

Routes africaines

Sylvie Bredeloup

Entre le village du fleuve Sénégal, le marché de Treichville à Abidjan, le quartier Poto Poto à Brazzaville et le foyer Sonacotra de la région parisienne ou lilloise, les trajectoires de ces migrants africains, dans les années 1970, ont largement été décrites de la même manière qu'ont été décryptés plus récemment les parcours de ces autres courriers sénégalais connectant le marché Sandaga de Dakar au quartier Belsunce de Marseille puis à la 125^e rue à Manhattan¹.

Alors que l'Afrique connaît encore et toujours le taux de mobilité le plus élevé au monde – on estime en effet à 35 millions le nombre de ses habitants hors des frontières de leur pays – et que la migration sub-saharienne demeure à près de 90 % une migration interafricaine, les routes empruntées par les migrants africains se sont notablement diversifiées au fil du durcissement des politiques migratoires exercées par les pays d'accueil et de l'internationalisation des échanges. La fermeture des frontières n'est pas une spécificité européenne ; loin de là. L'époque est aussi révolue où le Ghana et la Côte d'Ivoire encourageaient l'immigration des manœuvres agricoles voltaïques pour venir travailler dans les plantations et où l'Afrique du Sud incitait les paysans mozambicains à extraire le diamant et le platine dans les mines souterraines de Koffiefontein ou de Venetia. Les pays africains sont aussi les champions en matière de refoulement². À chaque opération, ils expulsent par dizaines voire centaines de milliers de migrants africains, montrant combien les conventions de libre circulation (UDEAC, CEDEAO) ne sont que des déclarations d'intention pour les États signataires. Lutte contre l'immigration clandestine, contre le trafic illicite sont les arguments les plus souvent invoqués par les États africains pour justifier ces pratiques de choc quand ils n'accusent pas l'étranger d'ingérence politique, de prosélytisme religieux, de corruption ou de banditisme. Si l'expulsé peut prétendre dans certaines conditions au statut de réfugié, le réfugié peut aussi être expulsé de l'État dans lequel il s'était exilé sachant par ailleurs que l'Afrique accueille aussi près de 30 % des réfugiés reconnus comme tels dans le monde.

Les flux migratoires africains contemporains connaissent donc de profonds bouleversements ; on ne fait plus toujours escale sur le continent avant de gagner l'Europe ou l'Amérique. Les migrations successives – du milieu rural vers la capitale d'un pays africain frontalier puis en dehors du continent – ne reflètent pas la situation actuelle. À l'inverse, d'importants retours sont enregistrés des capitales devenues peu sûres vers la brousse africaine et, du nord, on peut revenir au sud ou encore s'engager à l'est, selon les opportunités. Les migrants africains multiplient les étapes migratoires et explorent de nouveaux sites. Désormais le Nord ne se limite plus aux anciennes puissances coloniales : France, Angleterre, Belgique, Portugal. Aujourd'hui, il englobe aussi bien l'Italie, l'Allemagne, l'Espagne et les États-Unis. Les Sénégalais s'orientent autant vers l'Italie que la France et se déplacent entre la Péninsule, l'Espagne et les États-Unis. Les Ghanéens comme les Nigériens élargissent aussi leur espace migratoire et investissent, outre la Grande-Bretagne, l'Italie et l'Allemagne alors qu'à partir de la Belgique, les Zaïrois explorent la France. Les migrations des citadins en provenance de Douala, Kinshasa, Brazzaville mais aussi des villes d'Afrique de l'Ouest (Abidjan, Bamako, Dakar...) progressent notablement, laissant entrevoir d'autres usages des territoires, pratiques, compétences et projets de vie³. Au-delà des routes empruntées, de profondes recompositions sont aussi perceptibles au sein des communautés migrantes africaines. Une saturation relative des mécanismes de solidarité communautaire devant les difficultés économiques persistantes a été repérée aussi bien au sud (C.O. Ba parle d'« essoufflement » des structures d'accueil des migrants sénégalais au Cameroun, structures fondées sur des bases villageoises et religieuses) qu'au nord (M. Tirera évoque l'essor de l'individualisme des comportements des migrants africains en région parisienne). D'autre part, une seconde génération d'Africains se développe et se construit en lien avec l'installation durable de leurs parents dans le pays d'accueil. Ce sont en France, les Franco-Africains, citoyens de droit ; ce sont en Côte d'Ivoire et, dans la plupart des pays africains où prévaut le droit du sang, les Africains non nationaux, nés de parents étrangers et donc privés de la qualité de citoyen dont les attentes et les perspectives peuvent être très différentes.

