 2.
- Appadurai A. (1986), *The Social Life of Things: Commodities in Cultural Perspective*, Cambridge, Cambridge University Press, 329 p.
- Ayimpam S. et Wautelet J.M. (2014), *Économie de la débrouille à Kinshasa : informalité, commerce et réseaux sociaux*, Paris, Karthala, 334 p.
- Baxerres C. (2014), « La marchandisation du médicament au Bénin : illustration locale d'un phénomène global », *Journal des anthropologues*, n° 138-139.
- Bennafla K. (2014), « État et illégalisme : quelle géographie ? Une approche par les flux marchands depuis l'Afrique et le Moyen-Orient », *Annales de géographie*, vol. 700, n° 6.
- Bensassi S., Jarreau J. et Mitaritonna C. (2019), « Regional Integration and Informal Trade in Africa: Evidence from Benin's Borders », *Journal of African Economies*, vol. 28, n° 1.
- Blundo G. et de Sardan J.P.O. (2001), « La corruption quotidienne en Afrique de l'Ouest », *Politique africaine*, vol. 83, n° 3.
- Blundo G. (2021), « « Circulez, il y a tout à voir » : suivre la piste des motos entre la Chine et l'Afrique », Conférence de L'APAD, Lomé.
- Bredeloup S. (2012), « African Trading Post in Guangzhou: Emergent or Recurrent Commercial Form? », *African Diaspora*, vol. 5, n° 1.
- Choplin A., Hertzog A. (2020), « The West-African corridor from Abidjan to Lagos: a Mega-city region under construction », in D. Labbé, A. Sorensen (dir.), *Handbook of Megacities and Megacity-region*, Cheltenham Glos, Edward Elgar Publishing.
- Choplin A. (2019), « Produire la ville en Afrique de l'Ouest : le corridor urbain de Accra à Lagos », *L'Information géographique*, vol. 83, n° 2.
- Choplin A. (2020), *Matière grise de l'urbain*, Genève, MetisPresses, 251 p.
- Choplin A. et Lombard J. (2010), « « Suivre la route » : mobilités et échanges entre Mali, Mauritanie et Sénégal », *EchoGéo*, n° 14, décembre.
- Choplin A. et Pliez O. (2018), *La Mondialisation des pauvres : loin de Wall Street et de Davos*, Paris, le Seuil, 108 p.
- Choplin A. et Pliez O. (2014), « The Inconspicuous Spaces of Globalization », *Articulo, Journal of Urban Research*, n° 12.
- Cook I. (2004), « Follow the Thing: Papaya », *Antipode*, vol. 36, n° 4.
- Dorier-Apprill É. et Domingo É. (2004), « Les nouvelles échelles de l'urbain en Afrique : métropolisation et nouvelles dynamiques territoriales sur le littoral béninois », *Vingtième Siècle, Revue d'histoire*, vol. 81, n° 1.
- Ezeoha A., Okoyeuzu C., Onah E. et Uche C. (2019), « Second-hand vehicle markets in West Africa: A source of regional disintegration, trade informality and welfare losses », *Business History*, vol. 61, n° 1.
- Gana A. et Richard Y. (éd.) (2014), *La Régionalisation du monde : construction territoriale et articulation global-local*, Paris, Tunis, Karthala, IRMC, 272 p.
- Godard X. et Inrets (Institute : France) (dir.) (2002), *Les Transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala, INRETS, 404 p.
- Gilles A. (2015), « The Social Construction of Guangzhou as a Translocal Trading Place », *Journal of Current Chinese Affairs*, vol. 44, n° 4.
- Golub S. (2012), « Entrepôt Trade and Smuggling in West Africa: Benin, Togo and Nigeria », *The World Economy*, vol. 35, n° 9.
- Guézéré A. (2012), « Territoires des taxis-motos à Lomé : de la pratique quotidienne à la recomposition des espaces urbains et des liens sociaux », *Géographie, économie, société*, vol. 14, n° 1.
- Guive K.M. (2016), « Ce *Made in China* qui fait bouger l'Afrique : motos chinoises et entrepreneuriat au Burkina Faso », in K. Giese, L. Marfaing (dir.), *Entrepreneurs africains et chinois : les impacts sociaux d'une rencontre particulière*, Paris, Karthala.
- Harvey D. (1989), *The condition of postmodernity: an enquiry into the origins of cultural change*, Oxford [England]; Cambridge, Mass., USA, Blackwell, 378 p.
- Igué Ogunsola J. et Zinsou-Klassou K. (2010), *Frontières : espaces de développement partagé*, Paris, Karthala, 216 p.
- Igue Ogunsola J. et Soule Bio G. (1992), *L'État-entrepôt au Bénin : commerce informel ou solution à la crise ?*, Paris, Karthala, 210 p.
- Kernen A. et Guive K.M. (2014), « La révolution des produits chinois en Afrique : consommation de masse et nouvelle culture matérielle », *Politique africaine*, vol. 134, n° 2.

- Lihoussou M. (2017), « Dysfonctionnements et entraves à la circulation en Afrique de l'Ouest: l'exemple du corridor Abidjan-Cotonou », *Les Cahiers scientifiques du transport*, n° 72.
- Lin Y. (2006), « Yiwu : le carrefour du « made in China » », *Outre-Terre*, vol. 15, n° 2.
- Lombard J., Ninot O. et Steck B. (2014), « Corridors de transport en Afrique et intégration territoriale en questions », in A. Gana (dir.), *La Régionalisation du monde : construction territoriale et articulation global/local*, Paris, Karthala.
- Marcus G. (1995), « Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography », *Annual Review of Anthropology*, vol. 24, n° 1.
- Mathews G. et Ploux M. (2010), « Les traders africains à Kong Hong et en Chine: l'abondance (du faux) à domicile », *Les Temps modernes*, vol. 657, n° 1.
- Mathews G. et Yang Y. (2012), « How Africans Pursue Low-End Globalization in Hong Kong and Mainland China », *Journal of Current Chinese Affairs*, vol. 41, n° 2.
- Observatoire des pratiques anormales (2019), *41<sup>e</sup> Rapport de l'OPA*, rapport annuel 2019, 21 p.
- Pliez O. (2010), « Toutes les routes de la soie mènent à Yiwu (Chine): entrepreneurs et migrants musulmans dans un comptoir économique chinois », *L'Espace géographique*, vol. 39, n° 2.
- Peraldi M. (éd.) (2001), *Cabas et containers : activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*, Paris, Maisonneuve et Larose, 361 p.
- Peraldi M. (2007), « Aventuriers du nouveau capitalisme marchand: essai d'anthropologie de l'éthique mercantile », in A. Fariba et J.F. Bayart (dir.), *Voyages du développement*, Paris, Karthala.
- Portes A. (1999), « La mondialisation par le bas: l'émergence des communautés transnationales », *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 129, n° 1.
- Tarrius A. (2002), *La Mondialisation par le bas : les nouveaux nomades de l'économie souterraine*, Paris, Balland, 168 p.
- Tarrius A. (2014), « Transmigration et économies souterraines : une économie "par les pauvres, pour les pauvres" », *Regards croisés sur l'économie*, vol. 14, n° 1.
- Tastevin Y.P. et Pliez O. (2015), « La discrète filière de l'autorickshaw : une ethnographie de la mondialisation », *Revue française de socio-économie*, hors-série, n° 2.
- Radjou N. et Prabhu J. (2015), *L'Innovation frugale : comment faire mieux avec moins*, Paris, Diateino, 380 p.

# Les circulations transnationales au Togo au temps de la Covid-19

## Réinvention des pratiques de transport face à la contrainte



**Kossigari Djolar**

*Géographe, UMR 8586 PRODIG et PREDES, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (France) et Université de Kara (Togo).*



**Jérôme Lombard**

*Géographe, Directeur de recherche IRD, UMR PRODIG Campus Condorcet.*

Structurant les relations sociales, les circulations de biens et les déplacements de personnes ont été affectés par la logique de cloisonnement développée pour faire barrage au virus de la Covid-19. Loin de s'interrompre, les activités relevant de la mobilité et des circulations se sont maintenues au prix de nombreuses stratégies, dont cet article se fait l'écho dans le cas du Togo. Il interroge la reconfiguration des circulations et des lieux face aux mesures adoptées pour endiguer la circulation du virus. La méthodologie adoptée repose sur des entretiens menés auprès des acteurs et sur l'immersion des auteurs dans les milieux des transports : gares routières, axes de circulation, postes-frontières. L'article montre que, durant la période de la Covid, les circulations internationales se sont poursuivies dans un climat de constante négociation, sans que les rapports de pouvoir asymétriques entre les parties prenantes soient remis en question. Normes, codes et habitus se chevauchent dans un espace d'intérêts partagés entre voyageurs et agents de contrôle, sur fond de scepticisme sur la réalité du virus.

La crise du coronavirus s'est traduite par le bouleversement de l'activité humaine et sociale à l'échelle individuelle et de chaque pays. Au Togo (figure 1), les circulations de personnes et de biens ont été durement éprouvées par les mesures adoptées pour contrer la propagation de la pandémie. La fermeture des frontières aériennes et terrestres à partir du 20 mars 2020, les restrictions de déplacement des populations, à l'intérieur comme à l'extérieur du pays, le bouclage de pans entiers de territoires, la limitation de la capacité d'embarquement des camions et des véhicules de transport en commun ont ralenti les échanges et fait peser d'énormes contraintes sur les activités socio-économiques.

La crise est d'autant plus rude qu'elle survient dans un contexte où la circulation des personnes et des biens est confrontée à de nombreux obstacles : réseau routier insuffisant et de mauvaise qualité, contrôles intempestifs, taxes illicites et abusives. La survenue de la Covid-19 accentue les contraintes et engendre des conséquences négatives pour l'activité de transport international, en raison notamment de la fermeture des frontières et du renforcement des contrôles sur les grands axes routiers.

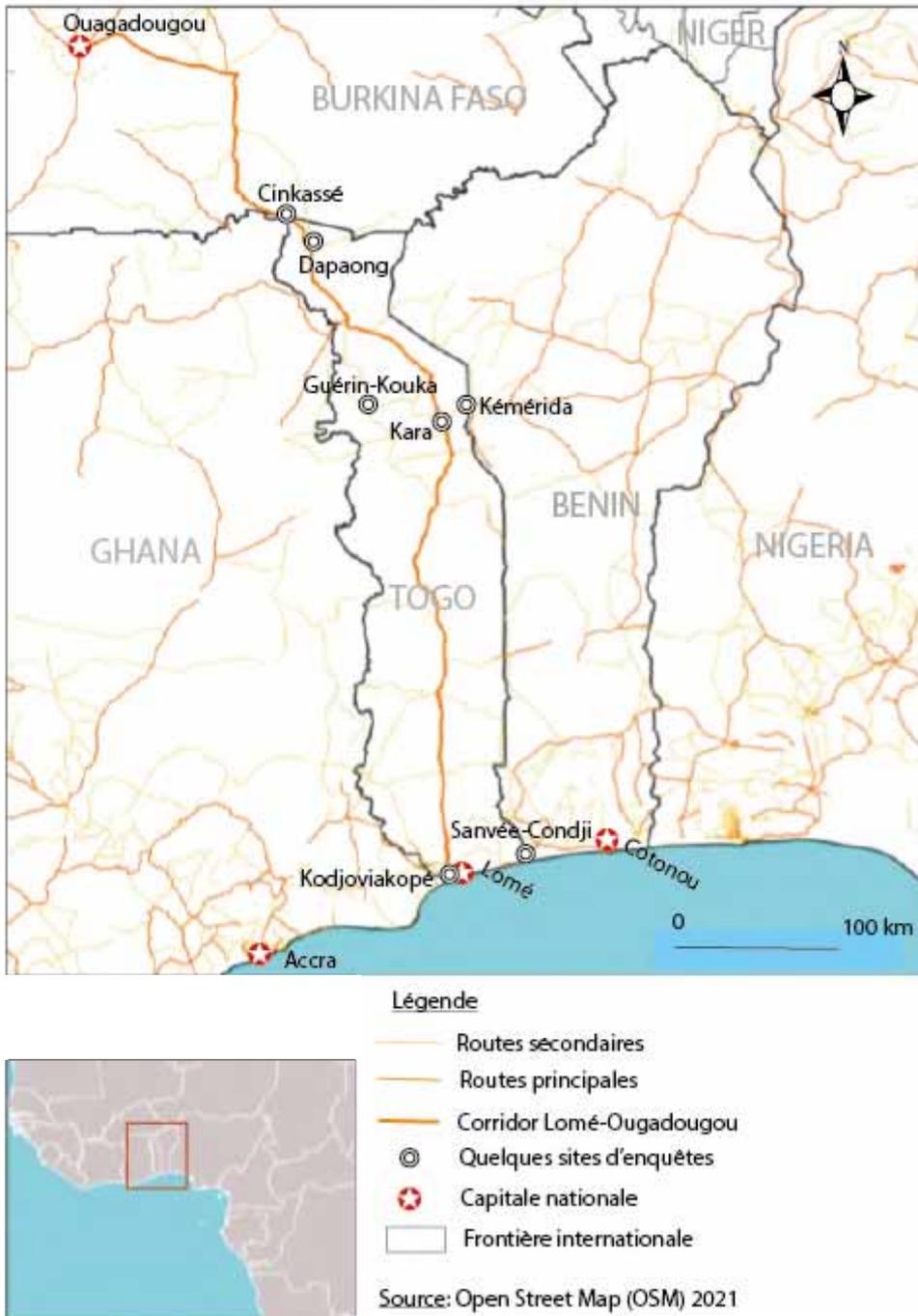


Figure 1. Carte de localisation de la zone d'étude

Les opérateurs de transport sont avant tout des exploitants individuels et des entreprises de petite taille qui ne disposent pas de l'épargne leur permettant de faire face aux crises récurrentes. Ceux-là sont engagés dans une logique de survie (Godard, 2002). En l'absence « d'un système de solidarité institutionnalisé » (Diaz Olvera *et al.*, 2010, p.2) à même de compenser la perte de revenus liée à la cessation des activités, le respect

des restrictions imposées par l'État s'avère être une gageure pour les acteurs concernés. En dépit du lancement, le 8 avril 2020, d'un programme de solidarité gouvernemental dénommé Novissi (1),

(1) Mis en place par l'État togolais, Novissi est un programme de transferts monétaires visant à soutenir tout citoyen togolais éligible ayant perdu son revenu en raison de l'adoption des mesures de riposte contre le coronavirus. Le programme vise

qui prévoit de fournir une assistance financière aux secteurs sinistrés, l'aide proposée est apparue modique et la couverture insuffisante.

N.B.: le choix des sites d'enquête s'est effectué sur la base de la situation géographique des lieux visés par rapport à l'axe routier international Lomé-Ouagadougou. Le cas de la ville de Guérin-Kouka est particulier. Il renvoie à la place que la localité occupe dans les entretiens menés auprès des conducteurs de Kara, qui assurent l'alimentation de la capitale régionale en produits agricoles, principalement les céréales sèches. L'importance du trafic et le rythme soutenu des flux justifient que l'on s'intéresse aux échanges développés de façon orthogonale au corridor.

Cet entremêlement des logiques économiques, sociales et sanitaires, pour une activité où « il faut bouger pour s'en sortir » (Le Breton, 2005), induit de nombreux changements pratiques de la part des populations pour contourner les restrictions et s'assurer d'un minimum de rentrées d'argent. Voyageurs, transporteurs, hommes et femmes d'affaires, commerçants déploient leur « savoir-circuler » (Spire, 2010, p. 338) à différentes échelles et au gré des opportunités. Cela interroge les types de moyens et la nature des pratiques mis en œuvre par les acteurs de la circulation selon deux directions : d'une part, comment les acteurs maintiennent-ils leurs activités dans un système de contraintes accentuées ? D'autre part, de quelle manière peut-on expliquer la persistance des barrages routiers et des prélèvements illicites effectués par les préposés au contrôle sur les différents axes routiers ? Nous considérons ici que les processus d'adaptation aux contraintes, le long des routes et aux frontières des pays d'Afrique de l'Ouest, se construisent sur des principes d'intérêt commun entre tous les acteurs, illustrant l'existence d'habitudes structurelles de cohabitation entre les personnes mobiles et les représentants des pouvoirs, centraux comme locaux. En prenant appui sur les conclusions de L. Lombard (2013), qui a observé les barrages routiers en Centrafrique, la compréhension de la corruption ne peut se réduire à dénoncer les prélèvements intempestifs d'argent, à partir du moment où les voyageurs, et notamment les transporteurs et les chauffeurs, qui critiquent avec véhémence les stratégies développées lors des contrôles, semblent en accepter la pratique.

---

à fournir aux personnes et aux familles les plus vulnérables des soutiens financiers mensuels durant la période d'état d'urgence. Cf. <https://novissi.gouv.tg/givedirect-novissi>.

Dans la lignée des travaux réalisés sur les échanges et les circulations en Afrique de l'Ouest, nous ambitionnons d'analyser et de comprendre, au moyen d'approches, d'outils et de références employées dans ce champ – sur les acteurs, les rapports de pouvoir et les relations sociales (cf. Egg et Herrera, 1998 ; Bennafli, 1999 ; Lombard, 2003 ; Mechlinski, 2010) – les effets de la crise sanitaire sur les circulations et les mobilités au Togo. La crise, réputée être un accélérateur des tendances, induit des bifurcations, complique ou fluidifie les rythmes des circulations, complexifie ou régularise les trajectoires des circulants ou encore accroît les immobilisations ou les allège.

L'approche méthodologique utilisée s'appuie sur des enquêtes de terrain menées du 4 septembre 2020 au 30 mars 2021, au Togo et au Burkina Faso, dans le cadre d'une thèse de doctorat en géographie (2). Elle s'adosse à l'analyse d'un vaste corpus documentaire constitué d'articles de presse écrite, nationale et internationale, de contenus de sites internet dépendant des structures publiques et privées engagées dans la gestion de la pandémie, ainsi qu'à l'utilisation de données qualitatives issues d'entretiens réalisés auprès de chauffeurs, policiers, douaniers, passagers et autorités de régulation (soixante-quatorze en tout, dont vingt-neuf effectués avec les forces de l'ordre et de sécurité aux frontières). Elle révèle les multiples intrications entre les logiques sociales, économiques, politiques et culturelles qui tissent les circulations et les mobilités en Afrique de l'Ouest. B. Jessop *et al.* ne disent pas autre chose quand ils considèrent les territoires, les lieux, les échelles et les réseaux, pris ensemble comme des dimensions constitutives des relations socio-spatiales (Jessop *et al.*, 2008, p. 389).

Après avoir décrit et analysé les formes d'obstacle apparues avec la conjoncture sanitaire puis les stratégies d'adaptation déployées par les acteurs, nous insisterons sur le fait que la question des prélèvements illicites, opérés sur les circulations et qui sont considérés comme des ressources, relève d'un dispositif pérenne et rémunérateur, entretenu par les agents de contrôle et aussi par les circulants qui, pour franchir les barrières, doivent disposer de « leurs propres instruments de navigation », selon l'expression de L. Lombard (Lombard, *op. cit.*, p. 163).

---

(2) En cotutelle entre l'Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne et l'Université de Kara (Togo), sous la direction de Jérôme Lombard et d'Assogba Guézéré.

## L'impact de la crise sanitaire sur les conditions de circulation

Dès la déclaration officielle du premier cas, le 6 mars 2020, par un communiqué du Premier ministre (3), le gouvernement togolais a misé sur la prévention avec l'adoption de nombreuses dispositions, au rythme de l'évolution de la situation sanitaire nationale et internationale. Le 1<sup>er</sup> avril 2020, par un discours à la nation, le président de la République décrète l'état d'urgence sanitaire à partir du lendemain, pour une durée de six mois ; par la suite, celui-ci sera prolongé à plusieurs reprises. S'ensuit une série de mesures strictes de protection, parmi lesquelles la fermeture des frontières terrestres et aériennes au trafic des passagers, le bouclage de certaines villes, notamment Lomé, Kpalimé, Tsévié et Sokodé, selon les occurrences de cas positifs à la Covid, la limitation des rassemblements de masse puis la fermeture des principaux lieux accueillant du public. D'autres mesures complètent le dispositif. Il y a d'abord l'établissement d'un couvre-feu d'avril à juin 2020, puis de décembre 2020 à janvier 2021 (période correspondant aux fêtes de fin d'année) ; ensuite, la création d'une Force spéciale anti-pandémie (FOSEP), composée de cinq mille agents des forces de l'ordre et de sécurité et chargée de veiller au respect des mesures du gouvernement. À ces mesures générales sont adjointes des dispositions spécifiques à certains secteurs d'activité.

### Conséquences néfastes pour les transports routiers

Après la fermeture des frontières terrestres et aériennes affectant les circulations internationales et les activités attenantes sont apparues des restrictions de circulations internes au pays. Le 2 avril 2020, de nouvelles mesures relatives au secteur des transports routiers ont été rendues publiques par les ministres en charge de la Sécurité et des Transports.

À l'échelle urbaine, pour respecter le principe de distanciation physique entre les personnes, les taxis-motos et les tricycles ont été interdits de

transporter des passagers. Très vite, cette mesure s'est heurtée à la rudesse des réalités de la société togolaise, dépendante des services offerts par les taxis-motos. Dominants à Lomé, où leur nombre est évalué à 69 000 unités (4), ils constituent la seule offre de transport dans nombre de villes petites et moyennes du Togo (5). Leur poids économique, social et politique étant croissant dans la vie économique et sociale du pays (Guézéré, 2021) et face à la fronde engendrée par cette interdiction (6), le gouvernement a été contraint de retirer son décret vingt-quatre heures après sa promulgation. La suspension s'est prolongée dans le temps, sans que le gouvernement puisse revenir dessus.

Les autres mesures prises ont concerné la limitation de moitié de la capacité de chargement des véhicules affectés au transport de passagers. Ainsi, les taxis-collectifs ne pouvaient embarquer que trois personnes au lieu de six habituellement, les minibus, huit personnes et non quinze, les autobus de soixante places seulement trente (véhicules de la Société des transports de Lomé). À l'échelle interurbaine, le transport des personnes a été interdit, mais pas celui des marchandises. Cette mesure a été levée le 9 juin 2020 et remplacée, là encore, par la limitation des capacités d'embarquement. En dépit de cette nouvelle contrainte, les chauffeurs ont été invités à ne pas augmenter les prix, le ministre des Transports insistant sur le fait que « les tarifs de transport routier restent inchangés sur toute l'étendue du territoire national (7) ».

Ces limitations ont été complétées par des dispositions supplémentaires qui délèguent aux responsables des transports l'application des

(4) Cf. *republicoftogo.com* : « Plus de 000 215 taxis-motos au Togo » ; <https://www.republicoftogo.com/Toutes-les-rubriques/Economie/Plus-de-215.000-taxis-motos-au-Togo>. Consulté le 2021-05-08.

(5) Ces chiffres ne concernent que ceux qui sont affiliés à un syndicat, mais nombreux sont les conducteurs qui ne le sont pas, cf. Guézéré (2008).

(6) *Atlantic info* : « Transports : les conducteurs de taxis-motos de nouveau dans les rues de Lomé jusqu'au 11 avril », 7 avril 2020 ; <http://www.atlanticinfos.com/index.php/categories/economie/item/1922-transports-les-conducteurs-de-taxis-motos-de-nouveau-dans-les-rues-de-lome-jusqu-au-11-avril>. Consulté le 2021-05-08.

(7) Portail officiel de la République togolaise : « Les véhicules de transport routier de nouveau autorisés à circuler sur toute l'étendue du territoire » ; <https://www.republiquetogolaise.com/transports/0906-4390-les-vehicules-de-transport-routier-de-nouveau-autorises-a-circuler-sur-toute-l-etendue-du-territoire>. Consulté le 8 mai 2021.

(3) <https://www.afro.who.int/fr/news/epidemie-coronavirus-covid-19-le-togo-declare-un-premier-cas-confirme>.

nouvelles règles. Les syndicats des transports routiers ont été sommés d'installer des systèmes de lavage de mains dans les gares routières ; quant aux chauffeurs, ils ont été tenus de faire respecter le port du masque dans leur véhicule.

### Les conducteurs à la recherche d'un équilibre introuvable

Le secteur des transports est un important pourvoyeur d'emplois au Togo (Guézéré, 2008). Il procure des revenus aux nombreux acteurs qui l'animent, conducteurs, propriétaires, syndicats, sans compter les multiples petits métiers du secteur informel. Mais les interdictions, puis la reprise limitée des activités ont affecté la trésorerie de nombreux professionnels.

Aux obligations familiales s'ajoute la nécessité de s'acquitter de la redevance auprès du propriétaire du véhicule, ce qui complique davantage la situation, comme le rappelle ce conducteur de taxi : « Avec un voyage par semaine, le propriétaire a une famille, le taximan a une famille. Comment vous allez partager ça ? » (Kara, 26 octobre 2020). D'un côté, ce dernier doit faire parvenir au propriétaire le versement hebdomadaire de 25 000 FCFA (38 euros), de l'autre, il est confronté à ses obligations familiales (besoins alimentaires, sanitaires, éducatifs), alors que depuis neuf jours il n'a effectué aucun trajet, faute de chargement. Les voyageurs se font rares, les commerçants et les petits opérateurs, à l'origine de la majorité des déplacements interurbains en partance et à destination de Kara (la capitale régionale), hésitent à se déplacer en raison du ralentissement des activités. Les difficultés socio-économiques placent alors les chauffeurs devant un choix difficile : obéir à l'autorité ou subvenir aux besoins de leur famille. De fait, les conducteurs de taxis et de minibus enfreignent les réglementations sur les restrictions sanitaires, quitte à s'exposer aux sanctions lors des contrôles.

### La multiplication des postes et des motifs de contrôle

Bien que le contrôle des circulations et des mobilités, observé durant la crise sanitaire, ne constitue pas une nouveauté en Afrique de l'Ouest (Ninot, 2003 ; Néya et Lombard, 2018 ; Boyer, 2019), il présente ici un autre visage. Ce ne sont plus seulement la régularité des documents du conducteur, le bon état du véhicule ou la conformité avec la

capacité d'embarquement réglementaire qui sont considérés, mais également la responsabilité du conducteur vis-à-vis du respect des mesures-barrières, notamment le port du masque. Les transporteurs doivent dorénavant veiller eux-mêmes à ce que les passagers soient équipés, sinon, en cas de manquement à cette obligation, ils s'exposent à des amendes allant de 3 000 à 20 000 FCFA (entre 4,5 et 30 euros). Les chauffeurs de camion affectés aux transports internationaux, tout comme ceux affectés au transport national de marchandises, sont contraints, de leur côté, d'observer la consigne de l'État, autrement dit l'embarquement de deux personnes au maximum dans la cabine, à la rigueur trois si le propriétaire du chargement effectue le voyage (8).

L'un des effets directs de la gestion de la pandémie sur les circulations et les mobilités est le déploiement massif des forces de l'ordre et de contrôle sur les différents axes routiers. Cette sécurisation des espaces de circulation s'est traduite par un accroissement des postes de contrôle sur les routes du Togo (figure 2), ainsi que le souligne ce conducteur de camion burkinabé : « Voilà, quand tu rentres, il y a le contrôle un peu partout. Mais avant, là, il n'y avait pas ça. On te dit : bonne arrivée avec pistolet » (Kéméri, 27 octobre 2020). En date du 15 octobre 2020, sur le tronçon togolais de l'axe routier Lomé-Ouagadougou, on comptabilisait dix-sept postes de contrôle entre Lomé et Cinkassé (distantes de 650 kilomètres), alors que, sur le même axe, un an plus tôt, l'Observatoire des pratiques anormales (OPA (9)) n'en dénombrait que sept (UEMOA, 2019). Érigés à l'occasion de la crise du coronavirus, les postes supplémentaires représentent une difficulté de plus pour les professionnels de la route.

La fonction de surveillance déléguée aux opérateurs de transport constitue un prétexte pour accroître les contrôles et pénaliser les contrevenants, comme l'illustrent les propos de ce conducteur de taxi : « Si tu prends quelqu'un qui n'a pas mis un masque, toi, le chauffeur,

(8) Souvent la cabine d'un camion embarque le chauffeur et son apprenti, un jeune qui aide le conducteur aux manœuvres et aux opérations de chargement et de déchargement. Parfois, ces apprentis sont au nombre de deux.

(9) L'Observatoire des pratiques anormales (OPA) est l'instrument régional de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) pour le suivi de la performance des corridors de transport internationaux.



