



Le « commerce migratoire » euroméditerranéen

Michel Peraldi

DANS **POLITIQUE ÉTRANGÈRE 2016/4 Hiver**, PAGES 35 À 46

ÉDITIONS **INSTITUT FRANÇAIS DES RELATIONS INTERNATIONALES**

ISSN 0032-342X

ISBN 9782365675369

DOI 10.3917/pe.164.0035

Date de mise en ligne : 07/12/2016

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://shs.cairn.info/revue-politique-etrangere-2016-4-page-35?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour Institut français des relations internationales.

Vous avez l'autorisation de reproduire cet article dans les limites des conditions d'utilisation de Cairn.info ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Détails et conditions sur cairn.info/copyright.

Sauf dispositions légales contraires, les usages numériques à des fins pédagogiques des présentes ressources sont soumises à l'autorisation de l'Éditeur ou, le cas échéant, de l'organisme de gestion collective habilité à cet effet. Il en est ainsi notamment en France avec le CFC qui est l'organisme agréé en la matière.

Le « commerce migratoire » euroméditerranéen

Par **Michel Peraldi**

Michel Peraldi, anthropologue, est directeur de recherche au CNRS (IRIS, EHESS). Il a récemment publié (en collaboration avec Claire Duport et Michel Samson), *Sociologie de Marseille*, Paris, La Découverte, 2015.

Marseille a longtemps été une plaque tournante du commerce « à la valise ». Les échanges avec le Maghreb étaient particulièrement nombreux, du fait de la taille de la communauté algérienne dans le sud de la France et de l'importance du *trabendo* dans l'économie algérienne. Toutefois, depuis une vingtaine d'années, Istanbul tend à remplacer Marseille comme centre du « commerce migratoire ». Les flux commerciaux générés par les migrants ont désormais de nombreuses ramifications en Asie.

politique étrangère

En 2014, les pays européens signataires des accords de Schengen ont distribué près de 17 millions de visas à des étrangers¹. La Russie en est la principale bénéficiaire avec environ 6 millions de visas à elle toute seule, suivie par la Chine (1,8 million) et l'Ukraine (1,3 million). La Turquie est aussi un pays largement bénéficiaire avec plus de 800 000 visas. Les pays du « petit » Maghreb – Algérie (593 000), Maroc (434 000) et Tunisie (152 000) – représentent à eux trois 1,2 million de visas. Ajoutons qu'une dizaine² des plus importants pays d'Afrique francophone rassemble près de 300 000 visas.

Ces chiffres appellent plusieurs commentaires. Ils incluent les migrations au sens conventionnel du terme, mobilités de longue durée ou d'exil, mais les visas de courte durée, à visée essentiellement touristique, dominant. Les chiffres des visas sont largement supérieurs à ceux des migrations proprement dites, y compris pour les pays qui ont une longue tradition migratoire vers l'Europe et que les porteurs d'opinion considèrent comme des pays à fort risque migratoire. C'est le cas notamment

1. Chiffres disponibles sur : <www.schengenvisa.info>.

2. Par ordre d'importance du nombre des visas : Sénégal, Côte d'Ivoire, Congo, Mali, Gabon, Guinée, Burkina Faso, Bénin, Mauritanie, Niger.

des pays du Maghreb et de l'Afrique francophone. Les visas délivrés au titre d'un séjour que l'on qualifiera de migratoire, s'évaluaient en France en 2014 à 209 792. Eurostat comptabilise pour la même époque 1,7 million de migrants arrivés en Europe depuis les pays tiers (hors zone Schengen). Dans ce même espace Schengen, les demandeurs d'asile, si présents dans les médias et les discours politiques, ne sont qu'un million, bien plus présents donc dans l'imaginaire et les discours que dans la réalité des rencontres possibles.

Une fois admis qu'une infime partie de ceux qui entrent légalement dans un pays européen y viennent avec un projet migratoire, une fois admis qu'une partie de ces visiteurs sont des touristes au sens le plus classique du terme, amateurs de monuments et de paysages, y compris lorsqu'ils viennent de mondes sociaux avec lesquels on associe difficilement des pratiques touristiques, quelles autres activités recouvrent ces mobilités et surtout dans quelle économie, quelle structure d'échange viennent-elles prendre place³ ?