Ces mutations s'accompagnent également d'un changement dans la perception de l'Autre. Hier, relativement tolérés dans une France assimilatrice, considérés comme des immigrés au passé de colonisés puis de « civilisés », progressivement, au fil de la décennie 1990, les

migrants africains ont renvoyé une image plus hétérogène, plus dévalorisée et, réciproquement, de leur côté, ils perçoivent aussi plus durement la société qui les a accueillis. D'abord, certaines pratiques comme la polygamie, l'excision ont été stigmatisées au travers d'une forte médiatisation et ont constitué, au même titre que le désengagement apparent des parents dans l'éducation de leurs enfants, des causes immédiates de friction entre Africains et « autochtones » dans les cités françaises. Ensuite, au cours de l'été 1996, pour faire entendre leurs voix en réaction à l'application des lois Pasqua, Méhaignerie, pour mettre fin à l'imbroglio juridique dans lequel ils se trouvaient et obtenir une régularisation de leurs titres de séjour ou de travail, ceux que la presse a nommés les « sans-papiers » africains engagèrent une grève de la faim dans l'Église Saint-Bernard à Paris d'où ils furent expulsés *manu militari*. Trois ans et quelques lois (Debré, Chevènement) plus tard, le gouvernement français s'est employé à transformer ces « sans-papiers » d'ici en entrepreneurs là-bas, leur proposant, sous couvert de co-développement⁴ et sous forme de « contrats d'insertion dans leur pays d'origine » (CRPO), purement et simplement un retour au pays des ancêtres, continuant de penser l'immigration en tant que dynamique indépendante des autres champs, sans prise en compte de l'internationalisation rapide de l'économie⁵.

Sans vouloir par impuissance reconnaître mécaniquement ou systématiquement à l'Autre, le stigmatisé, des « arts de faire »⁶, des « savoir détourner ou innover »⁷ ou encore des « compétences »⁸ particulières, il semble néanmoins évident que ces populations migrantes, en développant des activités marchandes transnationales en pleine crise du fordisme, montrent une fois de plus leur capacité à réagir rapidement à la nouvelle donne éco-politique, à entrer en contact avec l'autre, même le plus différent pour raisons d'affaires, prenant encore une longueur d'avance sur ce que les politiques publiques sont en mesure d'imaginer.

Dans cette perspective, nous nous sommes intéressées⁹ aux parcours tant professionnels que migratoires des populations africaines transitant ou s'installant à Marseille ainsi qu'aux significations plurielles que prenait l'étape phocéenne dans leurs itinéraires selon le moment de l'implantation, le contexte international, national et local retenus.

La migration africaine à Marseille : une histoire ancienne à rebondissements

Les marins, des pionniers

Originaires de l'Afrique occidentale française, de l'Afrique équatoriale française, de la Côte française des Somalis et de Madagascar, les premiers Africains sont arrivés à Marseille par le port dès la Première Guerre mondiale. Appelés tirailleurs sénégalais, ils venaient prêter main-forte à la France. Une fois la guerre terminée, certains se sont ancrés dans le port phocéén, à la recherche d'un emploi de marin, mettant à profit une expérience de caboteurs ou de navigateurs au long cours avant-guerre dans les compagnies maritimes desservant les côtes africaines. Mais, sur fond de crise économique s'accroissant dans l'entre-deux-guerres, la plupart de ces immigrés de l'Empire colonial français ont été rapatriés ; seuls quelques-uns ont continué de vivre comme journaliers, débardeurs ou dockers. Ces Noirs qui « s'entassaient dans le grand port provençal, grattant ce qu'ils pouvaient trouver, une journée de travail, un repas, un verre de vin, vivant au jour le jour mais parvenant à subsister entre le wagon de marchandises, le caboteur, le bistrot et le bordel » sont des figures centrales dans le roman ethnographique de C. MacKay, écrit en 1929.

Pendant le deuxième conflit mondial, les marins coloniaux furent à nouveau sollicités par la marine marchande ainsi que la marine nationale, intégrant les Forces navales françaises libres (FNFL). Mais, à la sortie de la guerre, ils se retrouvèrent encore plus nombreux et, à nouveau, sans travail régulier d'autant plus que la modernisation des navires, et notamment la généralisation du moteur diesel, avait supprimé les postes les moins qualifiés, occupés précisément par les soutiers noirs, analphabètes dans leur grande majorité.

Tout au long des années 1950, de nombreux documents¹⁰ attestent de la précarité dans laquelle se trouvent les marins africains de Marseille. Quand ils n'étaient pas à la rue, ils louaient des chambres dans des hôtels meublés dégradés, obscurs et mal aérés des quartiers Belsunce ou de la Joliette, depuis la démolition du Vieux-Port et du Panier en 1943, qu'ils s'empressaient de quitter pour retrouver quelque réconfort dans les bars, les petits restaurants ou encore les caves aménagées au sous-sol, situés dans les rues du Baignoir, des Dominicaines et des Petites-Maries ; ce que Sembene Ousmane dans le *Docker noir* appelle le cœur du petit « Harlem marseillais ». C'est aussi

à partir de ces bars que les marins les plus audacieux développaient des trafics, parfois en relation avec les réseaux corses, rapportant de leurs expéditions maritimes ou « grappillant » sur les quais, des alcools, des cigarettes, de l'opium, des barils de nuoc-mâm, des bleus de Chine, de la soie de Shantung, de l'or. En dessous ou à côté, dans les arrière-salles ou les caves, d'autres affaires liées aux jeux et à la prostitution se tramaient, dégénéralant parfois en rixes sanglantes. En pleine décolonisation, ces mêmes bars se transformèrent en espaces de débat politique accueillant des militants du Parti africain de l'indépendance (PAI) fermement décidés à convaincre leurs frères, marins désœuvrés, à la conscience politique peu affûtée du bien-fondé de leur combat ¹¹.