Figure 2. Poste de contrôle routier sur l'axe Lomé-Ouagadougou à hauteur de Sotouboua (Togo)  
Cliché : DJOLAR Kossigari, 2020

première des choses, tu seras amendé (10). Deuxième des choses, la personne, elle, aura des problèmes aussi. Les passagers ont une stratégie. Quand tu les prends, ils vont tous mettre des masques. Maintenant, quand, toi, tu seras fixé sur le volant, ils t'enlèvent. Arrivés au checkpoint, ils te disent : celle-ci n'a pas mis de masque et tu es dans les problèmes » (Kémériida, 27 octobre 2020). Ces réponses à nos questions soulignent l'ampleur des difficultés supplémentaires engendrées par les mesures d'endiguement de la Covid et que rencontrent au quotidien les chauffeurs. Non seulement ceux-ci apparaissent impuissants face aux comportements des passagers qu'ils ne peuvent contenir, mais ils sont également tenus responsables de leurs écarts de conduite. Les conducteurs se retrouvent alors dans l'impossibilité de se conformer aux réglementations. Dans le même temps, les forces de l'ordre ne laissent passer aucune occasion de les sanctionner de façon arbitraire, quelle que soit la situation rencontrée (11).

## S'adapter aux barrages : des réponses variées

Pris dans les mailles du lacis des contraintes sanitaires, les conducteurs ont tenté de contourner

(10) Amender : verbaliser, émettre une contravention.

(11) Par exemple : « Tu veux boire de l'eau, tu enlèves le masque, on va te poursuivre et te dire de payer 10 000 FCFA » (chauffeur burkinabé, Kémériida, 20 octobre 2020).

les difficultés en recherchant des solutions pour préserver leur accès quotidien aux sources de revenus. Selon un chauffeur béninois interrogé, « c'est le seul travail qu'on a appris. On n'a pas de terre, c'est là-bas qu'on mange. On ne peut pas rester à la maison » (Kémériida, 27 octobre 2020). Pour continuer à exercer leurs activités malgré les restrictions, les acteurs ont développé trois types de réponses : l'anticipation, l'évitement et la sur-tarification. L'une de ces stratégies – l'anticipation – relève de « stratégies corruptives » (Blundo et Sardan, 2001, p. 10).

### Anticiper pour ne pas négocier

Cette stratégie consiste pour les conducteurs à procéder à de petits « cadeaux anticipateurs » (Blundo et Sardan, *op. cit.*, p.17) distribués aux policiers sur la route afin de s'attirer leur sympathie et s'attacher leurs faveurs. Sur les routes de Kigali au Rwanda, les motos-taxis « jettent une petite chose » afin que les policiers oublient l'incident (Nicaise, 2020, p. 107). Au Togo, ce geste s'observe davantage chez les conducteurs effectuant le transport interurbain de personnes, qui fréquentent régulièrement les routes nationales (encadré 1), ainsi que chez ceux travaillant dans le transport international des marchandises.

Cette sorte d'obligation des chauffeurs envers les forces de l'ordre permet aux premiers d'augmenter la capacité de chargement, sans craindre la sanction des secondes aux barrages ; ils bénéficient ainsi d'une marge de manœuvre pour négocier éventuellement la poursuite de leur trajet.

*Encadré 1*

Aux environs de trois heures de l'après-midi, sur mon trajet de retour, je m'arrête à un checkpoint Covid à l'entrée de Nabroukou, une localité située sur l'axe Lomé-Ouagadougou. Trois agents des forces de l'ordre et de sécurité sont assis au bord de la route, devant la barrière qu'ils ont érigée, et dégustent une pastèque. Après quelques minutes d'échanges, un taxi arrive et se gare une quinzaine de mètres plus loin, sur le côté. Un jeune homme en sort et se dirige vers nous en courant. Il se prosterne devant l'un des policiers et lui tend de l'argent, en précisant dans la langue locale (kabyè) : « C'est le patron qui m'a envoyé te remettre ça. » Le policier sourit et lui réplique, toujours en langue locale : « Merci, c'est bon pour aujourd'hui, allez. » Puis il renvoie le jeune homme, sans prendre l'argent que ce dernier était venu lui apporter.

Source : *Carnet de terrain, décembre 2020.*

La stratégie d'anticipation n'évite pas les surprises, car elle comporte des risques. Ce type de relation est limité aux seules interactions entre chauffeurs et agents qui se connaissent et se croisent régulièrement aux mêmes postes de contrôle. Comme la rotation des agents entre les postes est élevée, les chauffeurs perdent ce qu'ils dénomment leurs « connaissances » et voient fondre la marge de tolérance dont ils bénéficient. En témoignent les propos de ce taximan de Dapaong : « Avant la Covid-19, on prenait six ou bien cinq [personnes] pour un taxi de cinq places. Maintenant, avec les restrictions, c'est trois : deux à l'arrière et une en cabine. Si tu en prends quatre, une de plus que prévu, toi, chauffeur, tu vas dépenser 4 000 FCFA [6 euros], 1 000 francs à chaque barrage, avant d'arriver à Dapaong. Comme nous on est habitué sur la voie, si arrivé tu trouves celui que tu connais, il ne va prendre que 500 FCFA. Ce n'est pas à tous les postes que tu vas trouver celui-là. Ce n'est pas tous les jours que tes connaissances-là sortent. » (Kara, 31 octobre 2020) Même si cette stratégie est aléatoire, elle a le mérite de nourrir l'espoir d'un éventuel traitement de faveur.

Pour éviter l'incertitude, certains chauffeurs préfèrent gérer la situation au cas par cas, à chaque poste de contrôle. Selon l'un d'eux, la capacité à convaincre son interlocuteur est essentielle : « Il faut savoir parler. Ils vont chercher un argument pour t'amender. Il faut savoir parler avec les corps habillés sur le chemin (12). » (Kémériida, 27 octobre 2020) Cette assertion est confirmée par un agent de contrôle qui affirme : « La personne peut avoir de l'argent, mais ça dépend de la manière dont elle va te parler ; parfois, tu ne vas pas lui prendre de l'argent. » (Lomé, 9 novembre 2020) Le « savoir-parler » ne fonctionne pas à chaque fois. Dans le

contexte des circulations au Togo, l'expression doit être considérée au sens figuré. Il ne s'agit pas uniquement d'une habileté argumentative mais aussi d'une association de gestes. En plus de « chef » ou d'« autorité », qui sont les terminologies les plus usitées par les conducteurs pour désigner les agents de contrôle, il leur faut aussi « tendre la main », expression évoquant le fait pour un chauffeur de donner l'argent à un policier à travers les vitres descendues des portières, sans avoir à quitter la voiture, comme nous l'expliquent plusieurs de nos enquêtés.

L'anticipation ne résume pas à elle seule les différentes stratégies que mobilisent les opérateurs de transport aux barrages. D'autres solutions permettent de limiter les contrôles.

## Contourner les checkpoints

L'évitement des postes de surveillance a été largement documenté dans les travaux réalisés sur les échanges et les circulations en Afrique de l'Ouest et sur la vitalité des espaces frontaliers (Igué, 1995 ; Bennafla, 1998 ; Enda Diapol, 2007).

Durant la période de la Covid, le profil des circulants qui empruntent les voies de contournement a évolué. Les individus voyageant habituellement en toute légalité, qui ne rencontraient aucune difficulté pour passer et qui, désormais, sont confrontés à des contrôles déclenchant le versement d'une amende, voire d'un pot de vin, tentent de contourner les postes. Depuis la fermeture des frontières, ce conducteur de taxi collectif maintient ses trajets entre Kara, Kémériida et Djougou, ville du Bénin qui est située à moins de cent kilomètres, en empruntant des chemins détournés. Son compatriote, lui aussi conducteur de taxi, regrette la situation d'avant, car il est contraint de rouler sur des pistes non surveillées et en mauvais état, qui risquent d'abîmer le véhicule : « Passer dans la brousse, nous aussi,

(12) Corps habillés (ou hommes en tenue) : expression utilisée généralement pour désigner les forces de l'ordre et de sécurité.

on ne veut pas [comprendre : on le fait malgré nous]. » (frontière Togo-Bénin, 27 octobre 2020)

### Augmenter les tarifs, détourner l'usage des véhicules

Malgré les injonctions du gouvernement à restreindre les hausses de tarif et la menace de sanctions, les conducteurs ont outrepassé cette décision gouvernementale en procédant à l'augmentation des prix. Le tarif Kara-Guérin-Kouka (localité située à 95 kilomètres à l'ouest de Kara) était de 2 500 FCFA (4 euros) avant la crise sanitaire, mais il a doublé avec la Covid-19 (5 000 FCFA ou 8 euros). Les chauffeurs expliquent cette augmentation par l'impossibilité de rentrer dans leurs frais, avec seulement trois personnes à bord contre six avant la crise, ce qui a réduit de moitié les recettes réalisées par voyage. Entre Lomé et Cinkassé, pour les transporteurs informels, les tarifs ont presque doublé, le voyage en minibus passant de 9 000 à 15 000 FCFA (de 14 à 23 euros) (13).

Outre la hausse des prix, qui interdit aux personnes modestes de se déplacer et réduisant de fait

la fréquentation des transports, de nombreux conducteurs de taxis collectifs se sont reconvertis en transporteurs de marchandises (figure 3). Aux frontières, ce genre de véhicule s'est vu régulièrement interdire le passage, mais devant l'afflux de ce type d'opérateurs, les forces de l'ordre ont cédé, moyennant le paiement par les chauffeurs d'une somme au montant variable (encadré 2).

#### Encadré 2

Chaque jour, une femme âgée vient pour franchir le poste de contrôle ; elle arrive en taxi avec des marchandises. Mais la frontière est fermée pour ce type de véhicule. À chaque fois pourtant, elle tente de négocier avec le policier. Elle dit : « Voyez aujourd'hui, je suis venue encore avec les jeunes. » L'agent rétorque : « Allez là-bas. » La vieille se déplace vers ce bâtiment modeste recouvert de tôles ondulées. Elle discute avec l'employé, à qui au bout du compte elle remet 5 000 FCFA. Bizarrement, le premier agent me dit plus tard : « Mais on la connaît celle-là, elle passe ici tous les jours. »

Source : Carnet de terrain, octobre 2020.

Figure 3 : Taxi collectif chargé de marchandises à Kéméri (frontière Togo-Bénin)

Cliché : Djolar Kossigari, 2020.



(13) Quant aux entreprises de transport par autobus, comme LK ou STISALIS, enregistrées auprès des autorités des transports et disposant d'un personnel commis à la gestion, elles ont maintenu le tarif d'avant la crise : 6 000 francs par autobus jusqu'à Kara, 9 000 jusqu'à Cinkassé. Sur les lignes interurbaines, la qualité de l'offre proposée, la fréquence des rotations ainsi que la sûreté des trajets leur assurent une clientèle régulière et un marché garanti.

Dans le contexte de la Covid, bien que connaissant la plupart des circulants qui franchissent la frontière avec des véhicules inadaptés, les policiers exigent que les contrevenants paient.

## S'accommoder et s'arranger

Le renforcement des contrôles sur les routes togolaises peut faire penser que le rapport de forces est asymétrique et en défaveur des chauffeurs. Mais cela dépend des moments, des acteurs en présence, des situations et des lieux. L'entente, la socialisation entre les uns et les autres, les « accointances [entre acteurs] sont un facteur essentiel dans la reproduction des pratiques » (Nicaise, *op. cit.*, p. 104) et contribuent à entretenir la relation acceptée par tous.

### Processus d'accommodement

Même si des chauffeurs, mais aussi des commerçants et des voyageurs, ont cherché à tout prix à contourner les points de contrôle, la plupart d'entre eux se sont accommodés des exigences des forces de l'ordre. De fait, les deux parties souhaitent aboutir au même résultat : « Les commerçants avec les douaniers, c'est petit frère et grand frère. Je veux manger, toi, tu veux manger, et on va s'entendre. » (Commerçant de bétail, Cinkassé, 20 mars 2019) Ces normes communes aux deux groupes d'acteurs, théoriquement opposés, créent des complicités structurant les activités, comme on peut le constater sur les routes entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire (Néya et Lombard, *op. cit.*) ou encore dans les gares routières au Sénégal (Cissokho, 2017). Sur les routes de Kigali au Rwanda, G. Nicaise parle de relations amicales nécessaires entre conducteurs de motos-taxis et policiers, afin de « faciliter le travail » (Nicaise, *op. cit.*, p. 93). K. Titeca rappelle qu'aux postes frontaliers entre l'Ouganda et la République démocratique du Congo les habitués du passage, reconnus comme tels, paient moins de taxes illicites que d'autres (Titeca, 2020, p. 7).

Ces rapports de proximité entre les préposés au contrôle et les conducteurs ont façonné les interactions et produit des habitudes et des codes de conduite dans les espaces de circulation, sur les routes et dans les lieux de transport. Où que ce soit, la complicité entre les uns et les autres est une évidence. De « la traditionnelle cotisation de 1 000 FCFA quotidiens » (14) que versent les

conducteurs de taxis aux agents de la DSR (15), pour s'assurer de leur indulgence, aux dons sous la forme de gratifications qu'ils remettent aux agents du contrôle, en passant par « l'argent du café et du pain », lancé du véhicule, se développe un système de pratiques variées, qui résulte d'une lente et laborieuse appropriation, de part et d'autre, de l'espace de circulation. Ces interactions tendent à gommer les asymétries de pouvoir entre circulants et agents de contrôle et à façonner les représentations et les imaginaires des deux parties sur leur espace de travail. Celui-ci, réglementé et aux pratiques institutionnalisées, se transforme en un espace de négociations et de gains. Les paroles de ce fonctionnaire, explicitant ses propres comportements, sont éclairantes : « On dit souvent que la chèvre broute là où on l'a attachée, non ? Le chef, en t'envoyant, sait que là-bas on ne peut être un TTA (16). Il sait que tu vas faire ça. Seulement il ne faut pas exagérer. » (Lomé, 3 mars 2021) Pour ce type d'agent, le déploiement sur les routes ou dans les espaces de dispositifs de contrôle des circulations est synonyme de possibilités de gains, à condition de savoir en profiter modérément. De même pour les personnes qui circulent, surtout les conducteurs, gratifier un policier au checkpoint de quelques pièces relève d'une « coutume de la route » qui s'inscrit dans un faisceau de pratiques ordinaires garantissant la sérénité dans l'espace de travail.

Avec la crise sanitaire, le socle de ces rituels de la route, axés sur l'entente et la négociation, a servi de ciment entre les deux parties, bien que le surcroît de contraintes ait provoqué l'adoption de nouvelles modalités de voyage et de contrôle. Durant les négociations, les forces de l'ordre n'ont eu de cesse rappeler à leurs interlocuteurs le risque qu'ils prenaient, exigeant en conséquence une contrepartie financière. « Tu vois comment les choses sont difficiles ici, rien n'est officiel », prévient un policier qui tente à la fois de ne pas se faire remarquer de ses supérieurs hiérarchiques (17) et d'éviter d'attirer l'attention de la foule (Kodjoviakopé, 12 novembre 2020). De leur côté, les chauffeurs n'hésitent pas à

(15) Division de la Sécurité routière, réunissant gendarmerie et police togolaises et chargée de la sécurité routière.

(16) « Testament Toutes Armées » : jargon militaire désignant un agent des forces de l'ordre scrupuleux et zélé dans le respect de la réglementation telle qu'énoncée par la hiérarchie ou la loi.

(17) Ce qui, selon les circonstances, peut lui valoir des remontrances ou bien la perte du billet, reversé dans la caisse noire commune.

(14) <https://www.228news.com/togo-securite-routiere-la-dsr-entre-rancon-raquette-et-contrrole-mieux-comprendre-le-concept>. Consulté le 17/01/2022.

recourir aux souvenirs du passé, remobilisant les expressions telles que « avant », « d'habitude », qui évoquent l'existence de liens anciens entre les uns et les autres.

Ces processus d'accommodement ont aussi prospéré sur le terreau fertile du scepticisme sur la présence réelle du virus dans le pays. Nombre de personnes enquêtées au sein des forces de l'ordre, de même que parmi les voyageurs, considèrent les restrictions imposées aux circulations comme une injustice : « le Covid, c'est chez vous là-bas », nous répondent-ils à chaque fois que nous leur révélons nos institutions d'appartenance. Excédé par les injonctions de la hiérarchie à être rigoureux dans le contrôle du respect des nouvelles réglementations, un agent des forces de l'ordre déclare : « moi, je n'aime pas qu'on dérange les gens » (26 décembre 2020). Ses collègues, doutant de l'existence du virus, estiment que celui-ci sert d'abord de prétexte au développement d'une gestion mercantile de la crise, dont abusent certains agents pour contrôler et réclamer un peu plus que d'habitude (18). Or, l'expression utilisée, « je ne fatigue pas les gens », ne signifie pas la négation du contrôle, mais plutôt la dilution des réglementations encadrant les circulations durant la Covid au sein des pratiques d'accommodement (19).

### La recherche des affectations dans les postes de contrôle

Deux phénomènes explicitent les fondements de l'accommodement entre les deux parties : la logique d'affectation des forces de l'ordre en quête de bonnes places (20) et le sens qu'en donnent ces garants de l'autorité de l'État.

Considérés comme des positions à fort potentiel d'enrichissement, les services d'immigration, le service anti-drogue et la DSR, liés à la gestion des circulations et des mobilités, sont perçus

(18) À l'occasion de la crise de la Covid au Kenya, Cl. Médard relève l'apparition d'une nouvelle rente par le contrôle des déplacements des personnes au bénéfice des détenteurs de l'autorité. Cf. Médard (2020).

(19) Nous pourrions alors exprimer l'accommodement de cette façon : « tu me donnes ce que tu as, et tu t'en vas », autrement dit, je te contrôle comme d'habitude, sans tenir compte des nouvelles réglementations Covid, car le faire c'est légitimer l'abus.

(20) Comme le rappelait déjà, en 2005, J. Brachet pour le poste de contrôle de Dirkou, au nord-est d'Agadez (Niger), sur la route de la Libye. Cf. Brachet (2005, p. 50).

par les agents préposés au contrôle comme financièrement intéressants. Ces postes sont convoités par certains qui n'hésitent pas à mobiliser leur réseau relationnel au sein de la hiérarchie et des hautes autorités pour y être affectés. Parmi les entretiens réalisés avec les forces de l'ordre et de sécurité aux frontières, que ce soit sur les axes de circulation ou dans les gares routières, celui de cet agent éclaire les raisons et les processus encadrant l'affectation dans ces postes prisés : « antidrogue, service d'immigration, DSR, les trois services-là, si tu n'as pas quelqu'un, il ne faut pas rêver » (Lomé, 9 novembre 2020). Ainsi, la logique d'affectation des agents constitue un élément fondamental de la compréhension des pratiques qu'ils déploient sur le terrain. Elle représente ce que G. Blundo et J.-P. Olivier de Sardan qualifient de « formes élémentaires de la corruption » dans le fonctionnement de l'administration africaine, au point que ceux qui n'ont aucune relation dans les sphères décisionnelles cherchent aussi à y accéder. « D'autres même, ils vont, ils tapent à la porte. Lui, il a fait tel nombre d'années dans l'armée, il n'a rien trouvé, il n'a jamais fait un poste huilé, au moins il faut qu'on l'amène là où ça sort. Là où ça sort, c'est où ? C'est les trois postes. » (Agent des forces de l'ordre, Lomé, 9 novembre 2020) Ce qui explique que le contrôle des règles et des mesures barrières peut passer au second plan, devant la perspective de gains rapides.

Ces pratiques sont tellement ancrées dans le fonctionnement quotidien des circulations aux frontières que les agents impliqués rechignent à parler d'un système de corruption : « Quand on parle de la corruption aux frontières, c'est un jeu entre les policiers et les passants. La corruption en tant que telle n'existe pas. Sinon la corruption dont on parle, peut-être vous allez m'excuser, le plus souvent c'est un jeu entre nos éléments et les chauffeurs, ils se connaissent, tout le temps ils sont ensemble. Les chauffeurs qui viennent du Niger, ils sont amis avec nos éléments ici. » (Kéméri, 26 octobre 2020) Certains vont jusqu'à considérer que les relations personnelles n'affectent pas la rigueur dont ils font preuve durant les contrôles (bien que ces affirmations ne tiennent pas devant la réalité des observations).

Le processus d'affectation des agents du contrôle, les enjeux socio-économiques qu'il revêt, les imaginaires qu'il véhicule entretiennent l'existence d'un dispositif relationnel normatif entre les parties prenantes, à la limite de l'espace

réglementaire et institutionnel, et porteur de pratiques propices aux accommodements structurant les activités de circulation.

## CONCLUSION

L'analyse des circulations et des mobilités pendant la période de la pandémie de la Covid-19 souligne la tension entre le défi du contrôle et la réalité du fonctionnement social dans l'espace des mobilités en Afrique de l'Ouest. Elle dévoile l'extrême intrication des variables d'ordre institutionnel, socio-économique et sanitaire dans le cours des circulations. Elle révèle les multiples stratégies des opérateurs de transport pour maintenir leurs activités en dépit du surcroît de contrôles. Ces adaptations, qui confortent le fonctionnement quotidien expérimenté auparavant, soulignent la capacité des acteurs à s'ajuster aux évolutions de leur environnement de travail, trouvant de nouvelles parades aux contrôles, modifiant leurs pratiques, dupliquant les façons de faire habituelles avec les représentants de l'État.

L'analyse des différentes stratégies employées par les acteurs démontre que les circulations en Afrique sont sous-tendues par l'existence au quotidien de multiples bricolages des normes, par lesquels les préposés aux contrôles et les circulants créent, au gré des conjonctures, des espaces d'action plus ou moins légaux, mais structurants pour leurs activités. Les contraintes posées sur les circulations, si elles ne dépendent pas uniquement de décisions relatives au secteur du transport, relèvent aussi du fonctionnement général de l'État et des sociétés et invitent à un dépassement des approches normatives au profit d'analyses à la fois plus complètes et plus précises sur la « négociation de l'État » (Bierschenk et Olivier de Sardan, 2014).

## Références bibliographiques

- Bennafla K. (1998), « Mbaïboum : un marché au carrefour de frontières multiples », *Autrepart*, n° 6.
- Bennafla K. (1999), « La fin des territoires nationaux ? État et commerce frontalier en Afrique centrale », *Politique africaine*, vol. 73, n° 1.
- Bierschenk T., Olivier de Sardan J.P. (dir.) (2014), *States at Work : Dynamics of African Bureaucracies*, Leiden/Boston, Brill, 440 p.
- Blundo G., Olivier de Sardan J.P. (2001), « La corruption quotidienne en Afrique de l'Ouest », *Politique africaine*, vol. 83, n° 3.
- Brachet J. (2005), « Migrants, transporteurs et agents de l'État : rencontre sur l'axe Agadez-Sebha », *Autrepart*, n° 36.
- Boyer F. (2019), « Sécurité, développement, protection : le triptyque de l'externalisation des politiques migratoires au Niger », *Hérodote*, vol. 172, n° 1.
- Cissokho S. (2017), « Petits échanges entre amis : remarques sur l'ambivalence des rapports routiniers entre fonctionnaires et usagers au Sénégal », *Revue française de science politique*, vol. 67, n° 4.
- Diaz Olvera L., Plat D., Pochet P. et Sahabana M. (2010), « Entre contraintes et innovation : évolutions de la mobilité quotidienne dans les villes d'Afrique subsaharienne », *Espace Populations Sociétés*, n° 2-3.
- Egg J., Herrera J. (dir.) (1998), « Échanges transfrontaliers et intégration régionale en Afrique subsaharienne », *Autrepart*, n° 6, 210 p.
- Enda D. (2007), *Les Dynamiques transfrontalières en Afrique de l'Ouest : analyse des potentiels d'intégration de trois « pays-frontières » en Afrique de l'Ouest*, Paris-Dakar, Karthala-ENDA, 219 p.
- Godard X. (dir.) (2002), *Les Transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris-Arcueil, Karthala-INRETS, 409 p.
- Guézéré A. (2008), « Oléyia » (taxi-moto) : acteurs et usagers d'un mode de transport récent à Lomé, thèse de doctorat en géographie, Université de Lomé, 433 p.
- Guézéré A. (2021), *Les Taxis-motos dans les villes d'Afrique subsaharienne : l'informel en question à Lomé*, Paris, L'Harmattan, 374 p.
- Igué Ogunsola J. (1995), *Le Territoire et l'État en Afrique : les dimensions spatiales du développement*, Paris, Karthala, 274 p.
- Jessop B., Brenner N., Jones M. (2008), « Theorizing sociospatial relations », *Environment and Planning D: Society and Space*, n° 26.

- Le Breton É. (2005), *Bouger pour s'en sortir : mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin, 256 p.
- Lombard J. (2003), « Transports et circulations dans l'espace ouest-africain : échanges, acteurs et lieux », in M. Lesourd, *L'Afrique : vulnérabilités et défis*, Nantes, Éditions du Temps.
- Lombard L. (2013), « Navigational Tools for Central African Roadblocks », *Political and Legal Anthropology Review*, vol. 36, n° 1.
- Mechlinski T. (2010), « Towards an approach to borders and mobility in Africa », *Journal of Borderlands Studies*, vol. 25, n° 2.
- Médard C. (2020), « « La maladie des riches » : la maîtrise et la rente de la Covid-19 au Kenya », *Cahiers d'Outre-Mer*, vol. 282, n° 2.
- Néya S., Lombard J. (2018), « Libre circulation, contrôle ou racket des voyageurs en Afrique de l'Ouest : l'exemple des routes entre le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire », in E. Grégoire, J.F. Kobiané, M.F. Lange (dir.), *L'État réhabilité en Afrique : réinventer les politiques publiques à l'ère néolibérale*, Paris, Karthala.
- Nicaise G. (2020), « Sur les routes de Kigali : évolution des pratiques de petite corruption », *Politique africaine*, vol. 160, n° 4.
- Ninot O. (2003), *Vie de relations, organisation de l'espace et développement en Afrique de l'Ouest : la région de Tambacounda au Sénégal*, thèse de doctorat en géographie, Université de Rouen, 454 p.
- UEMOA (2019), 41<sup>e</sup> rapport de l'Observatoire des pratiques anormales (OPA), Ouagadougou.
- Spire A. (2010), « Lomé, ville poste-frontière : dynamiques identitaires et territoriales d'une capitale frontalière », *EchoGéo*, n° 14 [en ligne : <http://journals.openedition.org/echogeo/11974>].
- Titeca K. (2020), *Informal cross-border trade along the Uganda-DRC Border*, Nairobi, UNDP United Nations Development Program, Policy Brief Series, n° 2, 21 p.

# Ben Gardane (Tunisie) : une place financière de la mondialisation des pauvres



**Adrien Doron**

*MCF Géographie, Université de Paris, UMR Géographie-cités*

## Résumé

Ben Gardane est une localité modeste du sud de la Tunisie, sise à quelques kilomètres de la frontière tuniso-libyenne et située dans un territoire en situation de marginalité sociale, économique et spatiale. En tirant profit de l'agencement de circulations migratoires et marchandes, les acteurs locaux y ont développé des réseaux d'affaires aux échelles locale, régionale et mondiale, jusqu'à maîtriser l'une des principales voies de l'importation transnationale de marchandises en Tunisie.

Toutefois, ce qui distingue Ben Gardane d'autres places marchandes de la mondialisation discrète en Afrique, notamment les marchés frontaliers déjà très étudiés, c'est sa capacité à opérer et à organiser la circulation des devises.

L'article propose alors de questionner l'organisation de circulations financières aussi omniprésentes et indispensables pour les opérations commerciales transnationales que particulièrement discrètes. Il s'agit, à partir de l'exemple tunisien de Ben Gardane, de revenir sur les facteurs de l'émergence d'une activité financière à partir du développement du change transfrontalier informel, puis de présenter l'organisation du réseau financier et les opérations de transfert transnational de devises indispensables aux circulations des personnes et des marchandises.

## Introduction

### La place discrète des questions financières dans les études transnationales

Depuis la mise en évidence en contexte post-colonial d'une « mondialisation par le bas » (Portes, 1999 ; Tarius, 2002) engendrée par des mouvements transnationaux de personnes et souvent caractérisée par des échanges commerciaux informels, les circulations migratoires et marchandes nord-africaines observées depuis les rives de la Méditerranée n'ont cessé de s'étendre. Elles se sont aussi professionnalisées et mondialisées, du « cabas » au « container » (Peraldi, 2001) au tournant des années 2000 et ce, par étapes, en direction des places marchandes chinoises de Guangzhou et plus encore Yiwu (Belguidoum, Pliez, 2015 et 2019). Connectant les populations à la consommation globalisée, ces chaînes d'approvisionnement *low cost* de produits *low tech* articulent des circulations transnationales de personnes, de marchandises, d'informations et de capitaux. Le rôle-clé de l'expérience migratoire dans la structuration depuis l'Afrique de réseaux commerciaux transnationaux lui donne une place majeure depuis les recherches pionnières sur le

sujet (Tarrus, 1995 ; Pérouse, 2007 ; Peraldi, 2007). La circulation des marchandises, notamment à travers le suivi et l'analyse de la circulation des objets, a aussi été soulignée dans de nombreux travaux (Bava, 2001 ; Racaud, 2015, Choplin, Pliez, 2018).