Depuis les travaux pionniers initiés par Alain Tarrius dans les années 1980, une poignée de chercheurs, en marge du consensus sur la question migratoire, ont décrit des mobilités qui ne sont ni migratoires ni touristiques, à l'intérieur d'un vaste périmètre euroméditerranéen. Il s'agit là d'activités marchandes qui participent d'un commerce que l'on a longtemps dit «à la valise», avant de mesurer qu'il pouvait prendre des formes plus variées et plus lourdes – notamment des containers. Ce sont ces mobilités commerciales que cet article voudrait décrire et envisager sous un angle plus économique qu'on ne l'a fait habituellement. Celles-ci ont tantôt été envisagées du point de vue des acteurs, pour les ruses et compétences qu'ils déploient pour organiser ces «voyages d'affaires», tantôt du point de vue urbain des logistiques mobilisées, souvent informelles. Ainsi, la question strictement économique des formes d'organisation de ces activités, des rationalités et des dispositifs mis en œuvre a rarement été abordée. Le doute planait alors sur leur réelle importance, et plus fondamentalement, laissait entendre en creux qu'il n'y aurait pas lieu d'envisager ces acteurs et leurs activités comme

3. Cet article n'est pas vraiment le cadre adéquat pour un débat épistémologique. Il doit être dit cependant que les considérations de cette introduction participent d'une volonté de désencastrer la question des mobilités du cadre idéologique à l'intérieur duquel sont discutées les questions migratoires aujourd'hui. On oscille en effet entre la *doxa* politique des institutions occidentales, organisant une police des frontières et l'imaginaire invasif qui l'accompagne, et la vision humanitaire qui lui oppose un devoir de solidarité et d'assistance aux «vies nues» (voir les travaux de G. Agamben), sans pour autant faire valoir une autre approche des circulations et de la condition migrante aujourd'hui.

économiques mais seulement comme une forme singulière et nouvelle de circulation migratoire⁴.

Des « industries » de la migration ?

Dans un article qui fait aujourd'hui encore référence, un chercheur pionnier, Stéphane de Tapia, a tenté de dresser un état des lieux minutieux de l'ensemble des mobilités induites par le fait migratoire, en l'occurrence turc⁵. Cette étude, qui n'a pas été renouvelée jusqu'à ce jour, abordait la description des circulations migratoires turques comme une pièce d'un ensemble de mobilités matérielles – les déplacements réguliers et exceptionnels des personnes et des biens –, mais aussi immatérielles : les informations et les ordres de paiement générés par la migration ou indexés sur elle⁶.

La notion de circulation migratoire surplombe en fait trois ordres de réalités liées à la migration. Le premier tient au fait que l'installation de la migration génère des mobilités entre pays d'accueil et pays d'origine, soit des migrants eux-mêmes soit de proches. Ces mobilités sont générées par la densité des liens et la continuation d'activités induites par ceux-ci, ce qui inclut les mobilités immatérielles comme les transferts monétaires. Le deuxième champ est constitué par des mobilités entre le pays d'accueil et le pays d'origine que la migration permet de redéployer, faciliter et décupler. C'est le cas notamment des échanges de marchandises et de produits dits « ethniques ». Enfin, le troisième champ est celui que certains chercheurs ont d'abord nommé « commerce des migrations » puis « industrie des migrations⁷ ». Il recouvre « l'ensemble des entrepreneurs, des compagnies et des services qui, poussés avant tout par l'appât du gain, facilitent la mobilité, l'installation et l'adaptation des migrants, ainsi que les communications internationales et les transferts de ressources à travers les frontières⁸ ».

4. Par circulation migratoire on peut entendre « l'ensemble des mobilités induites par le fait migratoire, incluant flux d'émigration et de retour, mouvements touristiques vers le pays d'origine, personnes accompagnantes, flux invisibles et immatériels, comme l'information et l'investissement ». Voir G. Tapinos, *L'économie des migrations internationales*, Paris, Armand Colin, 1974 et S. de Tapia, « Échanges, transports et communications : circulation et champ migratoire turcs », *Revue européenne des Migrations Internationales*, vol. 12, n° 2, 1996, p. 45-71.

5. *Ibid.*, p. 45-71.

6. On pouvait lire par exemple que pour la seule année 1990, les déplacements entre l'Allemagne et la Turquie s'élevaient à plus de 1,5 million, les seuls ressortissants turcs assurant 86 % de ces mobilités. À la même époque on comptait 1,6 million de turcs en Allemagne. Soit un ratio de 0,75 déplacement par migrant installé par an. Source : *Ibid.*, p. 45-71.

7. Voir S. Castles et M. J. Miller, *The Age of Migration: International Population Movements in the Modern World*, New York, Guilford Press, 2003 et I. Light, *Deflecting Immigration. Networks, Markets, and Regulation in Los Angeles*, New York, Russel Sage Foundation, 2006.