Emboitant le pas aux migrants italiens, arméniens et algériens, une fois à la retraite, quelques marins coloniaux prirent en gérance ces cafés qu'ils avaient fréquentés tout au long de leur carrière, conservant pour clientèle des hommes de la mer et des quais. À partir de ces quelques îlots du cœur de ville marseillais, dans les années 1950 et 1960, ils ont pérennisé la passerelle établie entre le port et la ville ¹² et sont devenus, de surcroît, les « têtes de pont » de la migration commerciale contemporaine.

Les commerçants mourides et l'amorce d'un négoce international

Au lendemain des Indépendances africaines, l'appel à la main-d'œuvre étrangère dans les usines françaises est largement entendu ; Marseille s'improvise gare de triage ¹³ et renouvelle sa population africaine, renforçant le contingent d'ouvriers dans les secteurs de l'industrie, du bâtiment et des travaux publics. Décalés par rapport à ces mouvements de masse et profitant de l'engouement récent des Européens pour l'Art nègre ¹⁴, les premiers colporteurs sénégalais prennent aussi le paquebot jusqu'à Marseille dans la perspective d'écouler sur le marché français leurs sculptures et masques de bois exotiques. Ils testent ce nouveau créneau auprès des antiquaires de la région et explorent les filières de transit et de livraison avant de mettre en place leur propre réseau de distribution à l'échelle métropolitaine. C'est la naissance du système mouride en France ¹⁵.

Superposant réseaux économiques et réseaux religieux, l'organisation mouride ¹⁶ favorise l'accueil et l'insertion de ses disciples à l'étranger grâce à une solidarité confrérique. À la fin des années 1970, Marseille devient l'un des points d'ancrage de leur négoce international. Les colporteurs mourides habitent rue du Tapis-Vert, rue du Baignoir et alentours, dans des meublés appartenant à des marins et

anciens tirailleurs sénégalais qui ont déserté les lieux. Ils les transforment en entrepôts, centres d'accueil et espace de prières (*dabira*), rebaptisant le cœur de Belsunce, « Darou Salam », en référence à l'un des quartiers de la ville sainte de Touba. Les statues d'ébène ou d'ivoire sont proposées à même le trottoir, le long du boulevard Dugommier et du cours Belsunce. En période estivale, ils parcourent les plages et les marchés de la Côte d'Azur, à la recherche d'une nouvelle clientèle et l'hiver, ils regagnent les plantations du bassin arachidier au Sénégal, inscrivant alors leurs déplacements dans le cadre de la migration saisonnière. Dans le même temps et sur les trottoirs voisins, quelques Sénégalaises et Maliennes, voyageuses d'âge mûr, au statut marginalisé (femmes répudiées, divorcées ou infertiles) dans la société sahéenne, viennent écouler des produits communautaires ou encore approvisionnent les commerces de la ville en vêtements de contrefaçon.

Arrêt des flux migratoires de main-d'œuvre salariée, politique municipale de « reconquête » du centre-ville et démêlés judiciaires, la combinaison de ces événements majeurs a conduit les commerçants africains alors installés à réviser notablement leurs stratégies¹⁷. Place marchande incontournable dans la circulation sénégalaise, progressivement Marseille s'est effacée du système commercial et religieux mouride¹⁸. Si la cité phocéenne constitue encore un point de passage pour les *taalibés* qui se rendent en Italie, en Corse ou en Espagne, un espace de transaction pour quelques opérateurs économiques sédentarisés, une étape sur le parcours européen de Cheikh Mortada M'Backe au cours de laquelle ce fils direct du fondateur du mouridisme s'emploie à resserrer les liens avec les migrants, à rappeler le *ndiguël* et à récolter l'aumône, elle demeure avant tout un lieu mémoire pour les commerçants mourides. À Marseille, les colporteurs sont de moins en moins africains, remplacés par des Chinois. Les quelques disciples de Cheikh Amadou Bamba, qui demeurent ancrés dans la métropole méditerranéenne, s'autonomisent vis-à-vis de leurs structures d'encadrement, à la fois en initiant des partenariats économiques durables avec des non-mourides et en discutant âprement le bien-fondé de l'allégeance maraboutique.

L'étudiant converti, la Nana-Benz, le réfugié politique ou l'ère des nouveaux aventuriers

Au milieu des années 1980, de nouveaux entrepreneurs africains apparaissent sur la scène marseillaise. Ils sont originaires de l'Afrique

forestière, plus particulièrement de la Côte d'Ivoire et du Cameroun. Et le plus souvent d'obédience catholique. Enregistrée à la même époque, l'arrivée massive des Comoriens à Marseille ne participe pas de cette dynamique commerciale¹⁹ ; leur migration reste coutumière et leur investissement en France dévalorisé²⁰.