En revanche, la question des circulations financières reste en suspens dans l'analyse de ces économies marchandes professionnalisées, cantonnées à divers degrés d'informalité selon les territoires et les cadres réglementaires traversés comme autant de segments s'agencant le long des routes commerciales. Ainsi, au sein du champ des études transnationales francophones, les analyses portent sur des routes, des lieux, des objets, des parcours d'entrepreneurs-migrants, mais il y est finalement très peu question d'argent. Les rares travaux qui abordent le sujet ont pu mettre en lumière les circulations financières dans le cadre post-colonial de l'économie migratoire des remises et d'une économie de bazar entre les deux rives de la Méditerranée (Mahmoud, 2002 ; Godefroy, 2002 ; Benbouzid, 1999 et 2003). Cependant, ce champ d'investigations n'a pas suivi l'extension, la professionnalisation et la mondialisation des réseaux marchands transnationaux depuis deux décennies. Or, il est aujourd'hui largement découplé des cadres migratoires post-coloniaux entre Suds et Nords. Cette extension des routes commerciales jusqu'à leur destination centrale actuelle chinoise a nécessairement été accompagnée par la complexification des réseaux permettant le change et la circulation transnationale des devises, indispensable à toute circulation marchande. Ce constat justifie l'actualisation des recherches sur ces circulations financières proposée ici, d'autant qu'un espace de réflexion reste ouvert parmi les approches dominantes sur le sujet.

Les axes de recherche contemporains portant sur les circulations financières transnationales combinent en effet plusieurs approches. La première s'intéresse à l'organisation des flux de remises et aux méthodes de transfert de fonds des émigrés, non plus seulement dans un cadre post-colonial nord-sud mais de plus en plus entre régions d'accueil et de départ des suds, notamment entre les États du Golfe et l'Asie du Sud. La seconde se préoccupe de l'espace national, sinon local, des circulations et des services financiers informels dans le cadre d'économies faiblement bancarisées, qu'il s'agisse de tontines, de microfinance (Lelart, 2006) ou de *mobile banking* (Ayimpam, Kahola, 2017). Enfin, la troisième envisage les circulations

financières informelles sous l'angle du financement du terrorisme et des organisations criminelles transnationales à la suite des attentats du 11 septembre 2001. Cette approche, très présente dans la littérature scientifique anglophone et dans les rapports d'experts des organisations internationales, a occupé la majeure partie des débats sur le sujet répondant ainsi à l'exigence de contrôle de ces flux émanant des pouvoirs publics.

Toutefois, ces circulations financières représentent « davantage qu'un instrument criminel (1) » comme le rappellent justement Malit, Al Awal et Naufal (2017) à propos du système de transfert de fonds de la *hawala* (2), largement décrié comme principal outil de financement du terrorisme. Parmi ces approches, le présent article répond à deux enjeux. D'une part, chercher à illustrer la dimension économique – ici commerciale – de ces circulations financières, au-delà d'un cadre d'analyse strictement migratoire ou sécuritaire. D'autre part, envisager l'échelle transnationale de ces circulations économiques à partir du cas de la Tunisie.

En Tunisie, à l'image des économies marchandes transnationales nord-africaines, l'approvisionnement des marchés en produits mondialisés s'est progressivement structuré à partir de circulations migratoires et marchandes, transméditerranéennes et transfrontalières dans la décennie 80. Ces dernières s'ouvrent à de nouvelles opportunités marchandes dans la décennie 90 – à Istanbul et Dubaï en particulier –, puis les commerçants atteignent la Chine au tournant des années 2000. Cependant, et en dépit de la forte demande en produits de consommation du quotidien sur les marchés, le maintien de barrières douanières élevées impose à ces flux le recours

(1) D'après le titre original de l'article : *More than a criminal tool: the Hawala system's role as a critical remittance channel for low-income Pakistani migrants in Dubai.*

(2) La *hawala* désigne un réseau informel de transferts de fonds d'un lieu à un autre par le biais de courtiers. Le système repose sur des jeux de créances et de dettes entre ces courtiers. Fondé sur des relations de confiance, il ne rend pas nécessaire le déplacement physique d'espèces. Ainsi l'usager peut déposer une somme au courtier A au lieu de départ puis récupérer la valeur de son dépôt auprès du courtier B au lieu d'arrivée. Le courtier B devient alors le créancier du courtier A qui remboursera sa dette sur une opération commerciale ou financière ultérieure et dans l'autre sens. Initialement, ce type de système informel de transfert de fonds permettait de sécuriser les transports de fonds le long de routes commerciales peu sûres telles que les routes de la soie. Il perdure sous diverses dénominations depuis le monde arabo-musulman jusqu'en Asie du Sud et de l'Est (El Qorchi, 2002).

à des dispositifs de contournement permettant de maintenir des prix attractifs : un dispositif portuaire mêlant acteurs marchands, agents de l'État et hommes d'affaires positionnés à l'interface des mondes économiques et politiques ; ainsi que deux dispositifs frontaliers terrestres, l'un tuniso-libyen, l'autre tuniso-algérien, assurant grâce aux savoir-faire contrebandiers anciens la pénétration des marchandises en Tunisie (Doron, 2018 et 2021). La palette des stratégies déployées par les acteurs, de la fraude à la contrebande, en associant diverses formes d'intéressement, sinon de corruption petite ou grande d'agents de l'État, provoque alors un basculement de ces flux dans la sphère de l'informalité du point de vue de l'État, pourtant impliqué (Bennafla, 2014). Ajoutons ensuite que ces barrières à l'importation sont très réduites dans les pays voisins. L'échec de l'intégration économique et de l'harmonisation tarifaire régionales (Labaronne, 2013) a entretenu des différentiels frontaliers conséquents avec l'Algérie et la Libye (Ayadi *et al.*, 2014) et rendu attractives les marchandises importées sans surcoût *via* ces pays.

Il ne s'agit cependant pas de réduire l'efficacité de ces routes marchandes à leur seule capacité à assurer la circulation des marchandises. Cela n'est que la partie aval du *business* qui nécessite en amont pour les importateurs d'être en capacité de payer leurs fournisseurs et donc d'être en mesure de transférer et de changer d'importantes sommes d'argent. Or, les importateurs contournant les barrières douanières ne peuvent pas solliciter d'autorisation officielle d'export de devises et doivent se contenter de l'allocation touristique de 6 000 dinars tunisiens (TND) par an, somme largement en deçà des dizaines de milliers de dinars nécessaires à l'approvisionnement sur les places marchandes globales (3). L'objectif est donc de pouvoir transférer un capital à l'étranger sans avoir à utiliser un compte tunisien repérable ni à les transporter en liquide mais aussi de pouvoir changer ce capital en euros ou en dollars, indispensables devises des échanges sur les places marchandes globales, pourtant rares dans le pays. C'est un défi à relever que partagent nombre de commerçants transnationaux sur

(3) Il faut ajouter à la faiblesse de cette somme le poids de la dépréciation continue du dinar tunisien qui ne cesse de s'accroître. Ainsi, depuis 2011, la monnaie tunisienne a perdu plus du tiers de sa valeur par rapport aux devises internationales telles que l'euro ou le dollar (source : [www.xe.com](http://www.xe.com)).

tout le continent africain et au-delà. Malgré les obstacles, un lieu en Tunisie concentre des acteurs capables d'assurer ces deux services financiers combinés grâce à un réseau transnational à la fois complexe et performant : la bourgade frontalière de Ben Gardane. À partir de l'analyse de cette centralité marchande et financière transnationale, l'article propose de questionner les modalités de l'émergence et de la structuration d'une telle centralité dans un espace de marginalité sociale et spatiale en Tunisie (Doron, 2020), mais aussi celles de l'organisation et de l'efficacité de services financiers particulièrement opaques.

Après avoir précisé l'outillage méthodologique permettant de s'emparer d'un objet particulièrement difficile à saisir (I), l'article développe dans un premier temps les conditions de la structuration d'une activité financière à Ben Gardane (II). Ce processus débouche sur une organisation sociale et spatiale hiérarchisée de la place financière (III) permettant le déploiement des services financiers qui articulent collecte, change et transfert de devises (IV). L'approche géographique de cette mondialisation financière discrète souligne enfin un rapport à l'espace original : réticulaire, indéfini et décentralisé (V).

## Le défi méthodologique des circulations financières discrètes

Témoignage de l'angle mort des circulations financières dans les questionnements portant sur les économies marchandes transnationales, le sujet n'avait pas été envisagé dans les premiers temps de ma recherche doctorale menée en Tunisie sur les réseaux d'approvisionnement des marchés tunisiens entre 2012 et 2018 et sur laquelle s'appuie empiriquement le propos. L'opportunité d'investiguer les circulations financières est venue du terrain, lors d'un premier trajet en 2013 vers la localité frontalière de Ben Gardane, principale centralité du « commerce parallèle (4) » en Tunisie. J'accompagnais alors K., jeune commerçant de Gabès parti s'approvisionner auprès des grossistes de Ben Gardane. Alors que nous discutons de mes recherches en Tunisie, ce dernier fut stupéfait que

(4) Terme générique désignant le secteur marchand informel en Tunisie.

je puisse travailler ce sujet sans être capable de comprendre les circulations financières : « Le plus important, c'est le change ! Sans la devise, il n'y a rien (5). »

En s'intéressant à ces activités financières, il faut souligner qu'elles ne sont pas totalement invisibles. Lors des passages récurrents à Tunis à la jonction de l'avenue de France et de Bab Bahr – principale entrée orientale de la médina – j'avais pu observer des hommes interpeller discrètement les passants, touristes et étrangers en chuchotant « *sarf, sarf*(6) ? ». C'est toutefois dans la Jeffara tunisienne, au sud-est du pays, que le change informel devint visible au bord des routes, d'abord sous la forme du mot peint en blanc sur les murs, sur des panneaux accolés aux commerces ou sur les bidons d'essence de kiosques de revente informelle de carburant (fig. 1, cliché a), puis de petits comptoirs bleu ciel improvisés et enfin sur les comptoirs bleus des agences de change informel numérotées le long de « *cheraa sarf* », l'avenue du change de Ben Gardane (fig. 1, clichés b et c).

Mais à l'instar de la finance mondialisée, l'information est rare, parcellaire, peu accessible, opaque. Seules les opérations de change les plus banales se laissent apercevoir, tandis que les services financiers et les transferts de devises restent cachés. Le sujet n'est pas aisé à travailler à la fois à partir de champs disciplinaires qui s'intéressent davantage aux dimensions sociales, spatiales, politiques et culturelles de l'échange qu'aux dimensions plus strictement économiques et financières, mais aussi face au défi méthodologique que représentent des circulations plus discrètes et plus difficilement repérables et accessibles que celles des marchandises. Sur le terrain, les rencontres avec des acteurs de la place financière sont déterminantes pour entrevoir le fonctionnement de ces activités. Il s'agit d'abord de M. et C., deux grossistes de devises ou *sarafas* rencontrés par les hasards provoqués par une fréquentation assidue et élargie du terrain en 2014. Le premier, à défaut de perspectives professionnelles, a commencé à effectuer de petites opérations de change et à apprendre le métier avant de développer sa propre activité de *sarafa* en 2014, à un peu plus de 30 ans. Le second

est un professeur du secondaire ayant débuté le change comme activité annexe. Il est aujourd'hui un *sarafa* de moyenne importance, mais respecté et reconnu de par ses diplômes universitaires. L'un et l'autre se sont montrés motivés à l'idée de contribuer à une enquête universitaire, étant tous deux diplômés d'une maîtrise en sciences sociales, ouverts à des visites renouvelées, à l'entretien biographique et à l'observation ethnographique. À mesure que le fonctionnement de la place financière se dévoilait, de nouvelles questions plus précises émergeaient et pouvaient trouver leur réponse, mais aussi parfois leurs limites, que la relation de confiance établie permettait d'exprimer simplement. Cette approche a permis d'identifier les « trous » dans les explications tout en évitant à la fois le malaise des enquêtés ou une altération du récit. La triangulation des données, nécessaire du fait de l'impossibilité de multiplier les enquêtés mais aussi des questions laissées sans réponse, a pu être menée dans le cadre des enquêtes réalisées à Tunis auprès d'importateurs mobilisant les services de la place financière de Ben Gardane. L'un d'eux, en particulier, avait en sus une expérience de *trader* (7) à Hong-Kong, Shenzhen puis Yiwu jusqu'en 2006 et pouvait donc compléter la compréhension des circulations financières à leur point d'arrivée. Enfin, la bibliographie a permis de recouper les données construites sur le terrain. Il s'agit en particulier des travaux de Rafah Tabib (2011) et de Hamza Meddeb (2012) qui abordent dans leurs thèses l'organisation locale et l'économie politique des activités de Ben Gardane, de Mohamed Benbouzid (1999) qui analyse le déploiement de réseaux financiers informels entre la France et l'Algérie et, plus récemment, de Ka Kin Cheuk (2021) qui livre une précieuse étude sur les circulations financières entre Dubaï et la Chine. De manière plus générale, Michel Lelart (2002) livre trois constats essentiels sur le sujet : l'extrême diversité des pratiques financières informelles, les formes originales sinon sophistiquées de ces activités qui développent de véritables produits financiers et, enfin, l'efficacité du secteur financier informel structuré par des réseaux interpersonnels. Les activités des *sarafas* de Ben Gardane illustrent parfaitement cette analyse.

(5) Entretien, printemps 2013, Gabès. K. fait les navettes entre Gabès et Ben Gardane où il s'approvisionne. Diplômé en ingénierie mais sans perspective d'emploi, il a ouvert un point de vente dans le garage familial.

(6) *Sarf* (صرف) : ce terme désigne à la fois le change et l'activité financière de transfert de devises.

(7) Terme générique utilisé par les commerçants transnationaux pour désigner les intermédiaires assurant l'interface entre les commerçants et leurs fournisseurs à l'étranger. Un *trader* propose une palette élargie de prestations (transit, dédouanement, interprétariat, transfert de fonds) à ses clients et représente un indispensable relais dans les comptoirs marchands transnationaux.

## Ben Gardane : structuration au contact de la Libye d'une place financière transnationale

Pour présenter ces activités financières, il convient d'en rappeler les facteurs d'émergence, entre limites du secteur financier public et capacités d'innovation du secteur informel.

Leur origine remonte au début des années 80 avec le change des salaires des émigrés tunisiens en Libye à leur retour au pays. Ces travailleurs émigrés, pour la plupart clandestins dans un contexte de tensions et d'interruption des relations tuniso-libyennes, doivent alors contourner l'obstacle que représente l'inconvertibilité du dinar libyen (LYD). À Ben Gardane, un petit nombre de pionniers se lance dans le change clandestin en rachetant la devise libyenne aux émigrés. Les dinars libyens sont ensuite utilisés essentiellement dans les opérations d'achat réalisées en Libye par les réseaux de contrebande. La Libye, État rentier des hydrocarbures, est alors le cœur d'un vaste réseau de circulations migratoires et marchandes. Le pays accueille massivement les travailleurs des pays riverains dans des pans entiers de l'économie délaissés par les locaux et subventionne la consommation d'une large gamme de produits dont l'export illégal devient une source intéressante de revenus pour les personnes qui circulent (Chevrillon-Guibert, 2007 ; Doron, 2017). Le segment transfrontalier tuniso-libyen le long de ces routes migratoires et d'échange est alors solidement structuré sur une base tribale ancienne. Née d'une alliance anticoloniale au début du vingtième siècle, la coopération des tribus rivales semi-nomades des Touazines (Ben Gardane) et des Nouayels libyens s'est fondée sur la valorisation de leurs savoir-circuler face aux logiques de contrôle et de fermeture développées par les États tunisien et libyen (Tabib, 2011 ; Doron, 2015).

Avec l'ouverture de la frontière et la normalisation des relations tuniso-libyennes à partir de 1987, l'activité de change prend de l'ampleur. Confidentielle à l'origine, elle se développe à mesure que les circulations transfrontalières explosent. Quasiment nulles en 1987, les circulations comptabilisées au poste frontalier de Ras Jdir, à une trentaine de kilomètres de Ben Gardane, ont représenté dans les deux sens 3,2 millions de mouvements dès 1988 et jusqu'à

4,9 millions en 1991. Le poste frontalier de Ras Jdir devient alors la première porte d'accès terrestre de la Tunisie en concentrant à lui seul 71,5 % des entrées de personnes (Boubakri, 2006). Ainsi, le long de la route nationale qui traverse le centre-ville de Ben Gardane, les cambistes installent des bureaux de change bien visibles que l'on peut apercevoir aujourd'hui et dont l'activité prospère. Elle repose sur le double sens des flux transfrontaliers. Les Libyens se rendent en Tunisie pour le tourisme, pour les cliniques privées ou encore, pendant la période d'embargo de 1992 à 1999, pour les vols internationaux. Les Tunisiens travaillent en Libye et, de plus en plus professionnellement, y achètent les marchandises subventionnées ou très peu taxées.

Cette activité de change bien développée à partir de la décennie 90 accompagne la mondialisation des activités commerciales, phénomène qui concerne tout le Maghreb. En effet, les commerçants tunisiens qui cherchent à importer depuis les marchés étrangers font face aux restrictions imposées à l'export des devises nationales. Cet obstacle n'est pas nouveau. Il est contourné par les navetteurs maghrébins qui se rendent sur les places marchandes méditerranéennes comme Marseille à la même période (Tarrius, 2002). Le change se pratique alors entre les nationaux et les émigrés en profitant des circulations des personnes entre les deux rives de la Méditerranée : « touristes » et retraités de retour au pays pendant l'été pour les premiers ou définitivement pour les seconds, navetteurs et autres porteurs de cabas dans les deux sens. Comme pour les Algériens de Saint-Étienne (Benbouzid, 1999), cet aspect des flux financiers, opéré dans un cadre postcolonial entre les deux rives de la Méditerranée par des réseaux communautaires manipulant les deux devises, est désormais bien connu.

Ce type de flux est très marginal à Ben Gardane car les locaux entretiennent peu de relations transméditerranéennes et de liens avec des communautés émigrées. C'est l'économie transfrontalière qui prime, et seule la Libye – ou au mieux Tunis – a réellement offert une destination d'émigration à la Jeffara tunisienne. Pour autant, le réseau de change de Ben Gardane prend une dimension supplémentaire en associant au change le transfert international de devises. Autrement dit, il n'est plus seulement question de changer des devises pour celles et ceux qui traversent la frontière, mais de permettre aussi l'export et le change de sommes plus importantes et vers des destinations

plus lointaines. À partir d'une activité de change déjà étoffée, les *sarafas* de Ben Gardane saisissent les opportunités offertes par la libéralisation du commerce en Libye et la mondialisation rapide des grossistes et importateurs libyens à la fin de l'embargo. La Libye n'est plus seulement un marché d'approvisionnement en marchandises subventionnées. Elle devient une véritable porte permettant de se connecter à la mondialisation commerciale et financière. Cette conjoncture favorable est renforcée par la forte demande en devises qui émane de Tunis et des importateurs de tout le pays qui cherchent à accéder aux places marchandes asiatiques au tournant des années 2000. Les Libyens fournissent les relais financiers en Libye, les Tunisiens composent la clientèle des services financiers. Cette activité s'organise selon une hiérarchie sociale bien établie qui s'inscrit aussi dans le paysage.

## Acteurs et lieux d'une activité financière hiérarchisée

À Ben Gardane, deux types d'acteurs sont en mesure d'offrir un service de change et de transfert de devises. Ils se différencient par leur capital de départ dont dépend leur capacité à changer des volumes plus ou moins importants et par leurs relations qui déterminent les destinations possibles pour le transfert des devises.

Les grands *sarafas* sont les financiers les plus importants. Ils sont les acteurs les plus anciens et les plus puissants en termes de sommes manipulées et d'influence sur les autres acteurs. Rafah Tabib (2011) a d'ailleurs bien décrit leur rôle qui dépasse largement le change et le transfert de devises. Personnalités fondatrices de la place marchande, à la tête de sa hiérarchie économique et tribale au moins jusqu'en 2011, ces derniers garantissent entre autres les contrats commerciaux ou pratiquent le prêt bancaire pour financer les opérations commerciales. Selon M., qui se lance alors à son compte en 2014 après avoir été employé par l'un de ces grands *sarafas*, ils sont cinq ou six à disposer d'un capital se chiffrant en millions de dinars tunisiens. Ces derniers disposent de plusieurs centaines de relations leur permettant de transférer des devises sur tous les continents. Ils décident quotidiennement du prix des devises qui s'applique au reste des acteurs financiers de

Ben Gardane, en fonction des cours mondiaux du dollar ou de l'euro. Leur compétence est à ce point reconnue que le gouverneur de la Banque centrale de Tunisie consulterait régulièrement, sinon quotidiennement, les taux pratiqués à Ben Gardane(8). Cette anecdote renvoie au statut singulier de la marge frontalière au regard de la législation nationale. En effet, la région frontalière tuniso-libyenne, plus que tout autre en Tunisie, a été l'objet privilégié de la pratique d'illégalismes de la part de l'État tunisien depuis la négociation du laisser-faire par les grands *sarafas* sous la présidence Ben Ali. Ben Gardane est la seule localité du pays où la présence et la visibilité des activités financières sont tolérées. En dépit des aléas économiques et politiques et de la pression sécuritaire sur les régions frontalières, le laisser-faire s'est maintenu dans la décennie post-révolution. Malgré cette continuité depuis 2011, l'organisation de l'activité financière n'a toutefois pas échappé à quelques changements. En effet, les grands *sarafas* sont concurrencés par des grossistes de devises de bien moindre importance mais plus nombreux.

Les *sarafas* moyens, qui sont un peu plus d'une vingtaine, ont un capital généralement compris entre 30 000 et 100 000 dinars tunisiens. Leurs réseaux de relations sont moins étoffés que ceux des grands *sarafas*. Ils desservent toutefois les principales places marchandes : Istanbul et Yiwu. Ces *sarafas* sont plus jeunes. Il peut s'agir de parents des grands *sarafas* auxquels ces derniers – âgés et qui commencent à passer la main – ont fourni un capital de départ en échange d'une part des bénéfices. Les autres ont été financés par les grossistes locaux de marchandises qui ont cherché à s'émanciper du monopole des grands *sarafas* en contribuant collectivement au capital de départ d'un *sarafa* qui les rétribue en fonction de la part qu'ils ont investie dans cette entreprise financière. M. est justement l'un de ces nouveaux acteurs.

Plus ou moins importants, ces *sarafas*, qui se désignent eux-mêmes comme des grossistes de devises, se concentrent au centre de Ben Gardane, dans un espace mal défini mais reconnu comme la *Rahba des sarafas* – l'espace des cambistes –, sorte de Wall Street de la Jeffara tunisienne au sens de la symbolique d'un centre financier décisionnel au périmètre pourtant mal défini. Il faut dire que les établissements financiers sont particulièrement discrets, à l'image des

(8) Cf. Magazine *Leaders*, article du 13/12/2015 [en ligne].



**Figure 1. Les marqueurs de l'activité financière informelle dans le paysage de la Jeffara tunisienne.**

a. *Sarf* écrit sur une station essence informelle ; b. Comptoir bleu *sarf* d'un magasin du souk Zokra ;  
c. Bureaux numérotés *sheraa sarf*, « l'avenue du change » ; d. *Rahba des sarafas*.

Source : A. Doron 2013 (a, b, c) et 2014 (d). eur

constructions locales les plus modestes : quatre murs blancs et une porte métallique bleue (fig. 1, cliché d). À l'intérieur, une pièce carrelée équipée d'un comptoir sommaire pour accueillir les clients et une pièce attenante pour le comptage des billets. Éventuellement, un vieux téléviseur pour suivre les informations boursières en continu complète l'ensemble, bien qu'en réalité le seul équipement essentiel d'une *sarafa* soit son téléphone mobile qui lui permet d'activer son réseau de relations.

En deçà de ces acteurs capables d'assurer le transfert international et le change des capitaux des marchands transnationaux, des acteurs plus modestes se limitent à l'activité informelle du change de devises. Le change peut être pratiqué à titre d'activité principale, dans un lieu idoine tel que les bureaux numérotés du centre-ville de Ben Gardane (figure 1, cliché c), ou secondaire, fréquemment dans le cadre d'une autre activité commerciale (figure 1, clichés a et b). Certains cambistes sont indépendants, d'autre directement employés par les *sarafas* pour assurer

une activité ininterrompue, de jour comme de nuit, comme c'était encore le cas pour M. lors de notre première rencontre en 2014. Concentrée dans la région frontalière à Ben Gardane même et en bordure des axes routiers menant en Libye, cette activité constitue la part visible du système financier informel. En plus du marqueur paysager que constitue le mot peint sur les bureaux de change plus ou moins improvisés, les cambistes agitent ostensiblement des liasses de billets au passage des véhicules, notamment libyens. Ce geste banal témoigne de l'originalité du lieu et de l'ancrage local puissant de cette activité. Les devises accumulées par le change pratiqué en bord de route sont ensuite revendues aux *sarafas*, permettant ainsi la collecte des sommes nécessaires aux opérations commerciales transnationales.

C'est cette articulation d'activités et d'échelles qui assure l'efficacité de la place financière et son succès auprès des commerçants transnationaux.

## L'organisation des services financiers : collecter, changer puis transférer les devises

Le service de change et de transfert de devises offert par les *sarafas* aux commerçants transnationaux tunisiens se décline en deux phases.

La première combine la collecte de devises et le change. À l'échelle de la région frontalière d'abord, les *sarafas* achètent les devises excédentaires aux cambistes de bord de route, qu'il s'agisse de dinars tunisiens ou libyens. Les cambistes locaux, en particulier ceux des stands bleus numérotés de « l'avenue du change » au centre de Ben Gardane, et plus largement tout commerçant pratiquant cette activité à la marge de Ben Gardane jusqu'à Médenine, changent les devises des voyageurs tunisiens et surtout libyens qui traversent la frontière. Après avoir acheté la devise aux cambistes avec une marge bénéficiaire d'un pour cent, les *sarafas* revendent les dinars libyens aux grossistes de marchandises de Ben Gardane qui les utilisent en quantité pour payer leurs fournisseurs libyens. Ils peuvent aussi être transférés en Libye auprès de partenaires financiers en remboursement d'une dette ou pour s'assurer une créance dans la perspective d'opérations financières ou commerciales ultérieures. Quant aux dinars tunisiens, ils sont utilisés pour l'achat de devises internationales comme l'euro et, dans une moindre mesure, le dollar (9). La capacité d'achat de devises internationales par les *sarafas* de Ben Gardane repose sur l'offre d'un taux de change plus avantageux que celui des banques. Ainsi, les devises des touristes européens récoltées dans tout le pays par des hôteliers ou des commerçants sont rachetées à Ben Gardane. Il en va de même pour les euros des émigrés de retour en Tunisie. Une pratique courante est aussi le change de l'autorisation touristique d'export de devises dont bénéficient les Tunisiens chaque année. Les 6 000 dinars autorisés peuvent être changés en banque par tout un chacun dans n'importe quelle devise. La somme est ensuite revendue avec un

(9) Étant donné la proximité de l'Europe et la fréquence des relations transméditerranéennes, l'euro est la devise internationale la plus accessible. Les euros permettent une première étape de l'internationalisation des opérations financières avant d'être à leur tour changés en dollars, devise des opérations financières commerciales sur les places marchandes globales tel que Dubaï ou Yiwu.

bénéfice aux *sarafas* de Ben Gardane. Ces opérations accumulées permettent aux *sarafas* de Ben Gardane de concentrer des quantités importantes de dollars ou d'euros, impossibles à chiffrer, mais que l'on peut estimer à plusieurs dizaines de millions sans trop de risques. En témoignent, lors d'une visite à la Rahba en compagnie de C., *sarafa* expérimenté, ces dizaines de liasses de 25 000 euros en billets de 500, déposées nonchalamment sur le vieux comptoir en bois d'une petite pièce sommaire éclairée par un néon (10). Les quantités de devises sont importantes, mais l'attitude des acteurs de la place financière qui les manipulent quotidiennement et banalement rappelle qu'il s'agit d'une marchandise presque comme une autre (11).