8. R. Hernandez-Leon, « L'industrie de la migration. Organiser la mobilité dans le système migratoire Mexique-États-Unis », *Hommes et Migrations*, n° 1296, 2012, p. 34-44.

Les dispositifs tissés par la migration marocaine en Europe illustrent tout à fait ce feuilletage d'activités, de réseaux sociaux et d'entreprises. Après les années 1990, les Marocains ont discrètement développé, dans les villes d'Europe où des groupes d'immigrés étaient installés, des dispositifs commerciaux transnationaux identiques à ceux qui organisent les circulations entre le Mexique et les États-Unis⁹.

À Bruxelles, dans une rue adjacente à la gare du Midi, des agences de voyage et compagnies de fret acheminent régulièrement passagers et marchandises vers le Maroc. Comme le remarquait Tapia à propos des Turcs, la régularité semble abolir la distance : de même que les migrants turcs peuvent parcourir 6 000 kilomètres aller-retour pour une semaine

1 euro le kilo pour les frais de transport

de vacances, la régularité des navettes vers le Maroc permet des allers-retours réguliers malgré la distance (2 600 kilomètres de Bruxelles à Casablanca, 3 000 pour Beni Mellal ou Marrakech). Le même dispositif existe en banlieue parisienne, porte d'Evry, où des compagnies de bus acheminent elles aussi régulièrement voyageurs et fret, à 1 euro le kilo pour les frais de transport. Mais ce n'est là que la part formelle, formatée aux normes des entreprises européennes, du treillis de circulation organisé entre le Maroc et l'Europe.

Il existe, partout dans le monde, un réseau informel de transport, qui ne passe ni par des agences déclarées ni par des entreprises identifiables. On parle de *camionetas* au Mexique, *camioncini* en Italie, fourgons en France. Ces camionnettes acheminent elles aussi du fret, parfois des passagers, mais leur souplesse et la disponibilité des chauffeurs les apparentent autant à des taxis qu'à des bus. Ces chauffeurs peuvent être des routiers réguliers – bien qu'informels – qui tracent des routes, chargent et déchargent au long de leur parcours marchandises et passagers ; ou simplement des occasionnels qui exercent alternativement d'autres emplois. Telle camionnette, chargée de marchandises chinoises, part de Naples et transite par Turin pour décharger en partie dans les bazars marocains de Porta Palazzo¹⁰. Le chauffeur embarque des couvertures, mais également des sans-papiers qu'il dépose à Nice, puis recharge à Marseille du tissu, des pièces autos, du matériel informatique d'occasion, prend ensuite en Espagne quelques passagers, jusqu'à Casablanca ou Beni Mellal au centre du Maroc, un important foyer migratoire vers l'Italie et l'Espagne. On trouve aussi des

9. R. Hernandez-Leon, « Conceptualizing the Migration Industry » in T. Gammeltoft et N. Nyberg Sorensen (dir.), *The Migration Industry and the Commercialization of International Migration*, Londres, Routledge, 2013, p. 25-45.

10. G. Semi, *Le Multiculturalisme quotidien : Porta Palazzo entre commerce et conflit*, Paris, EHESS, 2004.

chauffeurs occasionnels, ouvriers établis, dotés d'un contrat de travail (en Italie) et d'une carte de séjour (en France) qui achètent une camionnette en Italie, la chargent au fur et à mesure de leur parcours, souvent de matériel d'occasion (de la poussette pour bébé aux ordinateurs usagés), peuvent prendre au passage un ou deux passagers, rentrent au Maroc où ils vendent la camionnette et son contenu, repartent par bus en Italie pour une nouvelle période de travail, et ainsi de suite. Ce sont d'ailleurs ces mêmes « navetteurs » qui sont régulièrement requis pour le recrutement de main-d'œuvre clandestine. Ils sont désignés sous le terme de *caporali* en Italie du Sud¹¹. La virtuosité marocaine en matière d'organisation de navettes et l'hégémonie des Marocains sur les traversées trans-euroméditerranéennes sont liées à la géographie et à l'histoire : il y a une quasi-continuité terrestre entre le Maroc et l'Europe *via* l'Espagne¹² et les traditions de contrebandes frontalières sont anciennes¹³. Une autre singularité des migrants marocains tient cependant à une condition plus énigmatique : la relative absence de commerçants marocains dans les places marchandes où s'organise pourtant une grande partie du commerce trans-euroméditerranéen.