Les nouveaux commerçants, ressortissants de l'Afrique, sont plutôt ces aventuriers, arrivés en Europe avec un visa touristique ou illégalement, qui étudient les diverses possibilités de régulariser leur situation ou de circuler plus intensément entre les places marchandes. Ce sont aussi des étudiants qui ont abandonné leur cursus universitaire mais qui ne souhaitent pas pour autant repartir dans leur pays, conscients de la précarité encore plus grande qui les y attend, sans diplôme négociable et qui s'évertuent donc, à coup d'astuces et à force de capital relationnel, à transformer leur titre de séjour²¹. Ce sont encore ces émules des Nanas-Benz, ces grandes commerçantes de Lomé, au passé matrimonial turbulent qui, dans un contexte généralisé d'individualisation et d'émancipation, entrevoient dans la migration internationale une possibilité d'autonomie financière²². Ce sont enfin des ressortissants des Républiques du Congo et de la République centrafricaine qui, avec ou sans le statut de réfugié politique, s'essaient à moult formes de négoce, plus ou moins licites. Tous ces nouveaux entrepreneurs africains tentent leur chance, du côté de Noailles, où sont déjà regroupés, dans quelques rues, des compatriotes occupés officiellement à commercialiser leur savoir-faire culinaire dans des restaurants et à prodiguer des soins esthétiques dans des salons de coiffure.

Avec une quarantaine de commerces gérés par des ressortissants de l'Afrique sub-saharienne, en activité autant la nuit que le jour, Noailles – quartier dégradé et laissé volontairement à l'abandon par les pouvoirs publics, où le prix du foncier a perdu les deux tiers de sa valeur (les fonds de commerce se bradent à 50 000 F le m² en 1998) – s'affirme, à l'aube du troisième millénaire, comme le *Business Center* des Africains du Sud-Est de la France²³. Ils s'y déplacent autant pour saisir des opportunités commerciales que pour s'approvisionner. Mais l'équilibre de ce dispositif reste fragile et d'autres filières, d'autres circuits, peuvent se redéployer rapidement à partir d'autres places marchandes, plus dynamiques. Les routes africaines ne s'arrêtent pas à Marseille.

Arrangements « communautaires » et liens avec la société locale

Les relations entretenues à Marseille entre les différents groupes immigrés ou non relèvent aussi d'une histoire à rebondissements, d'arrangements provisoires qui ne peuvent se résumer au seul jeu des « chaises musicales ». Si, au seuil des années 1980, les commerçants algériens et marocains ont vraisemblablement facilité l'installation de quelques Africains dans le quartier Noailles, des négociations établies entre « communautés de circonstance » ou avec des personnes ressources issues notamment de la société locale ont permis également d'autres parcours professionnels et migratoires, faisant trace dans la ville.

À Marseille, les rapports entre Maghrébins et Africains de l'Ouest semblent avoir été longtemps marqués par la concurrence et l'hostilité. Concurrence d'abord entre marins africains devenus gérants de bars et les cafetiers maures, au cœur même de Belsunce. À plusieurs reprises, dans l'après-guerre, la presse locale s'était fait l'écho de rixes sanglantes opposant des individus des deux communautés. Au milieu des années 1970, ce fut au tour des colporteurs mourides de s'approprier les trottoirs du centre ancien pour y vendre à même le sol et moins cher les mêmes produits écoulés par les commerçants arabes dans les boutiques de la place. Puis, l'apaisement a succédé à la stigmatisation. Alors que la conférence islamique s'organisait au lendemain des guerres contre Israël, l'adhésion commune à l'islam devint, de manière conjoncturelle, à Marseille, fondatrice d'une dynamique solidaire entre Arabes et Noirs africains musulmans²⁴. À la même époque, des rafles policières orchestrées à Belsunce à l'encontre de migrants sénégalais, accusés de trafic de drogue, signèrent cette fois-ci paradoxalement l'entrée des Africains dans la société locale, dans la « communauté des marchands ». Victimisés, ils connaissent enfin une légitimation auprès des autres groupes immigrés. Les Algériens sont les premiers, en sous-main, à financer leur installation de l'autre côté de la Canebière, à Noailles. Par cette combine, ils espèrent contribuer activement à une déqualification du foncier commercial avant d'y implanter, aux meilleures conditions, leurs propres affaires. Aux premiers arrangements timides portant sur la location d'appartements et sur le recrutement d'employés noirs africains, essentiellement comoriens, par des commerçants maghrébins, succèdent la contractualisation d'alliances

puis la création de quelques entreprises à capitaux mixtes. C'est ainsi qu'un boxeur béninois, reconverti en primeur, passe un marché avec le millionnaire algérien de la chaussure. En 1989, un Sénégalais est intégré à l'équipe de direction d'une agence de voyages, spécialisée dans les pèlerinages vers La Mecque, avec pour mission d'attirer une nouvelle clientèle africaine au moment où la compagnie Air Afrique ouvre des lignes directes au départ de Marseille vers Abidjan, Bamako et Dakar. Des espaces culturels maghrébins, noirs africains, se transforment progressivement en radios associatives, traduisant, en définitive, moins un « passage de relais » réussi entre les deux communautés²⁵ que des superpositions et arrangements temporaires entre individus.