La seconde phase, la plus complexe, est le transfert des devises des commerçants transnationaux vers les places marchandes globales. Du point de vue des commerçants, l'opération consiste à déposer la somme désirée auprès d'un *sarafa* et de repartir avec les coordonnées d'un contact dans la place marchande de destination – Yiwu par exemple – auprès duquel ils pourront récupérer en dollars la valeur de son dépôt initial. L'opération n'est garantie que par la confiance établie entre tous les acteurs. Pour des importateurs tunisois peu familiers du système, le recours au contournement tuniso-libyen opéré depuis Ben Gardane est source d'inquiétude, comme ce fut le cas pour R. en 2012 : « Imagine, je suis allé à Ben Gardane avec l'équivalent en dinars de 100 000 dollars. J'ai déposé l'argent et le numéro de compte de mon bureau commercial à Yiwu, et puis je suis reparti avec le numéro de téléphone du *sarafa* (12)... sans contrat, sans rien ! » Ensuite R.

(10) Mon étonnement provoqua d'ailleurs l'amusement des *sarafas* présents lorsque je leur confiai n'avoir jamais vu un billet de 500 euros auparavant. Cette scène a eu lieu en novembre 2014. Et je n'ai été autorisé qu'à photographier le billet en question ainsi qu'un autre billet de 50 dollars.

(11) En juin 2014, j'avais déjà pu constater la banalité de ce rapport aux devises. Ainsi, lors d'une pause dans un entretien avec M. réalisé dans son bureau de change de la *Rahba*, j'attendais seul mon interlocuteur derrière le comptoir en prenant des notes sur l'échange qui précédait. Pendant ce temps, les deux neveux de M. étaient dans la petite pièce juste derrière, assis par terre de part et d'autre d'un tas de billets qu'ils s'affairaient à compter dans un bruit incessant de papier frotté, livrant à l'observateur un contraste saisissant entre cet amoncellement cinématographique de billets de banque et la grande simplicité du lieu et de l'opération.

(12) R. dispose déjà d'une bonne connaissance de la place marchande de Yiwu et exige que la somme arrive auprès de son agent commercial (*trader*). Mais dans d'autres cas, le *sarafa* de Ben Gardane peut mettre en relation le commerçant avec un *trader*.

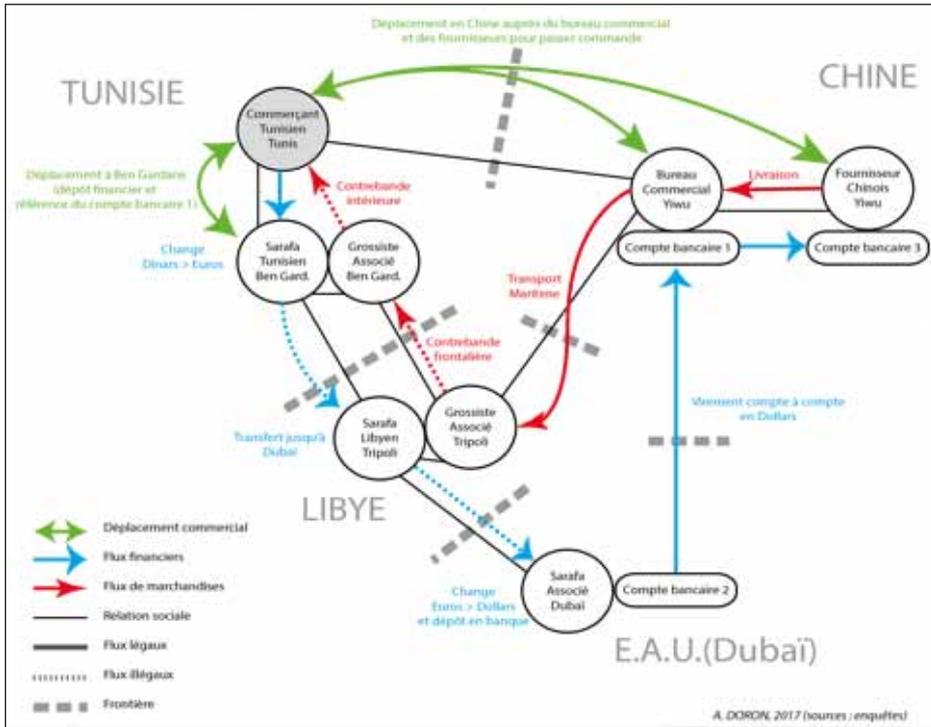


Figure 2. Aperçu du dispositif de transfert de marchandises et de devises via Ben Gardane

est parti à Yiwu effectuer sa commande. L'argent avait été transféré, en dollars, sur le compte de son *trader*, chargé de régler sa commande aux fournisseurs chinois et d'organiser l'expédition de la marchandise à un grossiste de Tripoli. Ensuite, R. est rentré à Tunis et a attendu que lui soit livrée sa commande quatre mois plus tard. Cette durée correspond au temps moyen d'acheminement d'une commande par voie maritime. En Chine, c'est son *trader* qui finalise le règlement au fournisseur sans que R. précise si et dans quelle proportion le paiement est effectué à la livraison.

Entre les deux, le transfert financier active un réseau et une chaîne d'opérations complexes aux multiples combinaisons possibles (figure 2 ci-dessus). Le point commun à toutes les opérations de transfert est le transit par la Libye. À l'instar des approvisionnements en marchandises *via* le port de Tripoli, la Libye représente l'ouverture au monde pour les flux financiers qui émanent de Ben Gardane. Les intermédiaires libyens sont donc indispensables aux *sarafas* de Ben Gardane car ils bénéficient de grandes facilités pour l'export de devises.

Cette figure présente de manière schématique l'organisation du transfert de devises et de

marchandises opéré depuis Ben Gardane pour le compte d'importateurs tunisois. Cette illustration s'appuie sur le récit de R. à Tunis, d'une part, et de M. (13), un jeune *sarafa* installé depuis mars 2014, d'autre part. Le graphe se lit à partir du commerçant tunisois. Opéré depuis Ben Gardane, ce réseau n'en est pas moins décentralisé. Autrement dit, chaque acteur opère son segment en relation avec les acteurs connexes, mais aucun ne maîtrise l'ensemble du réseau. Le *sarafa* de Ben Gardane représente alors une entrée dans le réseau.

Pour réaliser ce transfert financier, deux options sont possibles. La première option consiste en un export d'euros en liquide. Les billets de 500 euros sont donc particulièrement intéressants car ils permettent de transférer une valeur importante pour un volume limité de billets. Par un ou plusieurs intermédiaires, la somme est transportée jusqu'à Dubai où le formel et l'informel – cette description suffisant à invalider ces catégories – s'imbriquent. La grande souplesse des banques de l'émirat permet en effet à cette somme d'y être

(13) Entretien, *Rahba des sarafas*, Ben Gardane, printemps 2014.

changée et déposée en dollars sur un compte, sans problème. Elle intègre alors les circuits financiers classiques en étant envoyée par virement sur le compte du contact donné au commerçant initial. Il suffit d'un appel téléphonique pour passer les ordres de transfert à tel ou tel commerçant. Cette chaîne de transfert impose au minimum que le *sarafa* de Ben Gardane dispose de relais en Libye, à Dubaï et en Chine. Mais l'opération peut aussi être décentralisée, et le *sarafa* peut simplement transmettre la somme et sa destination à son partenaire libyen de confiance sans avoir à connaître le réseau qu'il mobilise effectivement.

La seconde modalité de transfert est plus complexe et combine un faisceau de créances et de dettes entre les acteurs du réseau financier. Ainsi, la somme n'est pas toujours transférée en tant que telle, ce que Ka Kin Cheuk (2021) appelle de l'argent fictif ou *funny money*. Pour le commerçant, les modalités sont peu différentes. L'argent est déposé à Ben Gardane et récupéré dans le lieu et la devise souhaitées. À ce moment-là, l'agent financier dans la place marchande de destination peut s'endetter pour livrer la somme au commerçant. En réalité, en s'endettant, il devient créancier du *sarafa* de Ben Gardane ou d'une relation intermédiaire au nom de qui il a délivré l'argent au commerçant. Cet agent financier peut être remboursé sur des transferts futurs. N'importe quel acteur de la chaîne peut ainsi s'endetter et devenir créancier de la relation pour qui il a contracté la dette. Dans le cas de dettes contractées par les Libyens, le remboursement peut se faire en dinars libyens accumulés à Ben Gardane par les opérations de change ou bien en marchandises livrées en Libye pour la valeur de la dette. Ainsi, il peut arriver que les flux financiers s'imbriquent à ceux des marchandises qui circulent dans les deux sens. Le système gagne encore en complexité si l'on ajoute le fait que chaque chaîne d'acteurs se forme conjoncturellement pour chaque opération et que les dettes peuvent se régler d'une opération à l'autre et d'une relation à l'autre : un tiers peut en effet rembourser la dette d'un *sarafa* devenant ainsi son créancier à la place de l'agent financier initialement impliqué. Sur une partie du réseau de transfert et de change de devises en cas de réintégration des circuits financiers officiels à Dubaï, ou sur la totalité de cette route financière, le système se rapproche de la *hawala* employée par les émigrés dans l'envoi de leurs remises, mais aussi par les *traders* indiens opérant les transactions entre la Chine et Dubaï (Cheuk, 2021).

## Une mondialisation financière qui véhicule un rapport original à l'espace entre réseau et rhizome

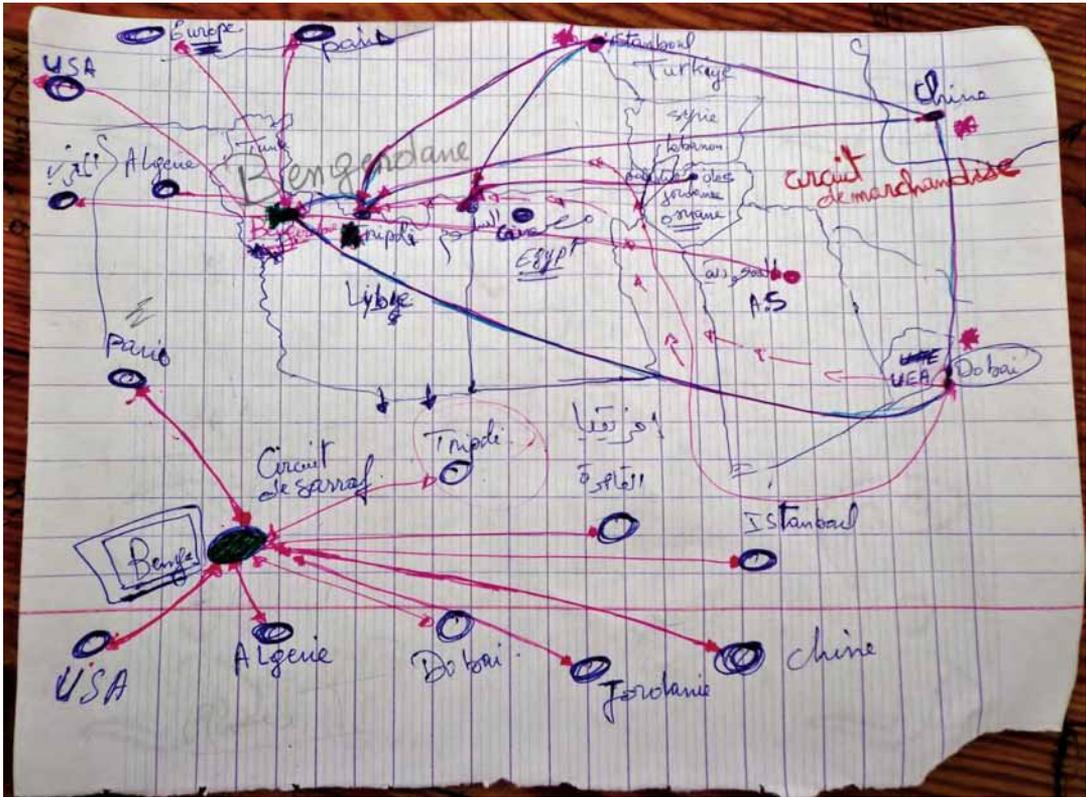
Ces éléments du réseau financier qui se déploie depuis Ben Gardane nécessitent de rappeler quelques principes. Tout d'abord, ce réseau financier est un réseau indéfini de personnes entre lesquelles circulent des acteurs financiers et commerçants et des flux de devises et de marchandises. Ce réseau peut être rapproché d'une institution au sens sociologique du terme dont le ciment est un ensemble de pratiques et de règles, la plus importante étant la confiance dans le respect des engagements que chacun place dans ses relations et dans les relations de ses relations. À ce titre, nul *sarafa* ne peut exercer sans garant, et chaque relation est garantie par un ou plusieurs tiers communs de confiance. Mobiliser une relation d'un tiers sans son accord est d'ailleurs une faute grave. Celui qui la commet se voit alors exclu des garanties et ne peut plus exercer. Quel que soit le service financier mis en œuvre, la confiance est au cœur de cette mondialisation financière et remplace le contrat. Le terme même de *hawala* sous-tend l'idée de transfert et de confiance (Mahamoud, 2006). Il s'agit d'abord d'une confiance interpersonnelle développée par les acteurs qui se cooptent et se garantissent. Elle se forme dans les étapes le long des routes marchandes et financières. Dans ces territoires de densité relationnelle dont Ben Gardane est un exemple, l'activité économique s'encastre fortement dans les relations sociales. À ce titre, les dettes qui circulent comprennent une dimension sociale forte mêlant réputation, garanties de tiers, capacités éprouvées de remboursement, honnêteté. Ensuite, et au-delà du réseau personnel de chaque acteur, la confiance se porte sur les chaînes relationnelles mises en œuvre et impliquant des relations inconnues. Enfin, plus globalement encore, la confiance est placée dans l'institution même et dans sa capacité à délivrer aux clients les services proposés et à assurer des ressources à chaque acteur.

Ensuite, il faut rappeler que ce réseau est totalement décentralisé. Chaque *sarafa* dispose de son réseau personnel. Pour M. par exemple, il représente une centaine de contacts à Ben

Gardane, en Libye à Tripoli, Zuwara, Zawiya, puis à Istanbul, au Caire, à Paris, à Dubaï et à Yiwu. Mais ce réseau n'est pas limité puisqu'il peut mettre potentiellement M. en relation avec les relations de ses relations (fig. 3). Par conséquent, un *sarafa* tel que M. est dans l'incapacité de dénombrer et

localiser précisément les relations potentielles de son réseau au-delà de ses contacts directs. Et en cas de perte du téléphone mobile contenant les numéros de ses contacts, le *sarafa* pourra d'ailleurs simplement les demander à ses confrères qui ont partagé et garanti ces relations.

Figure 3 : Extrait de carnet de terrain : carte relationnelle dessinée par M.



Cette photographie est celle d'une page du carnet de terrain sur laquelle M. a dessiné alors qu'il m'expliquait le 24 avril 2014 l'étendue du réseau financier de Ben Gardane comme son imbrication avec les flux de marchandises. Parmi les lieux représentés, on retrouve les territoires familiers du commerce transnational nord-africain : Istanbul, Dubaï, mais aussi Salloum à la frontière égypto-libyenne. La Chine est indifférenciée car méconnue de M. D'autres espaces de transaction possibles apparaissent, comme les États-Unis.

En fonction du besoin de son client pour une opération de change et de transfert, le *sarafa* peut donc former une chaîne relationnelle optimale pour répondre au service demandé. Ce qui a été appelé par convention le « réseau financier » est en réalité un faisceau d'opportunités relationnelles, totalement labiles et permises par l'interconnexion conjoncturelle de réseaux personnels toujours garantie par un tiers de confiance. Personne ne dirige un tel réseau en dépit des fantasmes de « cartels » et autres « barons » de la contrebande très ancrés dans les médias et les discours politiques. Seules la capacité financière de change et d'endettement, la richesse relationnelle et la

réputation distinguent des acteurs plus importants que d'autres. Par ailleurs, Ben Gardane n'est en rien le centre du réseau financier décrit. C'est davantage un point d'entrée dans un système de connexions financières potentiellement en capacité de connecter n'importe quel marché du globe. Le concept de rhizome (Deleuze et Guattari, 1980) permet de se représenter une telle organisation socio-spatiale. En effet, ce système végétal prolifère horizontalement, de manière souterraine, en l'absence de centre (Krtolica, 2021), ce qui le rend d'ailleurs particulièrement résistant et résilient. Mobilisé ici au titre d'une métaphore heuristique, le rhizome permet de comprendre

une organisation sociale et économique à la fois pleinement territorialisée, tout en déjouant les logiques classiques de centralité.

## Conclusion

Ainsi, les activités financières déployées à partir de Ben Gardane témoignent de la mondialisation de la bourgade frontalière. Elles connectent la région frontalière au reste du monde plus intensément encore que les relations marchandes, pourtant étendues et complexes. Au-delà, c'est toute une économie marchande qui peut s'intégrer aux échanges globalisés. Intrinsicquement liés, les réseaux marchands et financiers de Ben Gardane ne sont pas des objets géographiques de même nature. Les seconds semblent se dérober à l'espace-temps des circulations matérielles et aux observations.

Parmi les routes de la mondialisation à destination du marché des pauvres (Choplin, Pliez, 2018), les routes financières où circulent et s'échangent les devises sont sans nul doute les plus discrètes. Ce sont aussi celles dont le potentiel de globalisation semble le plus abouti, dans leur capacité à franchir la distance et à s'affranchir des barrières réglementaires. Ces routes sont plastiques et en constante recomposition au point d'apparaître virtuelles. Elle se jouent aussi des délimitations arbitraires entre économie formelle et économie informelle comme à Dubaï qui apparaît comme le lieu de commutation de ces circulations financières africaines.

Pour autant, ces circulations financières ne s'affranchissent pas de l'espace. À l'image de Ben Gardane, des lieux d'entrée aux conditions d'émergence singulières offrent un ancrage pour les sciences sociales, en général, et la géographie, en particulier. Il en va de même pour les destinations des transferts de fonds qui suivent les points chauds de cette mondialisation discrète. La rugosité de l'espace est aussi soulignée par les dépendances observées depuis Ben Gardane, tout particulièrement aux intermédiaires libyens. Si la décennie post-révolution en Tunisie a fortement valorisé la place marchande et financière au regard des difficultés rencontrées par les acteurs de l'importation transnationale en Tunisie, elle a aussi mis à mal la capacité à circuler sur le segment tuniso-libyen de la route. Ce dernier a fréquemment été interrompu depuis 2011 par les menaces sécuritaires, puis par les conséquences de la crise sanitaire actuelle.

En dépit de ces limites bien réelles, la dimension réticulaire, à la fois sociale et spatiale, que laisse entrevoir l'approche des activités financières de Ben Gardane permet de souligner la richesse et le potentiel de connectivité d'espaces et d'économies trop souvent caricaturées et cantonnées à une situation de marginalité que l'on peut résumer ainsi : des activités non réglementaires, exercées dans des régions périphériques mal développées, par des populations aux anciennes traditions tribales soupçonnées de défiance envers l'État central. Cet exemple est aussi une invitation aux sciences sociales et aux méthodologies qualitatives à ne pas laisser de côté l'argent, à l'heure où de nombreux travaux combinent les circulations matérielles et immatérielles et parce que ces circulations financières déterminent largement le succès de l'intégration économique des territoires aux échanges.

## Bibliographie

- Ayadi L., Benjamin N., Bensassi S., Raballand G. (2014), « An Attempt to Estimating Informal Trade Across Tunisia's Land Borders ». Article, *Journal of Urban Research*, n° 10. En ligne : <https://journals.openedition.org/articulo/2549>
- Ayimpam S., Kahola O. (2017), « Le Mobile Banking au Congo : une innovation qui séduit dans un contexte de méfiance des banques », *La Microfinance*, n° 3.
- Bava S. (2001), « Chroniques d'un pagné », in M. Peraldi (dir.), *Cabas et containers : activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*, Paris, Maisonneuve et Larose.
- Belguidoum S., Pliez O. (2015), « Pratiques transnationales dans un comptoir de « la Route de la soie » : Algériens et Égyptiens à Yiwu (Chine) », *Les Cahiers d'EMAM, Études sur le monde arabe et la Méditerranée*, n° 26. En ligne : <https://journals.openedition.org/emam/927>
- Belguidoum S., Pliez O. (2019), « La géographie discrète des réseaux transnationaux entre l'Algérie et la Chine », *Confluences Méditerranée*, vol. 109, n° 2.
- Bennafla K. (2014), « État et illégalisme : quelle géographie ? Une approche par les flux marchands depuis l'Afrique et le Moyen-Orient », *Annales de géographie*, n° 700.
- Benbouzid A. (1999), « Réseaux financiers et marchés parallèles de devises : des Algériens dans l'économie informelle », *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 15, n° 2, Emploi, genre et migration.

- Benbouzid A. (2003), « Réseaux sociaux et construction de la confiance dans le change informel franco-algérien », *Espaces et sociétés*, n° 4.
- Boubakri H. (2006), « L'autre face de la Jeffara (Sud-Est tunisien) : mobilité transfrontalière, migration internationale et dynamiques territoriales », in D. Genin et al. (dir.), *Entre désertification et développement : la Jeffara tunisienne*, Cérès éditions, IRD, IRA, Tunis.
- Cheuk K.K. (2021), "Funny Money Circulation and Fabric Exports from China to Dubai through Indian Trading Networks", *American Behavioral Scientist*.
- Chevillon-Guibert R. (2007), « Les réseaux zaghawa du souk Libya », *Outre-Terre*, 2007/3, n° 20.
- Choplin A., Pliez O. (2018), *La Mondialisation des pauvres : loin de Wall Street et de Davos*, Paris, Le Seuil, 108 p.
- Deleuze G., Guattari F. (1980), *Mille plateaux*, Paris, Éditions de Minuit.
- Doron A. (2017), « Les souks Libya : circulations migratoires et marchandes entre Sahel et Méditerranée », in A. Choplin, O. Pliez, N. Mareï (dir.), *L'Afrique du Sahel et du Sahara à la Méditerranée*, Atlante, coll. Clefs-concours.
- Doron A. (2018), *Routes tunisiennes de l'échange marchand, géographie post-révolution d'un réseau de marchés mondialisés*, thèse de doctorat en géographie, Toulouse, Université Toulouse 2 Jean-Jaurès, 550 p.
- Doron A. (2020), « Ben Gardane, une marge au centre des réseaux marchands mondialisés en Tunisie », *Actes du colloque du Collège international des sciences du territoire (CIST)*, session B, « Population, Temps, Territoires ». En ligne : <https://cist2020.sciencesconf.org/>
- El Qorchi M. (2002), « Hawala, comment fonctionne ce système informel de transfert de fonds et faut-il le réglementer ? », *Finances et développement*, vol. 39, n° 4.
- Godefroy T. (2002), « Les flux financiers de l'économie de bazar et la question des systèmes informels de transfert de fonds », in M. Peraldi (dir.), *La Fin des norias ? Réseaux migrants dans les économies marchandes en Méditerranée*, Paris, MMSH, Maisonneuve et Larose.
- Krtolica I. (2021), « Le rhizome deleuzo-guattarien « Entre » philosophie, science, histoire et anthropologie », *Rue Descartes*, n° 99, 2021/1.
- Labaronne D. (2013), « Les difficultés de l'intégration économique régionale des pays maghrébins », *Mondes en développement*, n° 163.
- Lelart M. (2002), « L'évolution de la finance informelle et ses conséquences sur l'évolution des systèmes financiers », *Mondes en développement*, vol. 119, n° 3.
- Lelart M. (2006), *De la finance informelle à la microfinance*, AUF et Éditions des Archives contemporaines.
- Mahamoud I. (2006), « Les hawalas : les systèmes informels de transfert de fonds », communication aux Journées scientifiques du réseau « Analyse économique et développement », 7-8 septembre, Paris, URL : <https://mpr.ub.uni-muenchen.de/id/eprint/48883>
- Mahmoud A.H.M. (2002), « Londres au carrefour des réseaux migrants et financiers : les hawalas comme analyseur de la diaspora Somalie », in M. Peraldi (dir.), *La Fin des norias ? Réseaux migrants dans les économies marchandes en Méditerranée*, Paris, MMSH, Maisonneuve et Larose.
- Malit Jr F.T., Al Awad M., Naufal G. (2017), "More than a criminal tool: the Hawala system's role as a critical remittance channel for low-income Pakistani migrants in Dubai", *Remittances Review*, 2.
- Meddeb H. (2012), *Courir ou mourir : course à el khobza et domination au quotidien dans la Tunisie de Ben Ali*, thèse de doctorat, CERI-Science Po, Paris, 475 p.
- Peraldi M. (dir.) (2001), *Cabas et containers : activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*, Paris, Maisonneuve et Larose, 361 p.
- Peraldi M. (2007), « Aventuriers du nouveau capitalisme marchand : essai d'anthropologie de l'éthique mercantile », in F. Adelhah, J.F. Bayart (dir.), *Voyages du développement : émigration, commerce, exil*, Recherches internationales, Paris, Karthala.
- Pérouse J.-F. (2007), « Transits maghrébins à Istanbul : trajectoires, profils et stratégies », *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée*, n° 119-120. En ligne : <https://journals.openedition.org/remmm/4183>
- Portes A. (1999), « La mondialisation par le bas : l'émergence de communautés transnationales », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 129.
- Tabib R. (2011), *Effets de la frontière tuniso-libyenne sur les recompositions économiques et sociales des Werghemmas : de la possession à la réappropriation des territoires*, thèse de doctorat en géographie, CITERES, Tours.
- Tarrius A. (1995), « Naissance d'une colonie : un comptoir commercial à Marseille », *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 11.
- Tarrius A. (2002), *La Mondialisation par le bas : les nouveaux nomades de l'économie souterraine*, Paris, Balland, 220 p., coll. Voix et regards.

# Le marché sénégalais de l'ancienne médina de Casablanca

## Une mondialisation par le bas en question



**Riccardo Vicinanza**

*Socio-économiste, Université de Rome et de Venise*

### Introduction

À partir des années 90, l'intensification des échanges commerciaux en Afrique nord-occidentale a eu un impact considérable sur la géographie des trajectoires migratoires. L'émergence du Maroc en tant que « carrefour migratoire pour les circulations euro-africaines » (Alioua, 2013) a été favorisée, parmi les multiples facteurs de transformation dans la région, par l'ouverture de la route transsaharienne Tanger-Dakar en 2005 (Antil et Choplin, 2003) et, plus généralement, par l'attractivité économique croissante du pays. Cela a permis de nuancer l'idée d'un espace « de transit » vers l'Europe, pour privilégier l'observation d'étapes de longue durée, de mouvements circulaires, voire de l'installation des migrants en provenance d'Afrique sub-saharienne dans le pays (Alioua, 2007, 2013 ; Peraldi, 2011).

Dans ce contexte, la ville de Casablanca au Maroc est devenue un passage incontournable pour les mouvements migratoires et commerciaux dans la

région. Cette évolution s'inscrit dans un processus plus global d'internationalisation de la ville promu par le haut avec l'intention programmatique de stimuler sa croissance économique pour en faire une capitale financière régionale. La fondation en 2010 d'un *hub* tel que Casablanca Finance City à l'initiative des principaux acteurs financiers du Royaume (Bank Al-Maghrib, la Bourse de Casablanca, la Caisse de dépôt et de gestion) est une illustration de cette ambition.

Simultanément, les migrations liées aux activités commerciales transnationales participent par le bas à cette dynamique urbaine. Alors que le choix de nombreux migrants de s'installer au Maroc avait été décrit comme une « reconversion » à la suite de l'échec du rêve européen (Pian, 2005), les possibilités de *business* officiel et officieux que Casablanca offre feraient désormais de cette ville une destination privilégiée.

De telles transformations économiques et sociales ont engendré néanmoins des inégalités prononcées particulièrement perceptibles dans leur dimension spatiale (Berry-Chikhaoui, 2007 ; 2010). À proximité des gratte-ciel modernes et des institutions financières, le quartier populaire de

l'ancienne médina est marquée par une atmosphère dynamique et cosmopolite. Cela est dû au fait que converge ici un commerce transnational animé par des commerçants locaux et d'Afrique subsaharienne (Bouhali et al., 2018), qui prend la forme d'une « économie de la circulation et de la débrouille » (Alioua, 2013). En s'appuyant sur l'approche en termes de transnationalisme (Portes, 1999) et de « territoires circulatoires » (Tarrus, 2002 ; 2009 ; 2010), notre contribution questionne en quoi ces initiatives commerciales sont l'expression d'une mondialisation par le bas qui contribue, discrètement mais non pas marginalement, au processus d'internationalisation de Casablanca. Cet article repose sur une enquête de terrain conduite entre les mois de février et juillet 2020, composée d'une vingtaine d'entretiens et d'observations répétées lors de mon immersion dans le marché de la médina en compagnie de certains de ses acteurs. Les personnes interviewées mènent des activités économiques variées dans ce quartier et en particulier dans un segment occupé par ce qu'on appelle communément le « marché sénégalais » ou « marché africain » (1). L'intérêt de cette contribution est d'observer les initiatives commerciales de ces migrants-entrepreneurs dans l'ancienne médina de Casablanca, ainsi que les effets qu'elles entraînent sur l'espace urbain, pour analyser de quelle manière elles sont le vecteur d'une mondialisation par le bas qui contribue à connecter la ville à l'espace transsaharien.

