

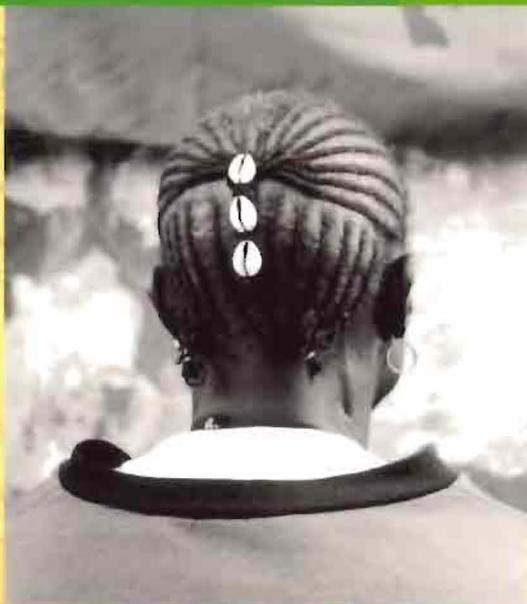


Colporteurs africains à Marseille

Un siècle d'aventures

Brigitte Bertoncello - Sylvie Bredeloup

Français d'ailleurs, peuple d'ici



Colporteurs africains à Marseille

Photos de couverture : © Sylvie Bredeloup ; Paula Bonneaud.

© 2004 by les Éditions Autrement, 77, rue du Faubourg-Saint-Antoine, 75011 Paris.

Tél. : 01 44 73 80 00. Fax : 01 44 73 00 12. E-mail : contact@autrement.com

ISBN : 2-7467-0550-8. ISSN : 0336-5816.

Dépôt légal . octobre 2004. Imprimé en France.

Colporteurs africains à Marseille

Un siècle d'aventures

Par Brigitte Bertoncello et Sylvie Bredeloup

*Nos remerciements à Sophie Bava,
Cyrille Traye Botti Bi et Daouda Kone*

*Nous dédions cet ouvrage à Ottavia Schmidt di Friedberg,
collègue et amie disparue brutalement.*

Français d'ailleurs, peuple d'ici

Préambule par Pierre Milza et Émile Temime

Vienne la fin du voyage, le temps du souvenir, ce moment inévitable où l'on se penche sur son passé, où l'on essaie de reconstituer une trajectoire quelque peu oubliée ; le regard s'immobilise, la mémoire se fixe sur une image, sur un lieu, qui s'imposent à nous avec d'autant plus de force que s'estompent ou se transforment des événements déjà lointains. Pour celui qui a vécu en immigration une aventure qui est le plus souvent collective et qui lui est pourtant toujours particulière, cette image correspond d'abord à une rupture qui est naturellement violente. Même si le monde où il pénètre doit lui assurer travail et, peut-être, richesse, même s'il constitue pour lui un indispensable refuge, s'il lui permet d'échapper à la persécution, le migrant n'échappe jamais totalement à ce sentiment un peu flou, né à la fois d'une perte de sécurité (l'abandon d'un « chez-soi », si médiocre soit-il) et de la crainte du changement. La passerelle que l'on descend, la barrière qui se soulève, la frontière que l'on franchit ouvrent sur l'inconnu. Ce n'est pas là une simple

question de « carte d'identité ». L'appartenance à la nationalité française ne suffit pas à se protéger d'une frayeur que l'on ne peut toujours expliquer de façon rationnelle : on devient étranger dès lors que l'on pénètre dans un monde perçu, senti comme différent, sinon hostile.

Ce n'est sans doute là qu'une image passagère, liée à cet instant privilégié où le destin du migrant hésite ou balance. Il n'a pas encore fait le pas décisif ; il ne sait ni où il va se fixer, ni comment il sera accepté, ni même s'il sera accepté. Et, quand cette attente se prolonge, il vit, il reste dans un espace de précarité, comme si son choix s'en trouvait retardé, comme s'il vivait dans un territoire encore incertain. Ce n'est parfois que l'affaire de quelques heures ; et, parfois, cette hésitation peut se prolonger des semaines, des mois, des années. Séjours imposés (la « quarantaine », le camp de « regroupement », voire le centre de « rétention »...) qui traduisent toujours une méfiance, et parfois un rejet. Résidences éphémères, baraquements, chambres d'hôtel où l'on ne fait que passer, dans l'attente, dans l'espérance d'un nouveau départ. Ce sont souvent des lieux de misère, qui se rattachent à l'histoire même de l'immigration et de l'exil et dont on gommara volontiers le souvenir gênant. La mémoire est sélective, par définition.

Elle l'est d'autant plus facilement que s'effacent sur le terrain les traces d'une présence passagère et, le plus souvent, inconfortable. Il s'agit presque toujours d'espaces aménagés de façon rudimentaire pour la circonstance, et que nul ne songerait à maintenir en état. Souvent des constructions nouvelles ont remplacé les baraques qui ont servi aux nouveaux venus de premier établissement. Rien ne rappelle aujourd'hui à Marseille les camps où se sont rassemblés les Arméniens en 1923 (le camp Oddo, dans les quartiers nord), ni ceux où l'on a cantonné, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les travailleurs algériens (le camp Lyautey) ou vietnamiens (le camp Colgate, au sud de la ville). Et ceux qui les ont connus n'en parlent guère.

Plus près des Pyrénées, les plages du Barcarès sont aujourd'hui recouvertes, à l'endroit même où les républicains espagnols ont été regroupés après la guerre civile, par ces constructions pour tourisme populaire que l'on a essaïmées le long de la Méditerranée. Il est impossible d'y retrouver l'image ensevelie des baraquements édifiés à la hâte en 1939. À la limite, la mémoire se donne plus facilement libre cours sur les quelques étendues sablonneuses qu'a épargnées pour le moment la fièvre immobilière autour de Saint-Cyprien et d'Argelès-sur-Mer. Plus qu'un monument dérisoire et symbolique, ces étendues plates et nues sont chargées de souvenirs. Mais ce n'est pas ici un Ellis Island, une barrière longue et délicate à franchir mais qui ouvre sur l'espoir d'une existence meilleure. C'est un lieu de tristesse entre un monde qui vous exile et un monde qui vous rejette. Plusieurs décennies ont passé, la vie a repris son cours par-delà les barbelés ; mais rien n'a effacé pour ceux qui les ont vécues les images d'une violence depuis longtemps périmée.

La frontière franchie ne signifie pas nécessairement pour l'immigré, quel qu'il soit, un établissement durable, une sécurité assurée. Il continue, la plupart du temps, à vivre dans le provisoire et dans le précaire, précarité liée à sa condition : le passeport, la carte de séjour qui lui sont délivrés sont, par définition, temporaires. Précarité du travail qui lui est offert par un contrat toujours résiliable. Précarité de l'endroit où il va vivre, parfois un simple baraquement sur un chantier ; parfois même cet amas de tôles et de planches que l'on nomme bidonville, et dont il ne reste pas plus de traces que des camps évoqués précédemment. Comment retrouver aujourd'hui le bidonville de Nanterre sous le complexe routier qui l'a remplacé en partie ?

Il ne faut pourtant pas voir dans l'évocation que nous pouvons en faire, dans la grisaille des images, et parfois dans l'absence d'images, un parti pris de misérabilisme. Il ne s'agit pas ici seulement d'un point de passage ; le bidonville

lui-même est un espace de vie, un endroit où l'on peut échapper à la solitude, où se renouent les solidarités anciennes. Le lieu de mémoire, c'est aussi la baraque, le café où l'on se retrouve, le coin de rue où jouent les enfants. Que l'on construise en dur, que l'on fasse surgir de nouveaux quartiers ou que l'on s'abrite dans de vieux immeubles parfois laissés à l'abandon par leurs anciens propriétaires n'y change pas grand-chose. L'école, le bistrot, la salle de réunion, voire le lieu de prière sont autant d'espaces qui se chargent de souvenirs, autant de territoires dont on prend possession, autant d'étapes inévitables dans les trajectoires de l'immigration, dans cette démarche qui permet à la longue de « recréer un chez-soi », de commencer une vie nouvelle. Que ces quartiers soient neufs ou anciens, qu'ils soient bourgeois ou populaires, qu'ils soient même parfois sordides, ce sont là des lieux remplis d'émotion pour ceux qui y ont vécu un moment essentiel de leur existence. Que leur établissement relève du provisoire ou qu'ils s'installent plus durablement, il y a toujours une forme d'occupation du sol, d'identification à l'espace. La population qualifie le territoire, et celui-ci, par un effet de retour, qualifie ses occupants...

Quand tout cela entre dans le passé, quand le « parcours » de l'immigrant est achevé, alors, et alors seulement, la mémoire collective peut se recomposer, proposer sa vérité, écarter ou mettre en exergue tel ou tel souvenir. Dans un sens, elle pérennise une prise de possession ancienne et dépassée. Elle propose une lecture nouvelle de l'événement, qui peut même être une recreation, une « refondation ». Il importe à la fois de déconstruire et de prendre en compte cette mémoire vivante. Il ne faut cependant pas la confondre avec la mémoire officielle : édifier une stèle ou organiser une commémoration, cela a déjà une autre signification. Un monument commémoratif est toujours un monument aux morts...

Sommaire

Introduction	13
1. Trois figures emblématiques	17
Le marin	19
Le colporteur mouride	43
L'aventurier	65
2. Le Marseille des Africains : une histoire partagée autour du port	91
La difficile recherche d'un logement dans la ville	94
Les bars africains, lieux de construction identitaire	102
Espaces publics et mémoire collective	116
3. Arrangements communautaires, mise en scène de l'africanité et négociations avec la société locale	129
De la discrimination raciale à la construction d'une communauté de marchands	130
La construction d'une africanité et sa mise en scène	143
Glossaire	162
Bibliographie	164
Biographie des auteurs	167

Introduction

Cet ouvrage a pour objet non seulement d'écrire la genèse des mouvements migratoires opérés par les ressortissants de l'Afrique subsaharienne installés ou en transit à Marseille, mais aussi d'analyser la manière dont présent et passé s'articulent pour éclairer la figure de l'entrepreneur migrant africain.

La migration subsaharienne à Marseille est relativement tardive ; elle a débuté au seuil du XX^e siècle et a succédé aux vagues de migrants italiens, arméniens et nord-africains. Elle prend de l'ampleur à l'occasion du premier conflit mondial, alors que les marins coloniaux sont mobilisés pour l'effort de guerre.

Une fois démobilisés, des « tirailleurs sénégalais » sont restés dans la cité phocéenne pour tenter d'obtenir un emploi. Munis de leur livret de marin obtenu grâce à leur expérience de cabotage en AOF et AEF ou de navigation au long cours dans les compagnies maritimes desservant les côtes africaines, ces hommes s'engagent dans la marine marchande. Avant la diésélisation de la flotte, ils y assurent principalement les métiers de soutiers, de chauffeurs.

La Seconde Guerre mondiale constitue une courte période d'embauche, immédiatement soldée par un chômage important pour

les marins coloniaux. Non seulement les fonctions économiques sont déstructurées par la guerre, mais, au moment de la modernisation des activités maritimes, les navigateurs noirs africains au faible niveau de qualification et le plus souvent analphabètes restent en marge du processus. Ceux qui n'ont pu conserver leur poste sur le pont, dans les soutes ou en cuisine deviennent dockers ou se convertissent dans les services ou l'industrie en ville. L'histoire d'un ancrage dans la cité phocéenne est amorcée. Après avoir géré des cafés, des restaurants, des salles de jeux, des caves à musique, dans les années 1950-1960, les tenanciers africains, faute de descendants, revendent leurs fonds aux commerçants originaires du Maghreb en quête de locaux.

Convertis dans le négoce à partir de leur double lien tissé avec le port et la société locale, ces anciens marins sont devenus malgré eux les têtes de pont d'une migration commerciale contemporaine. C'est ainsi qu'au milieu des années 1960 ils sont rejoints par les colporteurs mourides, disciples de la confrérie musulmane fondée par Cheikh Ahmadou Bamba à la fin du XIX^e siècle au Sénégal. Constitués en véritable diaspora commerciale, les Mourides parcourent le monde et travaillent pour les marabouts en vue du développement de la ville sainte de Touba. Ils investissent Marseille parmi d'autres places marchandes, sans en faire véritablement un point crucial de leur maillage commercial planétaire. Aujourd'hui, Marseille, où le nombre de grossistes mourides est devenu anecdotique, est une étape moins attractive que Naples, Barcelone ou New York dans leur itinéraire commercial.

Deux autres groupes de migrants africains confortent le dispositif marseillais : d'abord, des femmes, souvent en rupture avec leur société, veuves de navigateurs, cuisinières dans les restaurants de leurs compatriotes ou vendeuses sur les trottoirs du centre-ville. Puis, dans les années 1990, des ressortissants de l'Afrique forestière, hommes et femmes, se spécialisent dans la restauration, la coiffure ou encore dans la distribution de produits cosmétiques et d'artisanat africain.

À Marseille, ces hommes et ces femmes contribuent au remodelage des espaces centraux : de la Fosse, ancien quartier accolé au Port, à Noailles, nouveau centre des affaires des Africains, en passant par le Petit Harlem marseillais, au cœur de Belsunce, la ville porte les traces de la mémoire collective africaine.

Le port phocéen a d'abord été le point de passage et de débarquement obligé des populations africaines attirées par l'aventure et à la recherche de ressources économiques. Mais, au gré des opportunités, au fil des générations, les migrants circulent entre Marseille et d'autres métropoles souvent portuaires comme Rouen, Le Havre, Naples, Barcelone mais aussi d'autres villes inscrites sur des axes internationaux, Paris, Lyon, Rome, New York.

Les relations entretenues à Marseille entre ces différents groupes, immigrés ou non, relèvent d'arrangements provisoires. Au seuil des années 1980, les commerçants algériens et marocains ont vraisemblablement facilité l'installation de quelques Africains dans le quartier Noailles. Mais des négociations établies entre « communautés de circonstance » ou avec des personnes ressources, issues notamment de la société locale, ont également permis d'autres parcours professionnels et migratoires, faisant trace dans la ville. Comment, par leurs pratiques et leurs stratégies, ces populations hétérogènes, regroupant plusieurs générations et une quarantaine d'ethnies, instrumentalisent-elles les notions de solidarité et mettent-elles en scène l'africanité pour contribuer au façonnage d'une « communauté » opératoire en migration ?

Autrement dit, ces colporteurs des mondes africains qui érigent la mobilité en stratégie travaillent aussi à la diffusion de la culture africaine tout en la réinventant.

Pour mener cette réflexion, différentes méthodes ont été utilisées :

- des documents consultés aux Archives départementales des Bouches-du-Rhône ont été réinterrogés au regard de récits de vie de migrants africains installés aujourd'hui à Dakar, Abidjan, La Seyne-sur-Mer et Marseille. Plusieurs générations ont pu être abordées : du nonagénaire esseulé qui vit encore au cœur de Belsunce aux jeunes citoyens en provenance des capitales africaines de passage à Marseille ;
- en complément, des observations ont été menées au cours des six dernières années dans les espaces publics mais aussi dans des foyers, boutiques et cafés, lieux de rencontres et d'échanges de ces migrants ;
- enfin, une relecture des romans *Banjo* de Claude McKay et *Le Docker noir* de Sembene Ousmane a contribué à rendre compte plus fidèlement des ambiances caractérisant la vie des marins et des dockers noirs à Marseille entre 1929 et 1956.

1. Trois figures emblématiques :
le marin, le colporteur mouride
et l'aventurier

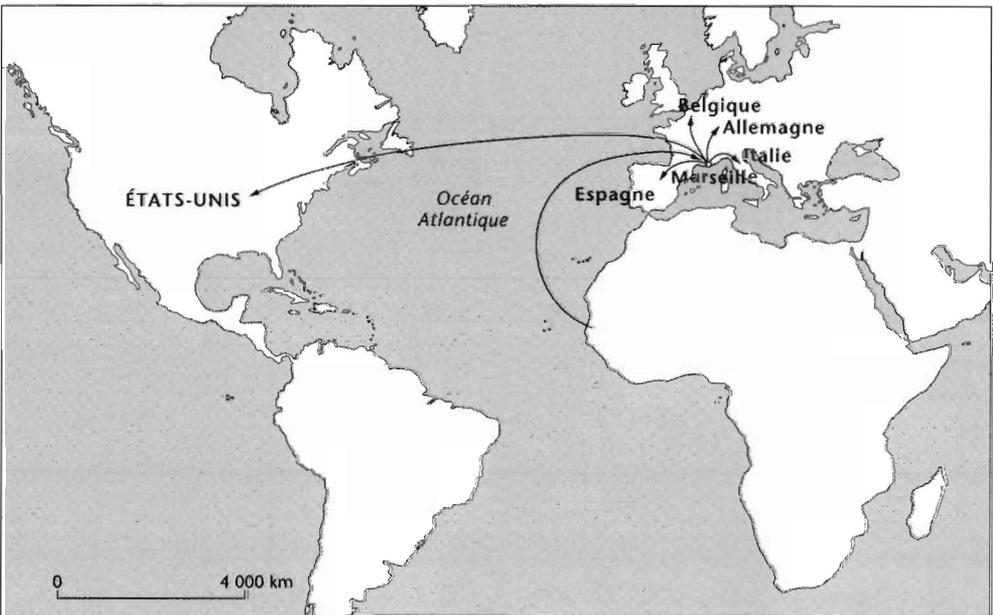
Marseille dans le parcours des migrants africains



Pays de départ et port d'arrivée des marins



Villes de départ et d'arrivée des aventuriers



Itinéraires de migrants mourides

Le marin

Du mythe de l'aventurier à des pratiques plus ordinaires et plus sédentaires

« Avant de venir en France en 1951, on m'a raconté l'histoire de matelots sénégalais qui se sont révoltés parce que les compagnies maritimes françaises ne voulaient pas les embarquer. Ils ont alors volé un bateau sur le port et sont partis à Gibraltar où leur bateau a été arraisonné par un navire de guerre. Un lieutenant est monté à bord et des discussions ont permis que, par la suite, ces marins sénégalais puissent embarquer sur des navires français¹. »

Cette histoire au contenu idéalisé pourrait être le mythe fondateur de la navigation africaine en France. Non seulement elle présente ces hommes, originaires du continent noir, comme des héros bravant les interdits pour exprimer leurs revendications, mais, plus encore, elle alimente la légende du marin fort et déterminé. Ce fameux « lieutenant » qu'elle met en scène était un certain Magatte

1. Entretien avec Yéro B., cours Belsunce, Marseille, 27 mai 1998.

Louis N'Diaye, dit « Magatte Colossal² » dont encore aujourd'hui, de Marseille aux villages du fleuve Sénégal, les griots chantent les exploits.

On commence à suivre le parcours de cet homme exceptionnel dès 1912, lors de son arrivée dans le port de Marseille. Magatte Louis N'Diaye est d'abord employé par un tailleur avant d'exercer une activité à bord des bateaux. Grâce à un comportement exemplaire, il obtient des notes honorables et peut naviguer régulièrement. Nouant des rapports privilégiés tant avec le syndicat français des inscrits maritimes qu'avec les différentes compagnies maritimes sollicitées, il met à profit ses relations pour se lancer dans des activités plus ou moins licites. L'homme organise un trafic de faux papiers lui permettant de participer à la régularisation de la situation de clandestins africains et, par suite, à leur embauche dans la marine marchande³. Jouant à la fois sur plusieurs registres et plusieurs territoires, il participe activement à l'émergence de « l'Amicale⁴ » à Marseille, structure destinée à défendre les marins africains et, en parallèle, impulse la création d'un syndicat des marins à Dakar.

En dépit des liens tissés avec des personnalités politiques africaines et des responsables de syndicats français, il est mis à l'écart, accusé de malversations répétées. Il réapparaît ensuite sur le devant de la scène marseillaise : en volant, avec la complicité d'un groupe de francs-tireurs, un bateau dans le port de Marseille pour aller le livrer à la Mafia à Gibraltar, il débute une carrière internationale de pirate. Par ses agissements spectaculaires, « Magatte Colossal » accède au statut d'aventurier.

À l'image de leur chef de file, des marins de l'Afrique subsaharienne se sont enrichis grâce à des trafics de marchandises mais aussi des trafics d'hommes, inscrits dans des réseaux reliant les différents continents accostés. Certains s'intéressent ainsi à des produits bon marché, comme la viande de bœuf et de mouton achetée dans les ports australiens, conservée dans les réfrigérateurs des bateaux puis

2. B. Bertonecello et S. Bredeloup, « Le Marseille des marins africains », REMI, 1999 (15) 3, p. 190-191.

3. E. F. Manchuelle, *Background to Black African Emigration to France : The Labor Migration of Soninke 1848-1987*, thèse de doctorat d'histoire africaine, Santa Barbara, université de Californie, 1987.

4. L'Amicale des marins originaires de l'AOF créée vers 1919 par des Wolofs, citoyens français, a fonctionné jusqu'à la Seconde Guerre mondiale.

revendue à Marseille⁵, sans vérification des services vétérinaires français. D'autres concentrent leurs efforts sur des produits rares, encore inexistant sur le marché local, achetés fréquemment en Asie puis revendus directement à des restaurateurs et des hôteliers. Des draps, des nappes brodées, de la porcelaine mais aussi du riz et du nuoc-mâm sont achetés dans les ports de passage puis proposés à une clientèle marseillaise. Plus rarement, quelques marins rapportent des objets pour des antiquaires spécialisés dans l'art africain. Du fait de l'encombrement de certaines pièces, ce sont les officiers, pour la plupart corses, qui les dissimulent dans leur cabine échappant aux contrôles des services de douane.

En ce qui concerne le trafic de travailleurs clandestins, quelques marins ont usé de leurs relations dans les différents corps de métiers, intervenant dans les affaires du port pour mettre en place des dispositifs allant de la simple aide au voyage à l'offre d'un travail. Un ancien navigateur précise : « Les douanes, tout ça, il me connaît, tous les douaniers me connaissent ; ici et à Dakar, tout le monde connaît T. J'ai migré ici depuis 1953⁶. » Une fois le voyage organisé entre Dakar et Marseille grâce à la participation d'un personnel complice, les trafiquants fournissent des papiers d'identité aux migrants clandestins. Puis ils les dirigent vers des employeurs quand eux-mêmes ne leur proposent pas directement un travail dans leurs établissements commerciaux. Ce « service rendu » s'accompagne de prélèvements sur salaire et peut prendre les formes d'une exploitation intracommunautaire à peine dissimulée. « [...] Il a été signalé qu'autour de ce mouvement d'immigration s'étaient organisés des trafics portant sur des ventes ou des prêts de cartes d'identité. Certains Africains prélèveraient également un pourcentage important du salaire de ceux de leurs compatriotes à qui ils ont réussi à procurer du travail⁷. » Au début des années 1960, de nombreux procès-verbaux font état de la présence de passagers clandestins à bord des bateaux : le 4 août 1962, trois clandestins (deux Maliens et un Mauritanien) sont découverts à bord du *Lyautey* puis renvoyés vers leurs lieux d'origine respectifs⁸. Les tentatives de débarquement

5. Entretien avec Mohamed C., cité de la Savine, Marseille, 19 janvier 1999.

6. Entretien avec Daouda T., Marseille, 20 mars 1998.

7. Archives départementales des Bouches-du-Rhône (ADBR), dossier 137 w 231, 1963.

8. ADBR, dossier 137 w 231, 1962.

ne sont pas toujours inscrites dans un réseau et peuvent aussi être le fruit d'une initiative personnelle : Soninké naturalisé français en 1956 et aujourd'hui installé à Dakar, Demba raconte qu'il est arrivé à Marseille en 1947, clandestin à bord du *Koutoubia*. Pour monter sur le bateau, il s'était bien habillé ; il a expliqué au personnel qu'il venait remettre un courrier à un parent déjà sur le bateau : « Je me suis confondu avec les passagers puis je suis resté caché huit jours sur le bateau. Je sortais la nuit pour manger et je n'ai pas été découvert. Arrivé à Marseille, je suis allé au 10 de la rue des Dominicaines. Là, il y avait un bar et c'est un parent qui a payé pour moi. Le gérant du bar était un Soninké de Coumali au Sénégal. Mon oncle était déjà parti aux États-Unis sur un bateau et ses amis m'ont aidé à trouver un embarquement⁹. »

De la même manière, Daouda, d'origine malienne, devenu familier du port de Dakar après avoir occupé les fonctions de plongeur puis de garçon cuisinier sur les caboteurs desservant Saint-Louis du Sénégal, embarque clandestinement en 1948, à bord du *Canada*, dernier bateau à vapeur de la compagnie Fabre. Lors de la traversée, alors qu'il a quitté sa cache et s'est endormi dans un salon, il est découvert par un officier, au petit matin. Au lieu de le débarquer à Casablanca comme le prévoit le règlement, le capitaine du bateau accepte de le garder à bord. En échange, Daouda doit apporter son aide au cuisinier. À l'arrivée au port de Marseille, il est conduit sous bonne escorte à la prison des Baumettes. « Là-bas, tout le monde m'aimait bien, je travaillais beaucoup, j'aidais le boulanger. Pour moi c'était pas punition. » À sa sortie de prison, il est placé dans un foyer du côté de la Joliette ; il se restaure au foyer des marins à Belsunce : « Tu étais pauvre, ils te donnaient à manger sans payer. »

DAOUDA, L'ENTREPRENEUR ENTRE ICI ET LÀ-BAS

Daouda est d'origine malienne. Jeune homme, il quitte son village en 1947 pour rejoindre Dakar, la capitale de l'AOF, à la recherche d'un

9. Entretien avec Demba Y., Dakar, février 1998.

travail. Son père comme ses trois frères aînés ont été militaires dans l'armée de terre pendant le deuxième conflit mondial.

« À l'époque, quand j'ai quitté le village, on va chercher le travail. On va voir le syndicat. Il te dit : "Il te faut chercher identité, vaccination." Quand on avait ça, après on te donne photo. Police, il te fait identité, il te dit de chercher certificat de travail. Tu cherches maintenant n'importe quel travail ; j'ai fait tous les papiers. Y a des bureaux de port, des bureaux de terre. Moi, je voulais le port. Il y a un endroit pour faire stage. On m'a envoyé là-bas. Là-bas, il y a tout, des restaurants, des bars, des machines, il y a tout. Moi, on m'a dit : "Qu'est-ce que tu veux ?" J'ai répondu : "Je veux restaurant." On m'a envoyé au stage et après sur le petit bateau. J'ai travaillé dedans pendant deux mois ; après, on m'a envoyé sur d'autres bateaux. »

Son expérience de cabotage au Sénégal lui permet de trouver au bout de trois mois un emploi de soutier pour la Compagnie franco-tunisienne. Une fois sa situation pleinement régularisée auprès des services de l'inscription maritime, il travaille comme chauffeur sur de petits cargos approvisionnant Nantes, Cherbourg et Marseille en charbon provenant d'Angleterre. Mais ce travail est pénible et Daouda cherche à tout prix à être employé sur un paquebot.

En 1950, il embarque comme journalier pour les Messageries maritimes à destination de Tahiti. C'est l'époque où les marins coloniaux peuvent demander leur naturalisation. Daouda s'exécute : « Y avait une loi qui était arrivée. Tous les Africains étrangers qui sont dans le bateau à ce moment-là devenaient français... »

Au cours des années 1950, il progresse dans la hiérarchie, accédant au poste de cuisinier pour la compagnie Transatlantique. Peu à peu, sa situation financière se stabilise et Daouda se marie lors d'une escale africaine avec une fille du village, puis une seconde.

Largement impliqué dans le trafic de travailleurs clandestins entre l'Afrique et le port phocéen, Daouda peut bientôt investir ses capitaux dans les affaires. En 1961, il achète un café à un Marseillais dans le quartier Belsunce. Sa troisième femme, d'origine arabe, rencontrée à Marseille, assure le service dans cet espace réaménagé en restaurant. Elle est aidée à la cuisine par quelques Maliens payant ainsi la dette d'une entrée clandestine en France, organisée par Daouda lui-même. Dans l'année, Daouda achète également un hôtel qu'il a fréquenté comme client lors de ses passages à terre. Sa famille s'agrandit et, pour mieux loger ses enfants, il acquiert un appartement en 1964, toujours dans le quartier Belsunce. Il n'est plus navigateur au long cours mais consolide ses trafics.

Au milieu des années 1980, dans la perspective de réinvestir son capital à Dakar – sa ville d'adoption –, il essaie de revendre son patrimoine immobilier. Il est sollicité par des commerçants originaires du Maghreb mais il ne peut conclure avec eux toutes les transactions comme il l'escomptait. Dans un contexte de réhabilitation du centre-ville, Daouda est contraint de céder notamment son hôtel à la mairie de Marseille pour 45 millions de francs alors qu'il avait une offre d'un opérateur privé à 55 millions.

À compter de 1988, Daouda profite de l'aménagement de la zone industrielle de Dakar pour y implanter une entreprise spécialisée dans les produits cosmétiques. Les matières premières sont achetées dans l'aire métropolitaine marseillaise. Daouda organise le transport en container jusqu'à Dakar où s'opèrent la transformation et le conditionnement des crèmes et des parfums au sein de l'usine. « Je travaille pour mon compte personnel. Le container, je commande à des fabricants. Je fais des listes d'avance à partir du Sénégal, j'envoie en fax. Et voilà, je veux tant de tonnes de crème, de maquillage, de parfum. Alors, ils commencent à fabriquer pour moi. Alors, après ça, j'arrive. » Mettant à profit son expérience passée de marin et de trafiquant, il négocie au mieux avec les fournisseurs et les douaniers pour la prospérité de son entreprise.

Aujourd'hui âgé de plus de soixante-dix ans, père de onze enfants et plusieurs fois grand-père, Daouda continue de voyager entre Dakar et Marseille, non seulement pour affaires mais aussi pour raisons familiales.

Certains marins africains tendent à développer des pratiques liées à la valorisation de l'apparence physique. Ils sont bien connus des tailleurs de la place chez qui ils vont sélectionner tissus et modèles pour compléter leur garde-robe réservée aux activités à terre. Samba T., anciennement employé chez un tailleur juif de nationalité turque installé rue Puvis-de-Chavannes, raconte les séances réservées aux marins¹⁰. Parfois, ils rapportent de leurs voyages du shantung, célèbre soie d'Asie destinée à la confection de costumes fluides. Il se souvient des liasses de billets que les navigateurs sortaient de leur poche pour acheter les costumes sans jamais demander leur prix. Arborant costumes sur mesure, chaussures de luxe, panama léger ou feutre australien et bijoux, les marins à quai

10. Entretien avec Samba T., Marseille, 15 avril 1998.

cherchent une insertion dans la société marseillaise et parquent sur la Canebière. Certains fréquentent cinémas, cabaret et Alcazar, d'autres n'hésitent pas à dépenser leur solde dans les jeux d'argent et la prostitution. V. I., le patron de Samba T., propose à ces navigateurs d'acheter des malles en fer chez les commerçants italiens établis à proximité, pour y entreposer leurs achats ; les malles sont ainsi stockées au premier étage du magasin pendant leur séjour en mer, période durant laquelle les navigateurs ne peuvent conserver leur chambre d'hôtel. V. I. a également une autre fonction auprès des Africains : les hommes de la mer lui confient leur épargne en échange d'un papier manuscrit mentionnant le montant de la somme déposée. En réalité, cet argent est placé en banque et rapporte au dépositaire quelques intérêts : une situation justifiée par les services rendus.

L'ANTRE DE PAPA BASIN

Le père d'Armand Azarian est né en Cilicie, au sud-est de l'Anatolie, province actuelle de la Turquie dans laquelle avait été créée au ^x siècle la Petite Arménie ; sa mère vient d'Istanbul. Le couple fuit la déportation et le génocide perpétré, décidant de rejoindre l'Argentine où leur communauté a déjà largement essaimé. En raison de leurs économies limitées, le voyage est cependant écourté ; au seuil des années 1920, ils s'installent finalement à Marseille, où naît Armand, fils unique. Bien que descendant d'une famille de médecins chirurgiens et lui-même vétérinaire au pays, le père Azarian se lance dans le négoce pour faire face aux difficultés quotidiennes. Pendant quatre ans, il tient une épicerie sur le Vieux-Port pour une clientèle communautaire avant de se lancer dans le commerce en gros de tissus. Il vend des toiles de draps et des coutils à matelas, approvisionnant pour l'essentiel les forains à partir de sa boutique située au centre de Belsunce. Un jour de 1928, un navigateur ressortissant de Bakel, dans la vallée du fleuve Sénégal, pénètre dans le magasin familial à la recherche d'un tissu damassé pour confectionner un boubou. Entrevoiant un marché potentiel, le commerçant prend contact avec une usine en Alsace, pépinière de la cotonnade, et parvient à se faire livrer régulièrement du damassé ou basin¹¹. Sa clientèle est

11. Le damassé est une étoffe de lin de coton tissé, fabriqué en façon damas : à l'endroit, des

alors composée essentiellement de marins africains achetant à crédit des mètres de tissus blanc, bleu et noir qu'ils font coudre très souvent sur place et qu'ils entreposent ensuite dans de profondes malles métalliques, dans l'attente d'un embarquement. Quand ces tissus ne sont pas offerts à la famille lors d'une escale à l'occasion de cérémonies, ils sont troqués dans le port de Pointe-Noire contre des produits locaux ou enfin revendus à Dakar. L'affaire prospère ; le vieux commerçant arménien compte même parmi sa clientèle des Noirs américains, originaires de Philadelphie. À compter de 1950, il ne vend plus que du basin et obtient l'exclusivité de la production fabriquée dans une usine en Bavière. Africa Basin devient une marque déposée et la famille Azarian le seul revendeur direct.

Lorsque Armand intègre l'affaire familiale, au milieu des années 1950, il introduit alors un nouveau produit : le wax, qu'il achète en Angleterre, directement à l'usine de production. Grâce à un contrat sur vingt ans, il détient bientôt le monopole en France. Sa petite entreprise connaît alors ses années phares. Les juifs séfarades installés à Marseille, qui ont essayé de lui emboîter le pas, ont échoué. Dans les années 1970, M. Armand entreprend d'abord des tournées jusque dans les foyers de la région parisienne, approvisionnant les marins mais aussi les ouvriers africains en basin et en wax. Lors des mariages manjak en France, toutes les femmes doivent revêtir un pagne identique et, à ces occasions, de gros métrages de wax sont vendus. Puis ce sont les migrants eux-mêmes – soninké mais aussi de plus en plus wolof – qui se déplacent jusqu'à Marseille à partir de Paris ou de l'Italie du Nord, pour acquérir les pièces de tissu revendues ensuite auprès de leurs compatriotes.

Les employés de Papa basin sont aussi africains, ce qui facilite les échanges. La relève est, en partie, assurée par ses fils. Avec le temps, la marque est devenue pour les Africains de Marseille synonyme de qualité, dans un contexte où les basins « pauvres » en provenance d'Asie du Sud-Est inondent le marché.

Aujourd'hui pour la plupart ruinés, tributaires d'une faible retraite, ces anciens marins revendiquent leur fort attachement à la société française et critiquent leurs compatriotes qui « traînent en

dessins brillants sur fond mat se retrouvent mats, à l'envers, sur fond brillant. Étoffe croisée dont la chaîne est de fil et la trame de coton, le basin est le terme largement usité en Afrique pour désigner le damassé.

boubou et en claquettes » dans les rues de la ville. Malgré leur pauvreté, ils perpétuent la tradition d'une promenade quotidienne, en costume certes limé mais avec dignité.

Parmi tous les marins originaires de l'Afrique subsaharienne qui ont survécu aux deux conflits mondiaux et ont choisi de rejoindre les ports de Rouen, du Havre, Bordeaux et Marseille, rares sont ceux à avoir emboîté le pas à « Magatte Colossal ». Contrairement aux images véhiculées, leur vie à terre comme à bord reste très confinée, très routinière. Ces marins vivent tels des « hommes d'intérieur » sur les bateaux et leur aventure se réduit à quelques incursions, toujours les mêmes, dans les ports¹². En outre, ils considèrent la vie à terre comme une parenthèse dans l'attente d'un nouvel embarquement ; en l'absence d'activités rythmant leurs journées, les marins désœuvrés parcourent la ville inlassablement, sans doute dans l'espoir de croiser d'autres employés du port. Lamine, ressortissant d'un village du fleuve Sénégal et aujourd'hui encore en activité, témoigne de la vie monotone des marins à terre : « Ils s'ennuient à terre si bien qu'ils jouent beaucoup aux jeux d'argent comme le poker et le tiercé, et comme ça, ils dépensent très rapidement leur solde. Quand ils sont en congé, ils se lèvent le matin, sortent dans la rue et ne savent pas très bien pourquoi. Ils se trouvent seuls à moins de rencontrer un ami¹³. »

*Tirailleurs sénégalais, marins
et dockers : des métiers dictés
par la conjoncture*

Les hommes originaires de l'AOF, de l'AEF, de Madagascar, de la Côte française des Somalis et des Antilles sont engagés de manière autoritaire dans la Première Guerre mondiale. Ils ont été rebaptisés les « tirailleurs sénégalais ». Les ressortissants des quatre villes du Sénégal bénéficiant du statut de communes de plein exercice (Saint-Louis, Rufisque, Dakar et Gorée), considérés comme

12. M. Duval, « Ni morts, ni vivants : marins ! Pour une ethnologie du huis clos », PUF, coll. « Controverses », 1998, p. 30.