Routes et archipels commerciaux

Depuis maintenant une bonne dizaine d'années, le port d'Anvers expédie près de 150 000 voitures d'occasion par an vers le port de Cotonou. Une ville devenue, selon la rumeur africaine et les travaux ethnographiques, le plus grand garage de l'Afrique francophone. Ces véhicules usagés viennent surtout d'Allemagne, de Belgique et du Luxembourg, mais peu de France. Des entrepreneurs libanais installés à Bruxelles les rassemblent et les vendent à des accompagnateurs africains qui les acheminent vers les bateaux et les récupèrent à leur débarquement¹⁴. Les véhicules sont en effet souvent dans un tel état de délabrement que l'accompagnement est nécessaire, d'autant qu'ils sont attendus par des pillards qui crochètent ce qu'ils peuvent, y compris pendant le voyage sur les navires. L'implication physique du vendeur est aussi nécessaire pour remplir les véhicules qui

11. S. Palidda, *Migrations critiques. Repenser les migrations comme mobilités humaines en Méditerranée*, Paris, Karthala, 2011.

12. Rappelons que 14 kilomètres de mer seulement séparent le Maroc et l'Espagne au point le plus proche. Entre Tanger, Tarifa et Algeciras, un réseau dense de ferries assure des rotations quotidiennes entre les deux rives.

13. M. Aziza, *Le Rif sous le protectorat espagnol (1912-1956). Marginalisation et changements sociaux : naissance du salariat*, thèse d'histoire, université Paris 8, 1994.

14. À la différence des commerçants russes et ukrainiens qui viennent en camions équipés pour transporter une dizaine de véhicules et fournissent ainsi tous les marchés d'occasion de l'Europe de l'Est. Là encore, comme on le verra à Istanbul, réseaux commerciaux de l'est européen et africains se croisent.

permettent d'acheminer d'autres marchandises vers Cotonou : appareils ménagers, pièces de moteurs ou de carrosseries, fringues¹⁵.

Ce trafic, au sens portuaire du terme, fait les beaux jours de la compagnie italienne Grimaldi Lines, dont le siège est basé à Palerme et qui, depuis quelques années, devient l'un des seuls opérateurs maritimes entre les ports africains, maghrébins et européens¹⁶.

Jusqu'à la fin des années 1980, l'essentiel de ce commerce transitait par le port de Marseille, où la majorité des voitures d'occasion partaient vers l'Algérie et de là, par la route, vers d'autres destinations africaines. Comme à Bruxelles, on trouvait à Marseille de nombreux garages, qui assuraient vente, réparation mais aussi remplissage et accommodements des véhicules¹⁷. Certains avaient pignon sur rue, dans le quartier central à proximité du port, d'autres plus discrets et nomades, assuraient des prestations parfois illégales, comme la frappe des numéros de moteur ou le rajeunissement des cartes grises.

À Marseille, contrairement à Bruxelles aujourd'hui, ce commerce n'était qu'une pièce d'un dispositif étendu à de multiples marchandises et échanges commerciaux, pour l'essentiel à destination du Maghreb, de l'Algérie surtout, et de l'Afrique francophone¹⁸. C'est donc tout un tissu

Belsunce, un quartier dédié au commerce de bazar

commercial, avec à son sommet quelques grossistes et fabricants, et une pyramide d'acteurs économiques étagée jusqu'aux vendeurs à la sauvette, qui occupait de manière monofonctionnelle une partie du centre ancien de la ville, les quartiers Belsunce et Noailles. C'est par dizaine de milliers que chaque week-end, par avion et par bateau, des Algériens débarquaient à Marseille pour s'y fournir personnellement ou pour revendre. Le dispositif comptait alors près de 400 boutiques, son chiffre d'affaires avait été alors évalué, par une officine mandatée par la Chambre de Commerce, à plusieurs

15. L'essentiel de ces données est tiré de la remarquable thèse de Martin Rosenfeld sur le commerce des voitures d'occasion entre Bruxelles et Cotonou. M. Rosenfeld, *Bruxelles-Cotonou. Une anthropologie économique de la filière euro-africaine d'exportation de véhicules d'occasion*, thèse de doctorat d'anthropologie, ULB/EHESS, Bruxelles/Paris, 2013.

16. Héritière de la fameuse compagnie napolitaine fondée par la famille Lauro, la Grimaldi Lines et ses filiales assure désormais la quasi-totalité du trafic passager en Méditerranée (notamment entre l'Italie, le Maghreb, la Grèce et les Balkans) mais aussi une part très importante du trafic dit « ro ro » entre les ports atlantiques européens et africains.