Dans un premier temps, nous présenterons le marché sénégalais, ses caractéristiques et les activités qui s'y déploient, les différentes initiatives menées par les migrants au sein du marché et plus largement dans le quartier de l'ancienne médina. Dans une deuxième partie, nous proposerons, à partir du portrait du *businessman* tel qu'il ressort des entretiens, une analyse de la dynamique entrepreneuriale et les impacts de la pandémie sur ces commerces.

Enfin, dans la troisième partie, nous tenterons de remettre en perspective cette économie discrète dans le processus d'internationalisation

(1) L'enquête a été en partie limitée par la pandémie de Covid-19, mais en même temps, l'impact de la crise sanitaire sur ces commerces et professions pose la question de leur avenir, dont on essaiera ici de rendre compte. Il est important de spécifier que cette situation a représenté une contrainte majeure, non seulement en termes de difficulté de faire du terrain en période de crise sanitaire (Günel, Varma et Watanabe, 2020), mais surtout parce que cela nous a empêché de « suivre les routes », nous obligeant à focaliser l'analyse sur le contexte local.

de Casablanca et de décrire les effets que cela entraîne sur l'espace urbain. Enfin, nous fournirons un aperçu sur les impacts de la crise sanitaire sur cette économie.

## Le petit commerce des migrants dans l'ancienne médina

### La médina et le marché sénégalais

Située dans l'arrondissement urbain de Sidi Belyout, entre la gare du port commercial et le centre-ville, l'ancienne médina de Casablanca s'étale sur une surface de 45 hectares et accueille environ 50 000 habitants (REMAM, 2015). Ses ruelles serrées offrent un accès discret vers l'intérieur de la ville, convergeant vers un souk couvert et aménagé en bois qui s'étend jusqu'à Bab Marrakech, la porte principale du quartier. Ici une avenue à six voies, appelée Avenue des Forces Armées Royales, séparant les remparts qui entourent la médina du centre-ville, rompt brusquement l'atmosphère chaleureuse du quartier pour introduire le passant dans le tourbillon de la vie urbaine. Cet axe majeur de la mobilité casablancaise est habituellement très embouteillé, ce qui rend l'air de cet endroit lourd et pollué.

Situé à l'extrémité sud-est des remparts et donnant sur cette grande avenue, le marché sénégalais est un carrefour des circulations urbaines des ressortissants subsahariens.

Structure triangulaire occupant une superficie de 2 kilomètres carrés, l'édifice haut de 3 mètres est ceint de fenêtres fermées en forme d'arc. Le marché est annoncé par une enseigne en arabe sur sa porte principale : Souk Namoudadj Al-Madina Al-Qadima (2). En son sein, plus d'une centaine de commerçants et commerçantes exercent leurs activités : petits restaurants, salons de coiffure, boutiques de cosmétiques et marchands de fruits et légumes secs. La grande majorité de ces commerçants sont originaires d'Afrique subsaharienne et surtout du Sénégal. Une forte odeur d'épices et d'aliments imprègne l'atmosphère des petites ruelles du marché. Des

(2) « Marché couvert de l'ancienne médina ».

symboles religieux sont exposés dans la plupart des magasins : images de marabouts, guides religieux notoires en Afrique subsaharienne, rattachés généralement à une des confréries soufies et dont le culte a tracé, au fil des siècles, le lien ancestral entre le Sénégal et le Maroc (Lanza, 2014 ; Bava, 2017).

Les entretiens avec les commerçants les plus anciens du marché nous apprennent que cet édifice aurait été bâti par les autorités publiques en 2009 dans le but de régulariser le commerce ambulante qui se pratiquait sur un terrain vague également utilisé comme parking. Mais le marché, du fait de son mauvais entretien, sera progressivement délaissé par les commerçants marocains qui donneront en location les locaux aux commerçants subsahariens : une rente très profitable pour les propriétaires marocains qui, au cours des dernières années, ont pu multiplier les prix du loyer par trois, voire par quatre dans certains cas. Si dans les premiers temps un loyer se situait entre 1 000 et 1 500 dirhams par mois, au moment de l'enquête, en raison d'une forte demande du fait de la position du lieu et de la rentabilité désormais acquise, certaines locations atteignaient jusqu'à 4 000 dirhams par mois. Ces montants semblent s'accorder avec les dimensions économiques de ces commerces. Ibrahima, vendeur de café *touba* (3), indique que la valeur de certains « bagages » – c'est-à-dire les colis de marchandises en provenance d'Afrique subsaharienne – peut parfois atteindre 10 millions de francs CFA (plus de 160 000 dirhams) d'investissement et que le chiffre d'affaires de certains magasins est de 1 000 dirhams par jour.

Ainsi, marginalisé dans le quartier de l'ancienne médina mais revitalisé par l'activité des nouveaux habitants immigrés, le marché a connu une revalorisation inespérée : ouvrir une boutique ici est ainsi devenu une mesure du succès économique chez les commerçants et le rêve de nombreux vendeurs de rue. Néanmoins, la vie dans le marché n'est pas aisée. Les commerçants déplorent la défaillance des services publics et le manque de professionnalisme des gardiens et des agents de nettoyage, souvent absents bien que parfois rémunérés directement par eux. Ils se plaignent également des problèmes de sécurité comme les vols par de faux marchands ambulants. Malgré ces difficultés, aucune association de commerçants n'a été mise en place : un sentiment de rivalité,

qui dégénère parfois en bagarre, contredit la convivialité de l'endroit.

### Aperçu des différentes formes d'initiative économique

Dans ce marché s'articule un système complexe d'initiatives économiques variées et interdépendantes. Le commerce ambulante occupe généralement l'échelon inférieur de la hiérarchie des fonctions commerciales. C'est l'activité « la plus éprouvante physiquement et moralement » d'après Ibrahima, et elle concerne surtout les migrants récemment arrivés. D'autres commerçants ont pu, avec un travail laborieux au fil des années, disposer d'une boutique et se positionner ainsi en haut de la hiérarchie. La plupart d'entre eux se sont spécialisés dans les produits cosmétiques (huiles, laits hydratants, éclaircissants, crèmes) et alimentaires (poissons et poulets séchés, pigments, légumes originaires du Sénégal, produits de base comme le riz ou la farine, les épices) ; les restaurants et les salons de coiffure constituent ensuite une part non négligeable des activités. Pour approvisionner ces magasins, certains entrepreneurs développent des activités commerciales d'import-export en tirant profit du différentiel des prix entre les pays. Ils s'appuient pour cela sur des réseaux d'amis restés au pays et utilisent des *stories* sur WhatsApp et Instagram pour diffuser leurs annonces. Cette activité est réglementée et ces commerçants doivent se faire enregistrer auprès des autorités locales pour obtenir la carte d'import-export, l'inscription au registre du commerce et, surtout, la carte de résidence, dont l'obtention est ardue et pour laquelle on recourt parfois à la corruption. Pour l'acheminement des marchandises différents circuits sont utilisés. Alors que certains commerçants l'assurent eux-mêmes, profitant des va-et-vient fréquents qu'ils effectuent entre le Maroc et leur pays d'origine, d'autres ont lancé de véritables entreprises de transport. Utilisant WhatsApp et Instagram, ils invitent les commerçants à déposer dans des points-relais leurs colis qui sont acheminés par les transporteurs routiers *via* la route transsaharienne. Les livraisons par bateau et par avion, autres moyens utilisés, sont les plus fiables, mais aussi les plus chères.

Ces initiatives de transport, liant le marché aux autres commerces d'Afrique subsaharienne, montrent que le marché sénégalais s'inscrit dans un « territoire circulatoire » bien plus vaste. À l'intérieur des remparts, les ruelles de l'ancienne

(3) Un café épicé diffusé au Sénégal.

médina accueillent également d'autres formes d'initiatives économiques, non moins variées et flexibles, développées par les migrants. Délaisant l'atmosphère insalubre du marché sénégalais, certains de ces entrepreneurs préfèrent circuler dans le quartier à la recherche d'occasions de *business*, notamment en relation avec l'activité touristique. Par exemple, des guides touristiques non agréés, appelées populairement « faux guides », se proposent spontanément aux touristes dans la médina pour les accompagner dans un tour guidé. La « bonne maîtrise » du quartier, en termes de connaissances et de relations, leur permet de s'orienter facilement et de conduire les touristes de toutes origines : Européens, visiteurs d'autres pays subsahariens, du Proche-Orient ou d'Asie, en vacances ou se trouvant à Casablanca pour affaires, vers des commerces ciblés contre une récompense offerte par les gérants des boutiques. D'autres types d'activités consistent en l'envoi de colis contenant des produits achetés localement (notamment des djellabas ou d'autres produits d'artisanat local) vers d'autres pays d'Afrique, toujours en s'inscrivant dans un réseau transnational. D'autres encore s'adonnent au « change monétaire », c'est-à-dire à l'échange informel de devises de pays différents. Plus généralement, ces migrants-entrepreneurs peuvent dérouler un éventail très large de fonctions, selon leur créativité et leur capacité à s'adapter aux besoins du marché.

## « Notre vie c'est le marché » Mobilités transnationales

### Le profil du *businessman*

De telles trajectoires commerciales aussi variées présentent de nombreux traits communs et illustrent assez distinctement le profil du *businessman* (Bertoncello et Bredeloup, 2004 ; Bredeloup, 2018). Si un certain nombre de travaux menés entre les années 2000 et 2010 autour de la migration des Sénégalais à Casablanca présentaient les femmes comme les actrices principales de ces activités marchandes (Marfaing et Wippel, 2005), les femmes rencontrées lors de nos enquêtes étaient moins impliquées dans le commerce et étaient surtout employées comme coiffeuses ou dans la restauration. Néanmoins, une femme ivoirienne rencontrée sur le marché

et déclarant parcourir régulièrement la route transsaharienne suggère que l'analyse locale restreint les possibilités d'intercepter les profils les plus mobiles. Le fait d'avoir rencontré surtout des hommes pratiquant l'import-export pourrait donc être lié à des biais méthodologiques et ne pas être représentatif de la réalité sociale.

Ce type d'expérience migratoire rappelle par certains aspects celle de l'aventurier, défini généralement comme « un homme jeune, âgé de vingt à quarante ans, célibataire, issu d'un milieu modeste et souvent d'une famille nombreuse, scolarisé pendant son enfance, voire diplômé dans certains cas » (Oumar Ba et Choplin, 2005, p. 27). Effectivement, avant de s'investir dans le *business* (4), plusieurs des acteurs enquêtés ont fait des études universitaires.

C'est le cas de Mohammad, 36 ans, originaire de Dakar, qui a créé une société d'import-export avec le Sénégal. Après des études d'ingénieur qu'il entreprend en arrivant au Maroc en 2010, il décide de s'installer et d'ouvrir sa société, dont il nous montre fièrement le local dans le marché. Ibrahima, diplômé en sociologie au Sénégal, est venu à Casablanca pour suivre un master en ressources humaines. Au bout d'un an, avec l'aide d'autres commerçants, il s'installe au marché pour ouvrir un café Touba. Son objectif est de devenir propriétaire d'un magasin.

En arrivant au Maroc, le futur *businessman* suit un itinéraire où il est amené à expérimenter les conditions de travail dans d'autres secteurs économiques : centres d'appel téléphonique, chantiers de construction, usines ou agriculture. Le choix de se mettre à son compte découle de l'expérience de l'exploitation et de la volonté de « travailler pour soi-même », même au prix d'une grande précarité.

Omar, un migrant guinéen, a quitté un poste dans une usine de chaussures où il gagnait 2 700 dirhams par mois pour s'engager dans le commerce ambulancier de portables. Prince, un commerçant sénégalais, qui travaillait dans un centre d'appel tous les jours de 8 heures à 19 heures pour 1 250 dirhams par mois a fini par s'installer à son compte. « [...] Je suis toujours indépendant. Je ne travaille pour personne... Quand tu travailles pour quelqu'un... on t'exploite » (Prince, commerçant

(4) Dans la définition donnée par Ibrahima, vendeur de rue : « *Business* est un mot anglais [...] ça veut dire affaire. C'est créer son propre travail qui va te donner de l'argent. Moi mon *business* c'est mon café. »

dans l'import-export). Cette démarche témoigne d'un changement de statut significatif dans la migration de travail. Les processus de flexibilisation et de précarisation du marché liés à la généralisation du modèle postfordiste ont engendré, à ces échelles, des conditions de travail marquées par la surexploitation. Ces migrants sont ainsi en rupture avec les cadres classiques de recrutement de la main-d'œuvre internationale et choisissent de se lancer dans l'entrepreneuriat autonome. En ce sens, cette dynamique est structurellement engendrée par l'évolution contemporaine du marché du travail. À côté de cela, le passage à l'entrepreneuriat relève aussi de certaines caractéristiques personnelles, dont notamment une prédisposition pour le voyage et l'aventure, ainsi que le refus de la vie routinière du salarié : « Moi, j'ai étudié au Maroc, j'ai travaillé ici, [...] et après j'en avais marre, je voulais travailler de façon autonome, j'ai créé ma société [...]. Pourquoi moi, je devrais m'asseoir là-bas dans un bureau, pour avoir mon salaire à la fin du mois, alors que je peux travailler pour moi-même.... Question d'état d'esprit, d'ambition » (Mohammed, gérant d'un magasin dans le marché).

Cette recherche d'indépendance professionnelle entretient l'idéal du *businessman* : un homme d'affaires à succès, un commerçant grand et riche, dont pour certains le modèle serait les gérants des magasins les plus importants du marché ; d'autres rêvent d'acheter une villa avec piscine, fonder une famille nombreuse et voyager autour du monde pour faire du commerce. Le degré de réalisme vis-à-vis de cette perspective de succès peut varier selon les acteurs et les différentes aspirations, mais en règle générale, la conviction est répandue qu'en travaillant dur et en saisissant les bonnes occasions, ils réussiront : « Ça dépend de la dureté ici, parce que les grands commerçants ici au Maroc, ce sont les premiers arrivés au Maroc, ils ont fait presque vingt ans ici. Parce qu'ils ont commencé à faire le marchand ambulant, à se promener. Aujourd'hui ils sont propriétaires de grands magasins, ils sont aussi propriétaires de beaucoup de voitures de transport. Le commerce ça prospère » (Ibrahima).

Tel que reconstruit par Brigitte Bertoncello et Sylvie Bredeloup, l'imaginaire de référence ici exposé renvoie éminemment à un modèle de succès dans le capitalisme contemporain : « En Afrique, chez les jeunes citadins, les valeurs occidentales prônant l'ultra-libéralisme, louant la réussite individuelle, célébrant le culte de l'argent sont portées à leur paroxysme. [...] Se sentant à l'étroit ou en porte-

à-faux sur le marché de l'emploi, reniant les contraintes du travail, les règles de l'entreprise et de la société, ils revendiquent l'aventure, portant aux nues le modèle du *self made man*. La logique des « coups » devient reine ; la ruse et l'arnaque sont érigées en « arts de faire » [...] » (Bertoncello et Bredeloup, 2006).

Le degré de réalisme vis-à-vis de cette perspective de succès peut varier selon les acteurs et leurs différentes aspirations, mais en règle générale, la conviction est répandue qu'en travaillant dur et en saisissant les bonnes occasions, ils réussiront. Dans ce sens, cet idéal constitue une source d'inspiration constante et, en même temps, une justification morale d'un choix qui reste lié aux conditions matérielles du contexte. Pour cette raison, un sentiment d'orgueil et une posture de supériorité comparés au travail salarié accompagnent souvent cette situation professionnelle, considérée comme plus risquée mais plus libre et ambitieuse.

### Capital social et ancrages transnationaux

En l'absence de capitaux économiques à investir, ces activités de *business* reposent d'abord sur la capacité de construire un capital social exploitable, sur la base d'ancrages territoriaux multiples et nomades. Certains aspects, tels que la mobilisation d'un réseau transnational et le recours aux nouvelles technologies pour faire de l'import-export, permettent de définir ces activités comme « transnationales » (Glick Schiller, Basch, Blanc-Szanton, 1992 ; Portes, 1999). La mobilité régulière dans des territoires précis (dans l'ancienne médina, sur la route transsaharienne ou vers d'autres destinations de l'Afrique occidentale) révèle l'existence de réseaux commerciaux denses et sophistiqués. Au sein de ces territoires des liens sociaux se tissent, alternant et combinant relations amicales et relations d'affaires. Lorsque l'on se promène dans la médina avec Jackson, un vendeur de rue du marché, les autres vendeurs rencontrés le saluent et soulignent l'estime qu'ils ont à son égard. Le parcours de Prince, commerçant d'import-export, témoigne également d'expériences positives : « Moi, j'avais pas de destination, je suis venu comme ça dans le pays. J'avais pas de maison où dormir. J'ai passé deux jours dans la rue, après j'ai appelé au Sénégal un ami qui m'a recommandé à son pote Khaled. C'est lui qui m'a hébergé pendant neuf mois. [...] Il était vraiment cool. »

Cependant, si la solidarité est concrète voire parfois indispensable pour surmonter les difficultés de l'expérience migratoire, prudence et défiance prédominent consciemment dans les relations sociales. Prince déclare n'avoir pas d'amis dans le marché mais seulement des « connaissances », et dont il faut toujours se méfier pour « éviter les problèmes ». Jackson n'entretient que des « relations d'intérêts » avec les commerçants du marché, et il se tient généralement à distance des lieux de rencontre de la communauté sénégalaise à Casablanca pour « éviter de se perdre ». Ainsi on se garde bien de tomber dans les pièges des liens affectifs ou même de révéler trop d'informations personnelles, afin que « la vie privée reste séparée du *business* ».

Dans cette administration minutieuse des relations, l'espace vital et commercial du migrant dans l'ancienne médina est le produit d'un travail permanent de négociation et d'appropriation. Le rapport avec les commerçants marocains s'inscrit également dans une dynamique alternant méfiance, discrétion, tact, mais aussi solidarité et échange.

Par exemple, en tant que « faux guide » Jackson travaille en relation étroite avec d'autres commerçants marocains du marché, partageant avec eux des informations, des clients et des démarches de débrouille quotidienne. Au café que Jackson a l'habitude de fréquenter pour entrer en contact avec les touristes, le jeune Sénégalais est exposé constamment aux blagues à la limite du harcèlement raciste du gérant marocain et d'autres habitués. Sa position de faiblesse oblige Jackson à accepter patiemment ces vexations : « notre vie, c'est le marché mon gars », déclare-t-il avec une forme de fatalité.

La circulation est un deuxième aspect crucial. Grâce à son réseau commercial dense et à sa notoriété, Jackson se vante de connaître désormais Casablanca mieux que Dakar, sa ville d'origine, ainsi que la route transsaharienne entre les deux villes, qu'il est capable d'expliquer en détail. Il revendique de pouvoir compter sur un réseau de clients dans plusieurs pays (Sénégal, Mali, Togo, Liberia, Ghana, Kenya, Côte d'Ivoire), que parfois il approvisionne en expédiant des produits locaux. Les commerces de Prince, de Mohammed ainsi que d'autres commerçants reposent également sur un réseau transnational : ils collaborent avec des commerçants au Sénégal.

La circulation et l'échange à travers des réseaux transnationaux, le partage de stratagèmes de débrouille, la flexibilité des fonctions sont réglementées par des codes informels, des pratiques, des liens, des valeurs et des identités élastiques qui en définissent les marges. L'action quotidienne de ces entrepreneurs nomades rythme ces « territoires circulatoires » (Tarrus, 1993, 1995) dont le marché sénégalais est un produit (5). Ces territoires bâtis et structurés par le travail incessant de ceux qui les habitent sont des illustrations de la mondialisation par le bas. Ces acteurs déplacent des biens, se déplacent eux-mêmes, poursuivent des trajectoires tracées et redessinent les imaginaires ; l'espace se transforme sur leur passage.

Ce phénomène est donc lié aux transformations du marché du travail. L'économie « de la circulation et de la débrouille » (Alioua, 2005) constitue la caisse à outils permettant au *businessman* de « décrocher » le succès. L'entrepreneuriat transnational comme échappatoire à l'exploitation avait déjà été défini comme une forme de « résistance populaire » (Portes, 1997) : pour saisir sa raison d'être, il est nécessaire de l'inscrire à l'intérieur des rapports de domination de la globalisation. Ce processus turbulent de connexion socio-territoriale et d'intégration économique est multidimensionnel : des populations pauvres, dans la tentative de ne pas se noyer dans l'océan de l'économie de marché, s'adaptent et participent à ces interactions globales, reproduisent des démarches de contamination culturelle, contournent les obstacles par la créativité. On définit l'économie souterraine comme « informelle » pour indiquer qu'elle n'est ni réglementée ni contrôlée. Le fait d'échapper au contrôle étatique (les taxes) ou à celui d'un patron (un contremaître dans le secteur agricole ou bien le directeur d'un centre d'appel) en constitue le point de force. La recherche de l'autonomie entrepreneuriale et de vie est un aspect majeur de l'économie morale de ces migrants. Ces pratiques quotidiennes ne visent pas à lutter contre les hiérarchies existantes, mais plutôt à les grimper. C'est dans cette dialectique ambivalente que prend forme la globalisation par le bas.

(5) Il faut toutefois constater qu'une analyse limitée à un lieu empêche de saisir la densité de ces réseaux sociaux. Il faudrait pour cela « suivre les routes » et élargir l'enquête à d'autres étapes transsahariennes, ce que la crise sanitaire nous a empêché de faire.

## Les effets sur l'espace urbain

### L'effet cosmopolite sur l'espace urbain

La formation d'une enclave subsaharienne dans le quartier de l'ancienne médina s'inscrit dans le processus d'internationalisation de Casablanca et participe à la reconfiguration de l'espace urbain. Ce « village africain » dans la métropole présente de nombreux aspects d'une diaspora territorialement réunie. Dans le marché sénégalais, les marchands subsahariens sont largement majoritaires, et le poids commercial acquis par le marché est important.

Avec une clientèle majoritairement d'origine subsaharienne, le succès du marché sénégalais est lié au besoin croissant d'approvisionner la communauté des migrants avec les produits des pays d'origine. Ce « commerce ethnique », dont « l'approvisionnement, le financement et plus largement le fonctionnement reposent sur les réseaux de solidarité ethnique » (Ma-Mung, Body-Gendrot, Hodeir, 1992). Mais le marché sénégalais est devenu un point de référence pour la recherche d'emploi, d'informations, de contacts, voire de « protection » face aux difficultés de la migration. La position stratégique à proximité d'un grand axe routier et d'un parking facilitant le transport contribue à en faire un carrefour des circulations urbaines.

Marqué par la présence massive d'étrangers, le marché est un véritable « village africain » (Peraldi, 2011). Son poids commercial suffit à assurer le droit à l'espace des marchands subsahariens dans ce segment du quartier. Une telle centralité est renforcée par le fait que sortir de « l'entre-soi » du marché pour tenter de s'installer dans d'autres parties du quartier bute sur un rapport de subalternité qu'entretiennent les migrants avec les Marocains, les exposant à des formes plus ou moins implicites de racisme. Malgré cette situation de l'entre-soi, l'impact cosmopolite sur l'espace urbain commence timidement à se manifester (Oumar Ba et Choplin, 2005). Des nombreux indices, ici ou là, l'attestent. A l'extérieur du marché, une poissonnerie gérée par des Marocains porte l'enseigne *Teranga*, mot sénégalais signifiant « chaleur, charité, hospitalité ». En face de l'entrée principale du marché, Mokhtar, jeune employé sénégalais dans une boutique marocaine, accueille

sa clientèle en leur parlant en arabe classique, en wolof, en *darija* marocaine ou en français.

Ce cosmopolitisme ne s'explique pas uniquement par l'importance numérique des étrangers, mais aussi par les effets d'une telle présence en ville. Comme Jackson nous l'explique, ces migrants sont aussi les principaux clients des magasins touristiques de la médina. Par ailleurs, ils résident dans des quartiers périphériques comme Oulfa et Arrahma, mais aussi des quartiers plus centraux comme La Gironde et Derb Omar, où ils occupent parfois des logements insalubres, sans eau courante, qu'ils paient entre 500 et 1 500 dirhams par mois et que l'on pourrait difficilement louer à d'autres catégories de population. Si on ajoute les dépenses quotidiennes, on comprend que les retombées économiques de cette présence apportent des avantages concrets aux commerçants marocains et plus généralement à la société locale.

### Le marché dans la trajectoire d'internationalisation de Casablanca

La ville de Casablanca est un point de référence pour le commerce des produits en provenance d'Afrique subsaharienne : elle est définie comme la « porte d'entrée », le lieu où « il y a le *business* de toute l'Afrique » d'après Barros, jeune commerçant guinéen. Ces produits, parfois commercialisés depuis le Mali ou la Côte d'Ivoire, sont acheminés généralement tout au long des étapes transsahariennes : depuis Dakar, elles transitent par Saint-Louis et Rosso, traversent la Mauritanie, le Sahara jusqu'à Dakhla, Laayoune et Agadir, qui sont également des places marchandes majeures. La rentabilité élevée des activités commerciales fait de Casablanca une destination privilégiée, suffisante pour retenir ces entrepreneurs nomades pour un certain temps. La perspective de voyager en Europe est absente du discours de ces aventuriers : aucune des personnes rencontrées n'envisage de traverser la mer, bien conscients des risques encourus. Néanmoins, le provisoire marque leur séjour, faisant de Casablanca une étape, durable, de l'aventure.

### L'impact de la pandémie

L'arrivée de la pandémie au début du mois de mars 2020 au Maroc a imposé le confinement massif de la population et la fermeture de la plupart des activités commerciales de rue, dont celles du marché sénégalais. Cela a entraîné la contraction

des revenus, l'interruption du commerce transsaharien et la pénurie de certains produits. Face à cette situation, des dynamiques d'entraide et des réseaux de solidarité se sont développés entre membres des communautés d'un même pays, notamment entre ceux qui résident en colocation dans des appartements communs. En particulier, les travailleurs des centres d'appels, reconvertis en télétravail, sont venus en aide aux petits commerçants. Certains commerçants ont pu assurer quelques rentrées de revenu grâce aux livraisons à domicile. Les mesures sociales prises par les différents gouvernements (marocains et des pays subsahariens) ont été très partielles : les « aides à la diaspora » de la part du Sénégal, par exemple, d'un montant de 1 000 dirhams par personne pour la durée entière du confinement, ou la distribution de cartons de denrées alimentaires par le gouvernement marocain aux ressortissants subsahariens n'ont profité qu'à un nombre limité de personnes.

Si à partir de juillet 2020, à la fin d'un confinement de plus de trois mois, les activités ont repris, elles ne retrouveront pas leur rythme d'avant la pandémie. La pandémie du Covid-19 a ainsi mis en relief la fragilité de ces activités et de ces communautés de migrants. Contrairement aux travailleurs marocains, les migrants, généralement irréguliers, ont été exclus de la plupart des mesures de protection sociale, se retrouvant « nulle part ». La nécessité pour les petits commerçants du marché de s'appuyer sur la solidarité des membres salariés de leur communauté pose également une série d'interrogations sur la condition d'entrepreneur en quête d'indépendance qui qualifie le *businessman*. La liberté entrepreneuriale se trouve ici confrontée à l'absence de protection sociale ; la mobilité nomade montre ses limites face à la sédentarité.

Avec une clientèle majoritairement d'origine subsaharienne, le succès du marché est lié au besoin croissant d'approvisionner la communauté des migrants avec les produits des pays d'origine. L'importance numérique de la communauté migrante, le succès du marché et sa position stratégique à proximité d'un grand axe routier et d'un parking facilitant le transport sont autant de facteurs qui contribuent à donner à ce marché une importance et une visibilité régionales. La rentabilité des activités commerciales – connue pour être élevée par rapport à d'autres villes de passage comme Laayoune, Dakhla et Agadir – est un argument convaincant pour ces entrepreneurs nomades qui décident alors de s'arrêter ici pendant

un certain temps, n'hésitant pas, en découvrant les avantages de la ville, à modifier leur stratégie migratoire.