13. Entretien avec Lamine C., dans le restaurant d'un compatriote, Marseille, 30 janvier 1998.

citoyens français par droit du sol, sont mobilisés dans le cadre du service militaire obligatoire. De simples conscrits, arrachés à leur métier de paysan, non formés, rejoignent les troupes françaises pour participer à cette guerre dévoreuse d'hommes. À peine débarqués dans les grands ports français, ils suivent parfois un entraînement sommaire avant la bataille. La mobilisation des populations africaines s'accélère en dépit des refus individuels et des révoltes collectives générés par ces départs en terre française « dont on ne revient pas ». Sur 134 000 Africains qui ont participé à la Première Guerre mondiale, 30 000 n'ont jamais revu leur pays¹⁴. Sans doute influencés par les thèses assimilationnistes, quelques auteurs¹⁵ expriment leur gratitude à la Mère-Patrie et font l'apogée des bienfaits d'une guerre qui « transforme les Nègres en Français ». D'autres écrits¹⁶ témoignent cependant de l'amertume de certains Africains, critiqués à cause de leur façon de parler « petit-nègre ». Ceux-là sont aussi accusés de « pratiques non civilisées » et traités « comme des paquets à rapatrier ».

La « force noire », telle que le général Mangin qualifie les 140 000 soldats¹⁷ participant à la Première Guerre mondiale, est décimée par le feu et la maladie. Cependant, parmi les Africains qui ont survécu, certains choisissent de rester en France : les tirailleurs dits « sénégalais » viennent alors grossir le flux de navigateurs dans les ports français.

Durant le second conflit mondial, des marins africains sont mobilisés par le gouvernement français. La flotte marchande est en grande partie réquisitionnée par la Marine nationale.

Navigateur originaire de Guinée, Drame¹⁸ raconte comment, au cours d'un voyage à Beyrouth destiné à transporter des militaires français, bardés de munitions, pour renforcer le dispositif de défense, la déclaration de guerre de l'Allemagne à la Pologne est

14. M. Michel, *L'Appel à l'Afrique Contributions et réactions à l'effort de guerre en AOF (1914-1919)*, Paris, Publications de la Sorbonne, 1982.

15. B. Diallo, *Force-Bonté*, Paris, F. Rieder, 1926.

16. L. Couturier, *Des inconnus chez moi*, Paris, Éditions de la Sirène, 1920.

17. Ces 140 000 soldats représentent 1,6 % des effectifs militaires engagés ; 30 000 trouveront la mort. M. Michel, 1982, *op. cit.*

18. S. Bredeloup, « Les pas d'un marin noir africain et ses ajustements : du port au zinc », in P. Fournier, S. Mazzella (dir.), *Entre ville et ports. Les destins sociaux de la rue de la République*, Paris, La Découverte, 2004.

prononcée. Quand il rentre à Marseille, c'est la guerre. Cuisinier, il se retrouve à naviguer entre les destroyers, les grenades sous-marines et les insubmersibles de la Kriegsmarine sur des navires armés de la marine marchande. Les bateaux sur lesquels il travaille vont également chercher des bataillons de tirailleurs africains à Alger, Dakar, Abidjan ou Douala. Le 3 juillet 1940, pendant le bombardement de Mers el-Kebir en Algérie, Drame, qui vient tout juste de prendre sa pause, assiste au naufrage du navire militaire voisin du sien, *La Ferrière*. 1 300 marins meurent lors de cette manœuvre orchestrée par la Royal Navy, en représailles contre l'escadre de l'amiral Gensoul. Plus tard, Drame embarque sur un bateau transportant des résistants partis rejoindre le général de Gaulle à Londres. « À Gibraltar, des hommes se jetaient à la mer pour atteindre le bateau et rejoindre de Gaulle. » Enfin, il est cuisinier à bord de l'*Athos II* de la compagnie des Messageries maritimes au moment où cet immense paquebot transformé en *troopship* a en charge le débarquement des militaires pour la Normandie. À partir de 1943, le transport de troupes et de matériel relève de l'exploit ; en mars, 21 navires sont torpillés dans un seul convoi allié. Drame évoque cette période en la racontant par bribes, articulant toutefois son vécu à la grande histoire.

L'univers des marins, du cabotage à la navigation au long cours

Les premiers Africains matelots en rivière qui ont sillonné les fleuves Sénégal, Casamance et Gambie étaient désignés sous les vocables de « *laptots* » ou de « *grumetes*¹⁹ » ; ils pratiquaient le cabotage afin de commercialiser le cola et la gomme arabique, et de participer accessoirement à la traite des esclaves aux XVI^e et XVIII^e siècles. Au service des colons portugais ou français, ces

19. « *Laptot* » serait la contraction de matelot – celui qui sert à la manœuvre d'un navire – et de « *lab* », du wolof « se noyer » et qui désignerait « celui qui se noie souvent mais qui réussit à s'en sortir ». « Gourmet » était le nom donné aux Maures qui remorquaient les barques au moyen de cordes à partir du rivage. En portugais, « *grumete* » signifie à la fois mousse, jeune matelot et noir chrétien ; en anglais, « *grumet* » signifie « mousse », « garçon de cabine ». Les grumetes Burmos étaient appelés « Manjak » (J. C. Nardin, 1996).

hommes aux fonctions d'ouvrier, de manutentionnaire, de courtier mais aussi d'auxiliaire indigène de la flotte militaire devinrent les agents de la conquête guerrière ou pacifique de l'Afrique noire. L'image d'une activité noble, rémunératrice, permettant de consolider une assise sociale, a sans doute été alimentée par le recrutement de fils de chefs (*tunka lemmu*) en pays soninké, dans le Gadiaga et le Guidimakha, nommés « the Royal Migrants » par E. F. Manchuelle²⁰. Descendants de ces matelots, hommes libres, bien souvent membres de l'aristocratie politique, les marins africains débarquent en France au début du XX^e siècle, bien que leur présence dans les ports français soit attestée dès 1848, au sein de la compagnie indigène des mécaniciens et ouvriers chauffeurs sénégalais, structure rattachée au port de Toulon²¹. Quand les compagnies maritimes commencent à desservir régulièrement la côte occidentale d'Afrique, les marins caboteurs se transforment en navigateurs au long cours. Les compagnies Paquet, puis Fabre et Fraissinet deviennent adjudicataires de lignes de paquebots mixtes entre Marseille et les ports de Dakar, Cotonou et Lagos. Quant au trafic dans l'océan Indien, une ligne des Messageries maritimes entre Maurice, la Réunion, Madagascar, les Comores, Zanzibar et Marseille est inaugurée en 1864. Cette création favorise l'insertion des populations de l'archipel des Comores, rattaché jusqu'en 1946 à Madagascar, dans la navigation de haute mer et encourage l'installation de Comoriens dans les escales de Zanzibar²², Diégo-Suarez et Malunga.

ISMAÏLA, UNE PROMOTION SOCIALE DIFFICILE

Ismaïla est né en 1949 dans le port de Mombasa au Kenya, peu de temps après que ses parents ont quitté, à l'instar de nombreux compatriotes, l'archipel des Comores pour partie détruit par de violents cyclones. Avant que les cyclones ne dévastent à plusieurs reprises les villes et les campagnes, le surpeuplement de l'archipel a été un motif

20. E. F. Manchuelle, 1987, *op. cit*

21. E. F. Manchuelle, 1987, *op. cit*, p. 276.

22. C. Chanudet, *Mobéli et les Comores dans le sud-ouest de l'océan Indien*, INALCO, Paris, *Étude océan Indien*, n° 11, 1990.

majeur de l'émigration en direction des côtes africaines (Zanzibar et Mombasa)²³ et de Madagascar²⁴.

Métis arabe d'Oman et Kenyan, son père est issu de l'aristocratie locale qui contrôle le négoce international ; sa mère est comorienne. Après la séparation de ses parents, il quitte Mombasa en 1956 pour s'installer à Madagascar avec sa mère, dans un quartier hindou de Majunga au nord-ouest de l'île. Loin d'être exceptionnel, ce parcours renvoie à un mouvement massif. Né au milieu du XVIII^e siècle et marqué par une forte tradition commerçante, Majunga devient une escale portuaire pour la marine coloniale et la première ville « comorienne » de Madagascar. En 1976, entre 1 000 et 1 500 Comoriens sont tués à Majunga par des Malgaches originaires des régions du Sud-Est qui ne supportent plus la concurrence professionnelle ni le zèle de ces auxiliaires du pouvoir colonial. Ces événements ont généré un reflux des Comoriens vers leur archipel mais aussi des réorientations en direction de l'île de la Réunion et de la France métropolitaine²⁵.

À l'instar de nombreux compatriotes, Ismaïla travaille d'abord comme ouvrier boucher dans les abattoirs de Majunga²⁶, puis commence sa carrière de navigateur sur les côtes de l'océan Indien. C'est un poste de mécanicien-graisseur qui lui permet de prendre le large, à bord du « Jacques », ce cargo transportant ciment et ferraille entre Moroni dans l'île de la Grande Comore et Mombasa. Après cette expérience de cabotage, Ismaïla est embauché à bord du *Labourdonnais* circulant dans l'océan Indien. Encore à vapeur, le bateau est racheté par des Grecs qui procèdent à sa diésélisation dans le port de Mombasa. Seul marin parlant français, Ismaïla sert de traducteur entre les Grecs et l'équipe anglophone du précédent armateur et intègre la nouvelle équipe. Voyageant vers Java, l'Inde, les Émirats arabes unis, il fait bientôt l'apprentissage des grands horizons mais reste préoccupé par l'idée de fonder une famille.

23. L'émigration des Comoriens vers les îles voisines avait déjà pris de l'ampleur dès la fin du XIX^e siècle, les hommes voulant échapper au travail forcé. En 1964, après l'accession à l'indépendance du Kenya (né de l'union du Tanganyka et de Zanzibar), les Comoriens qui ne souhaitent pas adopter la nationalité tanzanienne sont invités à quitter le pays.

24. La circulation entre l'île et l'archipel est alors facilitée en raison de leur rattachement à la France colonisatrice. R. Delval, « Les migrations comoriennes à Madagascar, flux et reflux », Sénanque, table ronde « Océan Indien », 1978.

25. Ce mouvement s'est amplifié avec l'arrivée au pouvoir de Ratsiraka en 1979 et l'institution d'un droit fondé sur la nationalité : les Comoriens immigrés deviennent des étrangers à Madagascar.

26. Activité des Comoriens à Majunga. Voir D. Nativel, « Les migrants comoriens à Majunga et Diégo-Suarez durant l'époque coloniale », colloque SEDET/Paris-VII, « Être étranger en Afrique au XX^e siècle », 9, 10 et 11 décembre 1999.

À la fin des années 1970, sa mère lui choisit une épouse au pays ; il abandonne la navigation. Un vieux marin comorien, rencontré au cours de ses pérégrinations, lui avait parlé de « la Canebière avec les gens bien habillés et les beaux cafés » ; l'envie de l'aventure et d'un ailleurs bien plus attractif le stimule pour changer de cap.

Ces hommes bénéficient d'une expérience soit de cabotage dans leur pays d'origine, soit de navigation au long cours dans les compagnies maritimes qui desservent les côtes africaines, à la création des grands ports internationaux. La profession recouvre son prestige pour partie perdu alors que le trafic fluvial déclinait inexorablement, après la création du port international de commerce de Dakar en 1907. Dans tous les cas, la possession d'un livret de marin semble de prime abord indispensable pour obtenir un emploi à bord des bateaux et voir son insertion facilitée dans les compagnies maritimes implantées à Marseille, Bordeaux ou Le Havre. Ce document est remis aux hommes « originaires des quatre communes du Sénégal », au même titre qu'aux marins de la Métropole. Le livret est, en théorie, accordé aux marins bénéficiant d'une expérience de trois à quatre années de cabotage sur les côtes africaines. Dans les faits, en période faste, ces marins confirmés n'ont nul besoin de justifier de la possession d'un livret de marin et trouvent rapidement un emploi. Les compagnies maritimes, pour satisfaire les besoins urgents, sont conduites à embaucher également une main-d'œuvre peu expérimentée, composée de dockers, de caboteurs débutants et d'aventuriers. Par ailleurs, profitant de leurs fonctions administratives ou de leurs relations, des marins bien installés obtiennent une inscription maritime pour leurs compatriotes sans formation, en quête d'un travail, dans ce contexte favorable à l'embauche. La fermeture du canal de Suez, en 1916, va accélérer le recrutement de marins indigènes. Les navires qui empruntaient la route des détroits de Gibraltar, Suez, Malacca et Panama sont obligés de contourner l'Afrique. En 1920, l'administration française en charge de l'emploi dans la marine marchande estimait à 3 000 le nombre d'inscrits maritimes africains à Dakar dont 80 % originaires des cercles de Matam et de Bakel.

Dans un contexte de développement de la navigation au long cours, le métier de marin se transforme, tout en maintenant les hiérarchies établies entre officiers et marins subalternes²⁷. Il prend par ailleurs une dimension internationale et permet un ancrage dans les ports français.

Refonte de la profession, précarisation des marins coloniaux

Dans un contexte d'après guerre défavorable à l'embauche, trouver une activité sur les bateaux et dans le port est une véritable épreuve. Le chômage, renforcé durant la crise économique de 1929, incite les marins africains à se rapprocher des bureaux chargés du rapatriement. Le deuxième conflit mondial procurera indirectement et ponctuellement des emplois aux navigateurs indigènes, alors recrutés dans la marine de guerre comme dans la marine marchande.

En 1946, l'activité portuaire est perturbée et la navigation est en crise : de nombreux bateaux ont disparu, des usines ont été détruites et les ressources font défaut. Le port fonctionne au ralenti. Les bateaux de la marine civile, réquisitionnés dès 1939 pour le transport des troupes, puis rattachés au pool interallié et armé, ont été coulés ou fortement endommagés. Plus importantes que durant la première guerre, les pertes en navires handicapent le fonctionnement des compagnies maritimes : sur les 17 paquebots/cargos affrétés par la compagnie Paquet en 1931 pour assurer la ligne Maroc-Sénégal, 12 furent coulés²⁸. Une fois renfloués, quelques bateaux retrouveront leur usage civil. C'est ainsi notamment que le *Champollion*, paquebot des Messageries maritimes, réquisitionné pendant la guerre pour le transport de troupes du Pool International, est remis en service après des travaux dans l'arsenal de Toulon, et affecté sur la ligne Marseille - Extrême-Orient²⁹. Mais le nombre de bateaux remis à flot reste insuffisant pour que les

27. Une distinction est introduite entre le personnel travaillant aux machines (chauffeur, soudeur, graisseur, mécanicien), sur le pont (maître d'équipage, matelot, etc.) et le personnel de service (nettoyeur, garçon, aide-cuisinier, cuisinier).

28. *La France*, journal du 23 août 1946.

29. *La France*, journal du 6 septembre 1946.

compagnies maritimes puissent répondre favorablement à la demande d'embauche de la main-d'œuvre disponible. Le chômage s'installe et touche plus particulièrement les ressortissants des colonies de l'Afrique noire.

En 1953, sur les 2 000 marins africains recensés par l'inscription maritime de Marseille, 1 500 ne sont pas embarqués et sont privés d'allocation chômage³⁰. Encore à l'époque, les Africains sont majoritairement employés dans les soutes et chargés de l'alimentation en charbon des bateaux à vapeur. Sont particulièrement présents pour exercer ce travail très pénible les ressortissants de la Côte française des Somalis, du Soudan et de Guinée, ceux de la vallée du fleuve Sénégal et de la Casamance. Un ancien soutier de quatre-vingt-huit ans originaire de la Côte française des Somalis raconte : « Dans les soutes, le charbon ça brûlait, y avait que ceux de Djibouti pour supporter le travail. Pour traverser la mer Rouge, c'était trop chaud même, y en avait qui nous jetaient de l'eau sur le dos³¹... » Une note adressée au préfet signale alors que « les navigateurs de race noire, originaires du Sénégal ou de la Côte française des Somalis [...] sont des manœuvres spécialistes de la soute à charbon. Or ces navires tendent à disparaître. Ils sont passés de 15 à 2. Au cours de l'année précédente, 5 d'entre eux ont été retirés de la navigation : *Le Providence, André-Lebon, Chantilly, Ville-d'Amiens, Le Strasbourg*. Ceux-ci occupaient chacun de 50 à 100 chauffeurs. Ces gens-là n'ont aucune aptitude spéciale et ne trouvent plus leur place dans les navires équipés au mazout³² ». Cette situation devient alarmante : la part des « marins indigènes » dans l'ensemble des renouvellements d'emplois marins augmente régulièrement depuis 1946 : elle représentait 3 % de l'effectif global en 1946 pour 50 % en 1953³³.

Le contexte de mise au point de nouvelles techniques fait évoluer la donne et les métiers de la navigation en mer sont refondus³⁴. L'avènement du moteur diesel exige le recrutement de marins

30. ADBR, dossier 148 w 190.

31. Entretien avec Saïd H. dans un café de la rue de la République, Marseille, 6 octobre 1998.

32. ADBR, dossier 148 w 389, 1953.

33. Document du Bureau paritaire des Marins. « Évolution de la main-d'œuvre indigène par rapport au total des demandeurs d'emploi au cours du mois de février, depuis 1946 », 12 février 1953

34. Voir S. Diarra, « Les travailleurs africains en France », *Bulletin de l'IFAN*, tome XXX, série B,

qualifiés, capables de faire fonctionner les nouvelles machines. Or les marins africains, pour la plupart analphabètes, ne peuvent lire les consignes et modes d'emploi affichés. Leur métier devenu plus technique ne correspond plus à leurs compétences et une redistribution des emplois s'opère entre les cuisines et les salles de restauration déjà occupées par les Malgaches et les Arabes de Djibouti. Par ailleurs, la réduction du temps de voyage, liée à une nette amélioration de la vitesse de circulation, génère la disparition à bord de certains métiers comme ceux de blanchisseur et de boulanger. De toute évidence, toutes ces transformations de la flotte, impulsées au nom de la modernisation, génèrent une sélection excluant d'abord les marins coloniaux.

Les marins crient à l'injustice. « À la bataille de l'Atlantique Nord, nous étions présents. Et souvent, j'ai vu plus de morts que vous ne pouvez le croire – des Noirs et des Blancs, le ventre déformé, les chairs déchiquetées par les poissons. En ce temps, les peaux n'avaient pas cette différence qu'elles ont aujourd'hui... On s'appelait "frère", couchant ensemble, se prêtant la cuillère pour manger. Et maintenant, on nous rejette, on nous traite d'incapables ! À quel moment sommes-nous des Français³⁵ ? » Dans ce contexte de crise, le secrétaire d'État à la France d'outre-mer cherche, avec la collaboration du préfet des Bouches-du-Rhône, un remède au problème du chômage des marins originaires de l'AOF dans le port de Marseille. Les autorités ne peuvent négliger le sort des marins qui, pour la plupart, avaient rallié les Forces françaises libres³⁶.

Un pis-aller : le travail de dockeur

Dès les années 1950, il sera proposé aux marins africains sans emploi une procédure de rapatriement ou un « reclassement professionnel » dans une autre branche d'activité. À la demande des pouvoirs publics, des bilans de la situation sont rédigés ; ces derniers mentionnent « un problème de changement psychologique à

n° 3, 1968 ; J.-P. Ndiaye, *Négriers modernes. Les travailleurs noirs en France*, Paris, Présence africaine, 1970.

35. S. Ousmane, *Le Dockeur noir*, Paris, Présence africaine, 1973 (1^{re} édition 1956), p. 106.

36. ADBR, dossier 148 w 389.

obtenir dans l'esprit des marins », réticents face à l'idée de devoir intégrer les industries des Bouches-du-Rhône³⁷. Revenir au pays, même gratuitement, ou encore avoir un emploi dans l'industrie ou le bâtiment ne peut attirer, dans le pays d'origine, le même respect et prestige qu'un statut de navigateur. Quel que soit le poste occupé à bord des bateaux, la navigation reste perçue par les Noirs africains comme une activité noble par laquelle leurs ancêtres de condition supérieure se sont enrichis. C'est donc à regret qu'ils doivent abandonner le monde des voyages et de l'aventure et débarquer dans le monde ouvrier.

Dans un premier temps, le métier de docker semble pour les marins une perspective de recasement. Cette conversion relève même d'une tactique pour rester dans le port. La manutention portuaire n'est pas une activité qui leur est totalement étrangère. Au début de leur parcours professionnel, ils ont été nombreux, en tant que débardeur occasionnel, à assurer l'avitaillement des paquebots dans les ports de Dakar, Djibouti, Diégo-Suares ou Nocibe. Quelques-uns ont pu, par la suite, intégrer l'équipage des long-courriers. À Marseille, au début des années 1950, des marins africains sans activité et sans ressources essaient d'obtenir des cartes de dockers professionnels. Toutes les roueries sont permises. C'est ainsi que Vincent, Sénégalais né à Rufisque en 1935 et ancien parachutiste, a profité de sa rencontre avec S. Ousmane, alors membre du conseil syndical CGT des ports et des docks de Marseille, pour obtenir une embauche dans une des sociétés d'acconage de la place : « Sembene Ousmane, avec le piston qu'il avait... Monsieur C. du bureau central m'a fait la carte... J'étais militaire, c'était plus facile pour le travail. À cette époque, j'étais intermittent, j'allais d'une société à l'autre. Tout le monde embauchait sur "papier cigarette". Ils payaient de main à main, c'était l'argent tout de suite³⁸. »

Extrêmement rudes, les conditions de travail des dockers conduisent les anciens marins africains à des comparaisons : « Docker, c'est une vie de gitans, de va-nu-pieds ; les marins, c'est autre chose, ils avaient les voyages. Docker, on n'avait pas de beaux

37. ADBR, dossier 148 w 389.

38. ADBR, dossier 148 w 190.

habits, on allait au bar directement en tenue de travail pleine de ciment... Pour les marins, docker ça servait de dépannage. Dès qu'ils trouvaient autre chose, ils partaient, c'était trop dur. Et puis, quand ils étaient pris à la gorge, ils revenaient, ça dépannait³⁹. » Vincent se souvient de ses années difficiles : « Le sucre avec les sacs de 100 kilos sur la tête au soleil ou le coprah et le charbon, c'était dur. J'ai travaillé aussi dans les frigos. On travaillait beaucoup. On était drogué par l'alcool et le travail. On travaillait jour et nuit en marchant avec des colis. On dormait en marchant. C'est l'alcool qui faisait tenir. On n'avait plus de réflexes. »

Un de ses compatriotes, Idy, raconte sa vie au quotidien. La plupart des dockers qu'il connaissait sont morts, « ils ont pas profité de leur retraite, les hôpitaux on connaissait. Dans les frigos, quand tu faisais tomber un requin sur les pieds, tu sentais rien. [...] Les chambres froides, ça glaçait le corps, beaucoup de copains sont morts à l'hôpital, les poumons foutus. Dans les frigos, fallait des habits pour se protéger mais le froid était toujours là et puis on passait des frigos aux entrepôts... plus chauds, c'était trop fort⁴⁰. »

En février 1953, sur 350 travailleurs noirs africains en activité, la moitié est encore employée dans des compagnies maritimes et 90 seulement sont dockers⁴¹. En 1958, les recensements n'indiquent plus que 21 dockers africains à Marseille, ce qui peut paraître dérisoire au regard des quelque 5 000 dockers intervenant sur le port de Marseille⁴². Les mêmes sources mentionnent 268 marins noirs africains. Est-ce à dire que les stratégies mises en place par les travailleurs africains ont abouti et qu'ils ont intégré en partie la marine marchande ou bien faut-il remettre en question la fiabilité des comptages ?

En définitive, l'histoire des dockers noirs africains est indissociable de celle des marins ; leur parcours montre l'existence de passerelles fortes entre ces deux univers, au gré de l'évolution des contextes économiques, techniques et politiques.

39. Entretien avec Vincent S., Marseille, 19 février 1999.

40. Entretien avec Idy M'B, docker, mars 1998 ; décédé en janvier 1999.

41. Une cinquantaine a quitté les quais, investissant le commerce et l'hôtellerie ; une vingtaine a intégré l'industrie, une quinzaine s'est orientée vers la réparation navale (ABDR, 148 w 190).

42. ABDR, dossier 148 w 387.

BOULAYE S., LE CAÏD

Arrivé à Marseille en avril 1945 comme inscrit maritime de Dakar, Boulaye S. a navigué pour plusieurs compagnies et, en dernier lieu, en qualité d'aide-cuisinier pour la compagnie Fabre du 18 mars 1947 au 26 janvier 1950. Quatre mois plus tard, il est embauché comme docker par la Société générale de transbordements maritimes, au lendemain d'un des conflits les plus durs, engagé par le mouvement ouvrier français. Initiée par les dockers des Messageries maritimes syndiqués à la CGT, qui refusaient d'embarquer des armes pour l'Indochine, cette grève paralysa pendant trente-huit jours d'affilée le port et les docks de Marseille. Boulaye S. a très certainement profité de cette période troublée pour changer de cap. Il quitte un métier qui devient de plus en plus dangereux à exercer : en dépit des grèves de 1948 et de 1949, les inscrits maritimes n'ont pu obtenir une revalorisation de leurs salaires ni le rétablissement de la prime de guerre alors qu'ils sont nombreux à encourir des risques en Extrême-Orient. Il entre dans une profession qui connaît, elle aussi, une crise de chômage liée directement à une diminution du fret⁴³. Mais il devient docker professionnel au moment même où le Bureau central de la main-d'œuvre (BCMO), organe paritaire chargé d'enregistrer tous les dockers professionnels, d'organiser et de contrôler leur embauche, sanctionne six cents dockers professionnels en leur retirant leur carte pour avoir refusé d'embarquer des armes sur les navires de la compagnie des Messageries maritimes. C'est l'époque où Marcily, homme de main de Ferry-Pisani (secrétaire du syndicat des Inscrits maritimes de Marseille), recrute des hommes sans travail pour briser la grève des dockers, mais aussi la grève des marins. Dans une lettre adressée quelques années plus tard par de jeunes dockers africains à la préfecture des Bouches-du-Rhône, il était clairement signalé que Boulaye S., qui les avait recrutés, était un briseur de grève. Alors que son statut de chef d'équipe lui donne toute latitude pour recruter des dockers, il engage de jeunes compatriotes, tout juste démobilisés, en remplacement de dockers français musulmans entrés en grève du 28 janvier au 4 février 1957⁴⁴.

L'administrateur de la Société générale de transbordements maritimes qui a employé Boulaye S., en qualité de docker puis en tant que chef d'équipe, le décrivait comme « une véritable force de la nature, un être

43. En 1949, 1 700 dockers étaient au chômage sur 4 500 dockers professionnels (ABDR, 148 w 387).

44. ABDR, dossier 137 w 298.

indiscipliné et extrêmement violent » qui n'hésitait pas à proférer des menaces de mort ni à se livrer à des actes agressifs à l'encontre de ses supérieurs hiérarchiques. « Il avait le colt, il faisait peur, on se retournait sur son passage, c'était un type de cent vingt kilos, avec le chapeau et la pipe, on ne pouvait pas ne pas le voir⁴⁵... » Indéniablement, Boulaye S. a recouru à sa force physique pour manifester son désaccord face à certaines décisions prises par ses employeurs, qu'il considérait comme injustes, mais aussi pour animer les rings de boxe marseillais.

Si, par ces pratiques de briseur de grève, Boulaye S. put paraître inféodé aux acconiers et en complète désunion avec les syndicalistes CGT, sa liberté de paroles et d'actes à l'endroit de ses supérieurs comme de ses compatriotes, ainsi que son implication dans le mouvement indépendantiste africain, aux côtés de Sembene Ousmane, étaient l'expression d'un certain opportunisme. « Il y avait une amitié entre Boulaye S. et Sembene Ousmane, mais ils n'avaient pas les mêmes idées. Sembene Ousmane, c'était d'abord le syndicat, la politique ; B. S., lui, se débrouillait bien, il faisait la pluie et le beau temps sur les quais et dans le quartier. » Pourtant, en 1959, Boulaye S. fut le premier secrétaire du noyau de base des dockers du Parti africain pour l'indépendance (PAI). En février de la même année, il fut chargé par Sembene Ousmane de tirer des tracts ronéotypés distribués au cours d'une réunion du PAI qui eut lieu à son propre domicile. Les mois suivants, il reçut des leaders nationalistes dans l'établissement commercial qu'il avait repris avec un compatriote, militaire de carrière à la retraite. Il effectua également de fréquents voyages entre Marseille et Paris, assurant la liaison pour le compte de la section locale du PAI, en remplacement de Sembene Ousmane promu à d'autres responsabilités.

Restauration et hôtellerie : un nouvel ancrage dans la ville

Les marins qui ont pu constituer un capital ont le plus souvent opté pour la gestion d'un café, d'un restaurant, d'une cave ou d'un hôtel meublé, implantés dans les quartiers fréquentés lors de leurs séjours à terre. Véritables précurseurs dans le développement d'activités économiques, Italiens, Arméniens, Grecs et Algériens

45. Entretien avec Vincent S., Marseille, 19 février 1999.

avaient déjà amorcé une appropriation du centre-ville à travers la gestion d'établissements commerciaux. À l'instar des cafetiers maures dépeints par Colette Granet⁴⁶, les tenanciers noirs africains se sont appuyés sur les réseaux de leur compagne ou de leur épouse européenne pour faire démarrer et fructifier leur activité. Arrivés célibataires à Marseille, les navigateurs ont, dans un premier temps, construit une famille dans la cité plutôt qu'au pays et ils ont même élevé les enfants des femmes européennes avec lesquelles ils vivaient, quand ils n'ont pas eu de descendance métisse. Responsables du fonds de commerce, parfois propriétaires des murs, ils tentent de renforcer leur assise économique, d'élargir leur clientèle et de diversifier leurs activités. Vieux retraité de la marine de guerre et de la marine marchande originaire de Guinée, Drame raconte comment il a démarré ce projet de restaurant, rue des Dominicaines, avec celle qu'il a considérée comme sa femme. « Quand on est venus visiter le local, c'était immonde. L'agent immobilier nous avait prévenus mais il savait qu'on était deux travailleurs sérieux, capables de tout remettre en ordre⁴⁷. » Drame a élevé les enfants de sa compagne, alors âgés de six et seize ans et, à la mort de leur mère, ils sont partis avec l'héritage sans plus jamais donner de nouvelles. Ces unions mixtes participent de l'assimilation, elles sont une forme d'insertion dans la société d'accueil à laquelle n'ont pas aspiré les migrants noirs africains débarqués une décennie plus tard pour occuper des postes dans l'industrie française.

Ces nouveaux commerçants africains valorisent le savoir-faire acquis à bord des bateaux en tant que cuisinier ou garçon de salle. Ils ont, par ailleurs, activé leurs réseaux de connaissances construits soit à l'intérieur du port, voire sur les bateaux, soit dans la cité phocéenne, à l'occasion de chaque escale. C'est ainsi qu'au début des années 1990 Ismaïla, le marin comorien, dont la trajectoire a déjà été esquissée plus haut, revient à Marseille pour y occuper un poste de cuisinier dans un restaurant sur la Corniche. Ancien navigateur lui aussi, son cousin Ibrahim a trouvé un local à Noailles qu'il souhaite réaménager en restaurant. Il lui demande de devenir responsable des cuisines. De 1994 à 1997, Ismaïla travaille dans cet

46. Colette Granet, « Les cafetiers maures, 1914-1940 », *REMI*, vol. 11, n° 1, 1995, p. 125-132.

47. Entretien avec Drame D., domicile, Marseille, 10 avril 1998.

établissement. Les immeubles du quartier ne sont pas entretenus par les propriétaires ; des vendeurs à la sauvette y écoulent des produits souvent illicites, autant de désagréments qui freinent le client potentiel. L'établissement ferme et les deux associés déménagent un peu plus loin de l'autre côté du cours Lieutaud, à proximité d'un théâtre. Mais, cinq ans plus tard, la faillite est encore au rendez-vous en dépit de l'amélioration du cadre et de l'environnement et des tentatives d'animation.

D'autres navigateurs profitent des liens d'amitié tissés avec leurs anciens logeurs pour bénéficier de leurs conseils pratiques et de leur connaissance du marché immobilier. Nombre d'anciens navigateurs ont racheté des établissements précédemment fréquentés en tant que clients. Daouda raconte : « Cet hôtel était très bien, je l'ai choisi parce que le patron était très gentil avec tous les Noirs, c'était un Français très gentil, un brave garçon, il estimait tout le monde. J'ai toujours couché là-bas jusqu'à ce qu'il dise que cette maison, il va la vendre parce qu'il est vieux, sa femme aussi et qu'ils veulent être tranquilles. Alors moi, j'ai dit si vous voulez, je prends en gérance, je vais chercher une famille : il m'a donné en gérance pendant six mois et puis j'ai acheté avec mes économies. Comme j'avais pas assez, il m'a fait les traites sur le reste pendant cinq mois et puis j'ai tout payé, 25 000 francs en 1960⁴⁸. » Gérer un café, un restaurant, un hôtel constitue un idéal d'intégration dans la société marseillaise et semble ouvrir la porte vers la petite notabilité locale.

M. AHMED, UN MARIN DJIBOUTIEN TRÈS SOLITAIRE

Ahmed prend le temps d'expliquer à ses interlocuteurs la diversité culturelle des populations originaires de Djibouti mais sans révéler pour autant son appartenance ethnique. « Moi, je suis somalien de Djibouti [...] ». S'il refuse de décliner plus finement son identité, c'est peut-être pour ne pas donner sa position sur les conflits intercommunautaires qui ensanglantent Djibouti depuis les années 1930. Ou bien peut-être estime-t-il que ces rivalités entre Issas et Afars n'ont plus aucun sens

48. Entretien avec Daouda T., Marseille, 20 mars 1998.

aujourd'hui de sa fenêtre de retraité en France et qu'elles doivent être transcendées ?

« Je suis arrivé à Marseille en 1956 avec un contrat de domestique pour un docteur. J'ai pas aimé et je suis pas resté jusqu'au bout. » Ahmed cherche alors un autre emploi et s'oriente vers le port où d'autres concitoyens travaillent déjà. Sans aucune tradition familiale dans le domaine maritime, il est navigateur durant quatorze ans, de 1958 à 1971. Il fait le tour du monde avec les Messageries maritimes. « Les Djiboutiens travaillaient dans les machines, ils manipulaient le charbon, ils n'étaient pas dans les restaurants car ils ne voulaient pas toucher le porc. Ils étaient maîtres graisseurs, soutiers. Moi, j'ai quand même travaillé dans les services. » Ahmed s'active dans les cuisines comme plongeur puis devient garçon de carré au service des officiers avant d'accéder à la position de maître d'hôtel.

Une fois à la retraite, Ahmed seconde un temps, dans les années 1970, le tenancier du « Nice Bar », lieu de rendez-vous privilégié des marins et retraités africains de la Marine. Mais les relations s'enveniment avec le propriétaire, un ancien marin guinéen. Les économies d'Ahmed sont insuffisantes pour qu'il envisage d'ouvrir son propre café. Il se refuse à fréquenter ceux qu'il appelle les Yéménites, ces Arabes ressortissants de Djibouti, du Yémen et de l'Arabie Saoudite, préférant la compagnie de ses frères de couleur.

Aujourd'hui, solitaire, il vit toujours dans un foyer en centre-ville et arpente les rues de Noailles et Belsunce.

Le métier de marin s'est profondément transformé au cours du siècle dernier. Les temps passés à bord ont été notablement réduits. Les derniers marins africains installés à Marseille ne peuvent plus prétendre à la navigation au long cours, laquelle disparaît en même temps que nombre de compagnies maritimes. Aujourd'hui, ils travaillent pour l'essentiel à la SNCM sur les lignes desservant la Corse. Ils sont serveurs ou officient dans les cuisines. Peu nombreux, ils ne partagent plus, comme les anciens, des lieux et une histoire commune. Le petit monde des marins africains tel qu'il vient d'être décrit appartient déjà au passé.

Le colporteur mouride

Des commerçants insérés dans un système transnational

L'engouement des Européens pour la statuaire africaine naît dans les années 1950. Il se renforce après le premier festival mondial des Arts nègres à Dakar et l'exposition organisée au Grand Palais à Paris, au printemps 1966. À l'instar d'El Hadj Yanda Diop, homme d'affaires sénégalais cité par S. Amin¹, très en vue dans la confrérie mouride et ayant opté pour le négoce international, les premiers antiquaires sénégalais approvisionnent les galeries d'art parisiennes en objets de facture ancienne, tout en écoulant, parallèlement, sur le marché aux puces de Saint-Ouen, des masques et statuette nouvellement sculptés. Le port phocéen devient le lieu de réception des marchandises africaines et constitue, avec Paris, l'un des deux premiers centres permanents du réseau commercial sénégalais. El Hadj Amadi Sow, qui a abandonné la sculpture pour mettre en place des réseaux commerciaux

1. S. Amin, *Le Monde des affaires sénégalais*, Paris, Éditions de Minuit, 1970.

vers l'Afrique de l'Ouest et qui a déjà expérimenté, à Abidjan, la commercialisation de masques et de statuettes fabriqués dans l'atelier familial à Dakar, débarque à son tour à Marseille en vue de prospecter le marché français. Très vite, il organise des tournées en train en direction de Tours et du Havre, accompagné de deux parents, et prend contact avec un transitaire et un agent en douanes à Marseille. Il expérimente ainsi le fonctionnement de la société française sous la protection spirituelle de son marabout. C'est la naissance du système mouride en France. Et, en l'espace de quelques années, à partir de Marseille et de Paris, les commerçants étendent les ramifications de leur négoce à la France tout entière, débordant aux frontières.