17. D. Gambaracci, « L'occasion manquée. La filière automobile entre Marseille et l'Algérie », in M. Peraldi (dir.), *Cabas et containers. Activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*, Paris, Maisonneuve & Larose, 2001, p. 199-236.

18. A. Tarrius, *Arabes de France dans l'économie souterraine mondiale*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 1995, et M. Peraldi (dir.), *Cabas et containers*, op. cit.

milliards de francs. En Algérie, le *trabendo* – commerce de rue visible qui assure les approvisionnements quotidiens que l'économie bureaucratisée est incapable d'assurer – fournissait près de 80 % des besoins de l'économie vivrière à la fin des années 1980.

Ce tourisme commercial profitait de la liberté de circulation alors possible entre la France et l'Algérie, et des bases d'interconnaissance et d'appui logistique que constituaient les immigrés établis. C'est d'eux en effet que dépendaient aussi bien le déploiement d'une hospitalité conviviale et commerciale, que les moyens de déjouer les obstacles économiques (comme l'inconvertibilité des monnaies). D'autres quartiers commerçants, dédiés en partie au commerce de bazar prisé par les Algériens, existaient à Paris¹⁹ et à Lyon²⁰, mais Belsunce à Marseille était le plus parfait modèle, la référence, par la diversité de son offre, ses ambiances et son dynamisme. Le dispositif commercial marseillais était pour partie une transposition en terre de migration d'une organisation et d'une culture économiques, celle du bazar²¹, mais aussi une offre commerciale à portée des migrants et de leur famille au pays.

La mobilité entre Maghreb et Europe qu'engendrait ce commerce était une pièce d'un ensemble d'autres mobilités, générées par la stabilisation des migrants dans leur nouveau monde, ainsi que l'expression de liens et de pratiques communes conservées, parfois même redéployées. Ce qui était offert aux migrants installés en France, comme leur niveau de vie, la relative proximité géographique et la liberté de circulation, était symétriquement offert à certains membres de leur famille au pays d'origine, sans nécessairement susciter des projets migratoires. Lorsque Marseille, dans les années 1980 compte 10 % d'immigrés dont une majorité d'Algériens²², cette situation produit un volume de circulations et de mobilités discrètes bien supérieur au flux de migration, c'est-à-dire d'exil et d'établissement de longue durée.

En Algérie, le *trabendo* est tout entier fondé sur ces mobilités, ces circulations d'hommes et de biens. Il ne suffit pas de prendre un avion ou un bateau : il faut stocker, convertir, réceptionner, être hébergé, renseigné sur les affaires, etc.

19. E. Lallement, *La Ville marchande, enquête à Barbès*, Paris, Téraèdre, 2010.

20. A. Battégay, « Les recompositions d'une centralité commerçante immigrée : la place du Pont à Lyon », *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 19, n° 2, 2003, p. 9-22.

21. F. Mermier et M. Peraldi, *Mondes et places du marché en Méditerranée. Formes sociales et spatiales de l'échange marchand*, Paris, Karthala, 2011.

22. L'INSEE recense près de 33 000 Algériens à Marseille en 1972, plus de 43 000 en 1980 (voir à ce propos M. Peraldi, C. Duport, M. Samson, *Sociologie de Marseille*, Paris, La Découverte, 2015). Sans préjuger évidemment du nombre cumulé des personnes d'origine algérienne, dans une ville où les premiers commerçants algériens s'implantent dès le début du xx^e siècle. Voir notamment E. Temime (dir.), *Migrations*, Aix-en-Provence, EDISUD, 1989.

Il faut alors commencer à entrevoir une tout autre sociologie des dynamiques migratoires, si l'on envisage la migration comme une pièce d'un ensemble de mobilités transnationales et non comme un fait social en soi, mobilisation de main-d'œuvre passive à destination unique d'un marché de travail qui les gouverne. Ces mobilités sont certes partiellement invisibles. Mais leur invisibilité tient moins à la nature des circulations, qui pour la plupart empruntent des moyens légaux, qu'à leur dimension pendulaire. Elles se retrouvent confondues, dans le régime de suspicion²³ qu'instaurent les politiques de visas, avec des projets migratoires. Or, paradoxalement, c'est l'instauration d'un régime de visa entre l'Europe et l'Afrique qui contribue largement à dissocier mobilités et migrations.