## Conclusion

L'analyse ici présentée du marché sénégalais de l'ancienne médina de Casablanca et des activités économiques souterraines qui se déploient dans cette espace est une illustration d'une mondialisation par le bas qui permet de réinterroger les nouvelles formes prises par les circulations entre l'Afrique subsaharienne et le Maroc. La figure du migrant *businessman*, résultant de l'adaptation des populations pauvres aux transformations du marché du travail, s'avère être le vecteur de ce processus. L'exploitation d'un capital social construit au fil du quotidien sur la base d'ancrages transnationaux et la mobilité tout au long de territoires circulatoires sont les ressources principales de ces initiatives économiques. À travers ces réseaux, la ville de Casablanca s'intègre dans l'espace transsaharien. Les dimensions de ces commerces produisent des effets importants sur l'espace urbain et contribuent à faire de Casablanca une destination privilégiée dans la région, offrant une alternative à la migration vers l'Europe. Néanmoins, la crise sanitaire a mis en évidence la fragilité de ces initiatives souterraines qui, contournant la régularisation administrative, se situent en dehors des dispositifs de protection sociale. La nécessité d'approfondir les dynamiques, dont ces initiatives commerciales qui s'articulent à travers l'espace transsaharien, se lie à de nouvelles interrogations sur l'avenir de ces commerces et aux stratégies d'adaptation à la réduction des marges de circulation imposée par la crise sanitaire.

## Bibliographie

- Alioua M. (2007), « Nouveaux et anciens espaces de circulation internationale au Maroc : les grandes villes marocaines, relais migratoires émergents de la migration transnationale des Africains subsahariens au Maghreb », *Revue des Mondes musulmans et de la Méditerranée*.
- Alioua M. (2013), « Le Maroc, un carrefour migratoire pour les circulations euro-africaines ? », *Hommes & Migrations*, 1303.

- Antil A., Choplin A. (2003), « Le chaînon manquant : notes sur la route Nouakchott-Nouadhibou, dernier tronçon de la transsaharienne Tanger-Dakar », *Afrique contemporaine*, 20. <https://doi.org/10.3917/afco.208.0115>
- Avallone G. (2018), « Liberare le migrazioni : Lo sguardo eretico di Abdelmalek Sayad », *Perugia*, Ombre Corte, 115 p.
- Bava S. (2017), *Routes migratoires et itinéraires religieux : des Sénégalais mourides entre Touba et Marseille*, Paris, Panafrica, 432 p.
- Bayat A. (2012), « Politics in the City-Inside-Out », *City and Society*, 24.
- Bensaâd A. (dir.) (2009), *Le Maghreb à l'épreuve des migrations subsahariennes : immigration sur émigration*, Paris, Karthala, 448 p.
- Berry-Chikhaoui I. (2007), « Les citoyens face aux enjeux d'internationalisation de la ville. Casablanca et Marseille : où est le Nord, où est le Sud ? », *Autrepart*, 1, n° 41.
- Berry-Chikhaoui I. (2010), « Major urban projects and the people affected: the case of Casablanca's Avenue Royale », *Built Environment*, vol. 36, n° 2.
- Bertoncello B. et Bredeloup S. (2006), « Colporteurs africains à Marseille : un siècle d'aventures », *Autrement* (« Français d'ailleurs, peuple d'ici »), Paris, *Cahiers d'études africaines*, 166 p.
- Bouhali A., Mareï N., Dimé M. (2018), « Sur les routes et marchés ouest-africains : les circulations transnationales du made in China », *Métropolitiques*.
- Bredeloup S. et Pliez O. (2005), « Migrations entre les deux rives du Sahara », *Autrepart*, vol. 4, n° 36.
- Choplin A. (2012), « Désoccidentaliser la pensée urbaine », *Métropolitiques*, [en ligne], consulté le 18/06/2021.
- URL : <https://metropolitiques.eu/Desoccidentaliser-la-pensee.html>
- Glick Schiller N., Basch L. and Blanc-Szanton C. (1992), « Transnationalism: a new analytic framework for understanding migration », *Annals of the New York Academy of Sciences*, 645.
- Lanza N. (2014), « Pèleriner, faire du commerce et visiter les lieux saints : le tourisme religieux sénégalais au Maroc », *L'Année du Maghreb*, 11.
- MaMung E., Body-Gendrot S., Hodeir C. (1992), « L'expansion du commerce ethnique : Asiatiques et Maghrébins dans la région parisienne », *Revue européenne des migrations internationales*, 8-1.
- Marfaing L. et Wippel S. (dir.) (2003), *Les Relations transsahariennes à l'époque contemporaine : un espace en constante mutation*, Paris-Berlin, Karthala-ZMO, 483 p.
- Oumar B.C. et Choplin A. (2005), « Tenter l'aventure par la Mauritanie : migrations transsahariennes et recompositions urbaines », *Autrepart*, vol. 4, n° 36.
- Peraldi M. (dir.) (2011), *D'une Afrique à l'autre*, Paris, Karthala, 156 p.
- Pian A. (2005), « Aventuriers et commerçants sénégalais à Casablanca : des parcours entrecroisés », *Autrepart*, 4, n° 36.
- Portes A. (1999), « La mondialisation par le bas : l'émergence des communautés transnationales », *Actes de la recherche en sciences sociales*, 129 (1).
- REMAM (2015), *État des lieux synthétique dans les villes membres du RENAM*, Coopération municipale (CoMun), GIZ, 94 p.
- Sayad A. (1991), *L'immigration ou les paradoxes de l'altérité*, Bruxelles, De Boeck-Wesmael, 331 p.
- Tarrius A. (2002), *La Mondialisation par le bas : les nouveaux nomades de l'économie souterraine*, Paris, Balland, 168 p.
- Tarrius A. (2009), « En contrepoint : intérêt et faisabilité de l'approche des territoires des circulations transnationales », in A. Bensaad (dir.), *Le Maghreb à l'épreuve des migrations subsahariennes : immigration sur émigration*, Paris, Karthala.
- Tarrius A. (2010), « Territoires circulatoires et étapes urbaines des transmigrant(e)s », *Regards croisés sur l'économie*, 2, n° 8.
- Thompson E.P. (1991), « The Moral Economy reviewed », *Customs in Common*, London, Merlin.
- Vermeren P. (2010), *Histoire du Maroc depuis l'Indépendance*, Paris, La Découverte, 128 p.

# Les nouveaux nomades de l'économie souterraine

## Entretien avec Alain Tarrius

Professeur émérite à l'Université Toulouse 2 Jean Jaurès. Réseau Migrinter. Chercheur associé au laboratoire CERTOP\*.



*Entretien réalisé par Beatriz Mesa et Anne Bouhali*

Chaque année plus nombreux, des étrangers de passage, des migrant-e-s, se mêlent aux habitants des quartiers pauvres des villes européennes pour leurs *commerces internationaux souterrains*. Rien ne les distingue, à l'aune des réglementations des séjours, des dizaines de millions de voyageurs qui font étape en France, de quelques jours à trois ou six mois, avec un « visa touristique (1) ». Afghans, Kurdes, Géorgiens, Marocains, habitants des républiques caucasiennes et balkaniques se sont constitués en collectifs de marchands en économies souterraines, spécialisés dans les produits électroniques d'entrées de gamme de marques prestigieuses d'Asie du Sud-Est. Les marchandises de la mondialisation souterraine par le bas, ou entre pauvres, ne sont pas réservées aux « nations pauvres » comme le suggèrent aujourd'hui certains politiques et bien des

chercheurs. Grâce à des enquêtes menées depuis les années 80, Alain Tarrius a suivi ces migrants pauvres internationaux et a étudié leur présence discrète de la Mer noire aux rives européennes et maghrébines de la Méditerranée.

**Afrique(s) en mouvement** : Quand et comment le « territoire des circulations » euro-méditerranéen sur lequel se sont concentrées vos enquêtes s'est-il construit ?

**Alain Tarrius** : Il y a de nouvelles formes de mobilité depuis les années 80. Je dirais de nouvelles formes de présence discrète sur le mode du transit à partir notamment du libéralisme économique. Ce libéralisme a permis une explosion de marchands en économies souterraines de produits électroniques d'entrée de gamme de marques prestigieuses de firmes du Sud-Est asiatique (SEa) (2). C'est le marché asiatique qui est à l'origine d'une manière différente de se mobiliser, une mobilité où les migrants deviennent transmigrations ou mobilités

\* Centre d'Étude et de Recherche Travail, Organisation, Pouvoir, Unité mixte de recherche sous tutelle de l'Université Toulouse-Jean Jaurès, du CNRS et de l'Université Toulouse III-Paul Sabatier, <https://certop.cnrs.fr>.

(1) Le *visa touristique* est accordé en France pour trois mois. Le *visa Schengen*, aux attributs semblables de passage mais permettant de résider six mois dans une ou plusieurs nations signataires des accords de Schengen, est accordé à la discrétion de chaque nation.

(2) Toutes les nations du Sud-est asiatique, y compris Taïwan, moins la Chine continentale. Hong Kong commercialise en outre massivement depuis 2015 quelques marques de Chine continentale parmi les productions SEa, ainsi que les ordinateurs Lenovo et téléphones Huawei.

transnationales, assorties de logistiques maritimes, aériennes et terrestres à l'initiative des milieux commerciaux du SEa et en particulier de Hong Kong, Taïwan et des émirats du Golfe persique.

La construction de ces territoires a commencé grâce à des migrants qui se sont greffés sur le parcours classique des migrants en direction de l'Europe. Mais au lieu de s'insérer dans les sociétés d'accueil, ils sont devenus *nomades* et ont pris l'initiative de mener de vastes tournées internationales, de « chez soi » à « chez soi », en transportant des marchandises depuis les nations de production (Asie du Sud-Est) ou de revente à moindre coût vers les pôles de richesse où les attendaient des foules de clients pauvres. Une clientèle devenue solvable grâce à la conjonction des technologies de production *low cost* des grandes fabriques et des savoir-passer les frontières nationales et économiques mondiales (3). Ces mobilités transnationales que nous appelons « *circulations nomades internationales* » (Tarrus 1992, 1993, 1995, 2002) et qui incluent les *transmigrations* de Nina Glick Schiller (1992, 1995) et d'Alejandro Portes (1998) se sont organisées en général pour la brève durée d'un visa touristique, de trois ou six mois selon la nation de délivrance dans l'espace Schengen, ou parfois pour un emploi de quatre à six années, dans le cas des femmes balkaniques qui travaillent dans les clubs prostitutionnels du Levant espagnol.

Après cette première étape, d'autres populations ont elles aussi participé à la constitution de ces territoires circulatoires. Au début des années 80, la deuxième génération maghrébine dite des « beurs » en Europe s'est, elle aussi, lancée dans le commerce de ces marchandises *low cost* depuis de vastes marchés populaires qui sont apparus dans certains centres-villes en déshérence de métropoles européennes, comme le quartier Belsunce à Marseille (Tarrus, 1987), la place du Pont à Lyon (Battegay, 2003), à Strasbourg, à Turin, à Bruxelles ou encore à Francfort.

**AEM :** Dans quelle mesure le mode de transit des migrants a-t-il changé et comment il a été fabriqué ?

**A.T. :** J'ai pu enquêter, dès 1985, sur le grand marché du quartier Belsunce, dans le cœur historique délabré de Marseille : 350 commerces,

animés par près de 5 000 Maghrébins, vendeurs, convoyeurs, taxiteurs, surtout algériens, pour, annuellement, 700 000 acheteurs du Maghreb qui pratiquaient l'aller-retour à des rythmes au moins mensuels. Mais à partir des années 90 et de la décennie noire en Algérie, les commerçants algériens de Belsunce et d'ailleurs ont été soumis à un « impôt révolutionnaire », et ils se sont repliés vers des marchés locaux secondaires et des épiceries de quartier. Ce sont les Marocains qui ont alors pris le relais dès 1991. Ils ont ainsi créé le premier territoire de circulations transfrontalières, du Maroc à l'Italie du Sud, par le pourtour euro-méditerranéen (Tarrus, 2007), un territoire parcouru mensuellement par 120 000 commerçants en tournées d'une à trois semaines (Tarrus, 1995, 2000). À partir de 1997 le territoire circulatoire marocain s'est enrichi d'une composante algérienne maritime d'Oran à Alicante (Sempere, 2020 ; Tarrus, Missaoui, 2000, 2007). Les régulations éthiques – pas de drogues ni d'autres activités criminelles – sont assurées par l'institution marocaine.

Une autre route s'est également constituée dès la fin des années 90, en direction des ports des rives orientales de la Mer noire, sous l'action d'Afghans et de Syriens, rejoints par des Ukrainiens, des Russes et des Géorgiens, mandatés par des importateurs émiratis d'électronique du Sud-Est asiatique. La route trans-balkanique de la mondialisation souterraine par le bas ou « entre pauvres », « *poor to poor* », est née, soutenue dans un premier temps par des banques liées aux importateurs émiratis afin de faciliter les achats de marchandises. La route trans-balkanique dite « des sultans » rencontre, au passage de la mer Adriatique, à Bari, Brindisi et Tarente, la route marocaine : elles fusionnent. En quelques années les trans-balkaniques adoptent l'organisation marocaine des « notaires informels », et les Marocains le cosmopolitisme trans-migratoire des premiers.

**AEM :** Vous désignez des « espaces de mœurs transfrontaliers » des migrants, qu'est-ce que cela signifie ?

**A.T. :** Je reprends la définition de « l'espace de mœurs » de Robert Ezra Park, un des fondateurs de l'École de Chicago de sociologie et d'anthropologie urbaine. Selon lui, il s'agit d'une conjonction imprévue de temps sociaux, de lieux, de mélanges de populations, surtout nocturnes, susceptibles de transformer les rapports sociaux tels qu'ils s'exposent lors des relations normées, généralement diurnes. C'est le Chicago du début

(3) Surtout celles de l'Organisation mondiale du commerce (OMC), édictant les conditions d'entrée et de sortie des marchandises (taxes, contingentements...) qui s'imposent à chaque État.

du XX<sup>e</sup> siècle qui posait cette question : comment une accumulation-juxtaposition humaine, économique et culturelle aussi hétéroclite et rapide dans les années 1910-1930 faisait-elle une ville ? Nous pouvons poser la question analogue pour notre espace de terrain qui contient des faits sociaux et économiques souterrains tels que les trafics de marchandises *d'usages licites*, ici dans le cadre d'une mondialisation par le bas, souterraine, et *d'usages illicites*, tels que les trafics de drogue ou de femmes.

**AEM :** Suite à votre enquête, combien d'« espaces de mœurs » marquent la trajectoire des migrants ?

**A.T. :** J'ai situé trois espaces. Une première route, l'est du bassin de répartition des produits du SEa, de recrutement prostitutionnel de la Mer noire et de constitution de groupes mixtes de transmigrants de la mondialisation par le bas. Le deuxième espace de mœurs transfrontalier

d'Albanie à l'Italie du sud par la mer Adriatique permet à la fois l'intégration des milieux criminels russo-ukrainiens et albano-italiens, mafia du Dniepr, 'nangrehta et Sacra Corona Unita, dans le territoire circulatoire de nos transmigrants. Les passages des femmes balkaniques et caucasiennes pour la prostitution dans les « clubs » dédiés du Levant espagnol sont organisés à partir de l'Albanie. Le troisième espace de mœurs le long de la route en pointillés, de ghettos urbains en ghettos urbains, dans l'espace Schengen, est celui de Catalogne franco-espagnole, où les trois formations criminelles fixent une centralité prostitutionnelle européenne à La Junquera, village frontalier espagnol, créent en même temps le lieu de distribution et d'échange des psychotropes opiacés dans l'euro-région Languedoc-Catalogne et chassent la Camorra napolitaine qui jusqu'alors gérait les trafics criminels dans cet espace.



Carte 1 : Trois espaces de mœurs transfrontaliers le long du territoire circulatoire euro-méditerranéen :

1. Mer noire : arrivée de populations par ethnies et nationalités, sortie bulgare par groupes cosmopolites ;
2. espace albanophone-Pouilles italiennes : intégration mafias italo-albanaïses et russo-ukrainienne ;
3. espace Schengen catalan franco-espagnol : redéploiement des mafias précédentes.

**AEM :** Comment les transmigrants de ces espaces de marchandise ont-ils été touchés par le confinement dû à la crise sanitaire ?

**A.T. :** Il faut dire que la pandémie de la Covid-19 n'a pas interrompu les flux de marchandises, elle a cependant changé les voies du transit. Nous

avons vu une modification dans la logistique par un recours plus fréquent à la navigation en ports secondaires (cabotage) et aux camions internationaux (TIR) très nombreux à traverser l'Adriatique et la frontière catalane – environ 3 000 arrêts journaliers à La Jonquera – avec leur forte proportion de conducteurs bulgares

ou roumains détachés. Par contre, le « territoire circulatoire » est fractionné en quatre parcours nationaux, entraînant d'importants remaniements

des sociabilités déployées le long du territoire des circulations et de ses étapes. ■

### Territoire circulatoire et confinements : réinitialisation des parcours par les commerciaux du SEaO



Carte 2. Tournées nationales le long du territoire circulatoire euro-méditerranéen et cabotages maritimes de produits « passed by Dubai ».

# Entretien avec Camara Mbaye

## Président de l'Union générale des étudiants et stagiaires sénégalais au Maroc, Meknès (UGESM)



**Zoubir Chattou**

*Entretien réalisé en novembre 2021 par Zoubir Chattou, École nationale d'agriculture, Meknès*

L'Union générale des étudiants et stagiaires sénégalais au Maroc (UGESM) a été créée en 2004 à Rabat. Son rôle est de répondre au besoin de soutien et d'accompagnement des étudiants et stagiaires durant leur parcours universitaire au Maroc. Depuis sa création, des sections se sont progressivement mises en place dans les différentes universités du Maroc, et aujourd'hui l'association est implantée dans toutes les villes universitaires du pays. Les activités de l'association sont multiples : accueil des nouveaux étudiants, organisation de journées d'intégration, de journées culturelles, d'excursions, etc.

Le Maroc est la seconde destination des étudiants africains, juste derrière l'Afrique du Sud. Pour l'année universitaire 2019-2020, sur les 20 500 étudiants étrangers inscrits dans les universités marocaines, 17 500 étaient originaires d'Afrique subsaharienne. Le Sénégal, le Gabon et la Côte d'Ivoire sont les principaux pays de provenance (Agence marocaine de coopération internationale, AMCI, Rapport rentrée universitaire 2019-2020). Selon l'AMCI, près de 10 000 bourses ont été octroyées aux étudiants d'Afrique subsaharienne en 2020.

Cette attractivité des établissements supérieurs marocains (publics et privés) s'explique à la fois par la qualité de la formation proposée et la notoriété acquise par ces institutions universitaires mais aussi par le fait que de nombreux établissements privés ciblent explicitement le public africain. Environ 40 % des étudiants subsahariens sont dans des établissements privés, et certains de ces établissements comptent jusqu'à 30 % d'étudiants subsahariens dans leur effectif.

La section de Meknès de l'UGESM a été créée en 2015. Elle a l'originalité d'être ouverte à tous les étudiants subsahariens de l'Université Moulay Ismail et des grandes écoles publiques et privées de Meknès. Au nombre de 650, ces étudiants se répartissent entre 40 nationalités, et environ un quart sont des Sénégalais. Camara Mbaye, président de la section, vient d'obtenir son diplôme d'ingénieur agronome après avoir soutenu son mémoire de fin d'études en novembre 2021. Il est âgé de 25 ans et réside au Maroc depuis bientôt six ans. Les effets de la pandémie sur le marché de l'emploi au Sénégal l'ont dissuadé de rentrer au pays. Il vient de postuler pour une formation doctorale au Maroc.

## Comment les étudiants sénégalais et étrangers vivent-ils leur intégration au Maroc ?

Il faut distinguer deux dimensions : la formation et la vie sociale.

Sur le plan de la formation, les étudiants sénégalais n'ont pratiquement aucun problème pour suivre leur cursus au Maroc. Néanmoins, les anglophones et les lusophones rencontrent des difficultés liées à la maîtrise de la langue française.

Sur le plan de l'intégration sociale, les choses sont différentes. Globalement, nous ne pouvons pas parler d'une réelle intégration des étudiants africains. Même pour les étudiants sénégalais, ce n'est qu'une intégration partielle.

Les étudiants qui sont à l'université n'ont pratiquement pas de relations avec les étudiants marocains. Les relations se limitent uniquement aux cours et sont strictement formelles. Par contre, pour les étudiants dans les écoles avec internat, la proximité est beaucoup plus intéressante. Des relations d'amitié se nouent avec les Marocains. Ces relations se font en cours, sur le terrain de foot, au foyer, dans les chambres, pendant les stages...

Les étudiants subsahariens, notamment sénégalais, maliens, burkinabés entretiennent de très bonnes relations entre eux. Une fois arrivés au Maroc, ils se considèrent comme des frères et sœurs.

## Les ressources financières des étudiants sont-elles suffisantes pour étudier dans de bonnes conditions ?

Le coût de la vie au Maroc est assez élevé. En plus des frais quotidiens liés à l'alimentation, les étudiants sont confrontés au coût des charges locatives, des factures d'eau, d'électricité, d'abonnement internet.

Souvent les parents envoient de l'argent à leurs enfants pour compléter leurs ressources, mais ceux dont les parents n'ont pas les moyens doivent travailler pour subvenir à leurs besoins. Ils trouvent assez facilement à s'employer dans les centres d'appel, nombreux au Maroc, et la maîtrise de la langue française les qualifie pour ce type de job pour lequel ils sont très demandés.

En ce qui concerne les étudiants non-boursiers, c'est encore beaucoup plus compliqué et cela

se ressent sur leur scolarité. Ils sont pris entre le travail et les études. Parfois ils sont obligés de se réinscrire en première année dans une autre école pour pouvoir renouveler leur carte de séjour. Certains transforment leur statut d'étudiant en statut de salarié. Par contre, la majeure partie des étudiants non-boursiers ont des parents riches, ce qui leur permet de vivre tranquillement au Maroc.

## Comment les étudiants étrangers ont-ils vécu la pandémie au Maroc ?

Pendant le confinement, les étudiants marocains sont rentrés chez eux, et les étudiants étrangers se sont retrouvés seuls entre eux. Ce qui leur a causé une panique psychologique car ils ont vécu une double pression : celle liée à la situation sanitaire au Maroc et celle liée à la situation dans leurs pays respectifs avec une inquiétude pour leurs parents et leurs proches.

C'était une période difficile qui a obligé les étudiants à s'adapter pour suivre les cours à distance. Si certains ont pu sans problème se faire à ces nouvelles modalités pédagogiques, d'autres se connectaient sans suivre les cours. D'autres encore enregistraient les cours et les partageaient entre amis pour préparer les examens.

Sur le plan des relations sociales, la situation a été vécue différemment par les étudiants des facultés et ceux des grandes écoles.

Ainsi, pour les étudiants des facultés qui souvent résident dans les quartiers périphériques de Meknès, les relations sociales se sont considérablement affaiblies. Chacun tentait de se protéger, et fuir l'autre était devenue la règle. Les visites ont été réduites et les mesures sanitaires ont créé un climat peu chaleureux et distant. Les interactions humaines ont été modifiées. Chacun a eu peur de contaminer ou d'être contaminé. Les médias ont favorisé un climat de peur qui a affecté les liens sociaux.

Pour ceux qui vivent dans les quartiers urbains de Meknès, la situation était encore plus précaire et difficile à supporter. Vivant à plusieurs dans de petits appartements où la distanciation n'était pas possible, la promiscuité était devenue insupportable.

De manière générale, les migrants ont réellement souffert de la situation. Les petits commerçants

ambulants, par exemple, ont dû se débrouiller pour survivre, ne pouvant plus exercer leur activité dans la rue.

Mais il faut le reconnaître, un sursaut de solidarité a vu le jour entre les Subsahariens, d'une part, et les organisations de la société civile et les autorités, d'autre part. Des centaines de paniers alimentaires ont été distribués et des aides diverses ont été données.

Quant aux étudiants qui vivent en internat dans les grandes écoles, les relations ont connu une nouvelle intensité. En prenant l'exemple de l'école où je suis moi-même interne, les relations se sont considérablement améliorées entre toutes les nationalités. Une solidarité sans précédent s'est développée, et des regroupements multinationaux se sont organisés pour discuter, échanger et organiser des activités afin d'essayer de surmonter collectivement la situation de panique qui régnait.

Dans les internats, il n'y a pas eu de mesures sanitaires particulières. Mais ce qui a changé, c'est le mode de vie sans restaurant universitaire, sans foyer et sans les étudiants marocains. On avait l'impression d'être « isolés » en tant qu'étrangers du reste de la société. Par contre, l'épicerie de l'école était ouverte, ce qui nous permettait de nous approvisionner et de cuisiner nous-mêmes. C'était notre fenêtre sur l'extérieur.

La solidarité a été la valeur positive de la crise sanitaire. Les étudiants étrangers s'organisaient pour cuisiner ensemble et minimiser les dépenses. L'association a aussi joué un rôle important en organisant des activités. Avec le peu de fonds dont elle dispose, elle a pu néanmoins venir en aide à certains étudiants en situation de besoin. Certains commerçants sénégalais se sont rapprochés de nous pour nous aider. Les autorités marocaines ont aussi préparé des paniers pour les démunis. Nos camarades marocains nous appelaient régulièrement. On peut dire que les étudiants étrangers à Meknès n'ont pas été totalement oubliés.

### **Comment les étudiants se sont-ils débrouillés en temps de crise?**

La Covid-19 a semé la panique partout dans le monde. C'est la raison pour laquelle nos parents

étaient très inquiets. Des parents qui auparavant appelaient leurs enfants une fois par semaine, voire une fois par mois, prenaient des nouvelles quotidiennement. Les étudiants africains étaient également très inquiets pour leurs familles. Les liens familiaux se sont renforcés durant le confinement. Dieu merci, il y a internet et les réseaux sociaux pour communiquer et entretenir les liens. Nous étions pratiquement connectés en permanence avec nos familles par WhatsApp ou visioconférence. Les appels vidéo étaient plus rassurants. Nous n'avons jamais été aussi proches via les réseaux sociaux. Dieu merci, la connexion était gratuite dans mon école, mais pour ceux qui étaient en ville, c'était un coût supplémentaire à supporter. Parfois, certains nous disaient préférer réduire leurs dépenses alimentaires au profit de la connexion internet.

Presque toutes les activités durant le confinement se faisaient à distance. Aussi l'association a-t-elle organisé des conférences sur une plateforme créée pour l'occasion en invitant des personnalités hautement qualifiées pour aborder différents thèmes intéressants.

La visioconférence a permis de réduire les distances, mais elle a affecté négativement les liens sociaux. Avant la pandémie, les activités se déroulaient en présentiel. Les étudiants étaient en contact direct les uns avec les autres et développaient des relations solides. La pandémie a fait que les nouveaux étudiants ne se connaissent pas entre eux et connaissent encore moins les anciens.

Les lauréats qui ont terminé leurs études se sont retrouvés confinés et bloqués au Maroc ; ils ont alors développé des stratégies diverses. Une partie a commencé à chercher du travail au Maroc dans les bureaux d'études, les centres d'appel ou le secteur des services et des technologies afin d'acquérir de l'expérience. D'autres se sont inscrits en doctorat. D'autres encore ont postulé pour des formations en France. Mais une minorité a été contrainte de rentrer au pays, tout en sachant que la situation est encore plus catastrophique là-bas. Ces choix sont difficiles et dépendent de plusieurs paramètres, dont le niveau social de la famille, les soutiens et les réseaux tissés. ■

# Nouveaux espaces commerciaux en migration : Le marché de la beauté et des produits de « désir » au Maroc



### Hicham Jamid

*Sociologue, post-doctorant  
au LPED, IRD Aix-Marseille  
Université  
Associé au LMI-MOVIDA et  
Fellow à ICMigration*



### Sophie Bava

*Socio-anthropologue à l'IRD-  
AMU-LPED, Coordinatrice du  
LMI-MOVIDA  
Co-rédactrice en chef de la  
revue Afrique(s) en mouvement*

Avec le durcissement des politiques migratoires à l'échelle internationale, la fermeture des frontières européennes et la mise en œuvre d'une politique sécuritaire visant à restreindre l'accès à l'espace Schengen, des migrant.e.s originaires d'Afrique subsaharienne se retrouvent souvent bloqué.e.s au Maroc et sont contraint.e.s de s'y installer plus durablement. Bien que de nombreux auteurs et autrices (1) aient exploré les différentes dimensions de cette réalité migratoire, comme les conditions de vie et d'habitat, d'accès à l'éducation, à la santé, au travail, le droit ou encore la question religieuse, il reste des terrains en friche, notamment autour du commerce de rue et des activités économiques en général exercées par les migrant.e.s au Maroc.