À l'origine, les premiers Sénégalais initiateurs de ce nouveau système commercial sont des boisseliers laobé, qui fabriquent traditionnellement des pilons, des mortiers, des calebasses ou des tablettes coraniques. En lien à la fois avec les fortes sécheresses à répétition qui ont frappé le Sénégal et avec le développement du tourisme, ils ont été conduits à modifier leur activité, important le bois de Côte-d'Ivoire ou se déplaçant à Abidjan pour y sculpter des masques et des statuettes modernes, copies d'anciens. Considérée selon les auteurs tantôt comme une ethnie (sous-groupe peut s'étant plus ou moins fondu dans les différents groupes ethniques rencontrés), tantôt comme une caste (boisseliers), se distinguant également selon la région d'origine (Ndiambour, Sagnaxor, Mboucky, Guet) et son appartenance maraboutique, cette population de Laobés détient, au milieu des années 1960, le quasi-monopole de la production artisanale d'objets d'art en bois. Une grande partie s'est convertie au mouridisme, cette organisation soufie apparue au Sénégal à la fin du XIX^e siècle qui se structure autour de relations verticales entre les marabouts (*cheikh*), maîtres spirituels et temporels, et leurs disciples (*taalibé*) et met l'accent sur la vie communautaire. Fondée par Cheikh Ahmadou Bamba, cette doctrine repose sur le travail assidu de ses disciples et sur l'éthique de la solidarité ; son précepte premier étant : « Travaille comme si tu ne devais jamais mourir et prie comme si tu devais mourir demain. »

Interpellé par la présence croissante de ces « mystérieux » commerçants africains sur les marchés français et par les réactions

violentes qu'elle suscitait², G. Salem³ s'est efforcé de mettre à jour leur système commercial. Il s'est rapidement aperçu que ces commerçants n'avaient aucun rapport avec les travailleurs africains dont la vie à l'usine et dans les foyers avait déjà largement été décrite par d'autres chercheurs, si ce n'est la nationalité sénégalaise. Il a donc rencontré ces commerçants dans plusieurs villes françaises (Paris, Lille, Strasbourg, Lyon, Marseille, Bordeaux) et a pu ainsi reconstituer la progression de leurs implantations ainsi que leur densification au fil des années. Procédant à l'élargissement de leur assise commerciale, les Sénégalais investissent les villes frontalières françaises, qui constituent des fenêtres par lesquelles se feront les premières incursions début 1980 en Allemagne, en Italie, en Espagne et au Benelux. G. Salem a ensuite remonté les filières jusqu'à Dakar, où il a pu inventorier les lieux de production et d'expédition des marchandises et interroger les artisans et transitaires. Par cette recherche, réalisée à la fois en France et au Sénégal, il a été le premier à montrer la reconversion à l'étranger d'une confrérie fondée et organisée d'abord en fonction du milieu rural, même si d'autres avant lui (J. Copans, D. Cruise O'Brien, M.-C. Diop) avaient mis en évidence la capacité des Mourides à développer de nouvelles structures adaptées au milieu urbain.

Dès sa création, la confrérie a été le lieu de regroupement des paysans wolof et d'opposition au colonisateur, bien qu'elle se soit, par la suite, appuyée sur l'administration française pour asseoir son expansion économique. Jusqu'au milieu des années 1960, grâce à l'organisation des disciples en groupes de travail (*daara*), les marabouts furent les premiers producteurs d'arachide du Sénégal, assurant les deux tiers de la production totale du pays (Cruise O'Brien, 1971). Ils furent, de surcroît, des courtiers efficaces du développement, jouant les intermédiaires entre la paysannerie et l'État. Mais la baisse de fertilité des terres, les déficits pluviométriques et la chute des cours mondiaux de l'arachide ont

2. En 1977, à Strasbourg, un garçon de café tente de tuer, à coups de carabine, un jeune colporteur sénégalais ; l'année suivante, un arrêté municipal interdit le commerce ambulancier dans les rues et les places publiques du centre-ville.

3. G. Salem, *De Dakar à Paris, des diasporas d'artisans et de commerçants. Étude socio-géographique du commerce sénégalais en France*, thèse de doctorat de 3^e cycle, Paris, EHESS, 1981.

entraîné une réorganisation de la communauté et son recentrage sur le commerce urbain.

Nombre de paysans mourides ont gagné les villes sénégalaises, surtout Dakar et le marché Sandaga. S'improvisant commerçants, ils ont réorganisé leur solidarité sur des bases urbaines en créant des *dahira*, lieux de regroupement et d'accueil, avant de poursuivre leur chemin à l'étranger. Les marabouts peuvent intercéder en faveur de leurs disciples, pour les aider à développer des marchés en migration. Jouant leur fonction d'intermédiaire, ils mettent ainsi en relation des *taalibe* dispersés dans le monde afin qu'ils puissent construire ensemble des partenariats commerciaux. En revanche, les hiérarchies maraboutiques n'agissent que très marginalement dans l'organisation du départ des candidats à l'émigration, bien qu'on ait parlé de *taalibe* ayant profité des tournées de leurs marabouts sur des lieux d'immigration pour rester clandestinement à l'étranger.

Marseille : plaque tournante du négoce mouride ?

Mais le « petit monde marseillais est bien différent des autres formes d'organisations [commerciales mourides] rencontrées » par G. Salem lors de ses pérégrinations dans les villes françaises. Marseille rassemble plusieurs générations de migrants sahéliens qui n'ont pu s'ignorer et dont les parcours s'enchaînent inévitablement. Les premiers colporteurs mourides, qui s'arrêtent dans le quartier Belsunce à la fin des années 1960, louent leurs chambres d'hôtel à d'anciens militaires sénégalais ; les plus jeunes sont accueillis par leur mère ou leur tante, déjà installées dans la place. Leur chef de file – El Hadj Amadi Sow – a fait affaire avec un transitaire qui est aussi consul du Mali. Autrement dit, les trajectoires des mourides dans la cité ont pu se greffer sur des réseaux africains déjà en formation. Celles qu'on appelle communément les « mamans africaines », en référence à leur âge avancé, ont bien souvent devancé la migration mouride, approvisionnant les marins à quai en produits communautaires rapportés de leurs voyages réguliers en Afrique.

Ensuite, les premiers groupes d'artisans, qui font de Marseille la plaque tournante du commerce mouride, appartiennent à des groupes extrêmement hétérogènes de Laobé Dioula, de Laobé Yett, de commerçants wolof, illustrant aussi la force de l'initiative individuelle dans un système présenté communément comme extrêmement verrouillé. Loin de s'appuyer sur leur unique allégeance maraboutique, ces commerçants aux parcours familiaux, professionnels et migratoires extrêmement diversifiés jouent de leurs multiples appartenances pour faire fructifier leur négoce. Enfin, dès la fin des années 1950, s'approvisionnant aux escales et notamment au Kenya, en Tanzanie et en Côte-d'Ivoire, des navigateurs français⁴ puis africains⁵ avaient commencé à écouler, à Marseille, aux enchères, en salle de ventes, des statuettes d'ébène et d'ivoire. Alors que l'Art nègre devenait à la mode, ils démarchèrent par la suite les antiquaires marseillais. L'une de ces boutiques implantée sur le boulevard Dugommier, au carrefour de la Canebière, et spécialisée alors dans la vente de bijoux fantaisie, devint, en un temps record, le lieu de rencontre des amateurs de l'Art nègre de toute la région. Son propriétaire⁶ délaissa bien vite le commerce des figurines en plâtre en provenance d'Italie pour lui préférer celui des statuettes *made in Africa*. À son tour, il devint, jusqu'à la fin des années 1970, le fournisseur attitré des antiquaires du sud de la France, puis des commerçants mourides en statuettes d'ébène, se faisant livrer de Tanzanie plusieurs conteneurs par mois. Parallèlement, il se déplaçait dans les hôtels meublés de Belsunce pour s'approvisionner auprès des marins, puis des colporteurs sénégalais, en ivoire et en masques de bois rouge. Son minuscule magasin regorgeait de pièces qu'il exposait à l'étage, mais aussi sur le trottoir, telle une véritable vitrine de l'art africain, en plein cœur de la ville.

Marseille, métropole coloniale, méditerranéenne et portuaire, était, en quelque sorte, mieux préparée que d'autres villes françaises à accueillir cette nouvelle population d'artisans commerçants sénégalais. Les migrants issus du Maghreb qui les avaient précédés

4. P. Marius, *Crass' de meule*, Marseille, Éditions Paul Tacussel, 1993 (autobiographie d'un navigateur marseillais).

5. Entretiens réalisés en 1998 et 1999 auprès de navigateurs sénégalais vivant encore à Marseille.

6. Entretien réalisé en mai 1998.

avaient déjà eu le temps de diffuser d'autres modèles commerciaux, tel l'esprit du souk, fondé sur le marchandage, la verve et le combat ritualisé, familiarisant ainsi le public marseillais avec ces pratiques⁷.

Bon nombre de Sénégalais arrivant à Marseille, au seuil des années 1970, avaient fait escale à Abidjan où le marché de l'Art africain connaissait un début de saturation. Les uns avaient suivi un apprentissage pour devenir tailleur, cordonnier ou tapissier. D'autres avaient même débuté une carrière de footballeur professionnel à Dakar. Une minorité dakaroise avait entrepris un cursus universitaire à Paris, alors que des paysans analphabètes débarquaient directement du bassin arachidier, du pays wolof. À la lumière des travaux conduits par G. Salem, il semblerait que, dans les premières années de leur installation marseillaise, les marchands mourides n'aient pas tous bénéficié de la solidarité confrérique ; autrement dit, c'est davantage la solitude et la crainte quotidienne des arrestations policières en tant que migrants en situation irrégulière qui ont rapproché les plus jeunes commerçants, au profil d'aventuriers. Loin de fonctionner comme une secte, le système mouride n'est pas seulement le fruit de stratégies de groupe ; il intègre aussi de multiples initiatives proprement individuelles.

Une fois à Marseille, les commerçants se regroupent dans les chambres des hôtels meublés et dégradés de Belsunce, partageant leur année en deux ou trois périodes. Entre juin et septembre, après avoir récupéré la marchandise au port, ils sillonnent les villes touristiques de la Côte d'Azur quand ils ne s'installent pas le long de la Canebière et du boulevard Dugommier, déposant leurs produits à même le sol. Quelques-uns s'aventurent plus loin en France ou en Europe (Italie, Belgique, Hollande, RFA), empruntant, le plus souvent, le rail pour déployer leur activité. À l'automne, quand ils en ont les moyens, ils rentrent au Sénégal pour y travailler comme chauffeurs de taxi ou commerçants. En hiver et au printemps, ils investissent les emplois d'intérim ou travaillent au « noir » dans les ateliers de couture de Belsunce, véritable petit « Sentier marseillais ». Colporteurs, coursiers, détaillants, grossistes, les marchands investissent

7. À Strasbourg, les commerçants de la place de la Cathédrale refusent totalement que les colporteurs africains puissent traduire en valeur marchande des différences sociales, raciales qui ne pourraient être converties nulle part ailleurs sur les marchés politique ou culturel et c'est la raison pour laquelle, à court d'arguments, ils développent des propos et des actes racistes.

progressivement l'ensemble de la hiérarchie commerciale, bien qu'étant parallèlement structurés selon des rapports verticaux. Quelques-uns, grossistes, réceptionnent les commandes de marchandises fabriquées à Dakar qu'ils redistribuent entre les colporteurs.

Un dispositif qui s'adapte en permanence

Progressivement, le système commercial se transforme. Aux marchandises sénégalaises, lourdes, encombrantes et difficilement transportables, se substitue une gamme de produits plus diversifiés, « moins ethniques » et plus légers comme les moulages en résine ou les *papa galli*, ces statuettes en ivoirine fabriquées à Hongkong et distribuées au Sentier à Paris ou encore à Naples. D'autres produits encore meilleur marché comme les colifichets, les bijoux fantaisie, les montres, les lunettes de soleil, les chapeaux et les sacs sont également proposés par les vendeurs sénégalais, qui s'approprient les trottoirs du centre de Marseille pour un usage commercial. C'est alors qu'ils entrent en concurrence avec les colporteurs marocains⁸ mais également avec les commerçants arabes des boutiques voisines, proposant les mêmes produits à des tarifs plus compétitifs.

Au fil des années, l'organisation mouride, qui, en superposant réseaux économiques et réseaux religieux, rend possible l'accueil et l'insertion économique et sociale de ses membres à l'étranger grâce à une solidarité confrérique, se renforce par l'arrivée régulière, en France, de nombreux commerçants sénégalais. À Marseille, ils sont de plus en plus nombreux à s'installer dans les meublés des rue du Tapis-Vert et rue du Baignoir, rebaptisant à l'occasion le cœur de Belsunce, « Darou Salam », en référence à l'un des quartiers de la ville sainte de Touba, lieu de révélation de leur chef spirituel. C'est aussi l'époque où les navigateurs et les ouvriers africains désertent

8. Dans les années 1970, un phénomène comparable se développe en Italie. Originaires essentiellement de la Chaouia, des marchands ambulants marocains investissent les rues des villes, les places des villages italiens, écoulant de l'artisanat et de la bimbeloterie de moins en moins marocaine, fabriqués en Italie du Nord. Ces colporteurs abandonnent progressivement la vente de sculptures d'Afrique noire et de colliers égyptiens. Voir Mohamed Bendhiba, « La vie des commerçants ambulants marocains en Italie », *Lamalif*, n° 76, novembre-décembre 1975, Casablanca.

Marseille pour s'employer à la Seyne-sur-Mer ou à Toulon dans la réparation navale. D'autres encore quittent le centre-ville dégradé, préférant emménager en périphérie, dans les foyers Félix Zoccola et Félix Piat nouvellement créés par la SONACOTRA ou encore dans les HLM des quartiers nord, quand leurs familles viennent les rejoindre dans le cadre du regroupement familial.

Au début des années 1980, Marseille est devenue un espace de négoce exceptionnel, à l'initiative principalement des populations algériennes puis tunisiennes et marocaines. Le quartier Belsunce accueille alors près de 30 000 personnes par semaine en provenance du Maghreb⁹. Près de 400 boutiques gérées par 6 000 commerçants autour desquels circulent près de 40 000 « fourmis » fournissent 800 000 clients, en provenance du Maghreb ou de l'Europe (A. Tarrus, 1995). Les commerçants mourides, dont le système commercial est alors bien rodé au plan européen, profitent de cette opportunité pour irriguer les boutiques, les marchés, les plages et l'espace public dans la région PACA à partir de la métropole phocéenne, plaque tournante de leurs négoce. Dans cette perspective, ils installent des commerces de gros, à proximité de la gare ferroviaire et du Vieux-Port, tout au long du boulevard d'Athènes et de Dugommier mais aussi à l'intérieur du quartier Belsunce. D'autres commerçants préfèrent devenir « grossistes d'appartement¹⁰ », transformant, à l'exemple de ces mamans africaines, leur studio en magasin de stockage encombré de cartons, bref en QG pour le négoce mouride. La gamme des produits qu'ils proposent s'est encore élargie et modernisée au gré des opportunités, intégrant une multitude d'accessoires et de bijoux de pacotille, des produits cosmétiques, des sous-vêtements et du petit matériel électronique en provenance d'Italie, d'Espagne ou de Hongkong. Marseille devient, en quelque sorte, un lieu de passage obligé, un point de rupture de charge pour les colporteurs qui, après avoir enfoui dans leurs valises de multiples gadgets et accessoires, prennent le train de nuit pour aller écouler leur marchandise au compte-gouttes en Belgique, en

9. Étude de la chambre de commerce et d'industrie de Marseille (CCIM), 1985.

10. Terme utilisé par S. Bava mais qui renvoie au travail de V. Ebin sur la stratégie d'implantation des émigrés de Darou Mousty à Marseille : « Les commerçants mourides à Marseille et à New York. Regard sur les stratégies d'implantation », in E. Grégoire et P. Labazée (dir.), *Grands Commerçants d'Afrique de l'Ouest*, Paris, IRD Éditions, 1993, p. 102-123.

Allemagne ou en Italie. À l'inverse, des coursiers en provenance d'Italie, d'Espagne, du Maroc mais aussi du III^e arrondissement parisien viennent déposer, chez les grossistes implantés dans la cité phocéenne, quantités de marchandises qui seront redistribuées sur les marchés alentours par les marchands ambulants. Progressivement, en se regroupant, les colporteurs ont pu s'équiper de véhicules pour être en mesure de se rendre sur les marchés les plus éloignés et d'approvisionner, dans la même journée, plusieurs places marchandes dans la région. Certains ont également loué des garages, en périphérie du quartier Belsunce, pour entreposer leurs marchandises.

Le dahira Touba-Marseille ou le début d'un ancrage

Dans ce schéma organisationnel bien rodé, le restaurant d'El Hadj Sy, installé d'abord rue du Baignoir puis rue Thubaneau, joue un rôle particulier. Il devient une halte incontournable, accueillant, sans distinction ethnique ou confrérique, tous les Sénégalais de Marseille ou de passage, impliqués dans le négoce. Ce nouvel espace tend même à supplanter les chambres d'hôtel où s'opéraient précédemment les transactions. C'est aussi dans ce lieu que sont organisées les premières grandes manifestations mourides à l'instar du grand Magal de Touba, provoquant étonnement et circonspection chez les voisins et les autorités publiques. El Hadj Sy, dont le parcours initiatique et migratoire a été largement décrit par D. Kone¹¹, arrive à l'aéroport de Marignane en 1977. Guide spirituel de la confrérie tijane, il a reçu pour mission d'accompagner les disciples dans leurs pérégrinations et d'exercer son autorité en priorité sur la région marseillaise. Sans bénéficier d'un quelconque privilège lié à son statut ou au prestige déjà conquis lors de ses précédentes visites dans le sud de la France, et nettement plus âgé que ses confrères débutants, il « occupe un morceau de trottoir à l'angle

11. D. Kone, *Les Mobilités des Noirs Africains dans l'aire métropolitaine marseillaise*, thèse de doctorat, université de Toulouse-Le Mirail, Institut des sciences sociales Raymond-Ledrut, 1997.

de la rue Thubaneau et du cours Belsunce » (D. Kone ; 1997 : 147), proposant à la vente des briquets, des montres et des lunettes. À l'exemple de ses compatriotes, il subit les quolibets racistes des passants et le harcèlement quotidien des commerçants arabes qui supportent de plus en plus difficilement cette concurrence déloyale. Pour éviter que les tensions ne s'exacerbent, les vendeurs africains investissent la place Jules-Guesde ou attendent la fermeture des magasins arabes du quartier Belsunce pour écouler leurs marchandises, notamment auprès des ouvriers africains qui rentrent tardivement dans leur hôtel meublé et qui sont ravis d'être servis à domicile. Mais, quand les altercations deviennent quotidiennes, les « mamans » africaines sont les premières à être agressées. Les commerçants africains commencent à organiser leur défense collective. Dans cette nouvelle configuration, El Hād̄j Sy joue un rôle déterminant, usant de son ascendant incontestable auprès de ses compatriotes pour empêcher tout débordement irréparable, pour s'imposer comme médiateur et pour arbitrer les conflits entre les différents groupes commerçants. Par la suite, il deviendra un interlocuteur de la mairie de Marseille dans le cadre du dialogue instauré avec les communautés au travers, notamment, de la création d'une commission ethnique et confessionnelle, Marseille Espérance, au cours du mandat de R. Vigouroux. El Hadj Sy est aussi le premier à créer un lieu de prières pour les Sénégalais musulmans de Marseille, au cœur de Belsunce. Il obtient l'autorisation de transformer un petit restaurant de la rue des Récollettes en mosquée¹².

C'est aussi la période où un groupe de disciples, issu des premières générations de commerçants mourides installés à Marseille, éprouve la nécessité de créer un *dahira*, baptisé « Touba Marseille », pour mieux accueillir les *taalibe* et *cheikh* de passage. À proximité de la mosquée, rue du Tapis-Vert, les marchands louent un petit appartement, coïncé entre les locaux de grossistes tunisiens, l'atelier de couture arménien et les logements de compatriotes. Ce local

12. Avant lui, un autre représentant sénégalais de la confrérie tijane, Bogouma Seck, avait été désigné par la grande mosquée de Paris pour être dépêché à Marseille dès 1962 au titre d'imam régional des Bouches-du-Rhône. Cet ancien soldat français qui se considérait lui-même comme l'« ancêtre des mosquées de Marseille » n'était pourtant pas parvenu à s'imposer au sein d'une population majoritairement musulmane algérienne et avait été vivement critiqué, notamment pour son mode de vie trop occidentalisé. Il devint néanmoins l'un des membres fondateurs de la commission Marseille Espérance.

combine à la fois les fonctions d'espace de prières, de recueillement, de centre d'accueil pour les migrants fraîchement arrivés et celles de lieu de stockage des marchandises. Les séances de *dhikr* (remémorations), la lecture des *khassâides* et les collectes de l'aumône en vue de la construction d'infrastructures à Touba – devenue la capitale des Mourides et l'« antichambre du paradis » – sont organisées à partir du *dahira*. Les disciples y préparent également les visites des marabouts influents que S. Bava a largement décrites¹³. Pour la première fois, dans le cadre de cette nouvelle structure, les mourides de Marseille organisent, en 1986, la venue de Serigne Modou Bousso Dieng, fils de Serigne Fallou M'Backe, deuxième khalife des Mourides. Les années suivantes, notamment à l'occasion de la tournée périodique en Europe de Cheikh Mortada M'Backe – fils direct de Cheikh Ahmadou Bamba –, les membres du *dahira* de Marseille ont loué et transformé des chambres d'hôtel en lieux saints, du côté de Belsunce et du Vieux-Port, susceptibles d'accueillir, pour quelques jours, une centaine de *taalibe* en provenance du sud de la France. La cité phocéenne constitue la deuxième étape française après Paris, sur le parcours du chef religieux. Les responsables de Touba Marseille supervisent également l'accueil des marabouts à la gare Saint-Charles pendant que des femmes préparent les repas pour toute la communauté. Ponctuant la vie des disciples et ayant pour objectif premier de renforcer les liens entre les différentes générations de migrants et de consolider la puissance de la confrérie en rappelant quelques *ndiguël* ou principes, ces événements réguliers sont également des occasions de rendre visite à des parents et d'échanger des marchandises.

*Une recomposition des filières
marchandes excluant la cité
phocéenne*

Quand Victoria Ebin, anthropologue américaine, se rend à Marseille à la fin des années 1980, elle remarque que les mourides vivent

13. Voir à ce propos S. Bava, *Routes migratoires et itinéraires religieux. Des pratiques religieuses des migrants sénégalais mourides entre Marseille et Touba*, thèse de l'EHESS, Marseille, 2002.

en circuit fermé, restant totalement imperméables aux autres communautés. Aussi bien au plan spatial que psychologique, ils demeurent confinés entre la gare Saint-Charles et le Vieux-Port. « En règle générale, c'est l'hostilité qui prévaut avec les Maghrébins qu'ils croisent occasionnellement à la mosquée. Le mouridisme ne semble pas davantage être un moyen de sortir de leur dogme étroit, comme ce fut le cas jusqu'à un certain point à Paris » (Ebin, 1993). Pourtant, dans le même temps, à Rome ou à New York, nouvelles places fortes du système mouride, les commerçants sénégalais entretiennent des relations privilégiées avec les populations autochtones ou étrangères. Aux États-Unis, V. Ebin explique qu'il y a eu affinité et concordance d'intérêts entre musulmans noirs et mourides à un moment donné. Les premiers recherchaient leurs racines et envisageaient le mouridisme comme un moyen de se ressourcer, de recouvrer une identité perdue. Bien que ne partageant pas la position radicale de type anti-Blancs des musulmans américains, mais pragmatiques, les seconds s'y conformaient néanmoins temporairement dans l'espoir d'obtenir un appui commercial.

Pourquoi donc, à Marseille, les mourides étaient-ils si repliés sur eux-mêmes au milieu des années 1980 ? Est-ce seulement un effet de focale lié au fait que la démonstration s'est appuyée sur un seul groupe de commerçants originaires de Darou Mousty et dans une période très particulière d'exacerbation des contrôles policiers ? Assurément, le durcissement des politiques migratoires nationales, combiné à l'interdiction du colportage sur le cours Belsunce, semble avoir notablement inhibé l'esprit d'initiative des négociants mourides, ceux-là même qui, aux États-Unis, opèrent des alliances avec des hommes d'affaires musulmans noirs américains. À Marseille, c'est effectivement l'époque où, en lien avec la montée du chômage, avec la crise des industries locales et l'enracinement des populations maghrébines dans la ville, « toute forme de visibilité culturelle et culturelle émanant des immigrés apparaît comme illégitime et impossible à traiter par un système politique local déjà affaibli par une crise de la représentation politique » (J. Césari, 1994 : 72). Dans le même temps, M. Diop (1990) évoque le « retrait des marchands ambulants » en région parisienne auquel il oppose l'« ouverture sur le milieu endogène, sur la société d'accueil » des étudiants mourides. Tout dépend, en définitive, de l'espace-temps et des

groupes considérés. En Italie comme en Espagne, selon la conjoncture, les Mourides prennent des positions variables. Ils s'appuient sur la société locale, plus particulièrement sur les structures associatives et catholiques, pour trouver un logement ou un travail dans l'industrie et obtenir une régularisation de leur situation. Ils suivent des formations dans la perspective de pouvoir monter des entreprises d'import-export avec des partenaires italiens. À Marseille, les relations conflictuelles entretenues avec les Maghrébins rendent d'abord impossible ce type d'alliances commerciales. Une compétition s'est engagée pour la maîtrise de l'espace et a conduit au partage des lieux en fonction des temporalités. Les commerçants mourides investissent l'espace public la nuit, pour échanger des informations, initier un commerce ; ils se retirent la journée devant la supériorité numérique des Maghrébins. Au printemps 1986, quand la réhabilitation du centre-ville devient une priorité, le quartier de Belsunce est encerclé par la police. Une centaine de personnes sont interpellées pour trafic d'héroïne, parmi lesquelles plusieurs dizaines de Sénégalais qui sont reconduits à la frontière (S. Bava, 2000). Il s'agit pour la municipalité de partir à la reconquête du centre-ville dans la perspective d'y installer d'autres populations issues de la classe moyenne française. Assurément, l'intensification des contrôles policiers, autant au plan local que national, a contribué à la réorientation du commerce mouride vers l'Italie, l'Espagne ou les États-Unis (O. Schmidt di Friedberg, 1994a, 1994b ; D. M. Carter, 1997 ; Navez Suarez, 1995 ; V. Ebin, 1995). Toutefois, paradoxalement, ces événements stigmatisant l'Autre migrant ont favorisé le rapprochement des communautés concernées au sein de Marseille. Selon les cycles relationnels décrits par Park pour décrire les trajectoires des migrants dans la ville étrangère, le conflit assigne une place dans la société ; c'est d'ailleurs l'étape qui crée une solidarité au sein de la minorité. L'apaisement a donc succédé à l'hostilité. Devenus en quelque sorte victimes expiatoires, les marchands mourides ont acquis alors une légitimité auprès des autres migrants. De premiers arrangements commerciaux ont alors pu avoir lieu. La hiérarchie confrérique s'est sentie également interpellée par l'implication d'un nombre non négligeable de ses fidèles dans le trafic d'héroïne. Lors de sa tournée marseillaise après les événements, le marabout Serigne Mourtada M'Backe invita les anciens à exercer davantage de contrôle

social sur les plus jeunes. Le message fut entendu. Les responsables du *dahira* auraient évité à nombre de disciples de tomber dans le piège du commerce illicite (S. Bava, 2002).

Bientôt, l'instauration de visas pour les Algériens voyageant en France, la libéralisation des importations, la montée islamiste ainsi que, plus généralement, le durcissement de la législation française à l'encontre des étrangers¹⁴ sont autant d'éléments qui participent au tarissement des flux de clientèle en direction de Marseille. Remettant en question le face-à-face algéro-français, ces événements contribuent notablement à une recomposition des filières commerciales (A. Tarrius, 1995). Alors que les Tunisiens et les Marocains renforcent leur position dans la cité phocéenne, les commerçants mourides – grossistes comme détaillants – sont nombreux à rejoindre d'autres pays méditerranéens, nouveaux points forts de leur dispositif international, les législations de ces pays sont alors encore plus propices à l'immigration africaine, bien que devant s'intégrer à terme dans les accords de Schengen. C'est ainsi que la moitié des grossistes sénégalais ferme boutiques du côté de Belsunce. Progressivement, les États-Unis deviennent un nouvel Eldorado pour les commerçants au long cours¹⁵. Les marchands mourides de Darou Mousty, installés à Marseille dans les années 1980, ont préparé leur redéploiement, essayant, dans un premier temps, d'explorer les possibilités d'écouler à New York les produits de maroquinerie européenne (V. Ebin, 1993). Afin de trouver des partenaires, des marchés de l'autre côté de l'Atlantique et donc de tisser des liens entre Marseille et New York et entre New York et Dakar, ils s'appuient sur leurs marabouts installés à Dakar pour programmer leur séjour américain. Ils sont ainsi mis en contact et pris en charge par les disciples du foyer de Darou Mousty à New York.

14. Ces lois sur la maîtrise des flux migratoires restreignent encore sensiblement les droits des étrangers (droit d'asile, droit au regroupement familial) résidant en France ainsi que leurs possibilités de régularisation et rendent plus précaires les conditions de vie et de séjour des immigrés, notamment par le renforcement des contrôles d'identité. Ces décrets qui associent lutte contre l'insécurité et immigration clandestine font basculer dans la clandestinité des catégories entières de populations immigrées.

15. Si les États-Unis maintiennent leur politique d'ouverture en accordant chaque année des visas aux parents des immigrés africains légaux et en délivrant, également, des visas touristiques de trois mois, parallèlement, ils renforcent leur lutte contre l'immigration clandestine.

À Marseille, les colporteurs sont donc de moins en moins mourides : ils sont remplacés par de jeunes Asiatiques s'appropriant à leur tour les rues et les places publiques. Les colporteurs mourides ne résident plus à Marseille toute l'année. Ce sont dorénavant de vieux commerçants aguerris, munis d'une carte de séjour, qui quittent le bassin arachidier exclusivement en période estivale, pour vendre, sur les plages du Prado et au Vieux-Port, leurs articles de pacotille. Ce sont aussi de très jeunes clandestins expulsés de Sicile ou de Paris, qui viennent tenter leur chance, espérant rencontrer moins de contrôles à Marseille.

Une insertion dans le tissu local pour les mourides sédentarisés

La place marchande marseillaise s'efface alors progressivement du système mouride. Ils ne sont plus que quelques disciples de Cheikh Ahmadou Bamba à opter pour une installation durable mais paradoxalement peu stable (S. Bava, 2000). Les aînés, qui ont laissé leur famille au pays, recentrent leur activité sur les marchés de la ville : les marchés municipaux de Castellane¹⁶, la Plaine, Sébastopol mais aussi les marchés privés – le Soleil et surtout les Puces (V. Manry, S. Mazzella, 2001). Ils s'approvisionnent autant auprès des grossistes asiatiques, juifs séfarades qu'auprès des consœurs du cours Belsunce qui prennent alors ponctuellement le relais, intensifiant leurs voyages sur Dubaï, New York et Bangkok. Leur investissement sur Marseille demeure mineur. La deuxième génération, en revanche, celle qui a fait les « 400 coups » dans les années 1970 et dont les parcours ont été soigneusement décrits sur la longue durée par S. Bava, s'est assagie et a fondé bien souvent une famille à Marseille. Ayant eu le loisir de tisser des liens avec la société locale, elle est en mesure de prendre en gérance des salons de coiffure ou

16. Entre janvier 1997 et juin 1998, nous avons dénombré selon les jours entre 6 et 30 vendeurs sénégalais dont une majorité d'hommes sur le marché de la place Castellane dans le VI^e arrondissement, écoulant aussi bien des chaussures de sport, des vêtements que des sacs, des chapeaux, des montres et des bijoux de pacotille. Les plus jeunes se concentraient à une extrémité du marché, côté Périer. Wolof pour la plupart d'entre eux, originaires du bassin arachidier, tous semblent avoir beaucoup voyagé en France et en Europe avant de s'installer à Marseille. Bon nombre d'entre eux ont été rencontrés à nouveau sur le marché aux Puces.

des magasins d'art africain, de produits exotiques, visant une clientèle française des quartiers « branchés » de la ville ; quelques-uns enfin, issus des dernières vagues migratoires, se lancent dans l'exportation de pièces détachées ou de véhicules, amorçant l'idée de construire des projets économiques à l'échelle de plusieurs territoires.

Mais au-delà de sa mobilité dans l'espace international, l'inscription, voire l'ancrage de la confrérie dans le tissu local semble constituer une de ses transformations majeures (S. Bava, 2002 ; Ottavia Schmidt di Friedberg, 2000). Il n'est plus question de développer seulement des affaires entre *taalibe* : les grossistes encore en place appartiennent autant à la confrérie des Tijanes qu'à celle des Mourides. En 1994, une association¹⁷ regroupant plus largement commerçants et artisans sénégalais est créée à l'initiative notamment des organisateurs du premier *dahira* mouride. Ces réajustements du dispositif commercial sont le reflet d'une autonomisation vis-à-vis des structures d'encadrement qui ne concernent pas les seuls mourides de Marseille. L'éloignement du disciple de son maître et le contact prolongé avec d'autres modes d'organisation sociale les invitent à réinterroger le bien-fondé de l'allégeance maraboutique (L. Villalon, 1995 ; C. Gueye, 2002). C'est ainsi que sur le terrain marseillais se rejouent les multiples conflits que traverse la confrérie à Touba, comme la contestation par les étudiants du système de transmission par filiation du statut de marabout ou encore la remise en cause par les générations nées dans le pays d'immigration de leur participation financière au fonctionnement du *dahira*. À ces tensions s'ajoutent les querelles, jalousies et histoires de familles initiées dans la métropole portuaire. Les premiers mourides installés à Marseille se sont, en quelque sorte, arc-boutés sur leur position, demeurant imperméables aux transformations économiques et politiques à l'œuvre dans le monde. Issus du monde rural, ceux qu'on appelle les *Baol Baol* ont continué, imperturbables, à circuler, au fil des années, entre leur village et Marseille, réinvestissant la totalité de leurs économies au pays, dans la famille et à Touba. Poursuivant leur logique, ils n'ont pas jugé bon de développer de relations

17. Il s'agit de l'Association des ressortissants sénégalais commerçants, artisans, travailleurs (ARSCAT).

privilegiées avec le pays hôte, limitant leurs sorties à la fréquentation assidue du *dahira*. Rétifs à toute innovation, en partie peut-être parce que analphabètes, ils gardent à l'esprit la manière dont les intellectuels mourides émigrés avaient voulu politiser le mouvement dans les années 1980. Si bien qu'ils refusent toute transformation du *dahira* et désapprouvent, par ailleurs, la mise en place d'une fédération des Mourides du sud de la France (maison Serigne Touba). Ils ont considérablement investi dans les projets collectifs destinés à construire l'hôpital de Touba ou à rénover d'autres infrastructures urbaines dans la ville sainte et entendent limiter leur implication à cette activité de collecte de fonds. Le deuxième clan rassemble des migrants plus jeunes, souvent citadins, qui se sont installés dans le sillage des premiers. Ceux-là projetaient de repartir très vite pour de nouvelles aventures. Mais un certain nombre d'entre eux sont restés ou revenus à Marseille. Ils ont obtenu la nationalité française, ont pu faire venir leurs femmes et ont construit des familles. S'ils ont toujours l'intention de rentrer au pays, ils s'efforcent aujourd'hui d'élaborer des projets économiques permettant de relier les territoires de manière à poursuivre à l'avenir leur circulation entre Marseille et Dakar. Leurs enfants sont décidés à rester dans la région où ils ont tissé des liens durables et engagé des formations professionnalisantes. C'est aussi la raison pour laquelle leurs parents investissent aujourd'hui différemment le dispositif religieux mouride. Ils envisagent de plus en plus le *dahira* comme un lieu de diffusion et de transmission à la fois des enseignements du Coran et de la pensée du fondateur du mouridisme, comme un espace de ressourcement pour leurs enfants en quête d'identité. Ils entraînent avec eux dans ce mouvement les étudiants mourides du sud de la France.

À Marseille, tous ces bouleversements semblent concourir à une certaine dilution des Mourides dans l'ensemble africain. Pour l'individu mouride, le choix de son lieu de résidence et de son secteur d'insertion professionnelle dépend, en définitive, tout autant des logiques propres aux réseaux mourides que de facteurs extérieurs liés aux caractéristiques de la localité d'accueil. Les opportunités individuelles et les conditions politiques et économiques du tissu local, dans lequel les mourides s'installent, influencent leur capacité d'organisation et de structuration et, incidemment, la reproduction

du système confrérique mouride dans de nouveaux espaces. Le mouridisme reste une organisation sociale donnant à ses membres la possibilité de construire leur propre itinéraire. À Marseille, les colporteurs mourides n'ont pas acquis une puissance économique suffisante qui leur permette, comme dans d'autres sites¹⁸, de remettre en question, au plan religieux, le pouvoir des marabouts. Leur désaccord se focalise pour l'essentiel sur les missions du *dahira* et de la fédération.