Istanbul, centre du «commerce migratoire»

Avec l'instauration des visas, à partir de 1985, le dispositif commercial enchâssé dans les mondes sociaux de la migration se transforme fondamentalement. La place marchande marseillaise s'étiole assez rapidement, perdant son monopole sur les échanges avec l'Algérie au profit de nouvelles places marchandes d'une part, et de nouvelles connexions économiques d'autre part. L'ouverture des frontières orientales de l'Europe, consécutive à l'écroulement de l'empire soviétique, déclenche un phénomène de mobilité d'abord aux frontières, puis concentré sur Istanbul. La ville devient, dès les années 1990, une capitale commerciale de grande ampleur, drainant des flux de chalandise issus de tous les anciens pays du bloc socialiste, et plus largement, réactivant une mémoire des liens créés à l'époque ottomane²⁴. Navetteurs tunisiens, algériens, mais aussi libyens, égyptiens, puis mourides sénégalais, rejoignent les foules russes, ukrainiennes, roumaines, bulgares ou turkmènes dans les rues des nouveaux quartiers d'Istanbul où poussent les centres commerciaux, les hôtels et les bureaux de change, tandis que toute une industrie de la confection, organisée par la délocalisation de la fabrication des grandes marques européennes et américaines, s'organise pour fournir cette chalandise. Il est alors ici encore moins question de migration. Bien sûr, les commerces dédiés à ces chalands embauchent des vendeurs et vendeuses originaires des mêmes pays que les acheteurs, du moins pour ceux avec lesquels la barrière linguistique est infranchissable, donc surtout les russophones²⁵. Pour les autres, et en l'occurrence ceux des pays musulmans, des rudiments d'arabe peuvent suffire à établir la communication. Même si l'on croise ça et là dans le bazar des vendeurs,

23. A. Spire, *Étrangers à la carte*, Paris, Grasset, 2005.

24. M. Peraldi (dir.), *Cabas et containers*, op. cit. et J.-F. Pérouse, «Istanbul, le comptoir, le hub, le sas et l'impasse», *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 19, n° 3, 2003, p. 173-204.

25. P. Blacher, «Les "shop turisty" de Tsargrad ou les nouveaux russophones d'Istanbul», *Turcica*, n° 28, 1996, p. 11-50.

des commerçants, courtiers algériens, tunisiens, marocains ou égyptiens, l'essentiel du commerce fonctionne sur la base de navettes, aériennes pour les pays du Maghreb, routières et aériennes pour les autres, sur fond administratif d'un visa turc qui ne fait l'objet d'aucune autre procédure qu'un acte d'achat. Des hommes et des femmes²⁶ vivent alors des doubles vies, organisées dans une pendularité qui n'est ni exil, ni sédentarité²⁷, et qui désormais fonctionne sans le soutien d'établissements diasporiques.

Le commerce à la valise est le moteur qui fait vibrer Istanbul²⁸. L'énorme machine commerciale que constitue cette ville ne condamne pourtant pas l'émergence de places marchandes secondaires qui, elles aussi, reprennent et redéploient la forme originelle du comptoir marseillais. À Naples, par exemple, de grands *mercato* ouvrent en périphérie urbaine, dédiés presque exclusivement à une clientèle maghrébine et moyen-orientale dont les « croisières » commerciales sont organisées par de véritables tour-operators informels, la plupart tunisiens²⁹. Un peu comme à Istanbul, ces Tunisiens organisent le voyage et le séjour, la relation aux commerçants, le transfert des marchandises et, pour une clientèle essentiellement féminine, une forme de protection. Dans la relative période de paix sociale et de stabilité politique qui s'établit sur le front sud de la Méditerranée au début des années 2000, ces grandes places marchandes sont relayées aussi par des marchés locaux qui tantôt accueillent eux-mêmes des « shop tourists », tantôt servent de sous-marché relais. C'est le cas d'Alep, de Tunis, du souk d'El Jem, lui-même relais de marchés encore plus nomades installés à la frontière libyenne et qui voient passer, vers la Libye, ces marchandises venues de Naples ou Istanbul, ou des produits libyens, comme des tracteurs³⁰, vers la Tunisie. Au centre nord de la Tunisie, un marché local entièrement consacré aux pièces

26. D. Yükker, « Trust and Gender in a Transnational Market: the Public Culture of Laleli », *Public Culture*, vol. 16, n° 1, 2004 et V. Manry, « Trabendo au féminin : les femmes algériennes dans le commerce à la valise », in F. Adelhah et J. F. Bayart (dir.), *Voyages du développement*, Paris, Karthala, 2007.

27. M. Morokvasic, « La mobilité transnationale comme ressource : le cas des migrants de l'Europe de l'Est », *Cultures et Conflits*, n° 32, 1999, p. 105-122.