Avec pour ambition d'améliorer l'état des connaissances sur l'immigration d'origine

(1) Voir notamment les travaux des auteurs et autrices suivantes: Mehdi Alioua, Anaïk Pian, Mahamet Timera, Mohamed Charef, Nora El Qadim, Mohamed Berriane, Sophie Bava, Bernard Coyault, Nadia Khrouz, Sara Benjelloun, Michel Peraldi, Rachid Benbih, Delphine Perrin, Johara Berriane, Anissa Maa, Ali Bensaad, Nazarena Lanza, Abdourahmane Seck, Annélie Delescluse ou encore Elsa Tyzler.

subsaharienne au Maroc, nous avons réalisé dans le cadre du Programme Hubert Curien (PHC) Maghreb « Mondialisation discrète au Maghreb-MONDISMAG (2) » et des travaux de recherche menés au sein du Laboratoire mixte international LMI-Movida, une enquête exploratoire sous forme de terrain partagé (3) qui propose d'appréhender l'une des activités économiques les plus visibles, développée dans les centres urbains marocains par les migrant.e.s dits subsaharien.ne.s (4) : celle du commerce de rue. Parmi les différents produits vendus dans la rue, le commerce des produits cosmétiques et des objets de désir a particulièrement attiré notre attention. Cette enquête, qui s'appuie sur un terrain réalisé en 2018, associe observations

(2) En ligne : <https://mondis.hypotheses.org/>

(3) Les terrains partagés au sein du LMI-Movida permettent à des chercheurs ne travaillant pas nécessairement sur le même pays ou la même problématique de croiser leurs compétences à l'occasion d'un travail de terrain commun.

(4) Pour les jeux et les enjeux de catégorisation de ce profil de migrant.e.s au Maroc, voir le livre de Nadia Khrouz, 2019, *L'Étranger au Maroc*, L'Harmattan, Paris, 392 p., coll. Les Mobilités africaines.

participantes, entretiens formels et discussions informelles conduits auprès de commerçant.e.s migrant.e.s de rue dans le quartier de Bab El Had

et Bab Chellah à Rabat et à Casablanca au marché dit sénégalais de Bab Marrakech.



*Migrants commerçants, Bab El Had, Rabat © Sophie Bava, 2018*

Au regard des obstacles majeurs qu'elles et ils rencontrent pour accéder au marché du travail formel marocain, à Tanger, à Rabat, à Casablanca ou à Agadir, nombreux sont les migrant.e.s originaires d'Afrique subsaharienne à trouver dans le commerce de rue une activité économique leur permettant de survivre au Maroc. Si pour certain.e.s d'entre elles et eux ce commerce représente une activité d'attente, une source d'argent provisoire dans l'espoir de continuer leur projet migratoire et de réaliser une éventuelle traversée vers l'autre rive de la Méditerranée, cette activité permet parfois à certain.e.s de s'installer plus durablement au Maroc, tandis que pour d'autres, comme les étudiant.e.s, cela peut être une activité d'appoint ne demandant pas de réelles qualifications. Nous avons décidé de mener une immersion au sein de ce milieu de commerce de rue afin d'observer les rythmes des journées de ces petit.e.s commerçant.e.s migrant.e.s, leurs façons de vendre et de stocker leurs marchandises, les liens qui existent entre vendeur.euse.s, entre celles et ceux-ci et leurs client.e.s, l'organisation sociale et économique de ce petit monde, l'origine de ces marchandises, les grossistes qui les approvisionnent, mais aussi le déploiement de ce type de commerce dans l'espace public marocain.

Nous avons pu ainsi commencer à retracer des chaînes de produits, les réseaux et les astuces pour stocker la marchandise, les profils des

vendeur.euse.s, leurs parcours migratoires et leurs trajectoires dans la ville. Au-delà de ces activités économiques et de leur organisation, nous souhaitons surtout apporter un éclairage inédit sur la manière dont ces migrant.e.s, à travers le commerce de rue et les produits vendus, impulsent des modes de consommation originaux et convoquent des imaginaires, anciens et nouveaux, au sein de la société marocaine. Pour cela, notre enquête a porté sur un objet encore peu abordé au Maroc(5) : les produits de beauté et ceux que nous avons qualifiés de produits de « désir », que l'on trouve sur les tables des commerçant.e.s de rue migrant.e.s. Ces produits sont caractérisés, entre autres, par des cosmétiques destinés aux femmes pour blanchir/éclaircir la peau, grossir la poitrine, les hanches, les fesses ou encore soigner les cheveux. Ceux destinés aux hommes sont des comprimés, gels et crèmes pour stimuler l'appétit sexuel ou agrandir le sexe. Ainsi, par leur originalité en rapport avec les autres articles commercialisés (bijoux, accessoires, téléphones portables, etc.) ou les services proposés, en particulier par les femmes

(5) En effet, peu de temps après notre enquête, la chercheuse Annélie Delescluse a réalisé un terrain plus long sur le même espace dans le cadre d'une thèse de géographie soutenue en octobre 2021 : *Jeunes citadins d'Afrique centrale et de l'Ouest au Maroc: les coulisses de la migration au prisme des corps*. Le travail d'Annélie Delescluse prolonge quelques questionnements que nous avons eus sur la perception des corps noirs au Maroc mais ne revient pas sur le marché des produits et objets de désir.

(tressage des cheveux, pose de faux ongles ou de faux cils), nous avons été intrigué.e.s par l'existence d'un tel marché, par son fonctionnement et sa clientèle. Quelle est l'origine de ces produits à peine discrets et pourtant évoquant les corps et l'activité sexuelle, quels en sont les circuits d'approvisionnement ? Comment arrivent-ils sur le marché marocain, et quelle en est leur réception par la population ? Comment sont-ils commercialisés ? Quels sont les client.e.s qui se les procurent ? Et quels sont les discours et les imaginaires auxquels ces produits invitent ?

Bab El Had et Bab Chellah sont situées au centre-ville de Rabat, un espace public marqué par une

forte concentration de commerçant.e.s originaires d'Afrique subsaharienne. Si leur installation ne passe pas inaperçue, elle est régulée et souvent empêchée par les forces de l'ordre. D'après les premières données collectées, les commerçant.e.s disent que leurs produits de beauté et de « désir » arrivent de Chine et d'Inde, transitent par la Côte d'Ivoire, le Cameroun et le Sénégal avant d'arriver au Maroc. Présentés par les commerçant.e.s sur de petites tables ou étalés à même les trottoirs, ils attirent ainsi une clientèle composée aussi bien d'hommes que de femmes, une clientèle à la fois marocaine et étrangère, notamment originaire d'Afrique, d'Europe et d'ailleurs (6).



Exemple d'une table où se vendent des produits de beauté et de « désir » pour femmes et hommes, Bab El Had, Rabat © Sophie Bava, 2018

Nos premières investigations nous ont permis de demander à l'une des commerçantes rencontrées à Rabat en quoi consistait le comprimé connu sur le marché sous le nom de « viagra africain », et pourquoi les hommes se le procuraient. Celle-ci nous a répondu qu'au Sénégal on l'appelait *goraken*. D'après elle, en wolof, *gora* veut dire garçon et *ken* « donner la force ». Sûre des « effets magiques » de son produit, elle nous explique : « des femmes marocaines achètent aussi pour leurs maris. Certaines femmes donnent même de l'argent à leur mari pour acheter le comprimé ». Personne ne semble s'interroger sur la provenance ni sur la conservation de ces comprimés vendus en plein air. Intrigué.e.s, nous interrogeons

également les quelques marchands marocains qui tiennent à proximité des stands d'herboristerie traditionnelle pour savoir si ces produits ne concurrencent pas les leurs. C'est par eux que nous apprendrons que la question de la sexualité est très présente dans leur clientèle également et que nombre de leurs produits répondent à cette demande. Ces quelques discussions nous font également relativiser la place de ces marchandises dans le quotidien des Marocain.e.s, même si, sur les stands des herboristes, les produits de désir sont plus dissimulés.

(6) Un commerçant a affirmé que parmi ses client.e.s figuraient aussi des touristes originaires de pays du Golfe.

En ce qui concerne les produits destinés aux femmes, les commerçant.e.s interrogé.e.s ont souligné que les femmes marocaines « enviaient » le corps des femmes originaires d'Afrique subsaharienne. A en croire ces commerçant.e.s, leurs clientes souhaiteraient aussi avoir de « grosses fesses », de « belles poitrines » et des tresses comme les femmes d'Afrique subsaharienne. Ainsi, nous nous demandons si l'attrait des femmes marocaines pour ces produits ne pourrait pas être, aussi, une forme d'« exotisation » des corps des femmes de l'Afrique subsaharienne, lesquels apparaissent dans l'imaginaire social marocain comme un objet de désir et un objet de fantasmes ; des constructions à la fois raciales, sexuelles et genrées bien ancrées dans l'histoire coloniale, arabe et européenne.

Nous n'avons malheureusement pas pu poursuivre cette enquête car les commerçant.e.s de rue ont été chassé.e.s de Bab El Had et de Bab Chellah à Rabat et de Bab Marrakech à Casablanca peu après le début de nos entretiens. Le marché a été ainsi réorganisé avec des emplacements payants mais au sein même de la médina et non à l'extérieur comme c'était le cas. Certain.e.s des commerçant.e.s rencontré.e.s ont réussi à ouvrir des boutiques, des salons de coiffure et de beauté ou bien à se faire engager comme vendeur.euse.s. Comment continuent-elles et ils à commercialiser leurs produits de désir ?

Au-delà des circuits économiques et des savoir-faire des femmes commerçantes de rue dans des mondes commerciaux plutôt masculins, et ce dans un contexte où se produit une sexualisation racisée des corps des femmes et en particulier des corps des femmes noires, nous retiendrons également que certaines vendeuses rencontrées dans le cadre de l'enquête établissent des stratégies de résistance pour contourner les représentations profondément érotisées auxquelles elles sont souvent associées. A Bab Chellah, c'est la première fois que nous voyons des femmes qui s'emparent de leur « identité stigmatisée (7) » pour retourner le stigmate et en faire leur business. Cette distance et l'autodérision dont ces petites commerçantes

de rue sont capables dans un pays qui les accueille mais où elles sont malmenées au quotidien nous ont beaucoup marqué.e.s. Le lieu même, les interactions avec les Marocaines qui venaient sur les stands se faire tresser les cheveux, poser de faux ongles et de faux cils, l'ambiance au sein de ce groupe qui travaillait sur cette place et qui a dû déguerpir, nous montraient ainsi un autre aspect de la migration au quotidien.

Nous découvrons ainsi la mise en récit du désir de réussite. Ce faisant, même si l'autonomie et l'indépendance, souvent à l'origine des départs des femmes en migration, ne sont pas toujours au rendez-vous, la migration donne néanmoins à ces femmes la possibilité de rompre avec des schémas familiaux et d'autres schémas de domination masculine. Elle leur permet la découverte d'autres mondes sociaux, et en cela elle est aussi une ressource.

Ainsi, à ce stade de nos observations, il est possible de pointer du doigt les imaginaires sociaux et coloniaux ainsi que les représentations que ce type de commerce, pratiqué par les migrant.e.s subsaharien.ne.s, convoque dans la société marocaine, et la façon dont les femmes en migration y répondent. Si la société marocaine contemporaine est traversée par des rapports de pouvoir, de domination, de genre et de race, nous avons été particulièrement interpellé.e.s par les discours ambivalents et parfois contradictoires entretenus à son égard. D'un côté, on parle d'une société marocaine où « la réalité de la misère sexuelle [est] un fait social, massif, dont les conséquences sont devenues clairement politiques », pour reprendre Leïla Slimani (8), de l'autre, on découvre une société où des femmes et des hommes contournent, à leur manière, les contraintes, transgressent les interdits pour s'épanouir dans leur corps et dans leur vie sexuelle. Toutes ces contradictions qui traversent la société marocaine sont ainsi re-questionnées par ce commerce de rue initié par quelques migrant.e.s africain.e.s au Maroc, contradictions dont les acteur.trice.s s'emparent pour proposer des solutions et créer un marché foisonnant. ■

(7) Goffman Erving, 1975 [1963], *Stigmaté : les usages sociaux des handicaps*, Paris, Minuit.

(8) Leïla Slimani, 2017, *Sexe et mensonges : la vie sexuelle au Maroc*, Paris, Les Arènes, p. 129.

# Cargo, identités et territoires méditerranéens sous le prisme de la traversée

Un projet artistique qui ouvre des dimensions nouvelles à la recherche sur les circulations



**Saïd Belguidoum**

*Sociologue, Maître de conférence, Université d'Aix-Marseille*



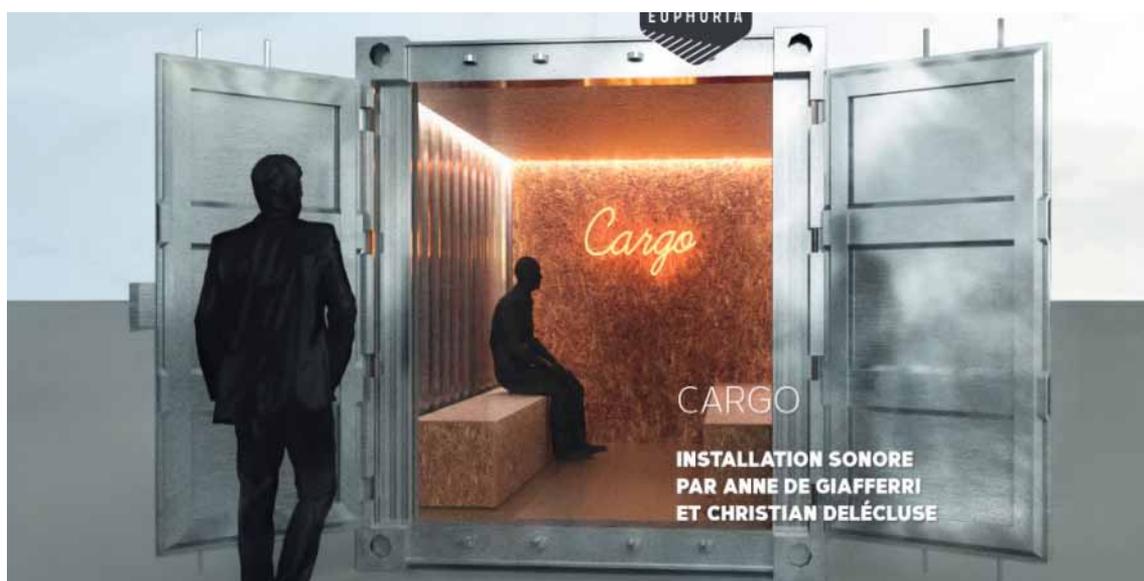
**Constance de Gourcy**

*Sociologue, Maîtresse de conférence, Université d'Aix-Marseille*

## **Un conteneur maritime itinérant, des créations sonores et une application interactive pour aborder la question des mobilités et des identités en Méditerranée**

Le projet Cargo est une approche interdisciplinaire et expérimentale qui questionne la relation entre les démarches artistiques et scientifiques à partir d'une analyse croisée des matériaux recueillis lors de traversées maritimes en Méditerranée et de la réalisation d'une œuvre sonore. De ce dispositif émerge une installation commune co-construite, partagée, questionnée, diffusée entre artistes, scientifiques et citoyens. Au croisement entre démarche artistique et recherche en sciences

sociales, le projet Cargo pose un regard sensible sur la question des migrations dans l'espace méditerranéen. De ce croisement des regards, il ressort une conception de la Méditerranée comme un espace à part qui interroge nos imaginaires et nos outils de saisie des dynamiques migratoires à l'heure où la traversée, parfois, n'est jamais assurée de parvenir à son terme en raison de la violence d'État qui s'exerce à l'encontre des migrants « illégalisés ».



## Un projet d'artistes : la traversée, une approche par les figures sonores

Anne de Giafferri et Christian Delécluse, associés à l'agence de production art/science/technologie Dark Euphoria, sont les concepteurs et les porteurs de ce projet.



Anne de Giafferri (<https://www.dark-euphoria.com/projets/cargo>) est auteure et réalisatrice de documentaires et de fictions. Ses créations radiophoniques sont essentiellement diffusées sur France Culture et la RTBF (Radio-Télévision belge francophone).

Passionnée par les cultures du monde, elle a notamment réalisé un carnet de voyages en Ouzbékistan, une série sur la Nouvelle-France avec Radio Canada et des documentaires à Tahiti, au Cambodge, en Islande, en Argentine, en Nouvelle-Zélande, etc. Pour l'émission *Surpris par la nuit* (France Culture), elle a plus particulièrement réalisé des documentaires sur le son et les artistes de création sonore.

Depuis dix ans, Anne de Giafferri habite sur une île de Méditerranée, la Corse, où le monde maritime est omniprésent dans l'environnement mais isolé/écarté de l'espace social. Exils politiques ou climatiques, missionariats et pèlerinages religieux, tourisme de masse, échanges et migrations économiques, voyages et découvertes initiatives ou amoureuses, circulations de biens matériels, déplacements professionnels et familiaux pendulaires ou temporaires, transferts culturels, retour au pays... Tout invite à la réflexion sur les parcours des passagers contemporains embarqués sur les navires qui traversent la Méditerranée, marqués par la mobilité et le dépassement des frontières politiques ou symboliques. Quelles destinées se jouent en huis clos lors de ce temps étiré de la traversée ?



Christian Delécluse (<https://www.dark-euphoria.com/projets/cargo>) est artiste-plasticien, commissaire d'exposition et enseignant-chercheur. Ingénieur de formation puis architecte, chorégraphe et artiste, Christian Delécluse a été imprégné par une culture transdisciplinaire qui lui offre une panoplie de regards possibles sur le monde.

Son travail de « machines sensibles » a été largement diffusé en France et à l'international.

En parallèle avec son travail d'artiste, il est enseignant-chercheur à l'École spéciale d'architecture à Paris et à l'Université Paris-8 (Saint-Denis). Il a été récemment lauréat du concours « Réinventer Paris », avec le projet d'architecture NOC.42 qu'il cosigne avec l'agence AR Studio d'architecture. Le projet sera construit en 2021. Il travaille également sur des installations pérennes au sein du projet de type 1 % artistique.

Il a été commissaire de l'exposition « Mondes souterrains » pour la *Nuit blanche 2016* qui exposait sur 2 000 mètres carrés de parking en sous-sol des œuvres pour la plupart réalisées *in situ*, qui incarnaient une forme de « traversée du miroir » propre aux espaces souterrains.

**Anne de Giafferri et Christian Delécluse** se sont rencontrés à La Muse en Circuit, maison musicale créée par Luc Ferrari au sein de l'Ormador (orchestre de musiques jouées par ordinateur), avec cette même passion pour le son capturé du réel et sa métamorphose en paysage sonore. Les thèmes du voyage et de l'altérité ont permis de renouer vers une collaboration artistique autour du projet Cargo, avec un modeste désir de déplacer la mer sur la place publique et, avec elle, autant de monde et d'impressions différentes sur la traversée.

### Un programme de recherche qui associe chercheurs et étudiants

Sous l'impulsion de Constance de Gourcy et de Saïd Belguidoum, maîtres de conférences en sociologie à l'université d'Aix-Marseille et chercheurs respectivement à Mesopolhisset à l'IREMAM, deux laboratoires de cette université, un programme de recherche associant chercheurs et étudiants de master soutenu par l'Institut SoMuM (Sociétés en mutation en Méditerranée) a vu le jour. Un carnet de recherche a ainsi été créé et permet d'assurer une permanence au programme. <https://somum.hypotheses.org/2549>

### Un programme art-science

Le projet *Cargo* se donne pour objectif de renouveler la réflexion sur les phénomènes migratoires contemporains en proposant un

partenariat inédit entre, d'une part, artistes engagés dans la saisie des paysages visuels et sonores des objets sociaux contemporains et, d'autre part, universitaires spécialisés dans l'étude des questions migratoires.

Cargo s'inscrit dans une approche art-science résolument interdisciplinaire et expérimentale qui cherche à éclairer, à partir de récits de la traversée en Méditerranée, la migration en train de se faire au prisme des mots, des récits et des ambiances sonores. De cette démarche innovante émerge une œuvre commune co-construite, partagée, questionnée, diffusée entre artistes, universitaires et citoyens.

En choisissant comme porte d'entrée l'approche sensible de la traversée, le projet artistique a l'ambition de renouveler la réflexion sur les circulations, les identités et les appartenances en Méditerranée, en s'intéressant aux imaginaires qui fondent et alimentent les projets migratoires.

La traversée interroge le temps, l'espace, les frontières. Cargo donne un nouveau visage aux flux transméditerranéens. Écouter les récits de ces circulations conduit à interroger les imaginaires et les subjectivités individuelles qui les nourrissent.

### La traversée, un objet artistique et scientifique saisi par le conteneur sonore

Le projet donne lieu à la réalisation d'une installation immersive et sonore prenant place au sein d'un conteneur maritime itinérant détourné de sa fonction logistique dans la globalisation économique pour être amarré au cœur de plusieurs grandes villes de la Méditerranée et offert à la découverte du public.

C'est dans cet espace mouvant de positionnement qu'a émergé un questionnement sur le sens de la traversée aujourd'hui à l'écart de ceux qui constituent habituellement nos objets de recherche, une traversée qui s'effectue dans les ferrys et dont nous aimerions rendre compte à partir du dispositif du conteneur, soit l'objet qui constitue par excellence l'infrastructure physique de la globalisation économique.

*Cargo*, le projet et son conteneur sonore, se déplace et se place au pourtour de la Méditerranée en se posant pendant un mois au centre des villes portuaires de la Méditerranée. Il diffusera la matière sonore, faite de récits ponctués de

silences contribuant ainsi à dresser touche après touche le portrait sensible de ces « Figures » passagères. Ces histoires deviennent un territoire partagé, habité, que l'on peut s'approprier et faire résonner.



*Enjeux d'innovation transdisciplinaire : les Figures, un dispositif sensible*

Le dispositif retenu par le projet qui a semblé le plus approprié pour faire parler les récits est celui des « Figures », dispositif sensible qui attire l'attention sur la parole plutôt que sur le visuel, éclairant ainsi sous un angle renouvelé un espace public saisi dans l'espace-temps suspendu de la traversée. Chaque Figure est la photographie sonore d'un voyageur emblématique d'une mobilité quelle qu'elle soit (migration, tourisme, commerce, pèlerinage...). Les Figures sont élaborées à partir des matériaux de terrain et des thèmes de recherche des chercheurs associés au projet, à Aix-en-Provence et Marseille et dans les pays visités, Maroc, Algérie et Tunisie. Ces échanges avec les membres des différentes équipes impliquées dont le terrain de recherche porte sur les mobilités et traversées apportent une cohérence au traitement du sujet et une validation scientifique pour la création des contenus artistiques.

Si *Cargo* est nourri par des subjectivités individuelles, celle des récits, ces figures, qui permettent d'objectiver les imaginaires, interrogent les liens historiques et symboliques en Méditerranée et leur donnent une profondeur mémorielle qui s'affranchit de l'actualité politique

et médiatique construisant les représentations de l'altérité. Ce croisement de regards pluridisciplinaires entre artistes et scientifiques questionne sur ce que ces matériaux sonores nous racontent de la circulation en Méditerranée, de ce moment circonscrit du passage de la traversée et de ce qu'il révèle des transformations du sens donné aux traversées dans nos sociétés contemporaines.

La mobilité est une caractéristique de plus en plus répandue de nos styles de vie dont on a pu ressentir la perte lors des confinements successifs liés à la crise sanitaire. La traversée engage un type de mobilité spécifique dont le rythme diffère des autres modes de déplacement. Pourquoi préférer le rythme lent du ferry à celui de l'avion qui privilégie la vitesse, cette valeur devenue cardinale dans nos sociétés modernes ? C'est aussi à une réflexion sur le sens donné à l'espace et au temps dans nos pratiques de mobilité que conduit cette réflexion, sur les différentes façons de traverser les espaces et de les mettre en relation. L'installation co-construite entre artistes, scientifiques et citoyens partage, questionne et met en récit les multiples expériences de la traversée. ■

# Afropea. Utopie post-occidentale et post-raciste

## Léonora Miano



### Christel Zogning Meli

*Chargée de cours de grec biblique à la FUTP (Faculté universitaire de théologie protestante de Bruxelles)*

*Doctorante en Sciences religieuses sur la question afropéenne à la FUTP*

Léonora Miano, écrivaine et essayiste franco-camerounaise née en 1973 à Douala, a publié *Afropea : utopie post-occidentale et post-raciste* en 2020 aux éditions Grasset. Cet essai critique présente ses réflexions sur la démarche identitaire afropéenne et ses traductions dans la société européenne. Pour l'auteure, le néologisme *Afropéen* désigne des personnes issues d'une lignée subsaharienne, nées ou ayant grandi en Europe, qui sont caractérisées par un double héritage identitaire (européen et africain) et vivent en Europe en situation de minorité, dans un cadre racialisé et opprimant. Même si l'auteure n'est pas elle-même afropéenne, elle entend faire prendre conscience de cette réalité et interpeller la société européenne face au défi de la construction d'un équilibre fondé au préalable sur l'acceptation et la valorisation des personnes afropéennes.

Son texte, éloquent et riche, se compose de sept parties. Dans la première, intitulée « Un préambule », l'auteure propose une critique sociale du contexte français dans lequel le concept afropéen se déploie. La France y est dépeinte comme une société culturellement hétéroclite et pluri-ethnique. Au milieu de cette diversité, le discours politique reposant sur la devise française *Liberté- Égalité-Fraternité* paraît en décalage avec la réalité. Les Afropéens affrontent

en effet un monde qui refuse de s'identifier à eux, leur peau noire étant perçue comme le reflet de l'échec et de la pauvreté intellectuelle, économique et financière des pays subsahariens. Cette stigmatisation, à laquelle sont mêlés les souvenirs amers du passé colonial français, crée souffrances et frustrations qui génèrent chez eux une sensibilité plus marquée à défendre leur patrimoine culturel d'afro-descendants, contribuant encore à creuser le fossé entre leur européanité et leur africanité. Or, être Afropéen, c'est réaliser la fusion de deux mondes, l'Afrique et l'Europe.

Après avoir retracé la genèse du concept d'*Afropea* dans la deuxième partie, « Une histoire brève du mot Afropea », l'auteure va décrire dans la troisième, « L'urgence française », le climat d'instabilité croissant qui règne entre, d'un côté, des mouvements nationalistes radicaux blancs et, de l'autre, des groupes minorisés noirs. C'est ce contexte d'urgence qui sert de soubassement introductif à la quatrième partie, « Une pensée post-occidentale », le cœur de l'essai qui présente la portée du concept d'*Afropea* et les défis qu'il rencontre. *Afropea* incarne un projet de société qui propose un nouvel équilibre axé sur la réinvention de chaque individu, grâce au renversement des barrières raciales et à l'instauration de

nouvelles modalités relationnelles telles que la réconciliation, l'égalité, la fraternité, l'antiracisme et l'anti-impérialisme. Selon Léonora Miano, y parvenir passe par la remise en question des démarches extrémistes et séparatistes de tous les mouvements nationalistes blancs et afro-descendants. En effet, l'identité humaine n'est pas déterminée par la couleur de la peau, elle se construit plutôt par la culture, l'expérience de vie. En pratique, plusieurs défis se posent néanmoins, soulignant ainsi le caractère utopique du projet afropéen. Le plus important concerne la transformation de l'Europe impérialiste et sa sortie de l'occidentalité, laquelle est définie par l'auteure comme « une manière d'être au monde qui fonde les rapports avec les autres sur la violence » (p.107).