En définitive, sous des apparences d'ouverture, pour fonctionner, les réseaux mourides procéderaient de plus en plus à une distorsion entre réseaux marchands et réseaux religieux. En matière religieuse, les responsables de la confrérie s'emploient à conserver leur droit d'allégeance, développant un prosélytisme de surface seulement. Mais souterrainement, ils empêchent les étrangers d'accéder au savoir mouride, ils invitent les migrants à rester dans le rang et à bien reverser leurs cotisations financières par l'intermédiaire des *dahira*.

MAMADOU, TAILLEUR MOURIDE

Un mercredi, en 1985, à Dakar, au cœur de Sandaga, Mamadou se dirige vers son atelier de couture dont il est propriétaire depuis quelques années et il se dit : « Si je partais en France ? » Sa clientèle n'est pas seulement locale ; elle vient aussi du Gabon, de Côte-d'Ivoire et de France ; il a déjà eu des propositions pour aller travailler à Abidjan et à Paris. Mamadou est un jeune citadin, célibataire, wolof et mouride. Le jeudi, profitant de ses réseaux, il obtient aisément un visa pour la France ; en contrepartie, il verse 5 000 francs CFA à un intermédiaire. Il trouve également une « combine » pour obtenir un billet d'avion à 80 000 francs CFA. Il se retrouve dans l'avion le samedi.

Il arrive à Paris le dimanche matin avec comme adresse en poche gare de Lyon, 21 rue L... C'est l'hiver. Il sort de l'aéroport très peu couvert et

18. Le *dahira* de Paris était ouvert à des convertis d'origine française, réunionnaise, malgache, guadeloupéenne. Les marabouts lui ont retiré sa légitimité, prétextant qu'il était l'expression d'une version intellectualisante du mouridisme. Les étudiants et intellectuels mourides contestent, en effet, l'allégeance au cheikh selon la seule filiation. En outre, ne pouvant intégrer la culture wolof et donc respecter la hiérarchie aîné cadet, les convertis étrangers sont susceptibles de remettre en cause le pouvoir des marabouts.

chaussé de claquettes en plastique. Mamadou est très étonné que les arbres perdent leurs feuilles ; il se demande ce que peut être un pays où les arbres sont malades, « foutus ». Il prend un taxi avec un compatriote rencontré dans l'avion. Direction gare de Lyon.

Quand le taxi s'arrête, Mamadou ne veut pas croire qu'il est arrivé à destination. Devant lui se dresse un bâtiment tout « déglingué », fermé par une porte qui peut tomber d'un moment à l'autre. Dans son idée, la gare de Lyon, « c'était forcément grand, impressionnant et beau » (il accompagne son discours de grands gestes). Quand Mamadou entend les salutations en wolof, il comprend qu'ils sont effectivement arrivés à bon port. C'est l'heure du déjeuner. Un grand plat de riz au poisson fumant est servi. Mamadou se restaure. Alors tout va mieux. Le lendemain, ayant appris qu'il était tailleur, un de ses hôtes l'accompagne en métro à Barbès rencontrer un confrère tukulër. Mamadou est très impressionné par la vitesse à laquelle les Parisiens se déplacent dans les tunnels du métro. Son compagnon monte les marches de l'escalator alors que Mamadou se laisse porter. À Barbès, le patron l'embauche « au noir » après l'avoir vu travailler toute la journée et lui demande de revenir le lendemain.

Mamadou reste huit mois dans le même atelier. Il dit gagner 12 000 francs par mois, auxquels il faut ajouter les « extras » du week-end ; il travaille pour d'autres tailleurs. Il n'est pas payé au temps passé mais en fonction du prix de vente des pièces réalisées. Il récupère un tiers ; les deux autres tiers sont pour son patron. Les vêtements traditionnels destinés à des ambassades en Afrique. Mamadou travaille jour et nuit ; il a installé un matelas sur place. Il s'était promis de repartir au Sénégal dès qu'il aurait épargné trois millions ; il a gagné plus mais ne repart pas, souhaitant devenir son propre patron. Il réaménage un local porte de Clignancourt, paie un bail « 3-6-9 » puis embauche deux employés. Il dit avoir détourné une grande partie de la clientèle de son ancien patron qui, pourtant, a fait croire tantôt qu'il était mort, tantôt qu'il était reparti au Sénégal. Quelques jours après son installation, un fonctionnaire de la police débarque dans son atelier et lui demande de présenter ses papiers prouvant qu'il est en règle. Mamadou est en situation irrégulière. En toute innocence, il confirme qu'il est bien locataire du lieu et qu'il y fait travailler deux personnes. Il se retrouve donc le jour même au commissariat avec ses compatriotes. Incarcération de six mois. Un des inspecteurs le prend en pitié et lui promet de déchirer son dossier. Il lui conseille de ne plus dire qu'il a fait travailler d'autres compatriotes, eux-mêmes en situation irrégulière, mais plutôt d'expliquer que

ceux-là sont des amis venus lui rendre visite. Quand Mamadou recouvre sa liberté, il lui est demandé de régulariser rapidement sa situation. Il n'a pas le droit de retravailler sans être en règle. Dans son atelier, les trois machines à coudre ont disparu. Son avocat lui explique qu'il devra les racheter. Plus tard, il réceptionne le même jour sa carte de séjour (valable un an) et une inscription au registre du commerce (valable trois ans). Il recommence à travailler seul dans son atelier, où il s'enferme. Il avait eu le temps de diffuser ses cartes de visite et de se refaire une clientèle (ambassades et boutiques de prêt-à-porter) avant d'être arrêté. Il négocie de manière à ce que le stage de formation obligatoire à l'accompagnement de la création d'entreprise dure dix-huit jours plutôt que six mois, en mettant en avant sa situation précaire. En dépit de charges importantes, il résiste jusqu'en 1989. Il emploie bientôt six personnes, qu'il déclare à mi-temps, et gagne entre 30 et 50 000 francs par mois. Mais il travaille comme un fou ; ses jambes tremblent, sa vue baisse notablement. Diagnostic du médecin : surmenage.

Mamadou a rencontré sa femme, Sénégalaise de Ziguinchor, dans la capitale française. Elle attend son premier enfant. Épuisé, Mamadou profite de la période de l'accouchement pour s'arrêter de travailler une semaine. Pendant son absence, ses employés décident de faire grève. À son retour de congé, après les avoir licenciés, il décide de tout arrêter ; il vend donc l'atelier avec les six machines pour un montant de 152 000 francs à un compatriote soninké.

Après sept ans de dur labeur passés à Paris, éreinté et souhaitant prendre de la distance par rapport à sa clientèle qui continue de le harceler au téléphone, en 1991 Mamadou décide de s'installer comme salarié à Marseille avec sa famille. Sa femme y a des parents. Pendant plusieurs années, il coud pour des grossistes en prêt-à-porter ayant leur magasin à Belsunce et Noailles. Mais sa vue continue de baisser. En 1998, il se rend tous les matins en voiture sur les marchés (Belle-de-Mai, La Plaine et Bouc-Bel-Air), écoulant sur son stand montres, lunettes, sacs et portefeuilles selon la saison, comme la plupart des colporteurs mourides. Au retour, il stocke sa marchandise dans un hangar, à proximité de son appartement. L'après-midi, il est tailleur à domicile pour une clientèle à la fois africaine, comorienne et française. Mais des voisins « turcs ou yougoslaves » viennent en délégation se plaindre du bruit occasionné par sa machine à coudre et menacent de le dénoncer pour travail au noir. L'un d'entre eux lui propose de reprendre en gérance un local dont il est le propriétaire dans le petit centre commercial déserté qui meurt au pied de leur immeuble lui-même dégradé. Mamadou refuse et s'engage dans une phase active de recherche de travail, dépouillant les

annonces des journaux régionaux. Il essaie de trouver un local au centre-ville avec l'idée de se remettre à son compte. Il refuse une proposition du côté de Belsunce, estimant le quartier pas assez « mélangé » à son goût : « Il y a trop d'Arabes dans cette rue, ce n'est pas sûr que les Africains oseront s'y aventurer. » À Noailles où il souhaite s'installer, il hésite un temps à transformer une boucherie en nouvel atelier de couture. Mais les coûts des travaux pour la transformation de l'établissement se révèlent exorbitants.

Un autre projet germe : celui de se lancer avec des associés dans l'exportation de voitures d'occasion vers Dakar. « J'ai quarante-quatre ans, je veux de l'argent, je veux bouger. » Il dit bien connaître les *boukis*¹⁹, ces grands mourides qui facilitent les transactions, une fois au port. Son associé est sénégalais et salarié dans une entreprise à Marseille. En sa compagnie, il a fait une demande de prêt auprès du service financier d'un grand distributeur ; sans succès. Ils ont renouvelé l'opération auprès d'une autre société, en vain. Le montant qu'ils ont engagé dans l'affaire – 40 000 francs – leur a permis d'acheter deux camionnettes où il entasse la marchandise. Les deux acolytes ont également négocié trente-deux voitures « détachées » de moyenne gamme, et il leur faut acheter un troisième véhicule pour contenir leurs nouvelles acquisitions. À Marseille comme à Marignane, ils ont trouvé facilement des fournisseurs, l'un d'eux étant en mesure de leur proposer jusqu'à cent véhicules d'un coup. « On peut trouver des bonnes voitures même à 2 000 francs l'unité. » Dans un premier temps, ils ont donc pour objectif de vendre des pièces détachées avant d'écouler des « voitures complètes ». Le moteur s'achète à 1 000 francs et se revend, en Afrique, 4 500 francs la pièce. Une voiture achetée entre 2 000 et 7 000 francs peut se revendre beaucoup plus cher. Elles sont surnommées en Afrique de l'Ouest les « Au revoir la France » et inondent le marché au grand dam des concessionnaires et au détriment de la sécurité routière. Les deux associés recourent selon les besoins à trois transitaires à Marseille. De l'autre côté de la chaîne de transport, à Dakar, ils usent de leurs relations pour débloquer les situations en douane. « La première fois, sur un moteur acheté 1 000 francs, tu declares 500 francs à la douane. Une fois qu'on a travaillé avec eux, après on fait forfait. On a trente moteurs. Je te paie pour quinze moteurs et le reste, tu viens au magasin. Là, on essaie de lui donner individuellement, on lui donne le prix de deux voitures. » Ils revendent leur marchandise sans difficulté auprès des grossistes de la place marchande sénégalaise. Mais ils comptent rapidement changer

19. « Hyènes » en wolof.

d'échelle et ouvrir leur propre magasin à Dakar avec pour objectif d'approvisionner aussi les places marchandes d'Abidjan, de Conakry ou de Lomé. Pour y parvenir, ils ont besoin de fonds supplémentaires et d'un troisième associé, solvable : « On cherche un monsieur blanc qui pourrait obtenir un prêt et en même temps se porter garant... On peut dire : "Le patron, il est blanc", ça donne confiance auprès des clients à Dakar... »

Une fois que l'affaire sera bien lancée, Mamadou compte alors se réinstaller au Sénégal dans la couture avec toute sa famille.

L'aventurier

À l'ère de l'Afrique des individus¹

En Afrique subsaharienne, les parcours tant professionnels que migratoires des populations attestent des ajustements à la crise économique. Dans les pays comme la Côte-d'Ivoire, qui avait enregistré des performances économiques remarquables en lien avec l'exportation de cultures de rente, la crise et les politiques d'ajustement structurel successives ont ébranlé certaines pratiques et représentations du monde social. Ce phénomène se retrouve aussi plus à l'est en Afrique. Depuis le démantèlement de l'économie socialiste, la libéralisation et les mesures d'ajustement mises en place après 1991, l'attitude des Zambiens envers le travail s'est également transformée. Majoritairement employés dans des entreprises para-étatiques, les Zambiens ont dû rapidement réviser leur système de valeurs après avoir été des milliers à perdre leur emploi.

1. En écho à l'ouvrage collectif coordonné par A. Marie *et alii.*, *L'Afrique des individus*, Paris, Karthala, 1997.

L'instruction scolaire n'est plus considérée comme l'instrument le plus efficace pour assurer la mobilité sociale (L. Proteau, 1997). Un peu partout en Afrique, on assiste à une forte déscolarisation à compter du milieu des années 1980, en lien avec une dévalorisation du diplôme sur le marché du travail (E. Gérard, 1997). Les aînés incitent leurs jeunes frères à trouver par eux-mêmes des ressources et à en produire. Les jeunes déscolarisés de Côte-d'Ivoire notamment en viennent à accepter des emplois salariés peu qualifiés, des activités artisanales exercées majoritairement par des étrangers et des femmes. Quant aux autres citoyens disposant déjà de revenus, ils sont conduits non plus à imiter mais à critiquer féroce-ment les formes d'enrichissement de cette grande bourgeoisie. En outre, ils développent individuellement des activités rémunératrices au rapport financier immédiat et contribuent ainsi à l'émergence de nouveaux modèles de réussite sociale. On retrouve le même phénomène à Brazzaville, Kinshasa (R. Bazenguissa Ganga, J. MacGaffey, 1999) mais aussi à Yaoundé, où l'implantation des autochtones dans le commerce de détail jusqu'alors occupé par les immigrés sénégalais ou maliens est attestée (C. O. Ba, 1995). Jusqu'aux récentes mesures répressives, Lusaka, la capitale zambienne, comptait probablement le plus grand nombre de vendeurs de rue en Afrique, fonctionnaires ou assimilés reconvertis.

En exacerbant la concurrence avec les migrants étrangers, l'entrée des nationaux dans la petite et microentreprise a contribué à la recrudescence de discours xénophobes. Cette nouvelle donne a incité les nationaux à se lancer, à leur tour, dans la migration internationale. C'est ainsi qu'arrivent au milieu des années 1980 à Marseille comme à Paris des ressortissants de Côte-d'Ivoire mais aussi du Cameroun et de l'ex-Zaïre, pays riches de l'Afrique forestière, pour lesquels la promotion sociale par l'école et le diplôme est devenue un mythe. Une culture d'affaires s'est développée par nécessité.

Des étudiants en mal de reconversion ?

De plus, la démythification de l'instruction en Afrique et le durcissement des politiques migratoires en France remettent en

question l'avenir des jeunes diplômés installés dans l'Hexagone. Ils sont nombreux à ne plus vouloir quitter le pays d'accueil où ils ont engagé leur cursus universitaire. La circulation notamment entre les Bouches-du-Rhône et le continent africain est moins fluide et le soutien de la famille et des institutions des pays d'origine moins évident. C'est ainsi que les étudiants sont amenés à se sédentariser dans l'aire métropolitaine marseillaise. « Pour tenir le coup, on était obligé de faire travail et étude à la fois. Cela a donc engendré des retards dans les études et on a donc fini par prendre goût aux petits boulots. » Même une fois leurs études achevées, certains d'entre eux ne rentrent pas au pays ou y rentrent tardivement. En effet, ils s'estiment mieux armés pour affronter la concurrence dans la cité phocéenne plutôt que dans leur pays, aux côtés des cadres formés localement. Là-bas, les générations précédentes ont investi tous les postes à responsabilité dans l'administration et le tertiaire supérieur, ne laissant aucune ouverture aux nouveaux candidats. En outre, les turbulences politiques que traversent de nombreux États africains n'incitent pas à un réinvestissement professionnel dans ces régions. Nombre d'étudiants, militant par ailleurs pour un retour à la démocratie, attendent une amélioration de la situation dans leur pays pour y concrétiser des projets économiques.

Travail « au noir » ou création d'une entreprise par le biais associatif font partie de la panoplie des ruses que déploient les étudiants africains fraîchement arrivés à Marseille pour transformer leur titre de séjour d'étudiant en celui de travailleur indépendant. Quelques-uns encore, arrivés clandestinement, usurpent le statut d'étudiant. Par leurs comportements individualistes et contestables, ces derniers aventuriers bouleversent l'image habituelle des étudiants africains.

MICHEL, L'ANIMATEUR POLITIQUE

Michel se présente comme animateur politique. Ivoirien d'origine bété, il arrive en France en 1978 avec son baccalauréat en poche pour poursuivre des études de droit puis d'économie, prolongées par une spécialisation en santé et développement. Son arrivée à Marseille coïncide avec celle

de la deuxième vague d'étudiants ivoiriens constituée à la fois par des membres de la Fédération des étudiants d'Afrique noire francophone (FEANF) et du Mouvement des élèves et des étudiants de Côte-d'Ivoire (MEECI), syndicats critiquant avec virulence le néocolonialisme. La première génération d'étudiants, quant à elle, avait investi Marseille à la fin des années 1960. L'instauration de la carte de séjour en 1974 conduit les étudiants à réviser les modalités de leur entrée et de leur séjour en France. Ne pouvant plus multiplier librement les séjours entre l'Hexagone et la Côte-d'Ivoire, ils se sédentarisent et développent, en parallèle de leurs cursus universitaires, des activités d'appoint. Les organisations d'étudiants sont bientôt en crise et se rapprochent des associations de travailleurs. C'est dans ce contexte, en 1982, que Michel prend l'initiative de créer avec un compatriote l'Association des Marseillais ivoiriens, structure accueillant aussi bien des travailleurs que des étudiants. Par la suite, d'autres structures se développeront, se positionnant en mouvements concurrents (Union des Ivoiriens de Marseille) ou fédérateurs (Association générale des Ivoiriens de Marseille, Association générale des Ivoiriens des Bouches-du-Rhône), signes à la fois d'un renouveau associatif et d'une montée en puissance de la communauté ivoirienne dans la région marseillaise. Michel occupera deux mandats entre 1995 et 1999 en tant que président de l'AGIBDR, mettant en place des journées culturelles, négociant les excédents de bagages de ses compatriotes mais aussi les conditions de rapatriement des corps avec les compagnies aériennes et mettant en place un service juridique. C'est un militant politique qui exerce également des responsabilités au sein du Front populaire ivoirien depuis 1990, date historique en Côte-d'Ivoire. Pour la première fois depuis l'élection présidentielle, un candidat de la gauche ivoirienne (FPI) a osé affronter le président en exercice, Félix Houphouët-Boigny. Le FPI est actuellement le parti au pouvoir. Aujourd'hui, Michel semble durablement installé à Marseille. Il y a développé une activité de transport en compagnie de son frère aîné, lui-même établi dans la ville. Il souhaiterait transférer cette entreprise en Côte-d'Ivoire quand le climat sera plus propice. Son fils aîné termine, de son côté, une formation en droit à Marseille pour devenir avocat.

Des « mamans » africaines

Celles que les Africains à Marseille nomment familièrement les « mamans », en référence à leur âge avancé, font partie de deux

mouvements migratoires distincts. La vie des unes est intimement liée à l'histoire de la marine coloniale alors que le parcours des autres est contemporain de la migration mouride. Cette migration active féminine doit être interprétée à l'aune du processus généralisé d'individualisation et d'émancipation.

Après avoir rejoint leurs maris, navigateurs ou militaires, les premières ont préparé des plats africains à l'attention de leurs compatriotes installés dans les foyers. Elles supportaient mal l'idée – en complète contradiction avec la tradition – que les hommes soient contraints à cuisiner. Progressivement, elles ont acquis savoir-faire et notoriété dans le petit milieu africain. Si bien que, à la mort prématurée de leur conjoint ou après un divorce, quelques-unes ont pu consolider leur petite entreprise. Soutenues moralement et financièrement par les navigateurs, ces « mères nourricières » ont ouvert des gargotes en centre-ville. Les plus connues se sont un temps associées pour acquérir un local convenable, à proximité du port. Les autres se sont contentées d'aménager une pièce à l'étage dans des immeubles à vocation résidentielle, comptant sur le bouche-à-oreille pour fidéliser une clientèle communautaire.

Cuisinières de renom pour les Africains de Marseille, certaines d'entre elles attirent aujourd'hui des consommateurs friands d'exotisme mais aussi des employés travaillant dans le quartier.

Dans la rue, à la sortie des cafés, les mamans africaines issues de la seconde vague migratoire approvisionnent, quant à elles, les marins à quai en produits communautaires (noix de cola, *soccu*, bissap, arachides, *diampé*, *tiouraye*...). Elles ont ainsi durablement investi l'espace public marseillais. À leurs débuts, exposant leurs marchandises à même le sol, elles étaient mal acceptées par les boutiques des alentours. Aujourd'hui, drapées de boubous colorés, ces commerçantes fatiguées, souvent enrobées et au teint parfois blafard, blanchi par le *xhessal*, improvisent des stands à partir de cartons recouverts d'un pagne. Elles attendent le client, assises sur des chaises qu'elles entreposent le soir chez les commerçants du cours Belsunce. Saisissant toutes les opportunités et s'approvisionnant au gré des arrivages auprès des grossistes asiatiques ou sénégalais, elles diversifient notablement la gamme de produits vendus. Sont intégrés des gadgets en vogue : bracelets tibétains, foulards bandanas, Pokémon en pendentifs, poupées mécaniques programmées pour valser ou

effectuer la danse du ventre. Une cohabitation harmonieuse semble à présent se dessiner : les cafetiers offrent des boissons aux vieilles femmes qui, quotidiennement, affrontent les caprices du climat méditerranéen. Occupant illégalement l'espace public, ces femmes sont soumises à de fréquents contrôles policiers qui ne sont pourtant que mises en scène.

Bien souvent marginalisées dans la société africaine (femmes divorcées, répudiées, infertiles), pendant longtemps, ces femmes ont stocké toute leur fortune dans une chambre défraîchie d'un hôtel meublé de Belsunce avant d'avoir accès à un logement social. En pleine effervescence mouride au milieu des années 1970, elles rendaient de multiples services à la communauté africaine, dépannant un marchand en statuettes ou colifichets, lisant dans les cauris l'avenir des marins désœuvrés. Honneur communautaire oblige, l'implication de ces femmes dans des trafics divers dont la prostitution reste à l'état de rumeur. Pourtant G. Salem² avait déjà repéré, au milieu des années 1970, ces « mamans » vivant à coup d'expédients, dont les pratiques mêlant de multiples commerces dans des chambres entrepôts mettaient particulièrement mal à l'aise les colporteurs africains.

Au seuil des années 1990, alors qu'elles ont pu régulariser leur situation auprès des autorités françaises et acquérir respect et tolérance auprès des agents municipaux et des inspecteurs en douane, elles s'impliquent dans le commerce transnational à l'occasion des pèlerinages à la Mecque. Anticipant la demande de leurs jeunes consœurs, tout juste installées à Noailles de l'autre côté de la Canebière, elles voyagent entre les continents pour collecter les denrées recherchées. C'est ainsi que, sillonnant le centre-ville, Mme César, mariée à un navigateur retraité, approvisionne les boutiques et restaurants africains en bijoux plaqués or, tee-shirts et sacs de contrefaçon achetés en Italie, en Belgique ou au Sénégal. De la même manière, Mme Marius, veuve de navigateur, sans enfants, rebaptisée « Fatou cola » par la presse locale et considérée par ses compatriotes comme la mère de tous les clochards, profite de son statut de *hadji* pour circuler aux Émirats arabes unis et se fournir en objets pieux, tapis de prières, chapelets et posters de chefs spirituels qu'elle revend

2. G. Salem, *op. cit.*

à ses coreligionnaires. Que leurs papiers soient ou non en règle, elles usent de leur âge et de leur allure modeste pour déjouer les contrôles douaniers.

Des Nanas Benz

Progressivement, de jeunes ressortissantes issues de l'Afrique forestière renforcent la présence féminine sur la scène commerciale marseillaise. Tout au long de la décennie 1990, elles ouvrent des restaurants, des commerces de produits exotiques mais aussi des salons de coiffure, du côté de Noailles, quartier délaissé par le pouvoir municipal. Quelques-unes s'autodésignent « Nanas Benz », en référence à ces Togolaises millionnaires revendeuses de pagnes qui roulent en Mercedes Benz dans les rues de Lomé. Côté en outre l'élite politique, ces dernières sont devenues, sur le continent africain, le symbole de la réussite féminine. À Marseille, cinq commerçantes africaines ont même créé, en 1999, une association, les Nanas Benz de France. À l'image de leur modèle, elles cumulent bien souvent des parcours familiaux et matrimoniaux marqués par des ruptures : décès d'un parent, mariage traditionnel refusé ou rompu par un divorce suivi d'un départ. Une fois de plus, pour ces femmes, la migration est envisagée comme un moyen d'émancipation. Elles se définissent, aujourd'hui, à la fois comme des femmes mariées et comme des mères, contribuant activement à l'éducation de leurs enfants. Elles revendiquent également leur rôle de membre d'une fratrie, soutenant financièrement les parents restés au pays. Par ces redistributions à la parentèle et par la prise en charge de la scolarisation des plus jeunes, elles entendent ainsi légitimer leur parcours contesté et se soustraire à une éventuelle marginalisation au pays d'origine. Les conjoints de ces commerçantes sont parfois des Français rencontrés en Afrique. Ils leur facilitent l'accès aux réseaux de connaissances à Marseille et les dirigent dans les arcanes administratives pour obtenir notamment des prêts, des aides à la création d'entreprise et des formations palliant une scolarité abandonnée prématurément. Pourtant, ces femmes conservent une certaine autonomie financière : avant même leur migration ou leur mariage, les unes s'étaient déjà lancées dans l'exportation de

véhicules ou de pagnes à l'échelle africaine. Les autres ont développé, à leur arrivée en France, une activité salariée, généralement peu qualifiée, qui leur a permis de constituer une épargne personnelle. Elles tiennent beaucoup d'ailleurs à faire valoir cette relative indépendance qui les élève au rang de Nanas Benz. Et sur le ton de la plaisanterie, l'une de faire remarquer : « Pendant que ton mari prend le bus à Marseille, toi tu épates les voisins et roules en Mercedes comme une star avec ton chauffeur au volant³. » La star en question a bel et bien acheté une Mercedes en Belgique qui a été embarquée à Marseille à destination d'Abidjan. Le parent chargé de l'entretien du véhicule semble, d'ailleurs, profiter de l'absence de sa propriétaire pour parader dans les rues de son quartier⁴.

Délaissant les trois-pièces traditionnels pour poser en tenues excentriques ou de marque, elles n'hésitent pourtant pas à revisiter le port du pagne tissé ou du boubou pour en faire des vêtements à la mode, séduisants, alternant avec jean cigarette, minijupe aux couleurs fluo et tee-shirt pailleté. Le cheveu coupé, taillé, défrisé, teint et tressé permet également une mise en scène de soi. Les Nanas Benz changent de coiffure, passant du carré lisse à une riche composition de tresses de couleur, prônant ainsi la fantaisie et la transformation incessante. Pour retenir l'attention du sexe masculin, elles parlent haut et fort, éclatent de rire. À l'instar des hommes, elles fument et boivent de l'alcool, préférant l'ostentation à la discrétion et revendiquant ainsi autonomie et liberté d'action. Cette attitude générale ne peut être appréhendée sans référence, pour certaines, aux sociétés matriarcales dans lesquelles elles ont grandi et qui ont pu constituer un cadre d'émancipation.

Outre leur itinéraire familial composite, ces femmes partagent des racines urbaines ; la vie au village africain n'a pas de résonance particulière dans la manière dont cette génération envisage l'avenir. Leurs réinvestissements économiques et symboliques seront résolument programmés en ville.

3. Entretien mars 1998, Marseille.

4. Entretien et observations, mai 1998, Abidjan.

FRANCINE, LA MILITANTE

Francine est ivoirienne, originaire de Lakota, petite ville située en pays bété. Très jeune, elle milite au PDCI, alors parti unique, et pense un moment se présenter comme députée. Alors que l'année scolaire est particulièrement mouvementée, elle ne peut obtenir son baccalauréat et décide, à l'automne 1986, de rejoindre son frère aîné à Marseille pour s'inscrire à l'université : « Je suis de la promotion qui a été la première victime du bac probatoire en Côte-d'Ivoire. » Supporter assidue de l'équipe ivoirienne de football, invitée à Marseille dans le cadre d'un tournoi interafricain, elle se fait remarquer par le maire d'Adjamé (commune d'Abidjan), représentant officiel des instances ivoiriennes. Ce dernier lui conseille alors vivement de créer une association de femmes à Marseille dans la perspective d'organiser le séjour marseillais de ressortissantes ivoiriennes en nombre croissant. C'est ainsi que l'année suivante, sous son impulsion, se crée un groupement appelé Bandama, (en référence à un fleuve de Côte-d'Ivoire), qui promeut l'éducation et l'émancipation des femmes africaines en France et maintient le lien avec le continent noir. « En termes d'activité dominante, je pense que les hommes ne nous font pas honneur. Ils ne font rien de bon et sont le plus souvent soutenus par les femmes... Les hommes arrivent ici sans ambition. » En raison de sa jeunesse, son leadership est remis en question par les adhérentes plus âgées et plus anciennement installées qui font évoluer l'association en une structure nationale.

Prenant une revanche sur ses consœurs, Francine renoue avec son passé de militante. Elle devient responsable locale du PDCI, soutenant activement, en 1995, la candidature d'Henri Konan Bédié à l'élection présidentielle et essayant de sensibiliser à sa cause les 300 Ivoiriens des Bouches-du-Rhône inscrits sur les listes électorales. Cet engagement aboutit à la distinction suprême : Francine est élevée au grade de chevalier de l'ordre du Béliér.

Très occupée par ses activités politiques et relançant une nouvelle structure associative – l'Amicale des femmes akayara de Marseille –, elle ne peut continuer ses études et cherche des revenus. Pendant six ans, elle travaille comme employée de maison chez un riche commerçant domicilié sur la corniche Kennedy. Avec ses économies, elle fait venir son frère cadet et, dans une logique de réciprocité, lui finance ses études en sciences.

Jouant de ses relations nouées à l'occasion de son engagement politique, Francine peut bénéficier d'un soutien financier lui permettant de racheter un fonds de commerce, du côté de Noailles, en 1998, à un

commerçant d'origine arménienne, spécialisé dans la vente de lingerie féminine. Elle transforme le local en restaurant ivoirien, ciblant une clientèle à la fois africaine et française. La proximité d'associations capverdiennes dans le quartier l'incite à recruter, ponctuellement, une cuisinière originaire de Praia pour accueillir les insulaires dans son établissement. Francine entend faire de son restaurant un espace de rencontre pour les hommes d'affaires, les artistes, les footballeurs internationaux, autrement dit les VIP de passage à Marseille. Telle une ambassadrice, elle commente avec fierté son livre d'or aux visiteurs. Devenu à Marseille un lieu phare de la communauté ivoirienne, le restaurant attire de plus en plus une population africaine installée à Paris, venue faire des affaires, au gré des marchés, dans la cité phocéenne, au grand dam de ses concurrentes disséminées dans le quartier.

Paradoxalement, l'engagement de Francine en faveur de la condition féminine ne s'applique pas dans son entreprise. À l'instar de la plupart des restaurateurs africains, Francine n'hésite pas à se séparer de son personnel dès qu'il remet en question les conditions de travail.

Les héritiers de la jungle urbaine

Dans un contexte de crise économique et sociale particulièrement aigu en Afrique, les citadins au capital financier et social limité ont été conduits, ces dernières années, pour bon nombre d'entre eux, à quitter les centres urbains pour retourner dans les campagnes⁵ ou à venir grossir le flot des migrants internationaux. Parmi ceux qui arpentent les rues des capitales, les jeunes constituent une force sociale émergente déterminante, contribuant à la recomposition de la société citadine et au renouvellement des valeurs liées à l'activité économique. *Ghettomen* d'Abidjan, de San Pedro ou *feymen* de Douala⁶, ils tablent sur la prise de risque pour se maintenir dans la jungle urbaine. L'heure est donc au réalisme économique. La

5. L'émigration urbaine – inversion des flux, du milieu urbain vers le milieu rural – est un phénomène relativement récent en Afrique, occulté à la fois par les appareils statistiques et les pouvoirs publics, qui continuent à tort de parler d'exode rural.

6. En référence aux travaux de E. de Latour, « Les ghettomen. Les gangs de rue à Abidjan et San Pedro », *ARSS*, n° 129, septembre 1999, p. 68-83 ; D. Malaquais, « Arts de feyre au Cameroun », *Politique africaine*, n° 82, juin 2001, p. 101-118. Les *feymen* bâtissent leur fortune sur l'escroquerie et l'arnaque dans un contexte de criminalisation de l'État.

débrouillardise « au secours de la conjoncture⁷ » n'est plus de mise, le « business » l'a remplacée et s'arrime à d'autres référents. En Afrique, chez les jeunes citadins, les valeurs occidentales prônant l'ultralibéralisme, louant la réussite individuelle, célébrant le culte de l'argent sont portées à leur paroxysme. Suite logique, la migration vers l'Europe est envisagée comme quête de l'Eldorado, comme moyen d'affirmation de l'individualisme. 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 ». Cette recherche de gain s'opère dans l'urgence, il n'est pas question de progresser par étapes, d'attendre son heure et d'accumuler du capital : l'emballlement est de rigueur, l'impatience, l'enthousiasme et la créativité semblent être les moteurs de ces entrepreneurs d'un nouveau genre. L'argent se doit d'être « flambé » aussi facilement qu'il est gagné.

Parmi ces aventuriers, quelques-uns se sont arrêtés à Paris avant d'intégrer Marseille dans leurs pérégrinations. La manière dont ils occupent l'espace parisien et notamment dont ils s'approprient les squats, leur attribuant de nouvelles fonctions commerciales, a déjà été finement décrite. Observant le redéploiement à Paris de *ngandas*, ces bars clandestins, gérés en majorité par des femmes originaires du Zaïre et du Congo, R. Bazenguissa et J. Macgaffey⁸ rendent compte des activités plurielles, licites et illicites, qui s'y développent. Lieu de consommation de boissons alcoolisées et de restauration, les *ngandas* se transforment en night-club, en dortoir pour les sans-logis, en centre d'affaires, en espace de recel et de trafics en tout genre.

Dans la cité phocéenne, les Afro-Parisiens ne sont pour l'instant que de passage et déploient d'autres types d'activités, transportant d'Abidjan à Marseille des pans de l'économie parallèle. Si bien qu'ils ne laissent que des traces éphémères dans l'espace urbain. Ils ne

7. En référence à l'ouvrage d'Abdou Touré, *Les Petits Métiers à Abidjan. L'imagination au secours de la « conjoncture »*, Paris, Karthala, 1985.

8. R. Bazenguissa, J. Macgaffey, « Ostentation in a Clandestine Setting : Young Congolese and Zairian Migrants in Nganda Bars in Paris », *Mondes en développement*, t. 23, n° 91, 1995, p. 105-111.

passent pas inaperçus. Ray Ban, téléphone portable et grosse cylindrée constituent leurs accessoires de ralliement. Leur look alterne entre l'influence hip-hop empruntée à la rue, mettant en scène le vêtement de sport (Nike, Adidas...), et une tendance plus chic inspirée des grandes marques italiennes (Versace, Gucci, Armani...). Assurément, ces ambassadeurs du paraître transforment l'ambiance plutôt bon enfant qui régnait jusqu'alors dans les restaurants africains de Noailles. Le mystère entourant leurs affaires et leurs voyages provoque gêne et distance parmi les habitués et notamment les retraités, désarçonnés par ces nouveaux arrivants dont la présence rend plus difficiles et moins intimes les relations de proximité existantes, la recherche de dons destinés officiellement à lutter contre la faim en Afrique ou à financer des opérations de déminage. Postés à des endroits stratégiques dans les rues piétonnes, les uns interpellent le passant. À leur manière ils contribuent à l'émergence d'une nouvelle urbanité renouant avec les pratiques des « philos », ces faux marabouts qui, par leurs boniments, tentent d'escroquer le piéton dans les rues d'Abidjan⁹. D'autres s'essaient à la falsification de papiers ou encore au recel, sans qu'on puisse en déduire pour autant qu'ils détiennent le monopole de la contrefaçon. Dans le secteur, la concurrence est de mise et des membres issus de la société locale, aux positions sociales diversifiées, sont aussi concernés.

Originaire principalement de villes de Côte-d'Ivoire, du Cameroun, du Congo et de la République centrafricaine, cette nouvelle génération de migrants aspire à une réussite sociale spectaculaire et instantanée. Issus de l'ère des médias et du zapping, certains ont cru accéder à une consécration rapide et des gains faramineux en se lançant dans le monde du spectacle ou du sport. D'anciens footballeurs de l'ASEC d'Abidjan, devenus pourtant sociétaires de l'Olympique de Marseille, n'ont pas su « faire carrière » et se retrouvent aujourd'hui vigiles. D'autres espoirs africains n'ont pas réussi à intégrer des clubs sportifs français de haut niveau et, en attendant de retrouver le chemin des stades, s'essaient à de multiples activités : manutentionnaire, plongeur dans des restaurants, animateur dans un supermarché ou agent de sécurité dans diverses infrastructures. La tendance à recruter des vigiles noirs trouve sa source d'inspiration

9. E. de Latour, *op. cit.*

dans les séries « télé » américaines où les corps athlétiques sont magnifiés. Mesurer plus d'un mètre quatre-vingt-dix et peser plus de quatre-vingt-dix kilos a dorénavant valeur de passeport pour qui veut intégrer le marché du travail. À la fois rassurants et menaçants, les nouveaux vigiles sont supposés gérer au mieux d'éventuelles tensions avec les jeunes issus de l'immigration, grands contemplateurs de loisirs. En définitive, les opportunités offertes aux stars en herbe du ballon rond ne se limiteraient-elles pas à de la figuration aux portes des lieux de consommation ?