Les commerçants noirs africains s'organisent aussi entre eux, affirmant progressivement leurs contours identitaires. Ils procèdent à des accords commerciaux, parfois matrimoniaux, mais il ne s'agit pas pour autant d'une économie d'enclave avec ethnicisation des espaces urbains à vocation commerciale. Les négociants s'appuient sur la société locale tout en se construisant selon des réseaux transnationaux. Ivoirien, Comorien et Béninois notamment créent ensemble une société d'importation de produits alimentaires tropicaux pour approvisionner les détaillants et restaurateurs de la place marseillaise avant que les Asiatiques ne s'emparent du créneau. Se développent également des associations et fédérations rassemblant les communautés africaines de Marseille et de la région au-delà de leur nationalité ou de leur activité professionnelle ; des leaders se font connaître, décidés à jouer le rôle de médiateurs entre les différentes communautés marchandes ou immigrées de Marseille. Réactivant, reconfigurant les « solidarités africaines »²⁶ dans le cadre d'associations regroupant travailleurs et étudiants, la génération des étudiants africains installés en France au milieu des années 1970 joue également un rôle déterminant, favorisant l'essor de nouveaux rapports avec la société marseillaise. Par ailleurs, l'accession de R. P. Vigouroux en 1989 à la mairie de Marseille contribue au renforcement de cette mobilisation communautaire « nouvelle formule » avec notamment la création d'une commission ethnique et confessionnelle « Marseille Espérance » visant à lutter contre le racisme et l'exclusion sociale et de « Femmes d'Afrique et Méditerranée », structure de valorisation de la femme par le travail créée à l'initiative de trois Africaines. Dans le même temps que ces formes de communalisation sont promues dans la cité marseillaise, à l'usine, le rapport de travail hiérarchique et l'indifférenciation nationale et ethnique en découlant sont remis en question par la crise écono-

mique et le chômage. De fait, les entrepreneurs africains travaillent ces nouvelles assignations ; ils mettent en scène l'africanité – l'identité ethnique – tout en intégrant, par ailleurs, les codes de l'urbanité phocéenne, toujours dans la perspective d'investir de nouveaux créneaux économiques et de pouvoir bénéficier de soutiens financiers éventuels.

Au seuil des années 2000, alors que les échanges entre Marseille et le Maghreb connaissent un ralentissement notable, les Noirs africains sollicitent les Blancs d'Afrique sur leur propre territoire et montent ensemble des « coups » ; ils s'appuient sur ceux qui les ont historiquement exploités là-bas pour consolider des affaires ici et se connecter à des réseaux élargis. Sous couvert d'organisations humanitaires ou encore d'aide au développement dans le pays d'origine, les Africains de Marseille s'associent à des Français ayant ou non séjourné ponctuellement sur le continent africain et essaient de rendre acceptables des activités économiques d'import-export. Des associations éphémères se structurent ainsi pour recycler, en toute tranquillité, notamment au Sénégal et au Cameroun, du matériel informatique ainsi que des machines à coudre achetées d'occasion en région Provence-Côte d'Azur. La libéralisation de la filière d'automobile d'occasion sur le continent africain incite également les migrants à s'appuyer sur des bailleurs de fonds issus de la société locale pour se lancer dans l'expédition des « au revoir la France », véhicules complets ou en pièces détachées, à partir du port phocéen et en direction des métropoles portuaires de Dakar et d'Abidjan. D'autres partenariats plus durables s'instaurent entre Français du Sénégal et Diolas de Casamance décidés à développer le négoce de poisson congelé dans les 1^{er} et 2^e arrondissements de Marseille. Le commerce avec les « Blancs d'Afrique » prend aussi parfois une tournure plus intime. Des Africaines comptent sur leur partenaire sexuel européen rencontré en Afrique pour s'installer en France, obtenir la nationalité française ou bénéficier d'une aide à la création d'entreprise.

La connaissance précise des lois et décisions préfectorales en vigueur en France que détiennent les migrants africains tient parfois à leur expérience antérieure de citadin sur le continent africain. Dans les quartiers populaires de Dakar, Douala, Bakongo ou de Djili, certains d'entre eux avaient déjà tissé des liens avec la puissance publique et s'étaient familiarisés avec le fonctionnement de l'Europe, étant parfois impliqués dans l'organisation de voyages ou encore la fabrication de fausses pièces d'identité. Les contacts qu'ils entretiennent à Marseille

avec les services sociaux de la mairie, des impôts ou de la sécurité sociale leur permettent aussi d'être bien informés sur les dispenses accordées aux résidents de plein droit, sur les conventions contractées entre la France et certains pays d'Afrique pour obtenir des dérogations. Ils sont aussi en mesure de jouer de leurs statuts de parent étranger d'un enfant né sur le territoire français ou de conjoint d'un ressortissant français après un mariage ou non arrangé pour obtenir la régularisation de leur situation d'immigré. Ils connaissent nombre d'astuces leur assurant l'obtention ou la transformation de leur titre de séjour et de leur carte de commerçant mais aussi la possible ouverture de salons de coiffure sans brevet professionnel ou CAP de coiffure. S'enracinant dans les fissures des institutions, ils sont en mesure de négocier des dérogations auprès des structures publiques chargées notamment de viser l'état sanitaire des boutiques. Enfin, par l'intermédiaire de compatriotes particulièrement bien insérés dans le microcosme marseillais, ils sont tenus au courant, très tôt, des vacances de logement ou de commerce dans les quartiers centraux de la ville qui font l'objet d'une réhabilitation et peuvent réagir en conséquence.