28. Impossible à mesurer, moins pour son caractère informel que pour son « indistinction ». Comment en effet distinguer les « shop touristes » parmi les 31 millions de touristes recensés dans le courant des années 2000 en Turquie, ou les 8 millions débarquant à Istanbul ? On recense près de 4 000 à 5 000 boutiques exclusivement dédiées au commerce à la valise, près de 600 hôtels dans les quartiers qu'il occupe majoritairement (Laleli, Beyazit, Aksaray), une centaine d'entreprises de « cargos » et autant de bureaux de change. Le secteur de la confection, secteur clé dédié en grande partie au tourisme à la valise emploie en 1994, 36 % de la masse salariale locale, premier secteur à l'export, 75 % du secteur industriel turc (voir J.-F. Pérouse, « Les formes de mobilités transcaucasiennes et balkaniques à Istanbul », *Balkanologie*, vol. X, n° 1-2, 2008, disponible sur : <http://balkanologie.revue.org> ; S. Gangloff et J.-F. Pérouse, *La Présence roumaine à Istanbul. Une chronique de l'éphémère et de l'invisible*, Istanbul, dossiers de l'IFEA, n° 8, 2001.

29. C. Schmoll, *Une place marchande cosmopolite : dynamiques migratoires et circulations commerciales à Naples*, thèse de géographie, université Paris 10, 2004.

30. H. Boubakri, « Migrations clandestines et contrebande à la frontière tuniso-libyenne », *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 7, n° 2, 1991, p. 155-162.

mécaniques de marque Peugeot est organisé par des anciens ouvriers de cette marque automobile, « remerciés » après la crise de 1975³¹. Le deuxième stade de ce cycle marchand passe par l'installation d'exportateurs au plus près des lieux industriels de fabrication, en l'occurrence la Chine et les pays d'Asie. Dès les années 2000, la rumeur urbaine du quartier commerçant qui concentre les Algériens à Istanbul fait état de commerçants algériens installés désormais à Dubaï ou Singapour, d'où ils contrôlent l'envoi de containers vers l'Algérie. Le même phénomène est constaté en Tunisie. Au souk d'El Jem, dès le début des années 2000, l'essentiel des marchandises offertes à la vente est d'importation chinoise. Notons ici ce qui sépare logique migratoire des routes d'affaires : alors que la migration algérienne est à 90 % dirigée vers la France, les routes d'affaires des commerçants algériens partent vers Istanbul, puis de là vers Singapour, Dubaï et la Chine. L'un des commerçants les plus anciens de la place marchande stambouliote est originaire de Bab El Oued. Il a fait ses études universitaires en Russie, avant de naviguer en mer Noire sur des bateaux roumains puis de s'installer à Istanbul³² où il est, depuis la fin des années 1990, l'un des intermédiaires les plus influents des réseaux commerciaux algériens et libyens.

À Istanbul, cycles marchands et migratoires se renouvellent constamment

s'installent, confisquent à leur profit les relations aux producteurs, puis ces mêmes producteurs s'installent dans les pays consommateurs. Dans ce cycle historique, les marchandises chinoises occupent désormais une place prépondérante et sont installées, directement par des marchands chinois, au plus profond des régions consommatrices. À Marseille, dans l'unique rue qui persiste à Belsunce dans le commerce de bazar, ce sont des commerçants chinois qui ont remplacé les grossistes arméniens et juifs. À Naples, comme le décrit Saviano, l'arrivée des containers chinois pour toute l'Europe et les commerces directs qu'ils génèrent ont « réinventé » le port de commerce³³. À Casablanca ou à Dakar³⁴, les bazars, voire

31. H. Boubakri, « Les entrepreneurs migrants d'Europe : dispositifs communautaires et économie ethnique. Le cas des entrepreneurs tunisiens en France », *Cultures et Conflits*, n° 33-34, printemps-été, 1999, disponible sur : <<http://conflits.revue.org>>.

32. M. Peraldi (dir.), *Cabas et containers*, op. cit.

33. R. Saviano, *Gomorra*, Milan, Mondadori, 2006.

34. C. Gueye, *Activités invisibles et compétition dans la ville africaine contemporaine : migration chinoise et reconfiguration économique à Dakar*, thèse de sociologie, université Lyon 2, 2016.

les rues commerçantes et même des places de marché entières sont désormais dévolus aux marchandises asiatiques, et bien souvent occupés par des marchands eux-mêmes chinois. À Oran et Alger, la présence d'une importante main-d'œuvre chinoise (on parle de 40 000 travailleurs) utilisée sur des chantiers d'infrastructures, génère discrètement l'installation de commerçants chinois au cœur des bazars traditionnels.