Une mobilité tous azimuts

Des dynamiques transnationales en crescendo

Les zones sahéliennes sont depuis des siècles le théâtre de vastes réseaux animés par des marchands africains. En revanche, dans ces régions, l'entrée des femmes dans le grand commerce est beaucoup plus récente ; ces négoce participaient de stratégies d'enrichissement des nouvelles classes dominantes et concernaient avant tout des épouses ou des parentes d'hommes d'affaires (C. Coquery-Vidrovitch, 1994). Plus au sud, dans les pays du golfe du Bénin, la situation était différente. Dès la fin du XIX^e siècle, des femmes se sont rendues célèbres par leur dynamisme commercial. Quelques-unes, originaires des villes yoruba (Nigeria), se sont enrichies par le trafic des armes entre la zone côtière et l'hinterland, avant d'incarner une forme de résistance aux intrusions extérieures (B. Humarau, 1997). Puis, plus à l'ouest, les femmes mina ont conquis le marché des tissus importés en devenant les intermédiaires du commerce de traite (R. Cordonnier, 1987).

Aujourd'hui, aussi bien en zone sahélienne qu'en région forestière, les femmes d'affaires africaines se jouent des frontières. À l'image de leurs confrères, elles usent des différences de produits, de devises et de politiques pour asseoir leur capital (A. Lambert, 1993). Enfin, affirmant leur qualité de négociantes transnationales, elles construisent des relations privilégiées avec des dignitaires et des agents de l'État dans la perspective d'obtenir des facilités douanières ou tarifaires.

À Marseille, les Africaines semblent renouer avec ces pratiques commerciales et clientélistes et réactiver les mécanismes d'accumulation déjà testés sur le territoire africain. Des commerçantes installées dans les salons de coiffure ou les boutiques de Noailles partent s'approvisionner en cosmétiques à Londres ou à Paris, en tissus wax à Anvers ou encore en bijoux plaqués or à Istanbul. D'autres profitent d'un voyage sur le continent noir pour rapporter en bagage accompagné des produits alimentaires non conditionnés (viande de brousse, *attiéké*, poisson séché...), des préparations locales (feuilles, kaolin, karité...) ou de l'artisanat. Mais, quand les affaires sont fleurrissantes, les gérantes ne peuvent s'absenter pour renouveler leur stock. Si bien qu'elles ajournent leurs trajets aériens et font appel à des fournisseurs. Les « mamans » africaines jouent ponctuellement ce rôle. Anticipant parfois même les besoins, ces « fourmis » arpentent les rues de Noailles, sollicitant une à une les commerçantes sédentaires pour compléter la liste des marchandises à rapporter prochainement dans leurs valises.

À une autre échelle, aux côtés des Nanas Benz, des entrepreneurs africains structurent des activités d'import-export, au gré des conjonctures politico-économiques. Combinant importation et exportation, ils jouent des monnaies faibles et des devises fortes pour accroître leur profit. Alors que, sous la pression de l'Organisation mondiale du commerce, nombre d'États africains libéralisent la filière automobile d'occasion, les Africains de Marseille négocient avec les transitaires du port, affrètent des containers de pièces détachées en direction de Dakar et d'Abidjan, participant à l'exode des « Au revoir la France¹⁰ ».

PIERRE, FILS DE NAVIGATEUR

Le père de Pierre, Manjak de Guinée-Bissau, est arrivé à Marseille en 1947 comme marin au long cours. Longtemps, il a travaillé pour la compagnie Paquet. Depuis huit ans, il est gardien d'immeuble à la Viste, une cité marseillaise où il demeure avec sa femme, d'origine sereer. Il

10. Nom donné aux véhicules d'occasion importés en Afrique en provenance de la France ou d'autres pays européens.

souhaitait vivement que son fils, Pierre, travaille dans la marine et l'aurait « obligé » à y entrer.

À deux reprises, Pierre s'est caché et enfui de Marseille pour échapper à l'embarquement. Par la suite, il a essayé de monter une agence de gardiennage à Marseille en compagnie d'un Ivoirien.

Il part ensuite au Sénégal avec la ferme intention d'y monter, en parallèle, une affaire dans le domaine de la pêche. À peine arrivé en Casamance, il apprend que son père vient de mourir. C'est, en fait, un stratagème destiné à le faire rentrer en France. Une fois de retour dans la cité phocéenne, il comprend le mauvais tour qu'on lui a joué et il réalise que son associé a vendu leur affaire commune juste après son départ, sans le prévenir ni l'indemniser. Dépité, il repart au Sénégal où il monte une société de pêche sur le front de mer, à Dakar, qui écoule les crevettes pêchées en Casamance. Il dit employer 200 personnes, soit une personne dans chaque famille. Mais il tombe malade et doit fermer son entreprise. Explication donnée par Pierre : une attaque de sorcellerie.

Nouveau retour sur Marseille. Il rentre alors dans le rang et se marie avec une femme de sa communauté d'origine d'avec laquelle il a depuis divorcé. Plus tard, il tente de monter une autre entreprise en partenariat avec un pêcheur français installé à Pointe-Rouge ; l'idée est d'écouler à Marseille des produits (lottes, mérours, crevettes) pêchés au Sénégal ou en Gambie. Cette expérience avorte également.

Au moment de l'entretien en novembre 1998, après avoir organisé des soirées africaines à Marseille, Pierre venait tout juste de monter une société de spectacle disposée à faire venir en Provence des musiciens et chanteurs africains.

Dans ce dispositif commercial, les Camerounais, qui, par ailleurs, sont employés ou gérants dans des garages et des stations-service, jouent un rôle décisif en alimentant en véhicules la place de Douala. En lien avec le renforcement de la crise économique sur le continent noir, la fripe remplace progressivement le vêtement coupé sur mesure par le tailleur local, et des vêtements usagés, en provenance des pays riches, inondent le marché africain. Des commerçants camerounais et sénégalais installés à Noailles investissent ce nouveau créneau, partant s'approvisionner en Italie sur le marché de Vintimille. Au-delà de la fripe, le marché de l'occasion intègre des machines à coudre, des photocopieurs et des ordinateurs

réexpédiés également sur le continent noir. Plus rarement, quelques-uns se livrent à des activités d'import-export éliminant Marseille du dispositif d'échanges : des containers de riz cambodgien sont livrés au Cameroun, du café ivoirien, des arachides sénégalaises sont acheminés par cargo dans l'Union européenne. Un fax, quelques relations et le tour est joué... En définitive, le capital social l'emporte sur la nature de la marchandise. Pour le commerçant africain, tous les produits se valent.

La valse des statuts et des identités

Les commerçants usent du changement de local ou du changement d'activité comme d'une tactique pour trouver un nouveau souffle. Ces mouvements s'opèrent dans un espace restreint, parfois dans le même îlot, limitant ainsi les coûts de déménagement. Sur trois ans d'observation, de très nombreux emménagements et déménagements ont pu être repérés entre les rues d'Aubagne, du Musée et de l'Académie. Les créations sont aussi nombreuses que les disparitions : le nombre total d'établissements gérés par les Africains est maintenu. Un même commerçant peut acquérir un local plus spacieux pour étendre son activité, à quelques mètres de sa première affaire, ou profiter de l'existence d'une arrière-salle pour diversifier sa gamme ou encore changer totalement de créneau. Ces mutations sont peu perceptibles pour le passant alors qu'elles participent d'une réelle dynamique pour le riverain, témoin au quotidien de ce ballet incessant d'ouvertures et de fermetures de boutiques.

Peu préoccupés par l'aménagement de leur nouvelle boutique, les commerçants conservent très souvent l'enseigne en l'état, négligeant également la décoration de la vitrine. Il est alors fréquent de trouver un bac à cheveux usagé à l'entrée d'un magasin de pagnes signalé encore comme bazar tunisien. Et quand bien même ils prennent la peine d'installer une nouvelle enseigne, le client peut rester désespéré devant l'hétérogénéité des marchandises et des activités proposées. Cette pratique de la diversité vise non seulement à faire face à la concurrence mais aussi à s'adapter à une clientèle elle-même extrêmement mobile et infidèle.

La surprise du client peut encore s'amplifier lorsqu'il réalise que la personne avec laquelle il vient de négocier le prix de la marchandise n'est pas le patron mais un client ex-employé ou encore le

gérant d'un commerce voisin. Employeurs, employés, fournisseurs et clients circulent d'une boutique à l'autre, endossant à l'occasion une autre fonction sans qu'aucun des acteurs ne s'en formalise, conscients de l'interpénétration de leurs trajectoires personnelles et professionnelles. Dans un même temps, ils sont en effet capables de jouer sur différents statuts : patron indépendant de sa propre boutique, salarié en soirée dans une entreprise et artisan à la tâche ponctuellement.

La sédentarité d'un commerçant n'est jamais envisagée comme une situation définitive, ni ascendante. Un gérant de magasin en centre-ville peut aussi bien travailler sur les marchés pendant la période estivale que développer, en complément, un négoce d'envergure internationale. Temporairement, il peut enfin devenir fournisseur, s'approvisionnant auprès de fabricants installés dans d'autres régions. Successivement étudiant, travailleur clandestin, agent commercial ou en douanes, technicien de surface dans une administration, négociant au long cours, il est aussi planteur dans son pays natal. Prenant des initiatives ici, dépendant là-bas, la situation peut changer à plusieurs reprises au cours d'une même vie.

Là où d'autres divisent, les commerçants africains relient, franchissant allègrement les frontières. Mais cette fluidité n'est pas pour autant synonyme de totale liberté, ni d'égalité entre les acteurs, des stratifications sociales subsistent.

La réputation : un capital à conquérir

Dans l'imaginaire d'un grand nombre d'Africains, le commerce sous toutes ses formes est considéré comme une activité valorisante, assurant indépendance et respectabilité. Cependant, dans la conjoncture actuelle, en Afrique où la concurrence s'est durcie entre commerçants, le négoce ne permet plus à la majorité d'obtenir des revenus suffisants pour survivre au quotidien. Mais pour ceux qui choisissent alors de migrer en Europe, cette activité demeure une entrée efficace et un créneau porteur sur le marché du travail, à condition de pouvoir rapidement se constituer un capital relationnel.

À Marseille, les entrepreneurs africains soignent leur image auprès de ceux qui sont susceptibles de devenir des partenaires économiques, mais aussi auprès des personnalités politiques locales. Pour faire parler d'eux et bénéficier d'une large couverture médiatique, ils systématisent leur participation à des manifestations culturelles. Ils profitent de leurs entrées dans les radios locales pour mettre en valeur leurs activités professionnelles, ainsi que leur investissement social dans la région ou sur le continent africain. Ils travaillent ainsi à acquérir une certaine notabilité, anticipant une possible stigmatisation. Les Nanas Benz notamment font preuve publiquement de générosité, voire de charité à l'égard des plus démunis, participant à des actions caritatives. Reprenant alors à leur compte les discours essentialistes, elles se définissent comme « naturellement » chaleureuses, accueillantes et, de fait, prédestinées pour le commerce.

La prouesse participe de l'aventure marchande au même titre que la compétence. La capacité à négocier des dérogations auprès des instances publiques chargées de vérifier l'état sanitaire, la mise en conformité des cuisines contribue à accroître le prestige du commerçant. Visant à la consolidation de la réputation, ces « faits d'armes » sont même encouragés par les pairs.

Mais l'équilibre est difficile à trouver ; la frontière qui sépare le commerçant sérieux du mauvais payeur est fragile. Les rumeurs se propagent rapidement dans le petit monde de Noailles. Une serveuse non rémunérée ou maltraitée physiquement, un fournisseur occasionnel mal dédommagé pour ses services sont autant d'acteurs qui peuvent, par leur dénonciation, ternir la réputation du commerçant incriminé. Une possible sanction du groupe tout entier constitue alors une menace et un garde-fou, contrariant en principe les pratiques les plus extrêmes.

Le crédit social est sans arrêt à conforter dans un monde où la dénonciation renvoyant à des actes réels ou inventés semble banalisée : la réputation s'entretient alors comme un capital.

L'exploitation ou le grippage du système

Célestine la Congolaise assure ménage, cuisine et service de onze heures à dix-neuf heures dans un restaurant ivoirien implanté au cœur de Noailles ; Samia la Comorienne prend le relais de 19 heures à la fermeture, qui est impossible à déterminer. Une semaine plus tard, Charlotte, l'étudiante camerounaise, remplace Célestine qui ne parvient pas à être dédommée comme elle l'entend. Quelque temps après, Samia a disparu. Sa cousine tente, à son tour, sa chance, et cette rotation vertigineuse peut se rejouer à l'identique d'une semaine à l'autre.

La gestion des restaurants, boutiques et salons de coiffure tenus par les Africains de Marseille s'appuie, en réalité, sur une sous-traitance en chaîne. Les gérants jouent souvent sur la connivence des liens culturels pour profiter d'une main-d'œuvre africaine bon marché, communautaire ou familiale parfois. Afin d'asseoir leur activité et de conforter leur hégémonie, ils entravent souvent l'ascension professionnelle de leurs employés ou apprentis les plus démunis mais aussi les plus « étrangers ». C'est ainsi que des femmes comoriennes sont recrutées en dernier recours par des ressortissants de l'Afrique de l'Ouest pour occuper les emplois à la fois les plus éprouvants et les moins bien rémunérés. Dans l'espoir d'échapper à l'emprise de leurs patrons et d'améliorer leurs conditions de travail, les employés malmenés restent à l'affût des offres d'emploi, nombreuses dans cet univers féroce. Ils changent fréquemment de place, quand ils ne sont pas conviés à le faire par des patrons sans scrupule. Ils circulent d'un commerce à l'autre dans un chassé-croisé déconcertant. Mais cette mobilité, comme réponse à l'exploitation, n'est qu'un piège. Rares sont les employés qui parviennent par cette démarche à améliorer notablement leur situation. Le plus souvent non déclarés, et donc sans protection sociale et juridique, ils continuent de percevoir des salaires dérisoires : de l'ordre de 380 euros par mois, soit la moitié du SMIC, dans les restaurants, pour un nombre d'heures de travail illimité ; de l'ordre de 8 euros par jour pour dix heures de présence dans les salons de coiffure. En les excluant notamment des tontines – système financier alternatif sans intérêts, qui permet à chaque membre, selon le mode de la rotation,

d'accroître son capital financier –, les patrons empêchent les employés les moins débrouillards et les plus isolés de créer leur propre entreprise.



© SYLVIE BREDELOUP

Tirailleurs sénégalais
*Détail du mémorial en l'honneur des
tirailleurs africains regroupés au
camp de Fréjus, centre de transit des
troupes coloniales indigènes pendant
les deux conflits mondiaux.*



© PAULA BONNEAUD

Un ancien navigateur au long cours
*Chapeau de feutre et veste
canadienne pour vieil homme
solitaire qui ne dévoile pas sa
différence et s'affirme marseillais.*



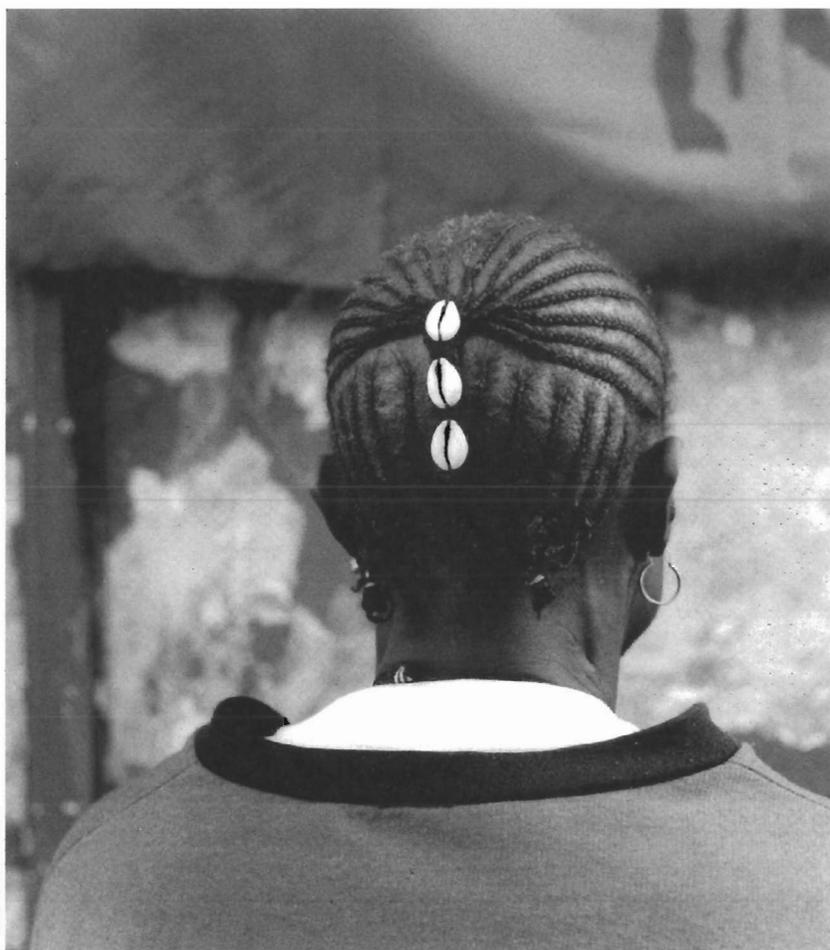
© PAULA BONNEAUD

Conversations à Belsunce
*Ouvrier du bâtiment et vendeuse
africaine installés sur les marches
d'un immeuble en cours de
réhabilitation dans la rue
Thubaneau.*



© SYLVIE BREDELOUP

Colporteurs sur le Vieux-Port
*Les commerçants mourides viennent
écouler, aux beaux jours, à Marseille,
des produits de moins en moins
ethniques.*

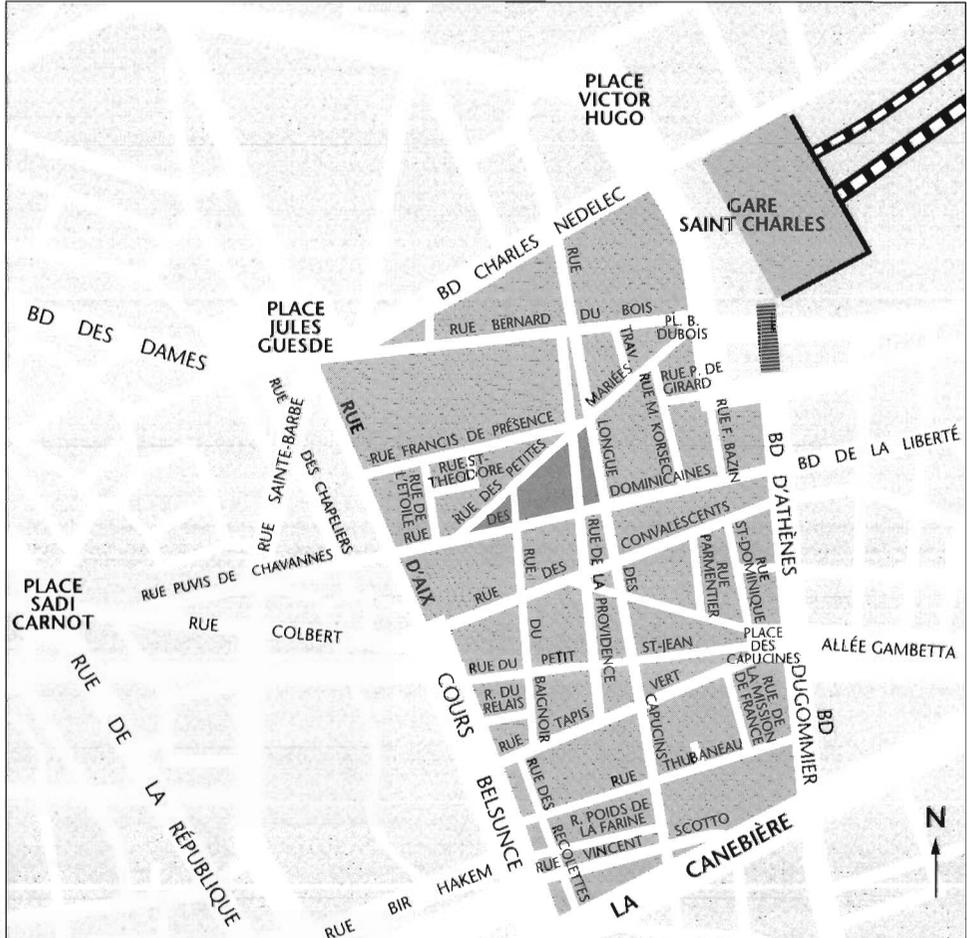


© PAULA BONNEAUID

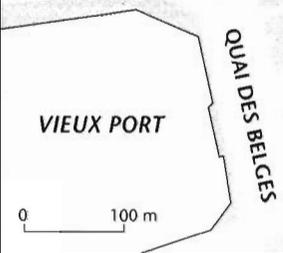
Une fenêtre sur un monde métissé
*Coiffure agrémentée de cauris pour
l'immigré d'hier, et boucle d'oreille
pour le Marseillais d'aujourd'hui.*

2. Le Marseille des Africains : une histoire partagée autour du port

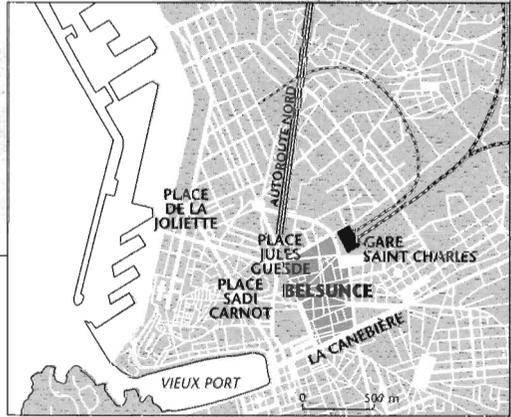
Le Petit Harlem dans Belsunce, au cœur de Marseille (années 1950-1960)



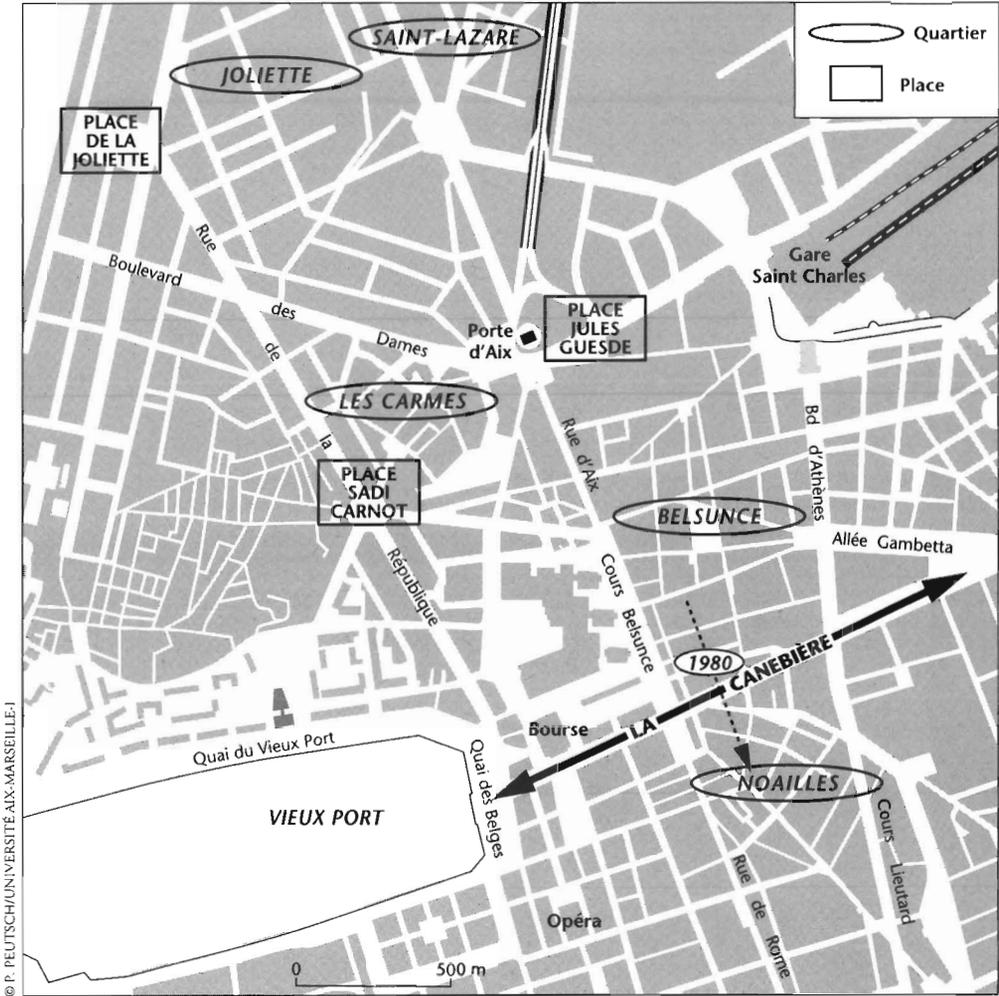
© P. PEUTSCH/UNIVERSITÉ AIX-MARSEILLE 1



LOCALISATION (1999)



Quartiers d'hébergement (1950-1970) et espaces publics fréquentés par les Africains à Marseille



La difficile recherche d'un logement dans la ville

Des campements : un ancrage dans la ville

À leur arrivée dans les ports de Marseille, Toulon et Fréjus, les tirailleurs en attente d'une intervention sur les fronts connaissent pour la plupart des conditions de vie très précaires. Ils sont installés provisoirement dans des campements aux portes des villes. Ces emplacements ont été aménagés par l'administration militaire pour permettre aux futurs soldats une transition climatique, une « mise en condition » avant de rejoindre les champs de bataille. Que ce soit dans le contexte de la Première ou de la Seconde Guerre mondiale, les tensions sont nombreuses dans ces lieux de vie improvisés ; elles peuvent d'ailleurs se rejouer hors enceinte. C'est ainsi qu'à Gémenos, pendant l'été 1946, une violente altercation oppose un tirailleur sénégalais de corvée de pain à un boulanger du village. Deux prisonniers de guerre se trouvant dans les parages décident d'intervenir et de porter assistance à l'artisan. S'estimant outragés, 170 tirailleurs sénégalais envahissent Gémenos et attaquent, à coups de pierres, le commando communal fort de 50 prisonniers de

guerre, les pourchassant jusque dans les maisons et frappant au passage les habitants. Cette expédition punitive est sévèrement réprimée¹.

La guerre s'accompagne aussi d'un mouvement de mobilisation de la main-d'œuvre civile. Des camps, sous contrôle militaire, sont installés pour regrouper les hommes en provenance des continents africain et asiatique, avant qu'ils ne soient acheminés dans les entreprises. À cet effet, un bureau de l'immigration indigène est créé en 1943, rue de la Joliette. En dehors de Marseille, d'autres villes bénéficient de cette main-d'œuvre coloniale, et des Malgaches sont notamment répartis entre le centre de reclassement des travailleurs d'Aubagne et les camps de Carpiagne et de Miramas.

À la fin des deux conflits mondiaux, plutôt que de repartir sur le continent africain, certains militaires cherchent à s'installer à Marseille à proximité des lieux déjà fréquentés. Accueillis dans la caserne Saint-Jean, des tirailleurs démobilisés tentent de se reloger dans les quartiers de la Belle-de-Mai et de Belsunce. À chaque permission, ils y retrouvaient déjà des compatriotes, employés dans les usines ou sur les bateaux. L'installation en centre-ville devient possible, dans des immeubles délabrés et délaissés par leurs propriétaires, partis s'installer plus confortablement, toujours plus loin du port, dans de nouveaux quartiers résidentiels ou à la campagne.

Bateau, trottoir..., autant de refuges pour navigateurs à quai

Les marins aussi, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, ont quelques difficultés à trouver un toit : la crise du logement est particulièrement exacerbée à Marseille et même les logements les plus dégradés trouvent preneurs. Des marins africains dorment à même le sol, sur les trottoirs ou dans les terrains vagues du côté de la Bourse quand ils n'ont pas obtenu auprès des compagnies maritimes l'autorisation de passer la nuit à bord des bateaux accostés. Daouda, navigateur d'origine malienne, raconte : « Je couchais sur le bateau et même sur les quais, je couchais à terre.

1. *La France*, journal du 8 août 1946.

La compagnie ne donnait pas de nourriture, tu achetais ta nourriture mais tu pouvais coucher sur le bateau pour faire des économies². » Navigateurs ou militaires, ils étaient aussi nombreux à dormir dans les trains, à la fin des années 1940. « Parfois, on traversait avec le train la France en dormant. On ne trouvait pas de toit pour loger, il n'y avait pas de place dans les hôtels au Vieux-Port³. »

Les hôtels meublés⁴ au Vieux-Port, à Belsunce et à la Joliette

Les marins africains vivent principalement en centre-ville, dans des hôtels particuliers des XVII^e et XVIII^e siècles notablement dégradés, réaménagés en meublés. Souhaitant rester à proximité des points d'embauche des compagnies maritimes et des infrastructures portuaires pour accroître leurs chances d'embarquement, ils rejoignent progressivement d'autres générations de migrants déjà établies autour du Vieux-Port. Ils s'installent d'abord dans le quartier du Vieux-Port jusqu'à sa démolition partielle par les Allemands, en février 1943⁵.

Les marins s'implantent ensuite quelques centaines de mètres plus loin près de la porte d'Aix, de la Butte des Carmes et du boulevard des Dames, quartier déjà largement investi par les populations algériennes. En mai 1944, un raid meurtrier, cette fois-ci américain, atteint les abords de la porte d'Aix ainsi que la partie ouest de Belsunce, entraînant l'évacuation de milliers de sans-abri à la périphérie de la ville et obligeant les ressortissants africains à s'enfoncer plus avant dans le cœur de Belsunce. Des immeubles sinistrés et terriblement meurtris par les bombardements continuent de s'effondrer dans leur nouveau quartier d'élection, renforçant l'impression d'insécurité.

2. Entretien avec Daouda T., Marseille, 17 mars 1998.

3. Entretien avec Yéro B., cours Belsunce, Marseille, 27 mai 1998.

4. Établissement hôtelier enregistré comme tel qui propose des chambres à la nuitée mais aussi au mois, un service d'entretien et parfois de restauration.

5. Lire à ce propos M.-F. Attard-Maraninchi et É. Temime (dir.), *Migrance*, chapitre III : « La ville piège », Aix-en-Provence, ÉDISUD, 1990, p. 149-155.

Au cours des deux décennies suivantes, trois principaux lieux de vie ont pu être identifiés : Belsunce, la Joliette et Saint-Lazare. Associé à l'image d'un « Marseille transit⁶ », le quartier de Belsunce accueille aussi depuis plus d'un siècle les étrangers débarqués dans le port. Les ressortissants originaires de la vallée du fleuve Sénégal, de Guinée et de Casamance y sont installés comme au « village ». Sembène Ousmane a même rebaptisé cette partie de Belsunce située entre les rues des Dominicaines, des Petites-Maries et du Baignoir le « Petit Harlem africain⁷ ». Des concentrations ethniques par rue ont pu être mises en évidence en croisant archives et entretiens. Si les meublés de la rue des Dominicaines paraissent accueillir en grand nombre des populations soninké, ceux de la rue du Baignoir rassemblent préférentiellement les marins manjak. Les Tukulër en revanche semblent plus dispersés dans l'ensemble du quartier.

Dans le prolongement de Belsunce, un deuxième lieu de concentration de marins africains s'est structuré autour de la Joliette, principalement investi par les Somalis, Malgaches et Comoriens. Un recensement effectué conjointement par l'Union des marins de l'AOF, de l'AEF et de l'Amicale des originaires des côtes des Somalis en mai 1954⁸ confirme bien ces distinctions : près d'un marin de l'AOF et de l'AEF sur deux est hébergé dans sept ou huit garnis de la rue des Dominicaines, alors que les Somalis se répartissent entre les hôtels meublés des rues Mazonod, Forbin, Tapis-Vert et des boulevards de la Major ou des Dames. Les marins les plus pauvres, le plus souvent originaires de Djibouti et de l'archipel des Comores, trouvent, quant à eux, refuge plus au nord, dans le quartier Saint-Lazare jouxtant la Joliette. Ils s'installent du côté de l'enclos Peyssonnel (quadrilatère formé par les rues Pelletan, Peyssonnel, Ruffi et Clary) dans des baraquements en planches et tôles, ébranlés par les bombardements et rafistolés par les migrants du quartier. « Aucune des habitations visitées ne possède un poste d'eau et encore moins un WC ; les eaux usées forment des mares croupissantes⁹. » En 1953, une enquête sur le degré d'insalubrité des immeubles du centre-ville révèle d'épouvantables conditions de vie.

6. É. Temime, 1995, *op. cit.*

7. S. Ousmane, *Le Docker noir*, Présence africaine, 1973 (1^{re} édition 1956), p. 77-78.

8. ADBR 148 w 389.

9. ADBR, dossier 138 w 55.

Quelques hôtels meublés sont trop dégradés pour être restaurés ; bon nombre d'entre eux seront fermés, puis détruits.

Selon les époques, les marins africains se regroupent et occupent même parfois une chambre à tour de rôle, en fonction des embarquements programmés¹⁰. « Quand le mistral envoyait les rafales glacées venues de l'Atlantique sur la Méditerranée et quand il faisait trop froid dans les wagons de marchandises dans lesquels couchaient les gars, Latnah faisait monter en cachette l'un ou l'autre d'entre eux dans sa petite mansarde sous les toits, et Ray offrait aux autres le plancher de la chambre sans fenêtre qu'il partageait avec un Égyptien qui faisait des rondes de nuit sur les quais¹¹. » Construits sur plusieurs étages, ces hôtels meublés ou garnis regroupaient, dans les années 1950, jusqu'à 75 chambres, transformées le plus souvent en dortoirs d'une dizaine de lits. Les pièces étaient obscures ou borgnes, humides, sans aération et sans équipement sanitaire. « Ces chambres, on les trouve, à Marseille, dans tous les hôtels de troisième et quatrième catégories. Des chambres qui semblent conçues tout exprès pour empêcher le soleil d'y pénétrer, des chambres sans fenêtre, avec seulement une lucarne ouvrant sur le couloir. [...] On y suffoque déjà suffisamment au centre-ville, mais dans la Fosse où vit la grande armée des dockers, où l'air est toujours humide et les ruelles jonchées d'ordures, ces chambres sont des tanières fétides¹². » Les gérants des hôtels meublés sont par ailleurs très stricts en matière d'accueil de personnes extérieures à leur établissement. Et les visites, quand elles sont possibles, ne sont autorisées que dans les halls d'entrée. Marins, dockers et journaliers s'empressent de quitter ces taudis pour aller se restaurer ou se divertir dans des lieux moins vétustes où la rêverie est encore possible. Le foyer africain, lieu communautaire, devient alors une échappatoire recherchée.

10. ADBR, dossier 137 w 231.

11. C. McKay, *op. cit.*, p. 249.

12. C. McKay, *op. cit.*, p. 249-250.

Le foyer pour travailleurs africains : une structure à multiples facettes

Pour affronter au mieux le difficile quotidien, les marins africains éprouvent le besoin de se regrouper en associations mais aussi d'acquérir collectivement un lieu de détente et de discussion paisible, sans avoir besoin pour autant de consommer ou de se justifier. C'est ainsi que, dès 1928, une mobilisation s'organise à l'initiative de l'Amicale des originaires de l'AOF ; des négociations sont engagées avec les autorités marseillaises pour créer un foyer de marins africains, mais en vain. Vingt ans après, l'Amicale rebaptisée association des originaires de l'AEF et de l'AOF, et composée de nouveaux membres, obtient cette fois gain de cause grâce au soutien financier de la famille Fraissinet, propriétaire d'une des plus importantes compagnies maritimes¹³. Le « Foyer de l'Afrique équatoriale et occidentale française » est créé. Il reste un référent fort de la vie collective des navigateurs africains. Mamadou¹⁴ raconte : « Le bar était tenu par un Sénégalais, alors on venait pour boire des cafés et jouer aux cartes. Il y avait aussi une salle pour danser, c'était le vendredi et le samedi soir, et puis il y avait encore le dimanche après-midi. » C'est également un lieu d'hébergement ponctuel : deux ou trois chambres sont destinées à dépanner les Africains fraîchement arrivés. Mais, en 1961, le foyer fait l'objet d'avertissements sévères¹⁵, pour débit illégal de boissons de première catégorie et pratique de jeux de poker. Des altercations entre consommateurs génèrent des plaintes du voisinage. La ville décide de fermer le foyer. Quelque temps après, en remplacement, un second foyer est créé rue Longue-des-Capucins ; toujours financé par un employeur du port, il remplit les mêmes fonctions.

En parallèle, une seconde génération de foyers destinés aux travailleurs issus de l'immigration se structure à l'initiative de l'État.

13. Selon D. Sow (témoignage recueilli par E. F. Manchuelle, 1987, *op. cit.*), l'immeuble a été acheté par des représentants des marins africains pour 3 millions de francs, don accordé par R. Fraissinet. Selon les archives départementales des Bouches-du-Rhône (137 w 231, janvier 1959), les membres de l'association des originaires de l'AOF et de l'AEF, en qualité de navigateurs, firent appel à Jean Fraissinet, armateur et député, pour obtenir une subvention. Un prêt de 4 millions leur fut alors accordé.