La flexibilité érigée au rang de stratégie commerciale

L'enracinement tant professionnel que résidentiel ne semble pas être la norme au sein des commerçants africains. Bien au contraire, la mobilité sous toutes ses formes organise leurs activités, structure leurs itinéraires. À l'instar des premiers restaurateurs africains implantés à Belsunce, les nouvelles générations d'entrepreneurs usent du changement de local comme tactique tant pour asseoir leur négoce que pour faire face à une faillite. À Noailles des commerces se créent ; d'autres disparaissent ou se transforment à une cadence élevée et sans que la Chambre de commerce ou la Direction des impôts n'aient le temps d'enregistrer ces mutations. Pourtant, la passation des pas-de-porte semble s'opérer entre ressortissants de l'Afrique sub-saharienne, laissant accroire que l'idée de communauté noire africaine peut aussi être réappropriée par les commerçants eux-mêmes et les fédérer ponctuellement le temps de brouiller les pistes au sein de la société locale toujours en quête de boucs émissaires.

Ces rotations ont lieu dans un espace extrêmement réduit, parfois dans le même îlot. En perpétuel mouvement, à l'affût des affaires, ces commerçants ne prennent pas toujours le temps de modifier l'enseigne ni de réaménager la devanture, si bien que le client peu avisé se

retrouve désarçonné par la multitude d'objets hétéroclites présents dans ces boutiques. Trouver un casque sèche-cheveux dans une grande pièce où s'exhalent des odeurs de banane plantain frite et où sont exposés des vêtements ethniques sur des portemanteaux à côté de cassettes audio relève de l'ordinaire à Noailles. Dans ces établissements où s'encastrent boutiques, arrière-boutiques et caves, les clients peuvent tout à la fois se faire coiffer ou réajuster un vêtement trop ample, goûter du porc-épic sauce graine arrosé de jus de gingembre frais et réserver une place d'avion pour Abidjan ou Brazzaville. Dans l'échelle de valeurs du commerçant africain, toutes ces activités sont comparables et interchangeable. Avant tout, l'acte marchand est soutenu par une capacité à la fluidité ; il relève de l'innovation permanente, d'un « accommodement à un changement incessant »²⁷ qui se mesure aussi à l'aune du capital relationnel. Il s'agit pour le commerçant de rechercher des niches à occuper temporairement plutôt qu'une fois pour toute et attirer à elles une clientèle elle-même extrêmement mobile et infidèle, dans un monde particulièrement concurrentiel. Un changement de local ou la récupération d'un stock de marchandises à bon prix peuvent conduire à une diversification temporaire des activités. La présence d'une arrière-boutique peut inciter le commerçant à y développer une activité non déclarée, à l'abri des regards indiscrets dès lors que ses moyens financiers le lui permettent. De surcroît, la transformation de l'espace marchand en espace privé et intime s'opère insensiblement sans qu'il soit possible d'établir de nettes partitions selon les moments de la journée. Pour l'essentiel, elle se lit à travers quelques signes comme une porte close, un rideau tiré, un silence. Le plus souvent, cependant, dans le même restaurant ou salon de coiffure se côtoient des clients, des employés, des membres de la parentèle et des fournisseurs.

La sédentarité d'un commerçant n'est jamais envisagée comme une situation définitive ni ascendante et le cumul d'activités peut se prolonger au-delà de la boutique, du quartier, de la ville, loin des hiérarchies pyramidales et strictes de l'ère fordiste. Tour à tour, un gérant de magasin peut écouler ses marchandises au détail sur les marchés saisonniers en pleine période estivale, assurer une activité d'import-export connectant le continent africain à l'Europe et endosser la casquette du fournisseur, partant s'approvisionner directement auprès de fabricants. Spéculant sur le différentiel de richesses entre le Nord et le Sud, s'improvisant courtiers, à partir de leurs arrière-boutiques, les Nanas-Benz de Noailles acheminent par containers des

pneus, de la fripe d'un continent à l'autre quand elles ne partent pas à Anvers s'approvisionner en pneus *wax*.

Commerçant à son compte aujourd'hui et ici après avoir été successivement étudiant, travailleur clandestin, agent commercial ou en douanes, technicien de surface dans une administration, le migrant africain peut être aussi planteur là-bas, notable dans son pays natal. Prenant des initiatives ici, dépendant là-bas, la situation peut changer à plusieurs reprises au long d'une même vie. Complètement assumées parce qu'envisagées selon un continuum, ces activités rythment leur vie quotidienne. Mais cette mobilité érigée en système n'est pas pour autant signe de liberté ; une forte stratification locale demeure. Dans un contexte de forte concentration économique et d'escalade de la concurrence, les réseaux commerciaux, qui traversent le centre de Marseille reposent sur une sous-traitance en chaîne et les marchands africains bien installés entravent aussi l'ascension professionnelle des plus démunis, des plus étrangers pour conserver leur pouvoir, leur marge de manœuvre. Sous-tendue par l'espoir d'un mieux-être, la circulation accélérée des employées africaines d'un restaurant à l'autre, d'un salon de coiffure à l'autre ne leur permet que très rarement de fuir des conditions de travail particulièrement difficiles et d'accéder à des rémunérations décentes²⁸. « Dans le domaine de l'action, les voies durables sont devenues des territoires étrangers »²⁹.