Istanbul, donc, fait figure d'exception. Roumains, Moldaves, Bulgares, Tadjiks, Ouzbeks, Turkmènes ont pris la place des Ukrainiens et des Russes, tandis que le réchauffement des relations entre l'Iran et les pays occidentaux a permis le retour des Iraniens. En outre, Istanbul est devenu, avec le développement de la route migratoire et d'exil depuis les zones instables du Moyen-Orient ou d'Afrique de l'Est, le « hub³⁵ » d'où s'organise l'essentiel des mouvements de réfugiés vers l'Europe, *via* la Grèce et les Balkans par la route terrestre, ou l'Italie par la route maritime³⁶. On voit se reproduire un phénomène déjà amplement analysé à la frontière mexicaine³⁷ : plus les dispositifs frontaliers de contrôle et de surveillance se renforcent, plus leur franchissement nécessite la mobilisation de technicités complexes et coûteuses. Et plus alors le passage est profitable pour des organisations qui détrônent alors les passeurs et les contrebandiers individuels.

La question qui reste en suspens concerne l'implication réelle des acteurs de la migration dans l'organisation des circulations migratoires elles-mêmes. Il apparaît que l'essentiel des activités, des circulations commerciales, est le fait d'individus et de logiques individuelles. La grande masse de ceux qui s'engagent dans ces mondes d'affaires est composée d'aventuriers, de cliques instables, de micro bandes, d'exilés, de refoulés, dissidents des logiques lignagères : femmes divorcées, répudiées, célibataires, cadets de famille, diplômés chômeurs, etc. Cette dimension explique aussi que le bazar ne représente qu'une part d'un feuilletage d'activités qui vont jusqu'au criminel et à l'illicite. Le Maroc est aujourd'hui le principal producteur du cannabis consommé en Europe. Les évaluations les plus sérieuses parlent de plus de 3 000 tonnes produites chaque année dans la petite région du Rif, au sud de Tanger. L'essentiel de cette production

35. M. Aslan et J.-F. Pérouse, « Istanbul : le comptoir, le hub, le sas et l'impasse », *Revue Européenne des Migrations Internationales*, vol. 19, n° 3, 2003, p. 173-204.

36. Même si les chiffres sont rares, fantasques, ils donnent des idées des flux : on parle aujourd'hui de plus de 100 000 expulsions par an depuis la Turquie, dans le cadre des accords Frontex-Turquie. Pour la période 1995-2001, on dénombre plus de 300 000 migrants sans-papiers arrêtés par la police turque (voir M. Aslan et J.-F. Pérouse, « Istanbul : le comptoir, le hub, le sas et l'impasse », *op. cit.*). Pour ce qui est des dernières années, on ne dispose encore d'aucun chiffre.

37. D. Spener, *Clandestine crossings. Migrants and Coyotes on the Texas-Mexico Border*, Ithaca, New York, Cornell University Press, 2009.

s'écoule par deux voies principales. La principale filière est totalement intégrée à l'infrastructure industrielle transnationale installée au Maroc. Ce sont notamment des acheminements réguliers de plusieurs tonnes de résine qui circulent dans les camions réfrigérés de la filière agro-alimentaire euro-marocaine. La seconde filière, mobilisant des réseaux criminels, passe par les ports de la côte rifaine, y compris ceux des enclaves espagnoles, vers l'Espagne avec des *norias* (petits bateaux très rapides), et alimente des filières fortement noyautées par le crime organisé, marseillais notamment. Une troisième filière, plus diffuse, doit être ajoutée : elle est faite de petits porteurs occasionnels. Ce sont des migrants originaires des régions productrices qui ramènent en Europe quelques dizaines de kilos à leur retour de vacances ; ce sont les chauffeurs de poids-lourds et de bus, qui, sûrs de quelques complicités policières gagnées dans la routine du passage ou dans les réseaux familiaux, passent eux aussi quelques kilos à chaque voyage ; ce sont les marins pêcheurs qui déchargent en mer à des bateaux espagnols, pêcheurs eux aussi de l'autre rive, quelques dizaines de kilos ; ce sont les marins des bateaux qui assurent les liaisons quotidiennes entre le Maroc, des ports de Tanger et Sebta, et le continent européen.

En somme, les dynamiques migratoires contemporaines sont désormais intégrées à des circuits commerciaux transnationaux qui lient les rives de la Méditerranée. Ce « commerce migratoire » est pour partie organisé par les groupes de migrants. Mais ces groupes en sont aussi les objets, tant ils font souvent figure de marchandises parmi d'autres.



Mots clés

Migrations
Commerce international
Traffics
Méditerranée