14. Entretien avec Mamadou B., Marseille, 27 avril 2003.

15. ADBR, dossier 5 w 50, 1961/1962.

Au début des années 1960, les marins sont massivement rejoints par les ouvriers qui viennent renforcer la main-d'œuvre nationale dans les usines. Marseille se transforme en « gare de triage » : en l'espace d'un trimestre, courant 1964, 1 853 Africains¹⁶ arrivent par bateau, obligeant l'Association d'aide aux travailleurs d'outre-mer (ATOM) à créer une structure d'hébergement provisoire. À travers également la SONACOTRA¹⁷, les instances publiques s'efforcent de prendre en compte plus systématiquement la question de la résidence des hommes seuls, marins et ouvriers immigrés. À Marseille, la SONACOTRA développe alors deux types de foyers dans lesquels sont hébergés notamment les anciens marins : de nouvelles constructions en périphérie (foyer Zoccola en 1969 et foyer Félix-Pyat en 1976) et d'anciens hôtels meublés du centre-ville transformés en petites unités banalisées (rues Thubaneau, Baignoir, Colbert...).

Vers une implantation périphérique : le logement en cités HLM

À Marseille, de tout temps, la résolution de la crise du logement a constitué un enjeu politique majeur. Mais c'est avec retard que la ville développe un parc de logements sociaux pour répondre à la croissance démographique des années 1960. Dix ans plus tard, l'arrivée des femmes africaines dans le cadre du regroupement familial oblige leurs conjoints à engager des démarches administratives pour accéder à un logement plus spacieux. Ils peuvent bénéficier des appartements nouvellement construits dans le cadre de la politique de développement du logement social. Des tours et des barres sont édifiées principalement dans les quartiers nord de la ville, en arrière-plan d'un littoral déjà occupé par les infrastructures industrialo-portuaires, et marquent les paysages des treizième, quatorzième et quinzième arrondissements¹⁸. « Je me suis marié, ma

16. Source ATOM.

17. Société nationale de construction de logements pour travailleurs.

18. Ces trois arrondissements « rassemblent à eux seuls près des deux tiers du parc HLM locatif de la ville » (A. Donzel, *Marseille. L'expérience de la cité*, Paris, Anthropos/Économica, 1998, p. 140).

femme est restée là-bas. Avec les compagnies, je faisais beaucoup d'escales pour aller la voir, c'est ma mère qui l'a aidée à garder les enfants. [...] En 1970, j'ai fait venir ma femme puis les enfants. J'ai eu d'abord un F3 puis un F5 dans les HLM : y a eu les Beaumonts à côté du petit séminaire, Frais-Vallon et puis la Savine. Les enfants ont tous fait des études, ils sont mariés, certains sont là, à la Rose et à la Solidarité, à Vitrolles aussi ; un est à Paris et un autre est aux Comores¹⁹. » À l'exemple de Mohamed, grand nombre de Comoriens ont opté pour la cité de la Savine ; les associations qu'ils y ont développées constituent à la fois un réseau de sociabilité et un ancrage dans un quartier oublié en terminus de ligne de bus. Ailleurs, les enfants de la troisième génération de la migration manjak et de la deuxième génération soninké s'impliquent également dans un tissu associatif, soucieux de conquérir une citoyenneté originale. À Marseille comme dans d'autres villes en France, dans les années 1990, à l'heure où le lien social s'amenuise, la médiation devient un moyen pour renforcer la communication avec les institutions. Des femmes d'origine africaine participent à ce mouvement. Elles entendent améliorer ainsi les conditions de vie dans leurs quartiers. Taux de chômage élevé, faible niveau de qualification, fort taux d'échec scolaire caractérisent ces cités marginalisées.

19. Entretien avec Mohamed C., cité La Savine, Marseille, 19 janvier 1999.

Les bars africains, lieux de construction identitaire

La Fosse : les années jazz et la cause nègre

Le quartier « [...] exhalait une odeur écœurante de vie dense, mêlée, entassée, tournant dans un cercle de misère suffocante. Et pourtant, tout semblait s'y trouver bien à sa place et s'ajuster tout naturellement. Les bistrots et les boutiques d'amour, les filles et leurs macs, les clochards, les chiens et les chats, chaque élément contribuait d'une façon essentielle et colorée à créer cette chose indéfinissable qu'on appelle une ambiance. Aucun autre décor n'aurait pu mieux convenir aux gars du bord de mer. À croire que tous les laissés-pour-compte de toutes les mers du monde avaient dérivé jusqu'ici pour passer la journée étendus au soleil. Les gars de la bande du port partageaient leurs jours entre la jetée et les docks, et leurs nuits entre la place aux tapeurs et la Fosse¹ ».

Située entre le bassin de la Joliette et le Vieux-Port, au cœur de ville, la Fosse est instaurée en « quartier réservé », en 1865, par

1. C. McKay, 1999, *op. cit.*, p. 23.

l'autorité sanitaire de la ville. Le règlement général du service des mœurs exclut l'implantation des maisons closes en dehors du périmètre compris entre la rue de la Caisserie au nord, la rue de la Reynarde à l'est, la rue Radeau à l'ouest et les rues de la Loge et de la Lancerie au sud. Ce quartier de la prostitution est devenu une escale pour les riches passagers des paquebots en quête d'exotisme et d'émotions fortes. C'est aussi le point de chute des travailleurs immigrés et des marins du monde entier. À la Fosse, les marins noirs ne sont pas seulement originaires du continent africain, certains viennent des États-Unis, des Antilles ou de la Jamaïque, à l'instar de McKay lui-même. Une communauté élargie se constitue, sans que la langue paraisse être un handicap. « Dans aucun autre port, il n'avait rencontré, vivant ensemble, autant de Noirs d'une variété aussi pittoresque : Nègres parlant l'une des langues civilisées, Nègres parlant des dialectes africains, Nègres à la peau noire, brune ou jaune. À croire que chaque pays du monde où vivaient des Noirs avait laissé des représentants de cette race dériver jusqu'à Marseille. Une vaste armée vagabonde de Nègres de brousse s'efforçant de glaner leur subsistance sur le macadam du grand port provençal². »

Dans la Fosse, la présence des prostituées a entraîné l'installation de bars, restaurants et salles de spectacle. Comme à la Nouvelle-Orléans, toutes les communautés se retrouvent autour du jazz. A. Suarès dans *Marsilho* semble peu sensible à la qualité artistique de la « musique nègre » : « L'infernale musique noire rythme tous les bruits. Nul doute, le vacarme est la voix de l'enfer. Chaque étage abrite-t-il un orchestre nègre ? Les phonos sont des nègres aussi, omniprésents et invisibles... Tout le quartier n'est plus qu'une monstrueuse casserole que frappent en mesure mille paires de pieds. » Claude McKay évoque, quant à lui, dans son roman à la fin des années 1920, l'ouverture du premier café africain sur le quai, propriété d'un Sénégalais enrichi aux États-Unis³. Dans ce lieu, « jamais les nègres de Marseille ne s'étaient ainsi entassés et mêlés pour un pareil jazz⁴ ». Martiniquais et Guadeloupéens élégamment

2. C. McKay, 1999, *op. cit.*, p. 69-70.

3. C. McKay, 1999, *op. cit.*, p. 47-48.

4. C. McKay, 1999, *op. cit.*, p. 47.

vêtus, se comportant comme une petite aristocratie, y côtoient dockers en bleu de travail et marins en tenue plus ou moins extravagante. Les hommes et les femmes qui fréquentent ce quartier aiment à se réunir pour jouer de la guitare, du cornet à piston, du banjo, chanter et danser : « [...] Il lui faisait danser la biguine en se pavanant comme un roi africain⁵. » L'histoire rapportée dans le roman *Banjo* s'appuie sur des faits réels que les Archives mentionnent par ailleurs. Il est en effet signalé la présence, le long du Vieux-Port, de deux ou trois cafetiers sénégalais ; les conversations s'avèrent très animées dans le café de Pierre Mbaye⁶, intellectuel saint-louisien qui, dès 1927, assure la promotion de *La Race nègre*, le nouveau journal de la Ligue pour la défense de la race nègre (LDRN). Le mouvement nègre français ne cache pas ses liens avec la gauche et tire en grande partie sa légitimité de sa connaissance des structures traditionnelles africaines. Presque oubliées en Amérique, les thèses nationalistes du Jamaïcain Marcus Garvey, condamnant le métissage, glorifiant la race noire et prônant un mouvement de retour en Afrique des « Nègres du monde entier », ressurgissent en France. Mais elles sont réinterprétées.

Analphabètes pour la plupart, les Africains de Marseille commentent difficilement la lecture du journal qui fait état des récriminations des tirailleurs ou encore des accusations pour sévices, portées par les populations indigènes. Ils restent avant tout mobilisés pour leur survie dans la cité et dans la marine. Défendre la cause nègre dans un contexte colonialiste constitue un véritable acte de bravoure et les cafetiers africains installés au Vieux-Port doivent faire face à la fois aux contrôles inopinés des instances municipales et aux provocations des leaders colonialistes locaux. Le charisme de ces tenanciers de bar reste insuffisant pour convaincre les navigateurs de la nécessité d'un mouvement nègre révolutionnaire. Leurs arguments sont trop liés à leur statut d'intellectuel. Dans ce contexte, Lamine Senghor, fondateur du Comité de défense de la race nègre (CDRN), se rend à Marseille en 1926 ; il joue de ses origines paysannes, de son passé de tirailleur et de son franc-parler pour rallier les navigateurs africains à sa cause. Quatre ans plus tard,

5. C. McKay, 1999, *op. cit.*, p. 105.

6. Archives nationales du Sénégal (ANS) 17 G 62, 1930.

Tiemoko Garan Kouyate, le nouveau leader du « syndicat nègre⁷ », fils de fonctionnaire soudanais, renouvelle la démarche. Avec un succès limité. L'un comme l'autre s'appuient sur leurs liens tissés avec les cafetiers sympathisants pour organiser des débats politiques. C'est ainsi qu'en mars 1930 la section marseillaise du « syndicat nègre » est déclarée à la préfecture des Bouches-du-Rhône⁸. Mais les « révolutionnaires » africains ne parviennent pas à mobiliser la solidarité nègre à Marseille où des dissensions ethniques importantes subsistent.

Belsunce : la reconstruction et les indépendances africaines

Au milieu des années 1940, les cafetiers wolof, antillais et guinéens, installés en bordure du Vieux-Port, déménagent et s'enfoncent dans la cité. Leurs établissements ont été démolis par les bombardements ou fermés sous prétexte de trafics divers. Ces bouleversements perturbent aussi les habitudes de la clientèle qui doit en parallèle s'employer à retrouver un logement ou un embarquement. La disparition du « quartier réservé » a peut-être été l'occasion pour les navigateurs africains de prendre conscience de la vigueur des liens qui les rattachaient en tant que groupe à ce lieu. Des solidarités circonstancielles ont pu se nouer pour recouvrer une vie sociale dans un autre quartier. Les bars continuent d'occuper une place centrale dans l'itinéraire quotidien des marins et dockers africains. Avant que leurs compatriotes aient eu le temps et les moyens d'ouvrir un nouvel établissement, ils circulent dans les rues Chapelier et Bon-Pasteur et fréquentent les cafés gérés le plus souvent par des Nord-Africains et quelques Grecs. On les retrouve également sur le cours Belsunce et sur le boulevard des Dames à la Joliette, dans des petits « bars casse-croûte » exploités par des commerçants français ou italiens. Ce choix ne se fait pas au hasard des déambulations mais se construit à partir de rumeurs et de critères

7. C'est la LDRN qui est appelée le « syndicat nègre » ; Lamine Senghor a quitté le CDRN pour la LDRN à laquelle s'est aussi rallié Kouyate. P. Dewitte, 1985, *op. cit.*, p. 153.

8. P. Dewitte, 1985, *op. cit.*, p. 198.

précis. Les restaurants sélectionnés acceptent tous un paiement à crédit ; ils peuvent être gérés par un « gentil Français » accueillant des « gens de couleur » dans son établissement. Les bonnes adresses ne manquent pas et les « mamans » telles qu'ils les surnomment, d'origine grecque ou italienne, ont su créer des ambiances chaleureuses dans leur local où les Africains se rendent avec entrain.

Dans les années 1950, des Africains ouvrent leurs établissements entre le port et la gare pour fidéliser une clientèle d'ouvriers et d'hommes du port. La place de la Joliette, la rue Mazenod et ses alentours regroupent des bars exploités par des Yéménites. À Belsunce, dans les seules rues des Dominicaines, des Petites-Maries et du Baignoir, neuf cafés étaient tenus par d'anciens marins africains⁹, ressortissants de la Casamance et de la vallée du fleuve Sénégal. À destination d'une clientèle communautaire, ces bars assurent presque toujours un service de restauration. Ils préparent parfois une cuisine française fortement inspirée des menus proposés sur les bateaux, dans l'intention d'attirer les employés du quartier.

Les navigateurs interrogés ont pour habitude de citer trois bars, lieux phares où ils se retrouvaient dans Belsunce. « Il y avait trois grands bars, rue des Dominicaines : le 16, c'était le bar de M., une Française mariée à un gars de couleur, le 22, le "Nice Bar" géré par D., un Guinéen, et transformé depuis en magasin de tapis d'Algérie. Et puis y avait le 26, "Chez Paul", un Français qui accueillait les Africains... Aujourd'hui, c'est un magasin de tissu tenu par un Arabe¹⁰. » Bien souvent, ces établissements ont servi de repères pour les migrants fraîchement débarqués dans la cité. Le bar « l'Escale » au 46, boulevard des Dames accueille les marins originaires de Djibouti. Le bar « La Crémierie du Bon Moka » est le point de ralliement des marins soninké. Le « Y a Bon » au 27 de la même rue devient la nouvelle adresse de référence pour les navigateurs manjak, alors qu'un bar situé au 18 de la rue Thubaneau accueille les migrants tukulër.

Progressivement, la vie nocturne reprend ses droits dans une ville en reconstruction. Les activités de prostitution, autrefois

9 Reconstitution établie à partir des témoignages oraux de ressortissants africains : le « Y a Bon », le « Bon Moka », le « Nice Bar », le « Massis », le « Bar de la Coloniale », le « Fétiche », le « Bar Antoine », le « Bar François », le bar d'Ibrahima D.

10. Entretien avec Lamine C., Marseille, 20 mai 1998.

concentrées à la Fosse et autour de l'opéra, se réorganisent entre le cours Belsunce et la Joliette. Un ancien navigateur raconte : « Les maquereaux guinéens et martiniquais d'avant la guerre négociaient avec les Corses comme Mémé Guérini¹¹ pour garder leur place mais ça n'a pas trop marché... Ils sont pas restés à Marseille¹². » Les maisons closes ferment ; c'est l'époque d'une recrudescence de la prostitution sur la voie publique. « Des filles soumises et encartées » sont surprises à racoler en dehors des établissements, dans un quartier où les meublés alentour servent de points de chute. Un délateur précise : « Il n'est pas rare de voir pendant les samedis soir et dimanches toute la journée 50 à 60 Sénégalais encombrant la rue attendre patiemment les fantaisies de ces dames, ceci sans avoir égard au préjudice moral causé au quartier et pécuniaire aux commerces environnants¹³. » Si les marins africains se retrouvent avant tout parmi les clients, quelques-uns confirment néanmoins leur rôle de proxénète. Pourtant peu nombreux, ces hommes restent présents dans la mémoire de leurs compatriotes, frappés par leur goût pour les voitures américaines et le port de chapeaux à la borsalino.

C'est l'époque du défoulement d'après guerre. Les marins s'amusent. « Dans les années 1960, on allait au bal : y en avait partout, ici, au Vieux-Port avec les boîtes de nuit. On achetait un ticket et là on invitait des femmes comme toi, juste pour danser¹⁴. » Les Africains ne sont pas seulement des consommateurs, ils essaient de s'introduire dans la filière ; quelques-uns deviennent propriétaires de dancing. « J.-C. l'Antillais, qui avait un bar-restaurant avec deux entrées, rue du Baignoir et rue Petit-Saint-Jean, avait aussi un dancing, le "Black Horse", rue de la Joliette à l'emplacement d'un parking actuel. Y avait aussi la boîte "Orfeo Negro" près du boulevard Cantini. Elle appartenait à un basketteur guinéen, J. C., qui avait lui aussi un dancing, "Le Balafon" à la Belle-de-Mai. Quand il a quitté cet établissement, il a installé un

11. Un navigateur béninois nous a raconté comment, au lendemain de la guerre, il avait été employé ponctuellement par Mémé Guérini pour empêcher le vol des affaires personnelles des clients des maisons closes qu'il contrôlait.

12. Entretien avec Drame D., Marseille, 18 février 1999.

13. ADBR, dossier 5 w 398.

14. Entretien avec Abdul, Marseille, 11 mai 1998.

restaurant africain rue d'Aubagne avec une boîte de nuit. Les Guinéens avaient des ouvertures dans les bars ou les dancings¹⁵. » Des divertissements existent pour toutes les bourses. Le bal populaire peut être préféré au dancing, lieu de toutes les tentations. Lamine précise : « Moi, je ne fréquentais pas beaucoup le Vieux-Port, j'allais au bal au "Colisée", sur la Canebière, là où il y a les salles de jeux et les courses de chevaux, et puis aussi boulevard d'Athènes, au premier étage... Aujourd'hui, c'est un cinéma. Tout ça, c'était à la fin des années 1950-début 1960, et puis y avait les bals du foyer, rue Puvis-de-Chavanne¹⁶. » Les marins fréquentent aussi les cinémas de quartier ; il leur arrive de regarder un film à l'Alcazar après que cet ancien music-hall s'est également consacré au cinéma.

La vie nocturne de Belsunce déborde dans les caves aménagées au sous-sol des immeubles. « Des caves, y en avait partout. C'était des bouges, tu vois, comme en Afrique... On buvait beaucoup, beaucoup¹⁷ ! » Nombre de consommateurs terrassés par l'alcool finissent leur nuit à même le sol quand les exploitants n'ont pu les renvoyer chez eux. Sembene Ousmane dresse un tableau particulièrement réaliste : « Plusieurs personnes, assises ou debout, se tenaient autour des barriques servant de tables. Elles étaient des deux sexes et des deux couleurs. Les verres ou les goulots circulaient de bouche en bouche [...]. Dans un coin, la tête renversée sur le ventre, un homme gisait flasque comme un sac à moitié rempli¹⁸. » Les caves se transformaient parfois en lieux d'embauche pour les recruteurs comme en rings improvisés pour ces hommes du port qui comptaient parmi eux des boxeurs. Le grand Diop surnommé « double mètre », Kaba le Guinéen et l'incontournable Babou Senghor se prêtaient au jeu du combat, sous les cris déchaînés d'un public principalement masculin¹⁹.

Au milieu des années 1950, des cafés se transforment en fin de journée en salle de débats politiques. Le serveur malien de « La Crémierie du Bon Moka » entretient des relations étroites avec

15. Entretien avec Lamine C., Marseille, 20 mai 1998.

16. Entretien avec Lamine C., Marseille, 27 avril 2003.

17. Entretien avec Samba T., Marseille, 16 mars 1998.

18. Sembene Ousmane, 1973 (parution 1956) ; *op. cit.*, p. 136.

19. Entretien avec Samba T., Marseille, 15 avril 1998.

le milieu africain anticolonialiste. Un délateur, ancien militaire de l'AOF, racontait en juillet 1954 qu'il avait assisté à une réunion regroupant quelques Noirs vindicatifs ; ils semblaient fermement décidés à saboter les bateaux touchant les ports de l'Afrique noire si les armateurs ne recrutaient pas un quota suffisant d'Africains parmi le personnel navigant²⁰. Quant au bar « Y a Bon », situé dans la rue des Dominicaines, il devient l'un des fiefs de la cause indépendantiste, tout en restant le lieu d'accueil privilégié pour tous les ressortissants de la Casamance. Outre des réunions politiques, les cafetiers manjak organisent des collectes de fonds à destination du Mouvement de libération de la Guinée portugaise et des îles du Cap-Vert. À la même époque, le café situé au 46 rue du Baignoir était le quartier général du Parti africain de l'indépendance (PAI) et assidûment fréquenté par Sembene Ousmane.

Noailles ou la traversée de la Canebière

Au début des années 1980, la plupart des établissements gérés par les Noirs africains à Belsunce ferment et sont rachetés principalement par des commerçants originaires du Maghreb. Les vieux gérants n'ont pas d'héritiers susceptibles de prendre la relève. Quelques rares « résistants » traversent toutefois la Canebière et s'installent dans le quartier de Noailles. Ils n'ont en effet ni les moyens, ni les relations pour maintenir leur activité dans un quartier en pleine transformation où la municipalité a programmé des opérations de réhabilitation et entend bien « reconquérir » le centre-ville. Ils s'autorisent à franchir cette « frontière²¹ » instituée entre les quartiers nord populaires et les quartiers sud bourgeois. Les journalistes médiatisent cette traversée de la Canebière, alors considérée comme une frontière infranchissable protégeant les quartiers sud d'une « invasion » de migrants.

20. ADBR, dossier 148 w 389.

21. M. Roncayolo, *Marseille. Les territoires du temps*, Paris, Éditions locales de France, 1996, p. 101. L'auteur introduit l'idée d'une opposition persistante à Marseille entre les quartiers Nord et Sud ; cette opposition reste commandée par l'évolution économique et sociale de la ville. Dans ce découpage, la Canebière aurait une fonction de « thalweg social ».

CHEZ AHMADOU, LE TIERCÉ COMME PASSION

À l'heure où Ahmadou prend son petit déjeuner, les portes de son restaurant sont ouvertes depuis longtemps déjà, les habitués du tiercé viennent lire le journal, en quête d'un dernier « tuyau ». Ils discutent des pronostics sur la prochaine course avant de faire leur choix et de se rendre dans les bars PMU de la Canebière autrefois fréquentés à chaque escale. Les anciens marins y ont dépensé beaucoup d'argent, parfois même flambé la totalité de leur salaire avant de revenir ruinés dans l'enceinte du port. Chacun sait que la prise de risque peut se solder par des gains exceptionnels mais que l'argent ainsi obtenu ne permet pas toujours de concrétiser les projets envisagés. Le parcours de certains joueurs constitue de véritables histoires inlassablement racontées à qui s'intéresse au milieu des jeux. Un certain Diarra Diallo, célibataire et navigateur à Marseille, aurait gagné au PMU 380 000 francs dans les années 1960. Dans l'allégresse, il a démissionné de la compagnie maritime pour laquelle il travaillait afin de rentrer au pays, triomphant. Mais il n'a pas eu le loisir d'acheter du bétail ou une maison. « Tout le monde était au courant au pays qu'il avait gagné. Les griots, tous ceux qu'il a rencontrés, l'ont plumé. » Deux mois plus tard, il était déjà de retour à Marseille. Ruiné et dépité, il demandait à réintégrer la compagnie maritime.

Les années de paris se sont succédé ; la pratique a été maintenue la retraite venue. Remplir la grille de tiercé une ou deux fois par semaine est devenu un véritable rituel dont quelques habitués peuvent difficilement se passer. Ahmadou ne peut quitter son établissement à l'heure des paris et confie à ses clients, anciens marins, le classement retenu. Ces derniers disent s'ennuyer et ne plus avoir de lieu comme par le passé pour se réunir. Ils se retrouvent dans la rue, le long de la Canebière ou du cours Belsunce, adossés à un mur ou un plot, et viennent s'asseoir entre les deux services du déjeuner et du soir pour échanger quelques informations et commenter l'actualité souvent plus locale que nationale. Les paris, les courses, l'attente des résultats brisent la monotonie d'un quotidien quelque peu ronronnant.

Aux heures creuses, parfois, un griot, marin à la retraite de surcroît, tente de réactiver ses fonctions de conteur. Dans l'espoir d'une compensation financière ou d'un appui pour un parent à la recherche d'un emploi, il vante les mérites de la famille du restaurateur et perpétue ainsi la tradition.

En milieu d'après-midi, Ahmadou se rend à Noailles pour aller chercher la petite fille d'une de ses employées. À l'exemple d'autres enfants dont

les mères africaines travaillent en centre-ville, elle est gardée au quotidien par une vieille Sénégalaise. Une fois dans le restaurant, la fillette joue entre les tables en attendant que sa maman termine son service.

Implanté en plein cœur de Marseille, dans le premier arrondissement, Noailles jouxte le sixième arrondissement, secteur regroupant la grande majorité des commerces de luxe. Sa population compte cependant parmi les plus pauvres de la ville. En 1995, une étude de l'INSEE²² dénonce la précarité des ménages y résidant ainsi que l'insécurité ambiante.

Dans les années 1990, une deuxième vague de restaurateurs s'implante à Noailles. Il s'agit de jeunes entrepreneurs des deux sexes, originaires de l'Afrique forestière, le plus souvent sans expérience préalable dans la restauration. Les fermetures comme les ouvertures des établissements sont tellement nombreuses et rapides que la clientèle peut difficilement se fidéliser. Si bien qu'elle déambule d'un restaurant à l'autre, même si l'identité nationale du gérant peut avoir une incidence sur son choix.

RONDE DE NUIT À NOAILLES

22 heures, au cœur de Noailles, les rideaux de fer des commerces sont tirés, les trottoirs sont désertés. Au milieu d'une rue, face à face, deux boutiques consacrées à l'artisanat africain sont encore éclairées. Une fois la porte poussée, il suffit de se laisser guider par la musique tonitruante pour atteindre l'arrière-salle où un service de restauration, plus ou moins officiel, rebaptisé « circuit » par la clientèle, est proposé aux noctambules et businessmen. La cuisinière togolaise s'affaire aux fourneaux tandis que les consommateurs, principalement des hommes centrafricains, mais aussi camerounais, congolais, gabonais sont engagés dans des discussions animées. Grâce aux efforts de Charlotte, la maîtresse des lieux, elle-même d'origine centrafricaine, quelques rares Ivoiriens se sont

22. « Bas revenus à Marseille », INSEE PACA, *Sud Information économique*, n° 104, 1995.

aventurés dans ce local pour y goûter la biche sauce feuilles avant de poursuivre leur ronde vers d'autres « maquis » gérés par des Abidjanaises. « Les Ivoiriens ne viennent pas chez moi. Je fais tout mais ils ne viennent pas. Ils préfèrent aller chez leurs compatriotes. Je fais pourtant tous les mets qu'ils mangent. Pour cela, j'ai même engagé une fille togolaise comme cuisinière car elle a vécu à Abidjan mais ça ne marche pas bien. Quand j'ai essayé de mettre de la musique ivoirienne, mes compatriotes ne sont pas contents et demandent à changer²³... » Des effluves de viande de brousse se mêlent à l'odeur de tabac. Sur les tables en plastique recouvertes de toile cirée colorée, les bouteilles de bière et de vin rouge s'amoncellent et les assiettes Arcopal débordent de mets fumants, apportés par la serveuse centrafricaine. Dans un coin, monté sur une échelle, un Sahélien devenu Marseillais, électricien à la retraite, change une ampoule grillée. La patronne accueille de manière chaleureuse et personnalisée les nouveaux clients. Hier, les membres de l'association des Bantous étaient réunis dans les lieux pour réfléchir à la consolidation de leur organisation en mal de définition ; ce soir, la crise ivoirienne mais aussi le rôle ambigu des combattants tchadiens dans le renversement du président Ange-Félix Patassé au profit du général François Bozizé et, enfin, les conflits ethniques dévastant l'Ituri, dans le nord-est de la République démocratique du Congo, alimentent les débats.

Il est 23 heures, les clients non encore *saturés* se déplacent de l'autre côté de la rue dans l'ancre de Joséphine, personnage remarqué dans le petit monde africain de Noailles. Depuis la chaîne Hi-fi, Alpha Blondy braille : « La démocratie n'est jamais du côté du plus fort. » Des masques sénoufo décorent les murs. Le ton est donné : la Côte-d'Ivoire est installée à Marseille. Même configuration des lieux que chez Charlotte. Mais ici, la clientèle est essentiellement ivoirienne – ancrée à Paris et de passage à Marseille. L'accolade est donnée invariablement par Joséphine, femme exubérante, ou par son mari, Jean-Bernard, un « Français d'Afrique », plus effacé. Les conversations font écho aux débats en vigueur sur le territoire ivoirien, entre sudistes pro-Gbagbo et nordistes prorebelles. La patronne a intégré récemment l'Association des Akans de Marseille ; elle ne cache pas son opposition aux mouvements rebelles, ni son soutien mitigé au président en exercice en tant que pdciste convaincue. Mais les tensions s'estompent rapidement quand il s'agit de contracter des alliances commerciales. Une autre partition se joue alors entre Ivoiriens de Paris et Ivoiriens de Marseille. Les premiers ont

23. Entretiens et observations, octobre 2002.

transformé le restaurant de Joséphine en véritable qc à partir duquel ils tissent des liens avec la société phocéenne, recrutent chauffeurs, démarcheurs et pourvoyeurs, et contactent des revendeurs pour écouler des marchandises acquises de manière plus ou moins légale. Les seconds sont cependant de plus en plus nombreux à bouder l'établissement par crainte d'être assimilés à ces négociants de passage aux pratiques contestables.

Minuit, quelques clients, bien que fatigués, décident de poursuivre discussions et tractations dans une rue voisine, chez Cyrille et Rudy, des restaurateurs ivoirien et congolais qui ont ouvert tout récemment leur établissement. Des affaires se négocient sur le pas de la porte. La bière continue à couler à flots et il n'est pas rare que des bagarres éclatent. Une patrouille de police fait sa ronde. Les noctambules se mettent à nouveau en marche ; ils gagnent, à quelques pâtés de maison, le restaurant de Francine ou plus fréquemment le « Paradisio », dancing tenu par des Guinéens depuis plusieurs décennies et fréquenté par des « belles de nuit ». Derrière les consoles, ils retrouvent le vieil électricien, qu'ils avaient laissé chez Charlotte, converti en DJ qui, dans son périple nocturne, a eu le temps de s'arrêter chez Francine pour aider à la plonge avant de dîner...

5 heures du matin, Noailles, le ventre de Marseille, se réveille.

Plus récemment encore, ces restaurants sont devenus une adresse pour les Africains de Paris venus traiter des affaires à Marseille dans l'espoir d'être moins contrôlés. La récente mise en place par la ville de Marseille d'un système de vidéosurveillance précisément dans le quartier de Noailles ne peut que les laisser perplexes. Outre ces restaurants, des espaces plus composites se structurent, toujours à l'initiative des Africains nouvellement arrivés à Marseille. Ces derniers profitent de l'acquisition de locaux spacieux pour y démultiplier les activités. Arrière-boutiques, boutiques et salons s'emboîtent pour proposer à la vente de l'artisanat africain, des produits alimentaires et cosmétiques. Les commerçants offrent également une multitude d'autres services.

AFRICA BAZAR

Difficile de classer le commerce de Michèle dans une des rubriques établies par la chambre du commerce et de l'industrie : les activités y sont multiples, en constante redéfinition.

En vitrine, sont exposés tissus, bracelets, instruments de musique, statuettes, rappelant l'Afrique de l'Ouest. Qu'il s'agisse de wax hollandais ou de Legos, fabriqués au Sénégal, au Cameroun ou en Côte-d'Ivoire, les pagnes exposés ne déclinent pas les couleurs, ni les motifs les plus en vogue. Proposer régulièrement des nouveautés supposerait un taux de rotation important de la marchandise que ces boutiques ne connaissent pas. Le choix effectué par le commerçant oscille entre grands motifs à destination d'une clientèle africaine et stéréotypes de l'exotisme avec danseurs, cases, éléphants, silhouettes de femmes à plateau pour acheteurs blancs. Une fois le tissu choisi, un tailleur peut être dépêché sur place pour prendre les mesures ; il coupe et coud ensuite à son domicile le vêtement commandé.

Quelques vêtements en tissu de pagne africain ou en *bogolan* sont également accrochés négligemment sur des cintres dans l'attente d'être commercialisés. On propose aussi tout un assortiment de chemises, pantalons et « robes d'intérieur » aux tailles non définies toujours adaptables à la physionomie du client. Considérés comme des pièces plus encombrantes, calebasses et *djembé* sont disposés à même le sol ; des étiquettes improvisées sur des feuilles quadrillées déchirées dans un cahier d'écolier annoncent un prix qui peut aussi être marchandé.

Sur des étagères, des produits cosmétiques voisinent avec des tresses et des mèches de toutes les couleurs. À l'occasion, la commerçante interpelle une coiffeuse qui transforme alors ponctuellement le local en atelier de tressage.

Au fond du magasin, de grands congélateurs permettent la conservation de produits alimentaires en provenance de Côte-d'Ivoire ou de République centrafricaine : viande de brousse, cuissots de gazelle, quartiers de singe, agouti, mérrou, chinchard et tout un assortiment de feuilles destinées à la préparation des sauces. Tous ces ingrédients périssables sont proposés encore congelés aux clients quand ils ne sont pas directement cuisinés dans l'arrière-salle où la patronne des lieux accueille les convives.

Dès l'entrée du magasin, les odeurs des mets mijotés ne laissent aucun doute sur la présence d'un restaurant d'arrière-boutique. Des clients achètent et consomment le plus souvent sur place des boissons sucrées conditionnées en cannettes. Parfois stockées dans un « frigo », elles sont

le plus souvent achetées, au coup par coup, en fonction de la demande, auprès d'un commerçant voisin.

À l'heure des repas, des clients s'installent autour des quelques tables disposées dans ce qui autrefois devait servir d'espace de stockage des marchandises commercialisées. Les rares ouvertures n'autorisent pas une véritable circulation de l'air et les ambiances y sont chaudes et enfumées.

Les salons de coiffure à la mode africaine semblent être l'illustration la plus évidente de cette nouvelle génération de commerces. Concentrés dans les rues de l'Académie, d'Aubagne, Pollack et Roque, ils représentent près de la moitié des commerces animés par les populations d'origine africaine. Le premier salon a été ouvert par un Ivoirien ; les suivants sont gérés exclusivement par des Africaines passées maîtres dans l'art de tresser, de teindre et de défriser les cheveux. Perruques, tresses et extensions de couleur trouvent leur place dans des vitrines aux côtés d'accessoires et de lotions multiples. Ce sont aussi des lieux de rencontre où des mariages arrangés peuvent se conclure. Sur les fauteuils des salons, la clientèle réserve des places pour des manifestations culturelles, consomme des boissons et parfois des repas. Le salon est enfin un espace de vente dans lequel des colporteurs viennent proposer aussi bien des bijoux que de la viande de brousse à une clientèle captive. Des tailleurs africains déposent les vêtements confectionnés ou prennent note de nouvelles commandes.

La présence africaine à Noailles participe du renforcement de la centralité commerciale du quartier. Avec une quarantaine de commerces animés autant la nuit que le jour, Noailles est devenu le centre d'affaires pour les entrepreneurs africains installés dans le sud de la France. La clientèle s'y déplace non seulement pour faire ses achats, mais également dans l'espoir de contracter des affaires. Conscients du rôle attractif de Noailles, des commerçants africains déjà installés à Marseille reconsidèrent leur implantation.

Espaces publics et mémoire collective

Quand les conditions de logement sont mauvaises, la rue et les places jouent un rôle prépondérant dans le quotidien des marins africains. L'espace public devient le lieu de sociabilité majeur, rappelant les pratiques développées sur le continent noir. Dans les années 1960, l'été à Marseille, les marins sortaient les chaises sur les trottoirs pour bavarder. Aujourd'hui encore, les retraités vont prendre le soleil sur les bancs publics dans les squares du côté de la Canebière.

Sur les traces des marins et des dockers

Dans les années 1950-1960, la place Jules-Guesde (porte d'Aix) était bordée de cafés dans lesquels des agents des compagnies maritimes venaient recruter à toute heure la main-d'œuvre ; c'était devenu une halte incontournable, notamment pour les marins comoriens en quête d'un travail. Les navigateurs désœuvrés pouvaient, en toute liberté, sur ce vaste espace public, constituer des groupes de discussion sans avoir à essuyer les remarques désobligeantes de leurs logeurs ; ils pouvaient refaire le monde, échanger

des informations à propos de la famille, du pays et s'enquérir des compatriotes qui avaient eu la chance de trouver un embarquement sur la ligne Marseille-Saigon, via les Comores.

Les restructurations du quartier de la porte d'Aix et l'aménagement de son embranchement avec les voies autoroutières ont totalement bouleversé la physionomie et l'organisation du secteur. Sur la place, la plupart des cafés ont disparu mais une partie des murs et des immeubles est restée debout. Sur le pourtour, les transformations sont plus radicales. Les immeubles vétustes de la Butte des Carmes ont été démolis pour laisser place à de nouveaux logements sociaux et à un pôle administratif. Plus récemment, la place Jules-Guesde a été réaménagée en parking.

Mais ces opérations ont eu peu d'effets sur les pratiques des usagers. En définitive, les populations restent plus sensibles au maintien, en ce lieu, du groupe restreint auquel elles appartiennent qu'aux seules mutations urbanistiques transformant leur espace de vie. Les vieux Comoriens continuent de se retrouver là où leur vie de marin s'est structurée lorsqu'ils étaient jeunes. Ils intègrent quasi systématiquement la place, surnommée d'ailleurs un temps « place des Comores », dans leurs parcours quotidiens, quel que soit leur quartier de résidence ou lieu de prière. Disséminés sur le pourtour de la place, ces hommes coiffés d'un *kofia* discutent en petits groupes. Plus tard, de jeunes Comoriens se donnent rendez-vous sur la même place avant ou après s'être rendus à la mosquée rue Bon-Pasteur ou encore à l'agence de voyages voisine qui organise des séjours dans leur pays d'origine. Le lieu semble garder l'empreinte du groupe et réciproquement.