La cinquième partie s'adresse cette fois-ci aux Africains subsahariens et propose de « refonder l'africanité » afin de leur permettre de reconquérir leur autonomie. L'africanité est « ce que l'occidentalité a réalisé dans l'espace subsaharien, le trouble qu'elle a semé dans les esprits, les épistémicides (1) » (p. 151-152) qui ont empêché la construction d'un monde valorisant les apports de toutes les civilisations. A travers le projet d'*Afropea*, les Subsahariens pourraient repenser leur africanité dans des domaines tels que l'épistémologie, la spiritualité, la politique et l'orientation sexuelle. Pour cette dernière, le projet afropéen entend déconstruire les préjugés qui s'y attachent afin de « faire un monde neuf » où « l'homophobie [serait] une aberration pour l'humanisme subsaharien » (p.179). L'auteure rappelle que certaines sociétés subsahariennes précoloniales comme la Centrafrique ou le Buganda ont consenti aux rapports entre les personnes de même sexe. La répression homophobe serait selon elle causée par la recrudescence des formes non consentantes d'homosexualité pratiquées par certains dirigeants camerounais et gabonais

dans le but de rabaisser des subalternes. Notons que cet argument semble difficilement applicable à toute la diversité des contextes et des sociétés subsahariennes. Nous relèverons que les positions des religions chrétienne et musulmane nourrissent bien plus le rejet social et la condamnation pénale de l'homosexualité dans une Afrique majoritairement croyante.

La sixième partie, « Panafropea », souligne la responsabilité qui incombe aux Afropéens de la diaspora européenne de se mobiliser pour la création de réseaux solidaires et pour la valorisation des savoirs afro-descendants longtemps invisibilisés. L'auteure, consciente de l'opposition que rencontreront ses propositions, achève son essai en signalant dans la septième partie que le projet d'*Afropea* est « pour l'heure, une utopie ». Nous y voyons effectivement un plan séduisant, bien construit, mais difficilement réalisable du fait des positions idéalistes défendues par l'auteure.

En conclusion, l'essayiste présente une analyse stimulante et convaincante de l'*Afropea*. La diversité des informations et des faits touchant aux questions culturelles, raciales et identitaires, à l'histoire coloniale, à l'immigration et à la politique conquérante de l'Europe lui permet d'expliquer et de légitimer la présence des Afropéens en Europe. En défendant la justice et l'égalité pour tous, tout en évoquant dans un style franc les transformations nécessaires pour construire un monde déracialisé, Léonora Miano se fait délibérément provoquante, parfois cinglante, au risque de susciter l'incompréhension chez certains lecteurs non avertis ou manifestant ce que la sociologue Robin J. DiAngelo appelle la « fragilité blanche (2) ». Par ailleurs, le caractère encore dynamique du concept d'*Afropea* soulève la question de l'inclusion de l'Afrique méditerranéenne dont les ressortissants pourraient également se revendiquer *Afropéens*. ■

(1) Les « mises à l'écart des connaissances indigènes » (p.167).

(2) Fragilité blanche: « Un état dans lequel même un stress racial minimal [...] devient intolérable et déclenche toute une palette de réactions défensives. » Cf. R. DiAngelo, *Fragilité blanche: ce racisme que les blancs ne voient pas*, traduit de l'anglais (États-Unis) par Bérangère Viennot, Paris, Les Arènes, 2020, p. 26.

# Pourquoi une revue *Afrique(s) en mouvement au Maroc ?*

L'Afrique est un continent en plein mouvement, et cette réalité participe des changements profonds qui s'opèrent sur ce continent. Les transformations économiques, culturelles, religieuses et politiques qui accompagnent les mobilités nous amènent à identifier des coopérations et des relations renouvelées. L'émergence de manières inédites de circuler et de nouvelles mobilités humaines, mais aussi matérielles, nous invite également à repenser fondamentalement une Afrique dans son plein mouvement. Les approches scientifiques de cette question ont pour rôle de saisir et de comprendre ces réalités en marche en Afrique, proposer des méthodologies probantes, engager des approches pertinentes et mettre en débat des notions innovantes pour lire ce changement paradigmatique majeur.

Alors que les mobilités et leurs enjeux défient aujourd'hui toutes les scènes médiatiques et politiques entre les continents africain et européen, que les mesures prises par les États du Nord se durcissent afin de renforcer les contrôles aux frontières et fixer les populations, les chercheurs en sciences humaines et sociales ont montré depuis plusieurs décennies que les concepts de mobilité, de circulation, d'échanges ou de dynamique migratoire nourrissent un champ disciplinaire à part entière qui permet de poser un regard décalé sur les réalités sociales contemporaines. Aujourd'hui, les mobilités s'inscrivent davantage dans des constructions transnationales complexes que dans une dichotomie classique et linéaire entre pays de départ et pays d'accueil. Avec la mobilité des personnes, des idées, des croyances, des savoirs, des marchandises, des techniques ou des objets, nous assistons principalement à des mouvements circulaires qui, pour ce qui est de notre continent, s'avèrent en grande partie intra-africains.

Les mobilités ont toujours questionné les dispositifs de souveraineté des États, renvoyant à la gestion de leur territoire et de leur population. Politiquement, la gestion des frontières entre l'Afrique et l'Europe est aujourd'hui un débat d'une actualité sans pareille, mobilisant plus souvent les notions de crise et de problème que celles de construction ou de ressource, s'appuyant

sur des politiques migratoires soutenues et financées par des fonds européens mais également internationaux et onusiens, où des intérêts plus souvent sécuritaires qu'humanistes se rencontrent autour d'une construction idéologique conjuguant la peur, la misère et la compassion. Dans ce contexte et alors que les pays africains, à commencer par le Maroc, mettent en place, seuls ou accompagnés, leurs propres politiques migratoires, il est essentiel de réfléchir aux façons de lire les mobilités et le mouvement non pas seulement comme un problème mais aussi comme un des facteurs essentiels de dynamisation des sociétés et des nations. Les mouvements, mobilités ou circulations complexes et denses sont donc à la fois une réalité de notre monde contemporain et une richesse pour sa reproduction sociale, économique, culturelle, religieuse ou démographique. Si nous saisissons l'exemple de la mobilité des personnes, le migrant dans ce sens, et ce par sa multiple inscription territoriale (entre pays de départ, de passage et d'ancrage), devient aussi un acteur économique, un médiateur socioculturel ou religieux, un catalyseur des contradictions des sociétés, mais encore un élément fondamental dans les relations de coopération bilatérale et décentralisée entre les États. Plus que l'augmentation des volumes, la diversification des courants migratoires et la multiplication des figures des personnes en mobilités constituent les mutations les plus remarquables que nous observons. En Afrique pourtant, et ce, malgré leur ancienneté et leur ampleur, ces mouvements transnationaux (pèlerinage et formation religieuse, déplacement des biens, des techniques et marchandises, migration des personnes, cosmopolitisme, mobilités artistiques et culturelles et migrations familiales) ne trouvent pas suffisamment de résonance, nous semble-t-il, dans la recherche scientifique africaine. Nous devons mieux comprendre comment les formes des mobilités africaines contemporaines participent à la redéfinition des appartenances et hiérarchies sociales, à la recomposition des territoires et à la transformation des gouvernances politiques en continuant à transmettre une recherche de qualité construite sur des temps longs.

Au Maroc, suite à la mise en œuvre d'une nouvelle politique migratoire nationale, la diversité des mobilités transnationales se conjugue entre la gestion des frontières européennes et africaines, d'une part, et la question du passage et de l'installation des migrants, de l'autre. Le Maroc a également multiplié les initiatives pour accompagner le développement économique et social du continent et a insisté sur la nécessité pour l'Afrique de se prendre en charge elle-même en tirant avantage de sa richesse et de sa jeunesse.

Ces nouvelles données invitent à changer notre regard sur les migrations et les mobilités transnationales et sur le potentiel africain tout en réexaminant les concepts, les approches et les méthodologies pour appréhender ce phénomène. Les processus d'ancrage de ces populations se posent sous des angles nouveaux pour le Maroc. Les questions de diversité religieuse, linguistique, culturelle, et notamment

d'une lecture prospective sur les devenirs et les revendications des générations qui naîtront au Maroc, doivent être clairement posées. Il en va de même pour de nombreux pays africains qui sont de fait des pays d'installation mais qui peinent à se concevoir comme tels.

*Afrique(s) en mouvement* est une revue scientifique sur les mobilités et la mondialisation. Basée au Maroc et portée par l'Université Internationale de Rabat, elle a été initiée par les chaires « Migrations, mobilités et cosmopolitismes » et « Religions, cultures et sociétés » et le LMI Movida de l'IRD. Elle ambitionne de parler des dynamiques sociales, culturelles, économiques et technologiques en Afrique par le prisme des mobilités des hommes, des savoirs, des marchandises, des techniques et des objets, et de parler du monde *via* une voix pluridisciplinaire et africaine. Si nous mettons un « s » à Afriques c'est parce que **penser en même temps l'Afrique dans le monde et le monde en Afrique est notre principale proposition.**

### Les objectifs de la revue

*Afrique(s) en mouvement* est une revue scientifique qui révèle la diversité de ces mondes de la mobilité sous le regard des sciences humaines et sociales. Ses objectifs sont les suivants :

- stimuler la recherche sur les migrations et les mobilités au Maroc et en Afrique, notamment sur la diversité de ses aspects, de ses dimensions et de ses mondes pluriels ;
- accompagner les changements qui affectent les mobilités africaines dans les sociétés de départ, d'installation et de circulation ;
- intégrer les dimensions religieuse, économique, culturelle, culinaire, artistique, technique,

littéraire et musicale dans les contenus de la revue ;

- contribuer à la valorisation et à la diffusion des initiatives de la société civile, des acteurs institutionnels et de la recherche locale et internationale sur les mobilités au Maroc et ailleurs en Afrique ;
- participer scientifiquement aux débats publics sur les migrations marocaines et internationales avec un souci de diffusion de la culture scientifique.

De façon plus large, la revue se veut une tribune pour relater les dynamiques et les mouvements qui se produisent au niveau du continent africain dans différents domaines, qu'ils soient d'ordre économique, social, politique, culturel ou technologique.

# Why a Journal

## *Afrique(s) en mouvement* in Morocco?

Africa is in an everlasting motion which is a key element in the categorical changes taking place in the continent. The economic, cultural, religious and political shifts that accompany mobilities have paved the way to restore cooperation and establish new relationships. The emergence of new patterns of human mobility and material exchange is, in fact, an urgent call to reconsider Africa in its full movement. The scientific approaches to this issue play an extremely important role in depicting as well as understanding these realities in Africa. Furthermore, engaging relevant methodologies along with pertinent theoretical and conceptual approaches contribute to setting up an advanced framework to address this paradigmatic shift.

There is no doubt that the issue of mobility challenges contemporary political and media scenes both in Africa and Europe especially when measures taken by the northern states have become more stringent to fortify border control and fix populations. However, researchers specialized in human and social sciences have shown that the concepts of mobility, circulation, exchange or migratory dynamics sustain a whole discipline that allows us to shed light on contemporary social realities. Today, mobility is making part of complex transnational constructions than of a classical, linear dichotomy between the country of departure and the host country. With the mobility of people, ideas, beliefs, knowledge, goods, techniques or objects, we are mainly witnessing circular movements which are largely intra-African within our continent.

Mobility has always questioned the sovereignty of states, referring to the management of their territory and their population. Politically, the management of the borders between Africa and Europe is today a debate of an unparalleled topicality, involving often the notions of crisis and problem, rather than that of construction or resource, relying on migration policies sponsored by European, international and UN funds that have always favored security interests rather than humanistic considerations and that tend to emphasize an ideological construct combining fear, misery and compassion. In this context and

while African countries, including Morocco, set up, alone or assisted, their own migration policies, it is essential to think about ways to read mobility and movement not only as a problem but also as one of the essential factors of dynamization of societies and nations. The complex and dense movements, mobilities or circulations are therefore both a reality of our contemporary world and a richness for its social, economic, cultural, religious or demographic reproductions. If we take the example of the mobility of people, the migrant in this sense and his/her multiple territorial registrations (between countries of departure, passage and anchorage), not only does s/he become an economic actor, a socio-cultural or religious mediator, a catalyst for the contradictions of societies, but s/he also turns as a fundamental element in bilateral and decentralized cooperation relations between states. The increase in volumes, the diversification of migratory flows and the multiplication of figures of people in mobility all these constitute the most remarkable changes that we have been observing lately. In Africa, however, despite their history and impact, these transnational movements (pilgrimages and religious training, movements of goods, techniques and goods, migrations of people, cosmopolitanism, artistic, cultural mobilities and family migrations) seem to be undercovered in the African knowledge production. Hence, we need to reach a better understanding of contemporary forms of African mobility and their contributions to the redefinition of social affiliations and hierarchies, the reformation of territories and the transformation of political governance by sharing top quality research built upon long periods of time.

In Morocco, following the implementation of a new national migration policy, the diversity of transnational mobility is combined with the management of European and African borders on the one hand and the question of the entry and installation of migrants, on the other. Morocco has also multiplied initiatives to support the economic and social development of the continent and highlighted the need to empower Africa by taking advantage of its wealth and youth. In the light of these emerging facts, we are invited to change our perspective on transnational migration and

mobility and on Africa's potential while reviewing concepts, approaches, and methodologies to understand this phenomenon. The anchoring processes of these populations are emerging from new perspectives in Morocco. The questions of religious, linguistic and cultural diversity, and in particular a prospective reading of the futures and claims of the generations that will be born in Morocco, must be clearly stated. The same goes for many African countries which are in fact countries of settlement, yet it is difficult to conceive as such.

Afrique (s) en Mouvement is a scientific journal on mobility and globalization based in Morocco, created by the International University of Rabat. It was initiated by the research Chairs "Migrations, Mobilities and Cosmopolitanism" and "Religions, Cultures and Societies" and aims at shedding light on social, cultural, economic and technological dynamics in Africa through the prism of the mobility of people, knowledge, goods, techniques and objects, and to address the world through a multidisciplinary and African voice. *Afriques* was written with an "S" because it designates both Africa in the world and the world in Africa, as it is in the conception of the journal itself.

### *Objectives of the journal*

It is a scientific journal that discloses the diverse nature of these worlds of mobility from the human and social sciences' lenses. Its objectives are:

- To stimulate research on migration and mobility in Morocco and Africa, particularly on the diversity of its aspects, its dimensions, and its plural worlds;
- To observe the changes affecting African mobility in the departure, installation and circulation of societies;
- To integrate the religious, economic, cultural, culinary, artistic, technical, literary and musical dimensions into the contents of the journal,
- To contribute to the promotion and dissemination of initiatives of civil society, institutional actors, and local and international

research on mobility in Morocco and elsewhere in Africa,

- Scientifically Participate in public debates on Moroccan and international migrations with a concern of spreading the scientific culture and
- In a broader sense, the journal aspires to become a forum for reporting on the dynamics and movements taking place at the level of the African continent in different areas, be they economic, social, political, cultural or technological.

### *Content*

**Some key words reflecting the diversity of the magazine "Afriques (s) en Mouvement":**

Migrations, mobilities, circulations, religions, cultures, spiritualities, mixture, cosmopolitanism, interbreeding, hybridization, transformations, borders, Mediterranean Africa, transnationalism, civil society, debate, politics, training, pleasures, dispersion, trajectories, roots and roads, memory, itineraries, multidisciplinary, new technologies, environment, etc.

The publication consists of the following topics:

- **A word of opening**
- **An Editorial** that can be a scientific position on the evolutions of the phenomenon or the status quo and perspectives of the main topic of the issue, or an introductory presentation of published articles.
- **Key words**
- **A file** focused on a scientific topic that fits in the scope of the journal.
- **An interview** with a personality related to the major file.
- **24h** in an association related to the theme of the file.
- **A cultural introduction:** Culture is essential to enable us to understand what mobility produces in terms of musical exchanges, creations, films, literature and even cooking.
- **Research Notes** that reflect some ongoing or completed research works.
- **Reading Notes** that report on the latest publications in the field of transnational migration.

**Edition: The publication of the journal "Afrique(s) en Mouvement. Moroccan journal of Mobility and Globalization", about 100 pages, could also be paper based and online at the rate of 2 issues/year and sometimes a special issue on a particular theme or a specific regional or national territory.**

## Outline

- Entre 2 mots
- Tout'Edit
- Tools: key words, field data, maps, clues, etc.
- The central file with 5 or 6 researchers' articles
- Interview with a personality
- Récits au cœur du réel: Interviews and testimonies in an association from civil society.
- Coupé/offbeat: a chronicle or mood ticket that varies with each issue between objects of migration, drawings, cinema, texts or artists' photos, recipes...
- Back to Earth: field notes.
- Review: scientific and literary review

## L'Université Internationale de Rabat

[www.uir.ac.ma](http://www.uir.ac.ma)

Créée en 2010, dans le cadre d'un partenariat avec l'État marocain dans le domaine de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique, l'Université Internationale de Rabat (UIR) œuvre à la formation de jeunes acteurs et décideurs nationaux, africains et internationaux dans des filières d'excellence selon les standards internationaux. L'UIR fait également de la recherche et de l'innovation son fer de lance pour impacter le développement technologique et économique du Maroc et du continent africain.

L'ambition de l'UIR est d'asseoir sur le sol africain *une université africaine de rang mondial* autour des valeurs fondamentales « **Respect – Citoyenneté – Innovation – Excellence** » qui sont, à côté d'une formation académique de qualité, à même d'offrir à ses lauréats un socle solide pour leur vie future.

L'UIR compte actuellement un effectif d'environ 4 100 étudiants poursuivant leurs formations dans 9 établissements académiques qui offrent, à ce jour, 26 filières diplômantes, toutes accréditées par le ministère marocain en charge de l'Enseignement supérieur et dont les diplômes sont reconnus par l'État équivalents aux diplômes nationaux marocains.

L'UIR offre des formations qui portent sur les nouveaux métiers mondiaux aussi bien pour le Maroc que pour la région méditerranéenne et l'Afrique, dont notamment : l'aéronautique ; l'automobile ; le numérique et l'informatique ; les énergies renouvelables ; l'architecture ; la médecine dentaire ; le management, la finance et l'actuariat ; les sciences politiques et le droit des affaires. L'UIR délivre ainsi des diplômes de bachelor, master, ingénieur, architecte, docteur en médecine dentaire, ainsi que des doctorats d'université. Les cursus de formation font l'objet de partenariats avec de prestigieuses universités européennes et américaines conduisant à des doubles diplômes. L'UIR s'est aussi dotée d'un centre de formation continue destinée aux professionnels (licences professionnelles, Executive Masters et certificats administrateurs). Plus de 7 000 participants ont déjà bénéficié de cette offre de formation.

L'UIR se distingue également par ses activités de recherche-innovation et a réussi à fédérer autour d'elle un réseau de partenaires académiques et industriels prestigieux sous forme de laboratoires internationaux labellisés et de laboratoires avec l'industrie. Les efforts de l'UIR lui ont valu une reconnaissance nationale et internationale, et elle a pu décrocher plusieurs prix, notamment le « Prix national de l'innovation » (2014) et le « Prix de la marque nationale de l'innovation technologique » (2017). L'UIR occupe désormais la position de leader national et africain en matière de dépôt de brevets d'invention avec plus de 300 brevets nationaux et plus de 60 brevets internationaux.



Campus de l'Université Internationale de Rabat, [www.uir.ac.ma](http://www.uir.ac.ma)

## Si vous souhaitez soumettre un article...

En vue de publier dans la revue *Afrique(s) en mouvement*, les propositions de contribution sont à envoyer à l'équipe de direction (afriquesmouvement@gmail.com) sous la forme d'un fichier joint enregistré au format word (.doc) pour PC.

Si vous suivez les indications ci-après, vous rendrez notre tâche plus facile, ce qui nous permettra de réduire le temps que nous mettrons à vous faire part de notre décision. Nous sommes à votre disposition pour tout renseignement complémentaire dont vous pourriez avoir besoin.

### Les conditions de publication

**Édito :** Entre 5 et 10 000 signes, espaces non compris.

**Article :** Entre 20 et 30 000 signes.

- Boîte à outils (Les mains dans le cambouis) (données de terrain, cartes, lexique : mots, notions, concepts, références, indices...) : 3 000 signes.
- Entretien / témoignage (Au cœur du réel) avec une institution et un acteur de la société civile, mais modulable : entre 10 et 15 000.
- Lu pour vous (revue scientifique et littéraire) : entre 5 et 6 000 signes.
- Coupé-découpé : une chronique ou billet d'humeur en lien avec les objets de la migration, dessins, cinéma, textes ou photos d'artiste, recettes de cuisine : 5 000 signes.

### Les principales caractéristiques formelles

La proposition de contribution doit être rédigée en français en respectant les conditions de publication (format et nombre de caractères). Les auteurs peuvent également soumettre des images (photographies, illustrations) pour valoriser leur texte, et ce, sous format jpg à haute définition.

Tout en reflétant clairement le sujet traité, le titre de l'article doit être court, les éventuelles précisions devant figurer en sous-titre ; les intertitres sont nécessaires pour « aérer » la mise en pages.

Le texte doit être en police « Times New Roman », taille 12 et en double interligne ; les pages doivent être numérotées.

L'article doit être accompagné de l'adresse électronique, de l'adresse postale et du numéro de téléphone de l'auteur (ou des auteurs en cas de co-signature).

Le nom de l'auteur (ou des auteurs) doit figurer juste après le titre (et éventuellement le sous-titre),

suivi d'un astérisque d'appel de note. La discipline de travail de l'auteur (politologue, sociologue, journaliste, etc.) et son organisme de rattachement doivent être indiqués sous forme de note manuelle personnalisée appelée par un astérisque.

Les appels bibliographiques apparaissent dans le texte entre parenthèses sous la forme suivante : Nom, date de parution, pages (Rea et Tripier, 2003, p. 26).

Les références bibliographiques sont placées à la fin du texte et présentées selon les normes suivantes :

#### Pour un ouvrage

Nom Initiale du prénom (date de parution), Titre, Ville, Éditeur, nombre de pages.

Ex. : Tarrius A. (1992), *les Fourmis d'Europe : migrants riches, migrants pauvres et nouvelles villes internationales*, Paris, l'Harmattan, 210 p.

#### Pour un extrait d'ouvrage collectif

Nom Initiale du prénom (date de parution), « Titre de l'article », in Initiale du prénom Nom (dir.), Titre de l'ouvrage, Ville, Éditeur, pages de l'article.

Ex. : Bredeloup S. (2008), « Les entrepreneurs migrants chinois au Sénégal... », in Momar-Coumba Diop (dir.), *Le Sénégal des migrations : mobilités, identités et sociétés*, Paris, Karthala, p. 341-363.

#### Pour un article de revue

Nom Initiale du prénom (date de parution), « Titre de l'article », Titre de la revue, volume, numéro, pages de l'article.

Étienne S. (2015), « Sénégal, la diaspora fait-elle l'élection ? Le vote à distance de 1992 à 2012 », *Afrique contemporaine*, vol. 4, n° 256, p. 51-72.

#### Pour un extrait de thèse

Nom Initiale du prénom (date de soutenance), Titre, thèse de doctorat en (discipline), Université, Ville, nombre de pages.

Ex. : Mahut D. (2012), *Les Bamakois de Paris*, thèse de doctorat en sociologie, Université Paris V René-Descartes, Paris, 421 p.

#### Pour un extrait de site Internet

Nom Prénom (date de parution), Titre, [en ligne] consulté le... URL : http://...

Ex. : Alioua M. (2017), « Comprendre les mobilités et migrations est nécessaire pour (re)penser l'Afrique », [en ligne], consulté le 06/06/2018. URL : <https://www.huffpostmaghreb.com/mehdi-alioua/comprendre-migrations-mobilites-necessaire-repenser-lafriquecomprendre-les-mobilites-et-migrations.htm>

## If you want to submit an article...

For publication in the journal *Afrique(s) en Mouvement*, the proposals should be sent to the management team (afriquesmouvement@uir.ac.ma), in the form of an attached file saved in Word format (.doc).

If you follow the instructions below, you will make our task easier, which will allow us to reduce the time of decision.

We are at your disposal for any further information you may need.

### The conditions of publication

**Editorial:** Between 5 and 10 000 characters spaces not included

**Article:** Between 20 and 30,000 characters

- Toolbox (field data, maps, lexicon: words, concepts, concepts, references, clues...): 3,000 characters.
- Interview / testimony (au cœur du Réel) with an institution and a civil society actor: between 10 and 15,000 characters but flexible
- Review (scientific and literary review): between 5 and 6,000 characters
- Cultures (nomadic culture or the Coupé-décalé): a chronicle or mood ticket related to objects of migration, drawings, cinema, artists' texts or photos, recipes: 5,000 characters.

### The main formal characteristics

The contribution proposal must be written in French respecting the publication conditions (format and number of characters). Authors can also submit images (photographs, illustrations) to illustrate their text, in high definition jpg format.

While clearly reflecting the subject matter, the title of the article should be short, any clarifications should be subtitled; the headings are necessary to "air" the layout.

The text must be in "Times New Roman" font, size 12 and double spaced; the pages must be numbered.

The article must be accompanied by the author's e-mail address, postal address, and telephone number (or authors in case of co-signature).

The name of the author (s) should appear immediately after the title (and possibly the subtitle), followed by an asterisk of reference. The author's

working discipline (political scientist, sociologist, journalist, etc.) and his / her organization must be indicated in the form of a personalized handwritten note referred to by an asterisk.

Bibliographic references are to appear in the text in parentheses in the following form:

#### For a book

Last name First name (date of publication) Title, City, Publisher, number of pages.

Tarrius Alain (1992), *les Fourmis d'Europe : migrants riches, migrants pauvres et nouvelles villes internationales*, Paris, l'Harmattan, 210 p.

#### For a collective book extract

Last name First name (date of publication), «Title of the article», in First name Last name (dir.), Title of the book, City, Publisher, pages of the article.

Bredeloup Sylvie (2008), « Les entrepreneurs migrants chinois au Sénégal... », in Momar-Coumba Diop (dir.), *le Sénégal des migrations : mobilités, identités et sociétés*, Paris, Karthala, p. 341-363.

#### For a journal article

Last name First name (date of publication), «Title of the article», Title of the journal, volume, number, pages of the article.

Étienne Smith (2015), « Sénégal, la diaspora fait-elle l'élection ? Le vote à distance de 1992 à 2012 », *Afrique contemporaine*, vol. 4, n° 256, p. 51-72.

#### For a thesis extract

Last name First name (defense date), Title, doctoral thesis in (discipline), University, City, number of pages

Mahut David (2012), *Les Bamakois de Paris*, thèse de doctorat en sociologie, Université Paris V René-Descartes, Paris, 421 p.

#### For an excerpt from a website

Last name First name (date of publication), Title, [online] consulted on... URL: http://...

Alioua Mehdi (2017), « Comprendre les mobilités et migrations est nécessaire pour (re)penser l'Afrique », [en ligne], consulté le 06/06/2018. URL: <https://www.huffpostmaghreb.com/mehdi-alioua/comprendre-migrations-mobilites-necessaire-repenser-lafriquecomprendre-les-mobilites-et-migrations.htm>

# Sommaire

**Le mot de l'éditeur**, *Abdelaziz Benjouad*

1

**Entre 2 mots**, *Sophie Bava, Farid El Asri*

2

## Les mains dans le cambouis

Les mots de la mondialisation, *Jean-Pierre Taing*

4

## Dossier

Introduction. Une mondialisation discrète. Circuler en Afrique : acteurs, réseaux et marchandises, *Anne Bouhali, Saïd Belguidoum*

8

Les produits *Made in Turkey* en Afrique de l'Ouest : acteurs, circulations et dynamique entrepreneuriale des jeunes, *Issouf Binaté, Sidi Boubakar Diané*

11

Commerce transfrontalier en Afrique de l'Ouest. De Lagos à Lomé : suivi des routes discrètes d'un lot de robes asiatiques, *Nicolas Le Borgne*

20

Les circulations transnationales au Togo au temps de la Covid-19 : réinvention des pratiques de transport face à la contrainte, *Kossigari Djolar, Jérôme Lombard*

32

Ben Gardane (Tunisie) : une place financière de la mondialisation des pauvres, *Adrien Doron*

44

Le marché sénégalais de l'ancienne médina de Casablanca : une mondialisation par le bas en question, *Riccardo Vicinanza*

57

## Entretien avec Alain Tarrus

Les nouveaux nomades de l'économie souterraine

66

## Récits au cœur du réel

Entretien avec Camara Mbaye, *Zoubir Chattou*

70

## Retour de terrain

Nouveaux espaces commerciaux en migration : le marché de la beauté et des produits de « désir » au Maroc, *Hicham Jamid, Sophie Bava*

73

## Coupé-découpé

Cargo, identités et territoires méditerranéens sous le prisme de la traversée, *Saïd Belguidoum, Constance de Gourcy*

77

## Lu pour vous

Afropea. Utopie post-occidentale et post-raciste, de Léonora Miano, *Christel Zogning Meli*

81

Pourquoi une revue *Afrique(s) en mouvement* au Maroc ?

83

Couverture : Mariam Abouzid Souali

« Temps Modernes », 2019, acrylique sur toile, 180 x 150 cm, Courtesy de l'artiste et CM Gallery.