Notes

1. V. Ebin, 1993.

2. La « croisade nationale » du gouvernement ghanéen contre les immigrés en 1969 en pleine récession du marché du travail avait conduit au départ massif de plus de 500 000 étrangers, essentiellement nigériens et togolais ; à peine 15 ans plus tard, invoquant la régression notable de ces exportations pétrolières et l'afflux massif des migrants au lendemain de la ratification du protocole de la CEDEAO, le Nigeria, à son tour, refoule 1,5 million de ressortissants africains. Au milieu des années 1990, confronté à des problèmes de chômage et percevant la présence étrangère croissante comme une menace pour son pays à peine sorti de l'apartheid, le gouvernement de Prétoria a intensifié ses contrôles et systématisé l'expulsion des immigrés illégaux pour l'essentiel des pays voisins (Mozambique, Zimbabwe, Zaïre). Lire S. Bredeloup, 1995.

3. R. Bazenguissa, J. MacGaffey, 2000 ; Mayoyo, 1995.

4. S. Nair, 1997.

5. S. Sasken, 1999.

6. M. de Certeau, 1980.
7. A. Tarrus, 1995.
8. Au sens où l'entendent G. Le Boterf (1995) et I. Berry-Chikhaoui et A. Deboulay (2000). Il ne s'agit pas de puiser dans un stock de connaissances, de savoir-faire et d'expériences au moment opportun mais plutôt d'inventer, d'asseoir des pratiques en situation, de savoir mobiliser ce capital et le combiner dans une action dont la pertinence dépend du contexte de référence.
9. Ce travail a été réalisé sous ma responsabilité, dans le cadre de la sous-équipe marseillaise du collectif « Économie de bazar » travaillant sur les dispositifs commerciaux africains à Marseille et sur les routes commerciales entre Marseille, Dakar et Abidjan. Y ont participé B. Bertoncello, maître de conférences à Aix-Marseille I et chercheur associé à l'IRD, UR O13 ainsi que S. Bava et M. Sengel, doctorantes à l'EHESS-Marseille. Les résultats de cette recherche ont donné lieu à une production collective – un numéro spécial de la revue *Hommes et migrations* de mars 2000 intitulé « Marseille, carrefour d'Afrique » et à 4 articles présentés dans *Cabas et containers*, ouvrage collectif publié en 2001 aux éditions Maisonneuve & Larose.
10. Informations obtenues à partir d'une consultation des Archives départementales des Bouches-du-Rhône et notamment des séries 137 W 231 ; 137 W 296 ; 148 W 190 ; 148 W 387 ; 148 W 389.
11. B. Bertoncello, S. Bredeloup, 2000.
12. B. Bertoncello, S. Bredeloup, 1999.
13. 15 000 travailleurs noirs africains sont arrivés entre 1960 et 1964 par les ports de Marseille et de Bordeaux alors qu'à l'époque Marseille ne comptait que 5 500 travailleurs noirs africains.
14. Premier festival mondial des Arts nègres à Paris en 1966.
15. G. Salem, 1981.
16. Entreprise musulmane soufie, la confrérie mouride, est née au Sénégal à la fin du XIX^e siècle, sous l'impulsion de Cheikh Amadou Bamba, leur guide spirituel. Organisant leurs disciples (*taalibés*) en groupes de travail, les marabouts (cheikhs) sont devenus les plus grands producteurs d'arachide du Sénégal avant de se constituer en véritable diaspora commerciale à l'échelle mondiale, le temps d'ajuster leur idéologie aux modifications du champ économique. Voir à ce propos la thèse de S. Bava, *Routes migratoires et itinéraires religieux. Des pratiques religieuses des migrants sénégalais mourides entre Marseille et Touba*.
17. S. Bredeloup, 2001.
18. S. Bava, 2000.
19. Une vingtaine de commerces seulement seraient exploités par des Comoriens à Marseille pour une population totale estimée par les associations à près de 40 000 Comoriens. Voir à ce propos « Les Comoriens de Marseille, entre coutume et commerce », entretien avec Adam Houssein Merane Mahmoud et T. Gullian, propos recueillis par B. Bertoncello, in *Marseille, carrefour d'Afrique*, 1224, mars-avril 2000, p. 62-70.
20. G. Vivier, 1996.
21. D. Kone, 1996.
22. S. Bouly de Lesdain, 1996 ; M. Sengel, 2000.