Les traces laissées par les marins et les dockers sur la place Sadi-Carnot sont beaucoup moins visibles aujourd'hui. Pourtant, à l'époque phare de la navigation, ce lieu traversé par la rue de la République, cette artère haussmannienne reliant le Vieux-Port au nouveau port de la Joliette concentrait dans son environnement immédiat de nombreux sièges de compagnies maritimes¹. Pour leurs démarches auprès des Messageries maritimes, les marins africains se

1. Chaque compagnie maritime disposait de plusieurs bureaux spécialisés en fonction des métiers exercés. Elle différenciait les marins exerçant sur le pont, dans les soutes et dans les services (ADSG).

rendaient place Sadi-Carnot. La Compagnie de transport maritime avait quant à elle sa représentation près du Vieux-Port, plus bas dans la rue de la République.

La place Sadi-Carnot constitue encore actuellement un point fort de cet axe emprunté par les marins et dockers africains dans leur cheminement à travers le centre-ville. Pour ces hommes isolés et usés, la promenade quotidienne dans ces lieux du souvenir devient prétexte à la rencontre. De la rue, ils peuvent apercevoir à la terrasse des cafés de la place un compatriote ou un ancien collègue de travail avec qui même un court échange brise momentanément leur solitude et justifie une halte. En fréquentant ces bars, les ressortissants de Djibouti renouent avec l'époque où, dans les mêmes lieux, ils retrouvaient leurs compatriotes pour discuter de leurs engagements respectifs auprès des compagnies maritimes.

Les quelques dockers africains survivants fréquentent plus rarement la place de la Joliette totalement réaménagée : « Moi, la Joliette, j'y vais tous les jours pour voir la mer, mais c'est trop cher pour habiter... Je ne vis pas là... Tu vois là-bas, la baguette, c'est au moins quatre francs. Et les cafés, c'est plus pour nous². » À la Joliette, les dockers ne font plus que passer ; ils ne se reconnaissent plus dans ces lieux dont ils ont été écartés, leurs empreintes s'effacent. L'image de « foire aux hommes » employée à maintes reprises pour évoquer l'ambiance de la place dans les périodes d'activité portuaire intense n'est plus d'actualité. Vidée de ses premiers occupants, la place fait à présent l'objet d'une réhabilitation dans le cadre du projet Euroméditerranée³, opération phare de renouvellement urbain du centre de Marseille. Seul un morceau de rail, mémoire d'un temps révolu, a été conservé au moment de la programmation d'un nouveau recouvrement de la place. L'endroit est aujourd'hui traversé par les cadres pressés qui rejoignent leurs bureaux flambant neufs, installés dans les docks réhabilités.

Sur le cours Belsunce, dans les années 1950, à deux pas de la célèbre salle de l'Alcazar, était implanté un restaurant

2. Entretien avec Idy M'B., Marseille, 2 mars 1998.

3. Lancée par l'État en 1996 pour une durée de dix ans, cette opération d'intérêt national a notamment programmé un « pôle Joliette » favorisant l'ouverture de la ville sur la mer. Antérieurement réhabilités et transformés partiellement en bureaux, les docks en constituent une vitrine.

particulièrement animé, appelé « le Bœuf à la mode », accueillant tard dans la nuit une population cosmopolite. Les marins africains résidant dans le quartier avaient fait des abords de cet établissement commercial un point de rassemblement privilégié. Malgré sa disparition, ils maintiennent aujourd'hui ce lieu de rendez-vous et se retrouvent aux alentours, adossés aux murs des commerces ou encore en appui sur les plots du récent mobilier urbain. Ces concentrations sont bien la preuve que les groupes laissent des traces de leur activité révolue dans l'espace urbain et contribuent à la construction d'une mémoire collective. Alors que les édifices sont détruits ou leur usage transformé, les marins africains retraités continuent d'entretenir une relation affective au territoire.

Le cours Belsunce ou la cour africaine

À première vue, les groupes d'Africains qui stationnent sur le cours Belsunce semblent rassembler des navigateurs à la retraite ou en activité. En les observant de plus près, on remarque des différences au plan vestimentaire. En les interrogeant, on s'aperçoit qu'ils se distinguent par leur origine ethnique. À hauteur de la rue du Tapis-Vert, les ressortissants du fleuve Sénégal discutent, avant de se rendre, à quelques mètres de là, à la mosquée installée rue des Récolettes. Sur le même trottoir, d'autres marins originaires de Casamance échangent des nouvelles avant d'aller prendre place au bar B. de la même rue ou d'intégrer leurs chambres dans les résidences SONACOTRA, situées à deux pas, rue Thubaneau et rue Colbert.

Cours Belsunce, les marins croisent sur leurs chemins les « mamans » africaines qui sont installées dans la rue pour écouler leurs marchandises. Le cours Belsunce se transforme alors en lieux de palabres. Échanger quelques mots avec leurs compatriotes permet aux marins de donner un but à leurs parcours et donc de se préserver de l'errance. La mobilité des uns est rendue légitime par l'ancrage des autres. Ces longs arrêts destinés à échanger nouvelles et marchandises contrastent avec les flux de cette artère de passage empruntée par les salariés qui rejoignent un arrêt de bus, une bouche de métro ou un parking, ou encore par des citoyens venus faire des

achats dans un secteur très commercial. À travers leurs pratiques, les Africains donnent un autre sens à ce lieu-carrefour, le transformant en une halte de convivialité.

En 2003, la situation s'est encore modifiée. Les opérations de restructuration de Belsunce et de résorption de l'habitat insalubre engagées depuis quelques années font l'objet d'une forte accélération depuis l'ouverture du chantier de la BMVR (bibliothèque municipale à vocation régionale) sur l'ancien emplacement de l'Alcazar.

À première vue, les travaux en cours risquent d'estomper encore un peu plus les traces du « Marseille des marins africains⁴ ». Le stationnement dans l'espace public peut être remis en question si la municipalité profite de l'ouverture de ce nouvel édifice pour parfaire la conquête du centre-ville. Au regard des formes de résistance que développent ces populations africaines, on peut penser néanmoins que les transformations spatiales ne vont pas rapidement perturber leur organisation et leurs pratiques. Pour conserver un équilibre, les groupes africains opposent leur force d'inertie en se réinstallant imperturbablement là d'où ils ont été chassés, ou partent à la recherche d'un emplacement à Noailles, là où les travaux de réhabilitation ont à peine commencé.

« Derrière les façades nouvelles, aux abords d'avenues bordées de maisons riches récemment bâties, dans les cours, dans les allées, dans les ruelles des environs, la vie populaire d'autrefois s'abrite et ne recule que pas à pas⁵. »

4. B. Bertoncello, S. Bredeloup, « Le Marseille des marins africains », *Revue européenne des migrations internationales*, n° 3, vol. 15, 1999, p. 177-198.

5. M. Halbwachs, *La Mémoire collective*, Paris, Albin Michel, 1997, p. 202.



Place Sadi-Carnot
sur la rue de la République
*Regroupant anciennement des sièges
de compagnies maritimes, cet axe
bordé de cafés était devenu, dans les
années 1950-1960, un lieu
stratégique pour le recrutement
des marins.*



© SYLVIE BREDELOUP

La Joliette
*Pour les derniers navigateurs
africains installés à Marseille, le ferry
a remplacé le long-courrier.*



© SYLVIE BREDELOUP

Les docks réhabilités,
vitrine du projet Eutoméditerranée
*Les docks ne font que passer,
remplacés par les nouveaux cadres.*



© SYLVIE BREDELOUP

Hôtel du Fétiche
*Meublé de la rue du Baignoir
autrefois occupé par les marins et
détruit à l'occasion des opérations de
réhabilitation du quartier Belsunce
en 2000.*



© SYLVIE BREDELOUP

Rue Thubaneau
*Rue de la prostitution, transformée
à l'aube du XXI^e siècle en rue des arts
dans le cadre du programme de
restauration immobilière (PRI) :
un pari audacieux.*



© PAULA BONNEAUD

Chantier Alcazar-Belsunce
La bibliothèque de l'Alcazar a été inaugurée en avril 2004 sur l'emplacement de l'ancien music-hall et des îlots d'habitation adjacents, mais les traces du « Petit Harlem » marseillais ne s'effacent pas pour autant...



© PAULA BONNEAUD

Le cours Belsunce
ou la cour africaine
*Les anciens marins se retrouvent
devant les emplacements des cafés
qu'ils fréquentaient autrefois, devenus
magasins de sport ou de tissus.*

3. Arrangements communautaires,
mise en scène de l'africanité
et négociations avec la société locale

De la discrimination raciale à la construction d'une communauté de marchands

Conflits à bord entre marins coloniaux

Ayant servi courageusement dans les Forces navales françaises libres (FNFL) pour bon nombre d'entre eux, les ressortissants de l'AOF et de l'AEF, qui espéraient une reconnaissance à la fois de la part des compagnies de navigation et des pouvoirs publics, doivent faire face à de nouvelles mesures discriminatoires, au lendemain du deuxième conflit mondial. En cette période de forte récession économique et de reconstruction difficile, priorité est donnée, en effet, à la réaffectation des marins métropolitains sur les quelques navires encore en état. Ensuite, certains armateurs de la place phocéenne n'hésitent pas à mettre en place des critères fondés sur des traits physiques et culturels relevant de préjugés raciaux pour opérer un nouveau classement parmi les « marins coloniaux » ou « marins de couleur ». Au seuil des années 1950, les ressortissants de Djibouti (Arabes essentiellement) et de Madagascar sont préférés aux autres marins des territoires d'outre-mer aux motifs qu'ils sont « plus travailleurs, plus stables et plus robustes ». La notion d'« inadapté physique¹ » mise en avant pour écarter de la sélection un grand nombre

1. Pourtant, selon une estimation établie en 1952-1954 par les renseignements généraux, sur

de marins ressortissants de l'AOF et de l'AEF n'est jamais explicitée ni déclinée, et sa seule mention semble suffire à justifier le choix opéré. Cette démarche stratégique visant à fonder unité et consistance identitaires entraîne, d'emblée, une différenciation intergroupe et une homogénéisation intragroupe.

Cependant, des conflits virulents éclatent au sein des milieux « djiboutiens » de Marseille. Ils se développent en écho à la longue série d'affrontements ayant opposé, une décennie plus tôt, dans le port de Djibouti même, d'abord Arabes et Somalis, puis Somalis de Djibouti (Issas et Afars) et Somalis des territoires voisins, avec pour cause première l'accès différentiel aux emplois de marins et de dockers². À Marseille, après le second conflit mondial, les populations noires somaliennes se retrouvent unies à bord des navires dans leur hostilité à l'égard des Arabes de Djibouti. Grâce à la présence de « caïds » – ces entremetteurs officieux qui négociaient le « droit à l'embarquement » auprès des armateurs –, les Arabes ressortissants de Djibouti, du Yémen et d'Arabie Saoudite étaient recrutés, à Marseille comme sur la Côte française des Somalis, de préférence aux Somalis. Après l'arrestation du caïd Ali Ahmed, accusé d'avoir perçu abusivement des subsides pour contrarier l'embarquement des noirs somaliens au profit de celui des Arabes de Djibouti, une personnalité somalienne fait remarquer dans un courrier adressé aux autorités françaises : « Les Somaliens noirs vouent depuis toujours une haine implacable à l'égard des Arabes de Djibouti, tous venus du Yémen et d'Arabie, implantés en Côte française des Somalis, qu'ils considèrent comme des oppresseurs. [...] C'est toujours le même antagonisme qui a ses répercussions en France³. »

290 marins africains jugés « inadaptés physiques », 150 étaient ressortissants de l'AOF et l'AEF, 140 de Djibouti, aucun Malgache, aucun Indochinois. Or, nous savons par ailleurs que la communauté AOF et AEF était nettement plus importante que celle de Djibouti (ADBR, dossiers 148 w 190 et 148 w 389).

2. Entre 1935 et 1939, Djibouti fut le théâtre d'incidents violents liés à l'engagement par les Messageries maritimes de marins arabes au détriment des Issas. Au lendemain du conflit mondial, des heurts opposèrent les Issas à nouveau aux Arabes du Yémen puis aux Gadaboursis qu'ils accusèrent d'allégeance aux Arabes du territoire. À compter de 1958, sur fond de marasme économique, d'autres affrontements intercommunautaires opposèrent cette fois-ci les Somalis, partisans de l'accession à la souveraineté avec rattachement éventuel au futur État somalien, et les Afars, hostiles à la grande nation Somalie, qui prônaient une indépendance par étapes. Voir C. Dubois, *Djibouti, 1988-1967. Héritage ou frustration ?*, Paris, L'Harmattan, 1997.

3. ADBR, dossier 148 w 389.

Mis à l'écart par les armateurs usant du référent ethnique à l'embauche, désemparés et fortement précarisés, 150 marins au chômage, constitués en association des ressortissants d'AOF et d'AEF et soutenus par le syndicat des marins CGT, se regroupent et manifestent en 1953, accusant de discrimination raciale⁴ les compagnies maritimes de la place phocéenne. Ils revendiquent avant tout des indemnités de chômage. Leurs doléances portent également sur l'embarquement d'un pourcentage de marins coloniaux. Ils réclament la mise en place d'une période d'essai avant d'être embauchés comme machinistes sur les navires modernisés. Ils demandent l'arrêt de la délivrance des fascicules professionnels de navigation dans les territoires d'Outre-mer comme en métropole jusqu'au réemploi des marins sans embarquement. Ils exigent également que l'embarquement se fasse par l'entremise d'un bureau paritaire et que les titularisations soient maintenues à 70 % des effectifs. Mais ces manifestations sporadiques n'ont pas la vigueur des mouvements nègres de l'entre-deux-guerres⁵, quand les marins africains avaient rejoint la CGT dans un contexte de coalition des partis de gauche (Front populaire), marquant leur assimilation à la force de travail française et préfigurant leur volonté d'influer sur la politique nationale. Les marins coloniaux demeurent, au lendemain du deuxième conflit mondial, largement divisés, impliqués de surcroît dans des tensions intracommunautaires. Ils semblent bien incapables de travailler les assignations ethniques ou raciales qui leur sont faites pour se construire une identité africaine englobante, susceptible d'être érigée en instrument de lutte politique ou économique. Leurs associations ressemblent davantage à des instruments à usage personnel pour les quelques membres du bureau les plus affairistes qu'à des structures solides, permettant d'organiser la défense des marins les plus démunis et de constituer un interlocuteur de choix auprès des institutions françaises. Regroupés au sein de multiples associations rivales et aux objectifs obscurs, les marins africains dispersent

4. Pour l'année 1954, une comparaison de la situation des marins noirs africains (ADBR, 148 w 389), embarqués ou au chômage, montrait par exemple que, si un chômeur sur deux était originaire de l'AOF, l'AEF, un marin embarqué sur quatre seulement appartenait à cette même communauté. En revanche, un chômeur sur huit était malgache alors que plus d'un travailleur sur trois relevait de ce même groupe.

5. Voir à ce sujet P. Dewitte, *op. cit.*

vainement leurs forces. Des clans se constituent ou se recomposent sur base ethnique, générationnelle ou encore en fonction de leur degré de citoyenneté française⁶, démontrant une fois de plus la plasticité de la variable communautaire.

Dénommées par le colonisateur Manjak, Diola, Sarakolle, Tukulër et Soussou, les populations qui se partagent sur le continent africain des territoires communs (Sénégal, Guinée, Mali, Mauritanie) se livrent, sur la base de ces mêmes désignations, à une véritable guerre pour bénéficier, après 1945, d'un embarquement. Aujourd'hui encore, chaque groupe revendique son antériorité sur l'autre dans le port phocéen et rappelle comment il argua, en ces moments de dépression, des avantages de sa religion et de sa culture auprès des institutions françaises et au détriment de l'autre. Les Manjak disent avoir valorisé auprès des compagnies maritimes leur appartenance à la religion catholique pour bénéficier de leurs faveurs, au préjudice de leurs compatriotes musulmans. Et les Sarakolle et Tukulër de rétorquer qu'ils furent recrutés préférentiellement aux Manjak en raison de leur sobriété imposée par l'islam. Les Wolofs quant à eux jouent de leur citoyenneté française pour acquérir des postes plus qualifiés. Afin d'affirmer leur suprématie, les uns comme les autres se sont efforcés de renforcer numériquement leurs groupes respectifs en faisant appel à leurs coreligionnaires, en organisant parfois même leur venue de manière illicite. Par ce biais, ils espéraient infléchir les modalités de recrutement des armateurs jouant des appartenances ethniques pour entretenir les tensions et faire jouer la concurrence entre marins d'outre-mer.

Construction avortée d'une catégorie homogène

C'est au nom de « toute l'union française⁷ » cette fois qu'en 1954, toujours pour faire obstacle à cette discrimination raciale développée à leur encontre à la fois par les instances maritimes et

6. Trois catégories avaient été introduites par le colonisateur : le citoyen de rang A, originaire des Antilles, le citoyen de rang B, ressortissant de Guinée Conakry et des quatre communes du Sénégal, et l'indigène, originaire des autres régions colonisées par la France.

7. ADBR, dossier 148 w 389, courrier du 18 mai 1954.

portuaires, les responsables des deux principales associations regroupant des marins noirs africains (Association des ressortissants de l'AOF et de l'AEF et Amicale des originaires de la Côte française des Somalis⁸) formulèrent des revendications partagées. Mais la ségrégation à l'embauche persista, d'autant que les navigateurs, peu nombreux, ne trouvèrent pas de soutien auprès des députés africains, représentants à l'Assemblée nationale, qu'ils avaient sollicités. De leur côté, refusant de faire pression sur les compagnies maritimes, les pouvoirs publics (préfet des Bouches-du-Rhône, secrétaire d'État à la France d'outre-mer) préconisèrent un rapatriement au pays ou encore un reclassement dans une autre branche d'activité. Les marins africains attendirent encore presque une décennie pour créer la Fédération régionale afro-malgache et d'outre-mer (FRAMOM) et se construire comme catégorie homogène. Mais, là encore, cette structure fédératrice à l'effectif limité ne put devenir un interlocuteur de poids dans le panorama institutionnel marseillais, au point que ses membres furent conduits, à maintes reprises, à se présenter comme des entités autonomes, voire éclatées pour faire entendre leur voix. Analphabètes pour la plupart et misérables, les marins africains ne disposaient pas, dans la perspective de débloquer les situations conflictuelles, de tous les atouts ni pour négocier habilement avec la société française, ni pour mettre en relief, avec efficacité, les traits culturels supposés dérivés d'une origine commune.

Pourtant, des personnalités comme Magatte Ndiaye puis, plus tard, à l'aube des indépendances africaines, comme Sembene Ousmane ont joué indéniablement mais ponctuellement un rôle stimulant dans l'affirmation identitaire d'une communauté noire africaine à Marseille. Sembene Ousmane, qui s'est singularisé par son engagement politique aux côtés de la gauche française et pour la décolonisation de l'Afrique, a profité de sa double expérience de docker et d'écrivain mais aussi de ses liens avec les milieux étudiant et ouvrier noirs africains pour tenter de les rassembler. Il voulait défendre conjointement les intérêts « des travailleurs manuels et des intellectuels africains » dans le cadre de l'Association des

8. Créée en 1948, regroupant 150 membres, cette association affiliée au mouvement autonomiste ayant pour objectif l'indépendance des Somalis anglaise, italienne et française était en rapport direct avec des parlementaires du Parti communiste des Somalis.

ressortissants de l'AOF et de l'AEF⁹. Mais ses préoccupations furent mal accueillies par les membres du bureau, composé en majorité d'inscrits maritimes sans ressources qui souhaitaient recentrer les missions de l'association sur leurs problèmes immédiats d'embauche. Exclu de cette structure, S. Ousmane ne s'avoua pas vaincu pour autant. Pugnace, il créa en 1958 une section marseillaise du Parti africain de l'indépendance (PAI), s'appuyant sur les milieux dockers et étudiants. Il devint également membre actif de la Fédération des étudiants d'Afrique noire (FEAN)¹⁰ ; il contribua à l'essor du Mouvement de libération de la Guinée portugaise et du Cap-Vert (MLGC)¹¹, installant une section en 1960 à Marseille avec l'appui logistique et financier des cafetiers casamançais de Belsunce, se retrouvant ainsi à la pointe du combat nationaliste africain.

Discordes à quai entre grévistes et « jaunes »

Sur les quais de Marseille, des discordes ont souvent opposé Maghrébins et Africains de l'Ouest : hostilité des dockers arabes à l'encontre des marins africains reconvertis, pour quelques-uns, en « jaunes », c'est-à-dire en briseurs de grèves, pendant l'un des conflits les plus durs engagés par le mouvement ouvrier français, à l'hiver 1949. Initiée par les dockers des Messageries maritimes, syndiqués à la CGT, qui refusent d'embarquer des armes pour l'Indochine, cette grève paralyse pendant trente-huit jours d'affilée le port et les docks de Marseille. Le premier janvier 1950, le paquebot *La Marseillaise*

9. Dans les années 1920, à Marseille, des étudiants vietnamiens avaient également créé des structures associatives de concert avec leurs compatriotes marins pour revendiquer l'indépendance de l'Indochine. Voir à ce propos M.-E. Blanc, *La Pratique associative vietnamienne : tradition et modernité*, thèse de doctorat en sociologie, Aix-en-Provence, université de Provence, 1994.

10. En 1953, année de sa constitution, la FEAN rassemblait 25 adhérents, alors que, la même année, étaient recensés dans les Bouches-du-Rhône 155 étudiants d'Afrique Noire dont 77 originaires de Madagascar.

11. Après le massacre de Pidjiguiti orchestré en août 1959 par la police secrète portugaise à l'encontre des dockers et marins du port de Bissau (Guinée portugaise), la diaspora africaine en exil a créé le MLGC, parti qui entendait obtenir l'indépendance de la Guinée portugaise ainsi que le rattachement de la Casamance à cette nouvelle entité. La Casamance, qui regroupe des populations manjak et diola, a été colonisée en partie par la France, en partie par le Portugal.

ramène 94 cercueils d'Indochine ; quelques jours plus tard, les marins retardent le départ du *Pasteur* qui doit embarquer 4 000 soldats pour cette même guerre. Des manifestations s'organisent sur la Canebière ; elles rassemblent des dockers, des marins, des cheminots mais aussi des ouvriers travaillant dans le textile, la chimie et l'armement, des fonctionnaires. Courant mars, à Marseille mais aussi à Oran, les dockers en grève refusent de décharger les cercueils qui continuent d'affluer d'Indochine. Les hommes du port s'opposent également à l'embarquement du matériel militaire. Le matériel est alors chargé sous la garde de tirailleurs sénégalais par des dockers recrutés pour l'occasion.

À l'évidence, les ressortissants africains profitent de ces turbulences pour être engagés par les sociétés de manutention, contraintes de réagir à la pression et à la réquisition. Ils sont embauchés sur les quais et les navires par les hommes de main du syndicat des Inscrits maritimes de Marseille, en remplacement de dockers français musulmans sanctionnés sévèrement pour avoir fait grève du 28 janvier au 4 février 1957¹². Alfred Pacini, dans son ouvrage autobiographique sur son combat politique en tant que docker à Marseille, évoque ces opérations de recrutement sauvage exercées lors de cette grève : « Les Africains descendaient des bateaux en provenance de leur pays et ils étaient embauchés aussitôt à terre. Il y avait des syndicats indépendants dirigés par des canailles qui embauchaient à la Bourse et conduisaient les gens en camionnette sur les quais. Il y avait de tout qui travaillait sur le port, sauf des dockers¹³. » Dans son roman, Sembene Ousmane laisse cependant entendre que les Africains, dockers comme marins, ne sont pas du côté des grévistes : « C'est contre ces cadences infernales que les anciens luttaient... La vie chère, la guerre d'Indochine... Et à cause de nous, leur lutte a avorté, ils n'ont pas eu satisfaction. »

Autres rivalités dans la cité

Les conflits à bord entre Soninké et Manjak ou entre Arabes de Somalie et Issas, les discordes à quai entre les Français musulmans

12. ADBR, dossier 137 w 298.

13. A. Pacini et D. Pons, *Docker à Marseille*, Paris, Payot, 1996.

grévistes et les noirs africains, briseurs de grève, ou enfin les tiraillements entre caïds et recruteurs se jouaient donc avec virulence dans les quartiers. Des affrontements réguliers, parfois sanglants, opposaient la « bande à Senghor » à la « bande à Kader » aux abords de la cave du 22, rue des Petites-Maries, au cœur de Belsunce. La presse locale a rendu également compte de rixes divisant « Nord-Africains et Sénégalais » au « bar de la Coloniale », au 13 rue des Petites-Maries puis dans la rue des Dominicaines, aux abords d'autres cafés tenus par des marins noirs africains, en mars 1956. C'est l'époque où les tensions s'exacerbent sur les quais entre dockers occasionnels et grévistes. Des discussions s'enveniment dans un établissement tenu par un navigateur africain ; du bar voisin sortent des Nord-Africains qui viennent à la rescousse de leur camarade isolé. Dix ans plus tôt, des conflits similaires (rue d'Aix, rue des Chapeliers, rue des Dominicaines) avaient déjà nécessité le recours à la troupe de tirailleurs sénégalais et entraîné la mort d'hommes¹⁴. À ces différentes occasions, la presse marseillaise n'hésite pas à présenter ces échauffourées sous l'angle essentialiste d'un conflit racial entre « Noirs et Arabes ». Elle fait état d'« une hostilité latente entre hommes de couleur et Nord-Africains », se référant implicitement à l'histoire de l'esclavage sur le continent africain, sans jamais avancer ouvertement l'idée que les tensions entre les communautés peuvent aussi être liées à celles qui se jouent sur les quais de la Joliette ou encore dans les mondes codés du trafic et de la prostitution où ces populations se font concurrence.

Dans la ville de Marseille, les relations entre Maghrébins et Africains de l'Ouest ont été longtemps marquées par la compétition et l'hostilité. Rivalités commerciales notamment entre marins africains devenus gérants de bars et cafetiers maures, au cœur même de Belsunce. Progressivement, les tenanciers africains installés dans les rues des Dominicaines et du Baignoir récupèrent la clientèle communautaire. Alors que la vie nocturne prend un nouvel essor dans une ville en reconstruction, les tenanciers des bars développent, dans le même lieu, cabaret, bar américain, tripot et dancing. Dans cette ambiance, la boisson échauffée rapidement les esprits et envenime les relations. Les règlements de comptes relèvent d'une

14. *La Marseillaise* et *La France* des 6, 7, 8 juin 1945.

pratique ordinaire ; ils ne sont pas spécifiques à des communautés ou des quartiers dans un Marseille de l'après-guerre où les trafiquants du marché noir rivalisent pour approvisionner les citoyens sous-alimentés en denrées contingentées.

Au milieu des années 1970, c'est au tour des colporteurs mourides de provoquer l'animosité des commerçants arabes du centre ancien, en proposant sur les trottoirs, à même le sol et moins cher, des produits identiques à ceux que les premiers écoulaient dans les boutiques de la place. C'est l'amorce d'une compétition pour la maîtrise de l'espace. Des stratégies d'évitement sont cependant mises en œuvre dans un premier temps par les colporteurs africains qui s'accaparent les rues et les places, à la tombée de la nuit, pour se retirer la journée devant la supériorité numérique des marchands algériens. Mais, au fur et à mesure de l'arrivée de nouveaux migrants, les altercations se multiplient pour devenir quotidiennes.

Le temps des alliances provisoires

Au début des années 1980, cependant, l'apaisement succède à la stigmatisation. Au lendemain des guerres contre Israël, la conférence islamique s'organise. À Marseille, l'adhésion commune à l'islam devient fondatrice d'une dynamique solidaire entre Arabes et noirs africains musulmans. Les responsables maghrébins de la mosquée de Marseille soutiennent activement un chef religieux sénégalais, El Hadj Sy, avec lequel ils ont fait le pèlerinage à La Mecque, pour qu'il aménage, de manière officielle, un lieu de prière dans un hôtel meublé de Belsunce à destination des pratiquants de l'islam noir. La réorganisation des circuits des pèlerins d'Afrique subsaharienne et la possibilité qui leur est désormais offerte de faire escale à Marseille avant de repartir vers La Mecque favorisent le dialogue et consolident la solidarité entre les coreligionnaires.

Quelques années plus tard, au printemps 1986, alors que, adoptant une rhétorique guerrière, la municipalité s'emploie à « reconquérir » le centre-ville et à réhabiliter les vieux quartiers, une centaine de personnes, parmi lesquelles nombre de Sénégalais, d'Algériens, de Marocains et de Tunisiens, sont interpellées à

Belsunce pour trafic d'héroïne. Paradoxalement, cet événement qui débouche sur un procès, des emprisonnements et des reconduites à la frontière¹⁵ est fondateur. Il signe l'entrée des ressortissants de l'Afrique subsaharienne dans la « communauté des marchands ». C'est précisément de leur posture de victime qu'ils tirent désormais leur légitimation auprès des autres groupes immigrés. Avec la bénédiction des uns et des autres, ils commencent ainsi à se déployer dans l'espace marseillais. Dans le même temps, des entrepreneurs algériens ainsi que des commerçants français financent secrètement l'installation de ressortissants ouest-africains à Noailles, de l'autre côté de la Canebière. Pour les premiers, il s'agit d'explorer de façon discrète les débouchés potentiels de ce quartier et d'activer sa déqualification foncière avant d'y implanter leurs propres affaires dans de meilleures conditions financières. Les seconds entendent laisser la jouissance de leurs magasins à d'anciens employés africains en échange du versement d'un loyer plutôt que de les fermer. Par ce stratagème, ces commerçants, issus de la petite bourgeoisie marchande marseillaise, espèrent dresser un ultime rempart contre l'avancée des boutiquiers arabes dans le centre-ville et éviter qu'ils ne franchissent la Canebière (D. Kone, 1996).

La stratégie des premiers semble avoir été à terme plus payante, si l'on en s'en tient au succès commercial de la boucherie halal du côté de Noailles. Des employés comoriens sont recrutés progressivement dans les nouveaux commerces maghrébins du centre-ville. Puis d'autres arrangements plus équilibrés se dessinent, avec la création de quelques entreprises à capitaux mixtes. C'est ainsi qu'une agence de voyages, organisant initialement des pèlerinages en direction de La Mecque, intègre un ressortissant du Sénégal dans son équipe dirigée par deux opérateurs français et algérien. Cet homme d'affaires est chargé de récupérer la clientèle de l'Afrique subsaharienne installée en région PACA. En 1989, la conjoncture est favorable : la compagnie Air Afrique est en cours de réorganisation et vient d'ouvrir de nouvelles lignes au départ de Marseille en direction de plusieurs capitales africaines. Dans un autre registre, un ancien boxeur d'origine béninoise, reconverti un temps dans l'importation de produits exotiques africains, négocie auprès du

15. *Le Provençal* du 16 mai 1985.

« millionnaire algérien de la chaussure » l'usage de chambres froides pour stocker ses denrées. En échange, il propose à ce dernier de lui trouver des débouchés en Afrique de l'Ouest pour ses produits discount. Mais cette transaction n'est pas menée à son terme. Le commerçant africain est, en effet, conduit à réviser ses ambitions au moment où la grande distribution s'empare à son tour du créneau de l'alimentation exotique avec des moyens financiers et logistiques autrement supérieurs.

Mais ces alliances commerciales, tout comme le développement de radios associatives mêlant cultures nord et noires africaines, traduisent moins en définitive un « passage de relais » réussi entre communautés maghrébine et africaine¹⁶ que des arrangements conjoncturels entre acteurs économiques partageant un temps les mêmes systèmes de référence. D'abord, ces groupes ne sont pas comparables au plan numérique ; ensuite, ces collaborations sont sans cesse revisitées au gré des conjonctures locales, nationales ou internationales. Avant de prendre contact avec l'opérateur algérien, le même commerçant béninois avait déjà créé, en compagnie d'un Comorien et d'un Ivoirien, la première société d'importation de produits alimentaires tropicaux sur la place marseillaise, dans la perspective d'approvisionner les restaurants mais aussi tous les nouveaux consommateurs arrivés de la Grande Comore et des régions côtières de l'Afrique de l'Ouest. La levée des restrictions relatives à la création d'une activité indépendante pour les étrangers résidant en France avait été l'élément déclencheur de l'élaboration de ce dispositif. Un magasin de détail et un restaurant avaient été créés en aval de la filière pour assurer un écoulement régulier des marchandises. Mais, quand cette entreprise périclité, l'opérateur béninois change de tactique. Il reprend en gérance la boutique d'une ancienne poissonnière marseillaise. Il intègre cette dernière comme employée, dans l'espoir de capter sa clientèle locale et d'assurer son ancrage dans la cité phocéenne.

Opportunistes, ces négociations s'établissent entre « communautés de circonstance » qui se recomposent sans cesse. Des partenariats ont également été repérés entre des ressortissants de l'Afrique subsaharienne et des commerçants séfarades du centre-ville. C'est

16. Interprétation proposée par D. Kone.

ainsi qu'un ex-tailleur sénégalais étudie avec son ancien patron d'une entreprise de prêt-à-porter, juif tunisien, l'avenir sur Marseille du marché de la poutargue¹⁷ et du poisson importé. Le jeune mouride, déjà aguerri et largement introduit dans les milieux commerciaux en Afrique, assure la prospection auprès des grosses sociétés de pêche en Mauritanie et s'enquiert des possibilités d'affréter des pirogues à Saint-Louis du Sénégal. Son partenaire, quant à lui, est disposé à créer une unité de transformation à Marseille et se renseigne sur les débouchés possibles auprès des restaurateurs de Marseille à Monaco en passant par Nice et Cannes (S. Bava, 2000).

En revanche, les relations entretenues avec les Asiatiques n'ont pas débouché à ce jour sur des collaborations équilibrées. Comme en région parisienne, les Africains de Marseille ont été dessaisis de la filière des produits tropicaux par des ressortissants d'Asie du Sud-Est continental¹⁸ ou encore des Chinois de la Réunion, apparemment plus compétitifs et mieux organisés. Par ailleurs, dans le domaine de la bimbeloterie, les grossistes chinois implantés à Bel-sunce ont renforcé leur position au détriment des mourides ; les premiers n'ont quasiment plus de concurrents sur la place marseillaise pour approvisionner des colporteurs de moins en moins sénégalais. En outre, les grossistes chinois ou vietnamiens implantés du côté de Saint-Charles n'hésitent pas à employer une main-d'œuvre comorienne ou sénégalaise, bon marché et corvéable, recourant de surcroît à ses qualités d'interprète pour communiquer avec une clientèle essentiellement africaine. C'est ainsi que des colporteurs mourides en mal de clientèle, errant dans le centre-ville, ou de jeunes chômeurs originaires d'Anjouan, installés dans les cités de la Savine ou de la Solidarité, sont embauchés ponctuellement par des entrepreneurs asiatiques pour assurer les travaux pénibles de manutention entre les magasins et les hangars de stockage.

L'accession de R. Vigouroux, en 1989, à la mairie de Marseille a contribué au renforcement d'une mobilisation communautaire élargie. La création d'une commission ethnique et confessionnelle

17. Œufs de muges ou mulets.

18. À la fin des années 1990, les minorités chinoises d'Asie du Sud-Est continental (Vietnam, Cambodge et Laos) représentaient les deux tiers des Chinois de Marseille. Voir à ce propos B. Baille, « Chinois de Marseille : nébuleuse culturelle ou ethnie duelle », in M. Guillet et C. Galli (dir.), *Marseille XX, un destin culturel*, Marseille, Via Valeriano, 1995, p. 118-122.

– Marseille Espérance – visant à lutter contre le racisme et l'exclusion sociale, la construction d'une mosquée ainsi que le développement d'associations de quartiers et de radios associatives (Radio Gazelle, Radio Soleil...) ont été autant de signes destinés à décrier et à renouveler les relations avec la société locale s'affichant opportunément multiculturelle.

La construction d'une africanité et sa mise en scène

Au fur et à mesure que la migration africaine se diversifie, s'intensifie à Marseille et que les profils migratoires se renouvellent, les Africains affirment leurs contours identitaires sous un autre jour. C'est l'époque où la France favorise la libre association des étrangers. Des structures fédératrices rassemblant les ressortissants africains de Marseille et de la région au-delà de leur nationalité ou de leur activité professionnelle se mettent en place ; des leaders se font connaître, décidés à jouer le rôle de médiateurs entre les différentes communautés marchandes ou immigrées de Marseille. À ce stade, la génération des étudiants africains issus du milieu urbain, installés en France au milieu des années 1970, joue également un rôle déterminant. Elle réactive et reconfigure les « solidarités africaines » dans le cadre de nouvelles structures regroupant travailleurs et étudiants, un peu à l'image de ce que Sembene Ousmane rêvait d'organiser trente ans plus tôt. Critique à l'égard de la Fédération des étudiants d'Afrique noire (FEAN), qui n'a pas su renouveler ses objectifs au fil des années, elle encourage en réponse les échanges avec la société marseillaise et promeut le développement de l'Afrique hors cloisonnements ethno-géographiques.

Non seulement les étudiants initient des contacts avec les travailleurs immigrés et leurs enfants, à l'occasion de programmes d'alphabétisation et de soutien scolaire, mais encore ils établissent des passerelles solides avec la jeunesse estudiantine française en organisant conjointement forums de discussion, tournois sportifs et manifestations culturelles. Ils travaillent à l'insertion des Africains à Marseille mais aussi à la valorisation de la culture africaine en région PACA¹. Enfin, alors que la crise économique durcit les positions des dirigeants en Afrique, les étudiants entrevoient plus durablement leur présence en terre d'accueil. Dans ces conditions, les uns dépannent des compatriotes commerçants sur les marchés ou inaugurent de nouveaux partenariats : un colporteur mouride ouvre un magasin minuscule d'art africain en centre-ville et s'associe à un étudiant ivoirien pour redéfinir de nouveaux créneaux de clientèle. Le premier apporte son capital financier, son expérience et ses réseaux, le second ses connaissances en marketing et son ouverture sur la société locale. D'autres, parfois promotionnaires, se lancent dans l'aventure entrepreneuriale. Ils profitent des informations recueillies par le canal de leur réseau associatif communautaire² pour nouer avantageusement des contacts, notamment avec des institutions bancaires. Ou encore, ils s'appuient sur un collectif d'épargne constitué pendant leur cursus universitaire pour initier leur affaire. Des boutiques d'art africain et de vêtements, des restaurants, une société de plats africains prêts à emporter gérés par des collectifs d'étudiants africains ont ainsi vu le jour à la fin des années 1980.

Mais à l'aube du troisième millénaire, comment, par leurs pratiques, ces populations de plus en plus hétérogènes se réapproprient-elles la notion de solidarité et participent-elles à la construction d'une « communauté africaine » opératoire en migration ? Enfin, de quelle façon les pouvoirs politiques locaux, relayés par un mouvement associatif, s'emparent-ils à leur tour de la culture africaine pour promouvoir le dialogue, l'entente communautaire dans les quartiers de Marseille ?

1. Les étudiants africains (Comité puis Collectif des étudiants africains d'Aix-Marseille) sont à l'origine de la quinzaine culturelle « L'Afrique au présent ».

2. Collectif des étudiants africains d'Aix-Marseille, Afrique Avenir.

*La « culture africaine »,
un créneau porteur*

À l'heure où la *world music* et, par enchaînement, la musique africaine connaissent un succès international retentissant, des artistes ou des migrants africains, saisissant ce nouveau créneau, se mettent en scène. Ils créent des groupes de percussions dans la perspective d'écouler en parallèle des *djembés* et de dispenser des cours de musique. Ils animent des concerts, mettant en avant opportunément la carte communautaire. C'est ainsi que, s'appuyant sur le Fan club de Youssou N'Dour ou encore sur des sponsors sélectionnés dans leur communauté, des opérateurs sénégalais proposent régulièrement, à l'occasion des fêtes musulmanes, des soirées dansantes avec concours de *sabar* ou élection de Miss Black Marseille, Miss Ebène. Ils créent ainsi une niche professionnelle. Ce créneau est également exploité par des animateurs au sein des associations culturelles comoriennes, camerounaises, gabonaises ou ivoiriennes. D'autres encore organisent l'habillage économique des manifestations musicales. Les « Nuits de l'Afrique », festival organisé plusieurs années consécutives au théâtre du Toursky, a permis non seulement à des artistes africains de se produire mais aussi à des opérateurs économiques africains installés à Marseille de tenir des stands pour écouler leur marchandise. Mais rares sont ceux en revanche qui parviennent à produire³ la musique africaine, domaine encore largement confisqué par les producteurs européens.

De la même manière, les Européens conservent en grande partie la mainmise sur la commercialisation de l'art africain dans les galeries chics ; restant à la marge de ce négoce, les Africains sont néanmoins de plus en plus nombreux à écouler des copies de statuettes dans leurs boutiques. À l'ère Vigouroux et aujourd'hui encore, pour avoir une chance d'occuper une place dans la « seconde capitale mondiale de la mode », les Africains s'installent en amont de la filière et deviennent artistes, créateurs ne pouvant prétendre, en revanche, à des postes de financiers. Tailleurs et couturiers africains des années 1980 se sont rebaptisés stylistes,

3. À signaler cependant à Paris, la création, à l'initiative d'un migrant d'origine malienne, d'une société de production de musique africaine, Africa Production.

sollicitant des aides à la création. Autrement dit, la mise en relief de l'identité ethnique devient alors une stratégie efficace pour augmenter ses tarifs et bénéficier de certains programmes et avantages financiers.

Au même titre que le sport, la cuisine et le théâtre, la mode a également été un moyen utilisé par l'association Femmes d'Afrique et Méditerranée pour valoriser la culture africaine, redonner sa place à la femme d'origine africaine dans la société française tout en prônant la mixité culturelle, la solidarité intergénérationnelle et intercommunautaire. Cette structure a été créée en 1994 à l'initiative de trois femmes d'origine africaine (capverdienne, centrafricaine et sénégalaise), au moment où le maire R. Vigouroux s'efforçait d'institutionnaliser les relations de sa ville avec les minorités marseillaises, en nommant notamment au sein de son cabinet un fonctionnaire chargé des relations avec les communautés. Ces actions faisaient également écho au travail engagé par d'autres associations ou opérateurs africains à travers la « Quinzaine Afrique au présent », manifestation organisée chaque année et destinée à faire connaître au public marseillais la littérature, la musique et le cinéma africains. L'association FAM participe de cette politique multiculturelle locale. Le tableau intercommunautaire présenté par ces jeunes filles conforte les notions de tolérance, de fraternité et d'intégration développées dans les discours officiels. Par le biais de leur atelier mode, FAM entend promouvoir à la fois les tissus africains, le travail des tailleurs africains installés à Marseille et offrir des débouchés professionnels à des jeunes filles issues de l'immigration. À travers leur implication dans l'organisation des défilés de mode ou comme mannequins, elles entrent en contact avec des milieux qui *a priori* ne leur étaient pas ouverts et peuvent ainsi envisager de nouveaux horizons professionnels.

L'africanité est également déclinée et mise en scène dans les boutiques. Les enseignes font référence au berceau historique de l'humanité (le Cœlacanthe, nom d'un poisson de l'océan Indien), à l'Afrique des clichés (Zanzibar, Île de Gorée, Le Baobab, Palabres, Air Dakar) ou enfin à l'Afrique contemporaine, porteuse d'espoirs et partie prenante de la globalisation économique (Le Mandela, Africa Univers, Africa Design). Les salons de coiffure, en revanche,

tablent sur la familiarité, reprenant, comme en Afrique⁴, un prénom féminin catholique (chez Justine, chez Monique...) pour attirer une clientèle principalement communautaire.

La décoration et l'architecture intérieure de la plupart des magasins africains exaltent l'altérité, le rêve africain. Des villages de savane ou des paysages de forêt tropicale sont reproduits sur les murs et les portes, en frises, en fresques ou en posters. Des batiks ou des wax sont cousus pour être transformés en nappes. Des statuettes en bois, des calebasses ou d'autres objets rituels sont mis en situation. Ce décor résolument exotique est complété par un mobilier bon marché, dépareillé, en plastique, souvent de récupération ; paradoxe qu'on retrouve aussi dans les villes africaines.

L'association : outil d'insertion ou simple paravent ?

Les associations de ressortissants étrangers ont pour objectif, par le biais de cotisations des adhérents et de donations, d'assurer le financement des activités productives dans le pays d'origine. En France, au seuil des années 1990, plus de 400 associations créées sous le régime de la loi 1901 ont été répertoriées par l'Institut PANOS pour les seuls pays du fleuve Sénégal (Mali, Mauritanie et Sénégal). À Marseille, plus de 70 associations de ressortissants africains ont été dénombrées sans que soient comptabilisées les organisations impliquant les ressortissants de l'archipel des Comores, particulièrement nombreuses et actives⁵. Dans cette période d'effervescence associative où le codéveloppement devient le maître mot, étudiants et travailleurs sénégalais installés à Marseille se regroupent. Ils coordonnent leurs efforts pour dépasser les préoccupations villageoises ou ethniques, militant en faveur d'une société interculturelle. Choqués par les images télévisuelles présentant les effets de la

4. Voir à ce propos J.-M. Lerat, *Chez Bonne Idée. Images du petit commerce en Afrique de l'Ouest*, Paris, Éditions Alternatives, 1986.

5. On évalue à près de 300 le nombre d'associations comoriennes à Marseille. Pour une analyse du fait associatif comorien et du rôle de la FECOM (Fédération des Comoriens de Marseille) dans ce dispositif, voir K. Direche-Slimani et F. Le Houérou, *Les Comoriens à Marseille. D'une mémoire à l'autre*, Éditions Autrement, coll. « Français d'ailleurs, peuple d'ici », 2002.

terrible sécheresse qui sévissait dans la Corne de l'Afrique, ils ont voulu réagir en créant l'association des ressortissants sénégalais de Marseille (l'ARSM), en 1987. Leur objectif prioritaire est alors de s'engager pour le développement du Sénégal sans privilégier une région particulière comme l'ont fait avant eux l'Amicale, la section marseillaise de l'ARSF (Association des ressortissants sénégalais en France), qui finance exclusivement des équipements implantés en Casamance. Au Sénégal, l'ARSM travaille en partenariat avec le GRAJATES⁶, une ONG de droit sénégalais qui contribue à la formation des jeunes exclus du système scolaire ainsi qu'à l'insertion professionnelle des travailleurs émigrés. Dans ce cadre, l'ARSM octroie des bourses aux étudiants les plus démunis et finance le matériel scolaire. Par la suite, les membres de l'ARSM ont élargi leur champ d'action. Souhaitant sortir du cadre associatif traditionnel, ils ont multiplié les échanges interculturels⁷ entre Marseille et Dakar. Lancée en 1992 par l'ARSM, l'opération « Le temps de lire, le temps de dire » a permis notamment qu'un groupe d'enfants issus de l'immigration africaine à Marseille puisse se rendre au Sénégal et rencontrer des écoliers à qui ils ont offert 10 000 livres scolaires collectés depuis Marseille. Par ailleurs, l'ARSM a soutenu le départ en vacances de familles immigrées dans leur pays d'origine : le Sénégal. Par ses actions, l'association réactive la coopération engagée entre les deux villes dès 1967⁸. Il n'est pas question pour ses organisateurs de limiter leur fonctionnement à celui d'une caisse de solidarité destinée à financer baptêmes, mariages et rapatriements des corps, à l'image de l'ARC (Association des ressortissants casamançais) ou de l'Association des travailleurs du Mali, Mauritanie et Sénégal. Plus largement, ils travaillent à l'insertion économique et sociale des Sénégalais à Marseille, organisant notamment des cours de soutien scolaire pour les enfants d'immigrés en difficulté.

De son côté, la fédération des associations africaines à Marseille n'est pas parvenue à regrouper les Africains de la région autour

6. Groupe d'aide à la formation et à l'insertion des jeunes en difficulté, d'assistance et d'information des travailleurs émigrés.

7. Le premier président de l'ARSM a été le coordinateur de « l'Afrique au présent », cette quinzaine culturelle organisée chaque année à Aix-en-Provence et Marseille pour valoriser la culture africaine.

8. L. P. Valéry, ancien chirurgien-dentiste et ami de L. S. Senghor, occupa dès 1966 le poste de consul du Sénégal à Marseille. Il fut à l'origine du jumelage entre les deux villes.

de projets de développement et d'insertion convaincants. L'association FAM doit d'ailleurs sa naissance à une « mauvaise communication avec la fédération africaine dominée par des hommes de la première génération⁹ ». Cette structure fédératrice s'est, en effet, notablement fragilisée et vidée de sa substance au fil des années, après que de multiples détournements de fonds ont induit de trop nombreux départs de présidents. Au seuil des années 2000, les temps ont changé ; l'heure n'est plus au multiculturalisme. À Marseille, le processus d'individualisation semble fortement travailler le milieu associatif africain. Derrière une apparente convivialité, se profilent une forte sectorisation, un fort sectarisme... « Il n'y a pas de solidarité entre nous, dans la communauté, ce qui est recherché pour les uns et les autres, c'est écraser l'autre. » « Les relations entre les Africains débouchent sur l'ambiance musicale, sportive mais pas pour des choses constructives. » « Quand tu aides un Africain ou une Africaine, le premier à t'abattre quand il réussit, c'est bien toi¹⁰. » C'est donc au tour d'une multitude d'associations à caractère ethnique de fleurir dans la ville (association des Bantous de Marseille, association des Akan de Marseille, des Bissa, des Dida, des Gouro, Amicale des femmes akayara de Marseille...), qui sont autant de signes tangibles d'un délitement des solidarités englobantes.

Ces dernières années, le dispositif associatif fait en outre l'objet de réinterprétations magistrales. Des groupements éphémères au contenu parfois fantaisiste se multiplient. Ils sont officiellement chargés de collecter des fonds pour « lutter contre la fracture sociale en Afrique », pour « empêcher le déploiement des mines antipersonnel », pour « promouvoir les échanges entre le Sénégal et la Provence » et s'affichent résolument culturels ou caritatifs. Mais ils ont pour objectifs inavoués de favoriser et de couvrir les activités économiques d'import-export de leurs adhérents ou animateurs. Sous couvert de collecte et de reversement de fonds pour une association humanitaire plus ou moins fictive, des entrepreneurs africains consolident leurs réseaux dans la sphère politico-administrative marseillaise. À l'abri des contrôles, ils ont le loisir de circuler en toute

9. Entretien du 16 septembre 1998.

10. Entretien du 5 octobre 2002.

sécurité, de prospecter de nouveaux marchés et de développer des affaires plus ou moins licites. Mineure jusqu'à présent dans la cité phocéenne, cette pratique, largement développée en région parisienne, semble pourtant se propager ces dernières années sur le littoral méditerranéen.

Le jeu de cache-cache avec le « Blanc d'Afrique »

Bénéficiant d'une connaissance intime de la culture occidentale grâce au mariage, à l'éducation ou encore en raison d'un côtoiement prolongé en Afrique comme en France avec les Européens, les Africains de Marseille sont en mesure de solliciter le *toubab*, l'ancien colonisateur, sur son propre territoire, pour développer en sa compagnie divers arrangements commerciaux.

Le « Blanc¹¹ », dont l'appellation n'a pas à voir seulement avec la couleur de la peau mais renvoie plutôt au passé colonial, peut être défini comme celui qui connaît l'Afrique pour y avoir voyagé ou travaillé dans le secteur social. Il bénéficie *a priori* d'un capital confiance : on suppose son intégrité parce que prêt à laisser couler le « sanglot de l'homme blanc¹² » au nom d'une vieille culpabilité. Les commerçants africains sont intimement convaincus de pouvoir décoder aisément ses raisonnements, ses engouements comme ses réserves. Par un jeu de miroirs, ils pensent savoir jouer sur divers registres pour l'attirer et le retenir, usant du doute comme de la fascination pour la différence, de la délectation pour le plus étrange dans l'étranger.

En revanche, le « Blanc d'Afrique », celui qui s'est installé sur le continent africain à l'époque coloniale ou au lendemain des indépendances pour travailler dans le secteur privé, inspire davantage de méfiance. À l'instar du « Libanais d'Afrique », on lui reconnaît des compétences certaines pour nouer des réseaux, faire fructifier

11. Le panafricanisme a pu inclure les Arabes à peau blanche de l'Afrique du Nord mais exclure les Afrikaners à peau blanche d'Afrique du Sud. « Qu'est-ce qu'un Noir ? Et d'abord, de quelle couleur est-il ? » demandait Jean Genet.

12. En référence à l'ouvrage de P. Bruckner, *Le Sanglot de l'homme blanc*, Paris, Le Seuil, 1983.

des affaires et recourir à la corruption mais on redoute sa volonté de domination et d'usurpation. Étranger venu en Afrique par les hasards de l'histoire, il a réussi à se faire une place et, bien souvent, à prendre celle de l'habitant, à s'octroyer des privilèges au détriment de l'autochtone. De retour au pays et en l'occurrence à Marseille, comptoir colonial, il renverse son discours : il dénie à celui qui vient s'installer chez lui toute légitimité, tout en recourant paradoxalement à son savoir-faire et en partageant avec lui des pratiques de vente (marchandage, contrats oraux). À Marseille, l'histoire de ces partenariats semble particulièrement mouvementée, débouchant sur des divorces fréquents entre associés et de fortes rancœurs.

La filière du poisson congelé, pêché au large des côtes africaines, a notamment suscité des partenariats entre Français d'Afrique rentrés au pays, familiers des espèces piscicoles africaines, et Sénégalais de Casamance, fils de pêcheurs, marins retraités ou encore anciens salariés de l'industrie, soucieux de construire leur avenir dans la métropole portuaire. Ensemble, ils approvisionnent essentiellement les populations comoriennes de la ville. Mais la durée de vie de leurs associations semble d'autant plus éphémère que leurs relations inégalitaires sont entachées de relents colonialistes avec parfois infantilisation du partenaire africain. À l'inverse, d'anciens « baroudeurs » français, en mal de projets, peuvent servir de prête-noms à des trafiquants africains, emprisonnés à plusieurs reprises, qui n'ont plus légalement la possibilité d'ouvrir un commerce. Le Français d'origine devient alors le seul recours possible – moral et financier – quand, ayant abusé de la confiance des siens en ne respectant pas la parole donnée ou en ne rémunérant pas ses employés, le commerçant africain se trouve lui-même exclu de la toile des relations sociales.

Les Français convertis au mouridisme, bien que peu nombreux à Marseille, servent de courroie de transmission avec la société locale. Investis essentiellement dans les milieux culturels, ils bénéficient de carnets d'adresses bien fournis dont ils peuvent faire profiter leurs amis sénégalais. Quelques-uns ont tenté ensemble l'aventure commerciale, créant une ligne de vêtements, organisant des concerts, des défilés, des cours de percussions ou de danses africaines.

Une parfaite connaissance des institutions françaises

D'après R. Bazenguissa et J. Macgaffey¹³, les migrants congolais et zaïrois installés récemment à Bruxelles ou à Paris ont déjà largement expérimenté les pouvoirs d'État dans les quartiers populaires de Bacongo et de Dijili. Fabriquant de faux visas et pièces d'identité à partir de leurs quartiers d'origine pour des compatriotes désireux de rejoindre rapidement le Vieux Continent, ils se sont familiarisés avec les législations européennes. Les dernières générations d'Africains installés à Marseille semblent également connaître avec précision les lois et décisions préfectorales en vigueur en France, en partie pour mieux les contourner. Elles communiquent régulièrement avec des conseillers et des assistantes sociales qui sont en mesure de les informer sur leurs droits et devoirs en matière juridique. Outre la carte de séjour, les ressortissants africains qui veulent exercer une activité commerciale doivent être titulaires d'une carte de commerçant. Ce qui suppose une immatriculation au registre du commerce, ainsi qu'une déclaration d'existence aux impôts et à la Sécurité sociale. Des dispenses sont cependant accordées aux résidents de plein droit (loi du 17 juillet 1984) et aux ressortissants de pays pour lesquels la France a octroyé des « conditions allégées » (convention du 29 mars 1963 pour le Sénégal ; convention du 10 juillet 1959 pour le Togo). Pour être en règle avec la loi, les uns déposent des demandes de naturalisation et, dès réception du récépissé, entreprennent des démarches pour obtenir une carte de commerçant ambulant, plus accessible. D'autres font valoir leur statut familial (père ou mère d'un enfant né en France) et bénéficient, à la suite de la circulaire du 24 juin 1997 relative au réexamen des situations familiales, d'une régularisation en tant que parents étrangers d'un enfant né sur le territoire français. En tant que conjoint d'un ressortissant français, ils peuvent également acquérir la carte de résident. Nombre de Nanas Benz, mariées à des Français, ont ainsi pu bénéficier de facilités pour s'installer dans la société marseillaise. Pour d'autres, les mariages blancs, négociés à

13. R. Bazenguissa, J. MacGaffey, *Transnational Traders on the Margin of the Law*, Londres, James Currey, London & Indiana University Press, 2000.

3 000 euros entre Aubagne et Marseille, relèvent d'une tactique bien rodée, permettant une régularisation de leur situation d'immigré : un an après avoir acquis un livret de famille, ils peuvent alors, en toute légalité, obtenir un titre de séjour. Les candidats au mariage se recrutent parmi des Français et Françaises en situation financière difficile et des ressortissants africains ayant déjà obtenu leur carte de résident mais souhaitant faire bénéficier leur parentèle des mêmes avantages. Le divorce relève également pour partie d'une stratégie : il permet à des femmes africaines de bénéficier de l'allocation de parent isolé.

Qu'ils aient ou non suivi un cursus scolaire, les entrepreneurs africains issus de la dernière génération rencontrés à Marseille maîtrisent suffisamment bien la langue et la culture françaises pour ne pas avoir besoin d'interprète, ni d'intermédiaire dans les démarches administratives, juridiques et commerciales qu'ils sont conduits à engager. Ils savent négocier, notamment des subventions auprès du conseil général des Bouches-du-Rhône pour obtenir une aide à la création d'entreprise. Ils n'hésitent pas à entreprendre des démarches auprès des administrations pour suivre une formation à la comptabilité ou à la gestion commerciale. Ils connaissent suffisamment bien la subtilité de la législation française pour exploiter, par exemple, sans brevet professionnel un salon de coiffure africain qui aura été enregistré sous l'appellation de « vente de produits de coiffure » ou sous celle de « parfumerie ». Enfin, par l'intermédiaire de quelques-uns de leurs compatriotes particulièrement bien intégrés dans la société locale, ils sont très au fait du marché immobilier. Tenus au courant des vacances de logement ou de commerce par Marseille Habitat, structure d'économie mixte chargée de la réhabilitation des quartiers centraux de la ville, ils peuvent saisir la « bonne occasion ». Ensuite, la passation des pas-de-porte peut s'opérer entre « soi », le temps de brouiller les pistes si nécessaire. L'idée de « communauté noire africaine » peut ainsi être réutilisée ponctuellement par les commerçants eux-mêmes.

Les commerçants africains ou d'origine africaine de Marseille travaillent les assignations ethniques ou raciales qui leur sont faites pour donner lieu parfois à la construction d'une identité africaine englobante. La même stratégie identitaire peut être sous-tendue par

des objectifs très divergents : constituer un instrument de lutte politique, développer des affaires avec plus d'efficacité. L'ethnie comme la race ou la nationalité sont des ressources d'identification parmi d'autres que l'individu active et exploite à sa façon en fonction de la situation et de l'époque, l'ethnicité étant elle-même un processus dynamique, continu, de différenciation entre les uns et les autres (Barth).

Les Africains de Marseille tissent des partenariats souvent éphémères avec d'autres immigrés, construisant des « communautés de circonstance », ou encore avec des membres de la société locale d'autant plus captifs qu'ils sont disposés à valoriser leur expérience passée en terre africaine. Forme aboutie de redéploiement du comptoir colonial, dirait peut-être A. Tarrius. Les entrepreneurs africains issus des lieux les moins pourvus, les plus pauvres, mais aussi, paradoxalement, parfois les plus internationalisés¹⁴, investissent les territoires de l'ancienne puissance coloniale pour asseoir leur puissance financière, jouant des différentiels de richesses, usant de la frontière comme ressource économique et culturelle. Enfin, les anciens colonisés se réapproprient à leur manière les segments de marchés confisqués antérieurement par les colons. C'est ainsi que le marché du pagnon s'est africanisé : fabriqué encore hier dans les usines européennes à l'initiative du colon et à destination de l'indigène, selon un renversement de perspective, le wax est aujourd'hui créé en Afrique pour un marché de plus en plus européen.

14. À l'époque coloniale, certaines des villes colonisées étaient plus internationalisées que les métropoles des pays colonisateurs. Voir D. King Anthony, *Urbanism, Colonialism and the World Economy*, Londres/New York, Routledge, 1990.

AFRICA EXOTIC
Les saveurs originales
d'Afrique
& d'Outre-mer
Vente Au Detail
IMPORTATION DIRECT
Commandez vos
produits

© SYLVIE BRÉPELOUP

Enseigne d'un commerce
de produits exotiques
*En gros ou au détail, les restaurateurs comme
les consommateurs trouvent ici chinchards,
espadons et autres poissons congelés.*



Touba Bazar
*Produits de la mondialisation
distribués par des commerçants
mourides faisant l'article
de Touba, la ville sainte
de leurs coreligionnaires.*



© SYLVIE BREDELOUP

Menu sur la porte d'un restaurant
ivoiro-sénégalais
*Riz sauce arachide, semoule de
manioc, banane plantain frite...*
*Une gamme étendue pour amateurs
de cuisine africaine.*



© SYLVIE BREDELOUP

Bazar africain
*Dans un espace marchand réduit,
cobabitation de calabasses, vêtements
de pagne, produits de beauté
et viande de brousse.*



© SYLVIE BREDELOUP

Tresses en stock
*Le cheveu coupé, taillé, défrisé,
teint ou encore tressé
permet aux « Nana Benz »
une mise en scène de soi.*



© SYLVIE BREDELOUP

Pagnes
*Imprimés en provenance du Sénégal,
de Côte-d'Ivoire, du Cameroun ou
d'Anvers. Le client peut opter pour
la qualité ou le « fashion ».*

The image is a collage of event posters. The top part features a large poster for 'Soirée BLACK MOON' on Wednesday, May 28, 2003, at 10 PM. It lists genres like Hip-Hop, RNB, Ragga, Zouk, and Dance-hall. Below this is a poster for 'Election miss Ebène' on Wednesday, May 28, 2003, at 11 PM. The background shows other posters, including one for 'VENEMENT DOMBOLO' on Friday, April 17, 2003, and another for 'CONCERT LIVE' by Chebli and Imman Cheikh Peta. At the bottom, a poster for 'L'ESCALE ST-CHARLES' is visible, located at 3, rue Palestro 13003 Marseille, with contact info 06 22 04 74 21 - 06 23 14 14 14 and a PAF of 13 euros.

© SYLVIE BREDEJLOUP

Soirées africaines : un créneau économique porteur
Entre manifestations communautaires et construction de l'exotisme, Marseille vibre au rythme des percussions.

Glossaire

Akayara : terme signifiant « essayer de relever le défi » en bété ou en dida (Côte-d'Ivoire).

Attiéké : farine de manioc.

Bissap : fleur d'hibiscus séchée. Par extension : boisson froide de couleur pourpre préparée à partir d'une décoction de la fleur.

Bogolan : étoffe teinte à l'argile et décorée par les Bamana du Mali.

Diampé : filet de plastique faisant office de gant de toilette (utilisé au Sénégal).

Djembé : instrument de percussion.

Khassaïdes : chants religieux mourides.

Kofia : calotte brodée portée par les Comoriens.

Mafé : sauce épaisse à base de graines d'arachide (Afrique de l'Ouest).

Magal : fête marquant le départ en exil de Cheikh Ahmadou Bamba, le chef spirituel de la confrérie mouride. Cette commémoration religieuse est aussi l'occasion d'un grand pèlerinage annuel à Touba (Sénégal).

Sabar : danse sénégalaise.

Soccu : bâton utilisé comme cure-dents par les Sénégalais.

Tijane : adepte de la Tidjaniya, une confrérie musulmane d'origine soufie.

Tiouraye : encens sénégalais composé de bois de santal, de gomme arabique et de parfums.

Toubab : terme dérivé de l'algérien *tabib* pour désigner le médecin, le toubib et, par dérivation, l'Occidental.

Xhessal : produit utilisé pour dépigmenter la peau et éclaircir le teint (littéralement : « rendre blanc », en wolof).

Yassa : sauce aux oignons et au citron accompagnant le plus souvent le poulet grillé.

Bibliographie

- BAVA S., « Reconversions et nouveaux mondes commerciaux des Mourides à Marseille », *Hommes et Migrations*, n° 1224, mars-avril 2000, p. 46-55.
- BAVA S., *Routes migratoires et itinéraires religieux. Des pratiques religieuses des migrants sénégalais mourides entre Marseille et Touba*, Marseille, thèse de l'EHESS, 2002.
- BERTONCELLO B., « La boutique de Thomas Sarr à Belsunce : une fenêtre sur le monde », in M. PERALDI (dir.), *Cabas et containers. Activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*, Paris, MMSH-Maisonneuve & Larose, 2001, p. 121-132.
- BERTONCELLO B., BREDELOUP S., « À la recherche du docker noir », in MENCHERINI A. (dir.), *Dockers, de la méditerranée à la mer du Nord, des quais et des hommes dans l'histoire*, Marseille, Édisud, 1999.
- BERTONCELLO B., BREDELOUP S. (dir.), « Marseille carrefour d'Afrique », *Hommes et Migrations*, n° 1224, 1999, p. 5-21.
- BERTONCELLO B., BREDELOUP S., « Le Marseille des marins africains », *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 15, n° 3, 2000, p. 177-197.
- BERTONCELLO B., BREDELOUP S., « Commerce africain, réseaux transnationaux et société locale », *Hommes et Migrations*, n° 1224, 2000, p. 5-21.
- BERTONCELLO S., RODRIGUES-MALTA R., « Marseille versus Euro-méditerranée », *Annales de géographie*, n° 632, juillet-août 2003, p. 424-436.

- BREDELOUP S., *Négociants au long cours. Rôle moteur du commerce dans une région de Côte-d'Ivoire en déclin*, Paris, L'Harmattan, 1989.
- BREDELOUP S., « L'emigrante africano e la città straniera », *Africa e Mediterraneo*, n° 1, 1999, p. 10-14.
- BREDELOUP S., « Marseille, carrefour des mobilités africaines », in PERALDI M. (dir.), *Cabas et containers. Activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*, Paris, MMSH-Maisonneuve & Larose, 2001, p. 65-106.
- BREDELOUP S., « Routes africaines », in M. PERALDI (dir.), *La Fin des norias ?*, Paris, Maisonneuve & Larose, 2002, p. 269-285.
- BREDELOUP S., « La Côte-d'Ivoire ou l'étrange destin de l'étranger », *Revue européenne des migrations internationales*, n° 3, 2003.
- BREDELOUP S., « Les pas d'un marin africain et ses ajustements : du port au zinc », in FOURNIER S. et MAZZELLA S. (dir.), *Entre ville et ports. Les destins sociaux de la rue de la République*, Paris, La Découverte, 2004.
- COQUERY-VIDROVITCH C., *Les Africaines : une histoire des femmes d'Afrique noire du XIX au XX siècle*, Paris, Desjonquères, 1994.
- CORDONNIER R., *Femmes africaines et commerce*, Paris, L'Harmattan, 1987.
- DEWITTE P., *Les Mouvements nègres en France, 1919-1939*, Paris, L'Harmattan, 1986.
- DUBOIS C., *Djibouti, 1988-1967. Héritage ou frustration ?*, Paris, L'Harmattan, 1997.
- EBIN V., « Les commerçants mourides à Marseille et à New York, regards sur les stratégies d'implantation », in GREGOIRE E. et LABAZEE P. (dir.), *Grands Commerçants d'Afrique de l'Ouest. Logiques et pratiques d'un groupe d'hommes d'affaires contemporains*, Paris, Karthala-Orstom, 1993, p. 101-123.
- ELLIS S., FAURE Y.-A., (dir.), *Entreprises et entrepreneurs africains*, Paris, Karthala-Orstom, 1995.
- GUEYE C., *Touba. La capitale des mourides*, Paris, ENDA-Karthala-IRD, 2002.
- HUMARAU B., « Grand commerce féminin, hiérarchies et solidarités en Afrique de l'Ouest », *Politique africaine*, n° 67, 1997, p. 89-102.

- KONE D., « Passage de relais à Marseille : Noirs Africains et Maghrébins ensemble dans la ville », *Mondes en développement*, n° 91, tome 23, 1995, p. 45-53.
- KONE D., *Les Mobilités des Noirs Africains dans l'aire métropolitaine marseillaise*, thèse de sociologie, université de Toulouse-Le Mirail, 1997.
- MACGAFFEY J., BAZENGUISSA GANGA R., *Contesting Boundaries for Profit : Congolese Traders in International Second Economy Trade*, London, James Currey, 1998.
- MCKAY C., *Banjo*, New York, Harper, 1929 ; traduction française par M. Fabre, Paris, André Dimanche, coll. « Rive noire », 1999.
- OUSMANE S., *Le Docker noir*, Paris, Éditions Debresse, 1956 ; rééd. Paris, Présence africaine, 1973.
- PACINI A., PONS D., *Docker à Marseille*, Paris, Payot et Rivages, 1996.
- SALEM G., *De Dakar à Paris, des diasporas d'artisans et de commerçants. Étude socio-géographique du commerce sénégalais en France*, thèse de doctorat de 3^e cycle, Paris, EHESS, 1981.
- SCHMIDT DI FRIEDBERG O., *Islam, solidarietà e lavoro : i muridi senegalesi in Italia*, Turin, Fondazione G. Anelli, 1994.
- TARRIUS A., « Naissance d'une colonie : un comptoir commercial à Marseille », *REMI*, vol. 11, n° 1, 1995, p. 21-51.
- TARRIUS A., *Arabes de France dans l'économie mondiale souterraine*, La Tour d'Aigues, Éditions de L'Aube, 1995.
- TEMIME É. (dir.), *Migrance. Histoire des migrations à Marseille*, 4 tomes, Aix-en-Provence, Édisud, 1990.

Biographie des auteurs

Brigitte Bertoncello

Géographe-urbaniste, professeur à l'université Aix-Marseille-I, chercheur à l'UMR TELEMME, Maison méditerranéenne des sciences de l'homme (MMSH) d'Aix-en-Provence, et chercheur associé à l'Institut de recherche pour le développement (IRD).

Sylvie Bredeloup

Socio-anthropologue, chargée de recherche au LPED (laboratoire Population Environnement Développement), UMR IRD (Institut de recherche pour le développement), université de Provence.

Les auteurs travaillent sur les articulations entre mobilités, identités, politiques et territoires urbains, à la fois en Afrique de l'Ouest et en Europe.

Éditions Autrement

Abonnements au 1^{er} janvier 2004 : la collection « Monde » est vendue par abonnement (France : 79,95 € ; étranger : 96 €) de 5 numéros par an. L'abonnement peut être souscrit auprès de votre librairie ou directement à Autrement, Service abonnements, 77, rue du Faubourg-Saint-Antoine, 75011 Paris. Établir votre paiement (chèque bancaire ou postal, mandat-lettre) à l'ordre de NEXSO (CCP Paris 1-198-50-C). Le montant de l'abonnement doit être joint à la commande. Veuillez prévoir un délai d'un mois pour l'installation de votre abonnement, plus le délai d'acheminement normal. Pour tout changement d'adresse, veuillez nous prévenir avant le 15 du mois et nous joindre votre dernière étiquette d'envoi. Un nouvel abonnement débute avec le numéro du mois en cours. Vente en librairie exclusivement. Diffusion : Éditions du Seuil.

Imprimé par Corlet, Imp. S.A., 14110 Condé-sur-Noireau (France). N° 78096.
Dépôt légal : octobre 2004. ISBN : 2-7467-0550-8. ISSN : 0336-5816.
Imprimé en France

Une fresque conçue par Henry Dougier et dirigée par Pierre Milza et Émile Temime

Populations, lieux symboles, récits : les trajectoires de l'immigration en France dressent une véritable cartographie de leur mémoire par rues, quartiers et villes interposés. Des histoires inscrites dans l'espace et dans le temps. La première grande saga de ces Français venus d'ailleurs, dans une France monde.

Collection Français d'ailleurs, peuple d'ici - HS N° 145 - Octobre 2004 - ISSN : 0336-5816 - ISBN : 2-7467-0550-8 - 14,95 €

Tirailleurs sénégalais, Africains attirés par l'aventure, ils débarquent dans le port de Marseille depuis près d'un siècle. Convertis en tenanciers de bar, les "marins coloniaux" ont été rejoints, dans les années 1970, par les colporteurs musulmans du Sénégal, les Mourides, et, plus récemment, par des migrants d'Afrique forestière – "Nana Benz" et autres aventuriers – spécialisés dans la restauration et la coiffure.

Au fil des générations, ils s'installent dans la ville – de la Fosse, ancien quartier accolé au port, à Noailles, nouveau centre des affaires, en passant par Belsunce, où s'est structuré peu à peu le "Petit Harlem" marseillais. Bien que ces quartiers fassent l'objet d'opérations de réhabilitation, ils restent porteurs d'une mémoire collective. Aujourd'hui, le cœur de la cité phocéenne est devenu un carrefour d'Afrique, point d'ancrage d'un dispositif transnational.

Longtemps occultée, la figure de l'entrepreneur migrant africain traverse pourtant l'histoire marseillaise depuis près d'un siècle. Elle est déclinée ici à travers plus de dix portraits : Ahmadou le restaurateur, qui accueille les joueurs de tiercé ; Vincent, un des derniers dockers noirs de Marseille ; Daouda, négociant import-export en produits cosmétiques ; Francine la cuisinière militante... Ils racontent la vie quotidienne dans les boutiques, les arrangements commerciaux entre ici et là-bas, les compétitions et les collaborations avec la société locale.

Brigitte Bertoncello, professeur en urbanisme et aménagement à l'université d'Aix-Marseille-I, chercheur à l'UMR TELEMME (MMSH Aix-en-Provence), et **Sylvie Bredeloup**, socio-anthropologue, chargée de recherche au LPD (laboratoire Population Environnement Développement), UMR IRD (Institut de recherche pour le développement), université de Provence, participent à des programmes de recherche relatifs aux migrations et aux recompositions identitaires et territoriales.