23. M. Sengel, 2000.

24. D. Kone, 1996.

25. D. Kone, 1995.

26. Voir à ce propos l'ouvrage collectif *L'Afrique des individus* édité par A. Marie aux Éditions Karthala en 1997 qui s'interroge sur « la spécificité d'une individualisation à l'africaine, combinant des processus d'individualisation et de recompositions des solidarités communautaires ». Les Africains inventeraient aujourd'hui « leur propre modernité métisse, celle du sujet relatif, luttant pour son indépendance, tout en sachant que l'individualisme absolu est un leurre et un malheur et que l'autonomie ne peut se penser hors d'une solidarité négociée avec autrui ».

27. M. S. Piore, C. F. Sabel, 1984.

28. Pour 10 heures de travail par jour, des apprenties coiffeuses étaient rémunérées 50 F (1999), des cuisinières payées 2 000 F par mois (1998).

29. R. Sennett, 2000.

Références

- Ba C. O., 1995, « Un exemple d'essoufflement de l'immigration sénégalaise : les Sénégalais au Cameroun », *Mondes en développement*, 23, 91, p. 31-44.
- Bava S., 2000, « Reconversions et nouveaux mondes commerciaux des Mourides à Marseille », *Hommes et migrations*, 1224, mars-avril, p. 46-55.
- Bava S., 2000, *Routes migratoires et itinéraires religieux. Des pratiques religieuses des migrants sénégalais mourides entre Marseille et Touba*. Thèse EHESS, Marseille, 481 p.
- Bazenguissa R., MacGaffey J., 2000, *Contesting Boundaries for Profit : Congolese Traders in International Second Economy Trade*, Londres, James Currey.
- Bertoncello B., Bredeloup S., 1999, « Le Marseille des marins africains », *Revue européenne des migrations internationales*, 15, 3, p. 177-197.
- Bertoncello B., Bredeloup S., 2000, « Commerce africain, réseaux transnationaux et société locale », *Hommes et migrations*, 1224, mars-avril, p. 5-21.
- Bouly de Ledain, S., 1996, *Femmes camerounaises en région parisienne : trajectoires internationales, trajectoires dans la ville*. Thèse d'anthropologie sociale, Université de Paris V.
- Bredeloup S., 1995, « Tableau synoptique. Expulsions des ressortissants ouest-africains au sein du continent africain (1954-1995) », *Mondes en développement*, 23, 91, p. 117-121.
- Bredeloup S., 2000, « Marseille, carrefour des mobilités africaines », in M. Peraldi (dir.), *Cabas et containers. Activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*, Paris, Maisonneuve & Larose-Maison méditerranéenne des sciences de l'homme, p. 65-106.
- Ebin V., 1993, « Les commerçants mourides à Marseille et à New York, regards sur les stratégies d'implantation », in E. Grégoire, P. Labazée (éd.), *Grands commerçants d'Afrique de l'Ouest. Logiques et pratiques d'un groupe d'hommes d'affaires contemporains*, Paris, Karthala, Orstom, p. 101-123.
- Hommes et migrations*, 1224 (« Marseille, carrefour d'Afrique »), mars-avril 2000.

- Kone D., 1995, « Passage de relais à Marseille : Noirs africains et Maghrébins ensemble dans la ville », *Mondes en développement*, 23, 91, p. 45-53.
- Kone D., 1996, *Les mobilités des Noirs africains dans l'aire métropolitaine marseillaise*. Thèse de sociologie, Université de Toulouse Le Mirail.
- Mayoyo, 1995, « Migrations Sud/Nord : levier ou obstacle : les Zaïrois en Belgique », *CEDAF, Les Cahiers africains*, IV, 13.
- McKay C., 1999, *Banjo* (traduit par M. Fabre), Marseille, André Dimanche éditeur (1^{re} éd. New York, Harper, 1929).
- Mondes en développement*, 91, 23 (« Dynamiques migratoires et recompositions sociales en Afrique de l'Ouest »), 1995.
- Ousmane S., 1973, *Le docker noir*, Paris, Présence africaine (roman paru aux Éditions Debresse en 1956).
- Piore M., Sabel C., 1984, *The Second Industrial Divide*, New York, Basic Books.
- Salem G., 1981, *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, EHESS Paris.
- Sasken S., 1999, *Guest and Aliens*, New York, The New Press.
- Sengel M., 2000, « Nana-Benz de Noailles », *Hommes et migrations*, 1224, mars-avril, p. 71-78.
- Sennett R., 2000, *Le travail sans qualités*, Paris, Albin Michel.
- Tarrius A., 1995, *Arabes de France dans l'économie mondiale souterraine*, La Tour d'Aigues-Paris, Éditions de l'Aube-Actes Sud.
- Timera M., 1997, « L'immigration africaine en France : regards des autres et repli sur soi », *Politique africaine*, 67, oct., p. 41-47.
- Vivier G., 1996, « Les migrations comoriennes en France : histoire de migrations coutumières », *Les Dossiers du Ceped* (Centre français sur la population et le développement), 35, janv.

Bredeloup Sylvie

Routes africaines

In : Peraldi M. (dir.) La fin des norias ? : réseaux migrants dans les économies marchandes en Méditerranée

Paris, 2002: Maisonneuve et Larose, 269-285. ISBN 2-7068-1651-1