



Migration, mobilité et villes africaines

Rapport de synthèse sur le programme de recherche
Perspectives africaines sur la mobilité humaine

Oliver Bakewell et Gunvor Jónsson

Août 2011

Table des matières

1	Introduction	3
2	Contexte du programme de recherche.....	4
3	Analyse	13
3.1	La ville et son attrait pour les migrants	14
3.2	La ville comme zone de départ	16
3.3	L'impact de la migration sur la vie urbaine	18
3.4	Les villes africaines dans le monde	23
4	Conclusion	28
	Références	33
	Annexe : SYNTHÈSE DES RAPPORTS FINAUX (2011)	41
	République démocratique du Congo	41
	Maroc	46
	Nigeria	53
	Ghana	59



Financé par le Programme sur les migrations internationales et la mobilité humaine
de la Fondation MacArthur.

Remerciements

Les recherches menées dans le cadre de ce projet ont été rendues possibles grâce aux financements apportés par la Fondation MacArthur. Nous souhaitons exprimer toute notre gratitude à la Fondation, non seulement pour cet appui financier en lui-même, mais aussi pour la manière dont elle nous a apporté cet appui, qui a permis à nos partenaires de recherche de mener ces travaux innovants. Nous souhaitons remercier en particulier John Slocum et Milena Novy-Marx du Programme sur les migrations internationales et la mobilité humaine, qui ont su si bien nous conseiller et nous encourager. Dans ce rapport, nous faisons état des projets de recherche menés par nos partenaires de recherche en République démocratique du Congo (RDC), au Ghana, au Maroc et au Nigéria. Nous souhaitons ici remercier tout particulièrement chacun des collègues de ces institutions partenaires, qui ont travaillé si dur pour rendre possible ce programme :

Professeur Germain Ngoie Tshibambe et Professeur Guy Mbuyi Kabunda (Université de Lubumbashi)

Dr Mariama Awumbila, Dr Peter Quartey, Professeure Takyiwaa Manuh, Thomas Antwi Bosiakoh et Cynthia Addoquaye Tagoe (Université du Ghana)

Professeur Mohammed Berriane, Dr Mohammed Adergal, Mhamed Idrissi Janati et Johara Berriane (Université Mohammed V)

Professeure Adejumo Afolayan, Dr Godwin Ikwuyatum et Olumuyiwa Abejide (Université d'Ibadan)

1 INTRODUCTION

Ce rapport dresse une analyse synthétique des résultats du programme collaboratif « Perspectives africaines sur la mobilité humaine » (PAMH), un programme de trois ans financé par la Fondation MacArthur et coordonné par l'Institut des migrations internationales (IMI) de l'Université d'Oxford. Comme nous le verrons, les projets de recherche ont mis en lumière certaines tendances actuelles, de même que certains aspects jusqu'alors ignorés de la migration et de la mobilité dans les villes africaines.

Quatre équipes de recherche ont travaillé sur ce programme, dans quatre universités africaines différentes : Université du Ghana, campus de Legon, Accra (Ghana) ; Université d'Ibadan (Nigeria) ; Université Mohamed V - Agdal, Rabat (Maroc) ; et Université de Lubumbashi (République démocratique du Congo). Le programme PAMH s'était doté d'une structure flexible afin de permettre à chaque équipe d'élaborer et de mener leur propre projet de recherche sur la migration internationale en Afrique tout en restant dans le cadre du programme. Les chercheurs pouvaient ainsi explorer les problématiques qui leur semblait les plus importantes et les plus stimulantes sur le plan intellectuel, plutôt que de suivre un programme défini par l'institution donatrice. Nos partenaires ont donc saisi cette occasion pour se pencher sur différents aspects de la migration dans leur pays respectifs, mais en s'attachant toujours au milieu urbain. Il en a résulté un ensemble d'études qui, en adoptant de nouvelles perspectives et en révélant de nouvelles problématiques, ont contribué à un grand nombre de débats actuels sur la mobilité et la ville en Afrique. Ce rapport analyse les études PAMH dans le contexte de cette littérature plus générale et révèle comment elles viennent à la fois la compléter et la remettre en question.

Il présente certaines des conclusions centrales des quatre équipes de recherche basées dans plusieurs villes africaines, à savoir Lubumbashi (RDC), Fès (Maroc), Accra et Kumasi (Ghana), et Lagos (Nigeria), avant d'en considérer les implications théoriques. Ensuite, dans une seconde section, ce rapport donne de plus amples informations sur le contexte du programme PAMH et résume brièvement les quatre projets de recherche entrepris. Cette description pose les fondations de l'analyse effectuée dans la troisième section, concernant la littérature existante sur différents aspects des villes africaines et de la migration. Enfin, ce rapport se conclut par des réflexions sur les nouveaux domaines de recherche dévoilés par le programme.

Ce rapport ne doit pas être appréhendé comme une analyse exhaustive ni un résumé complet des quatre projets PAMH. Il se penche plutôt sur les aspects qui sont comparables et qui ont des implications plus générales sur la manière dont nous comprenons les villes et la migration, en particulier en Afrique, mais aussi ailleurs. Nous recommandons donc aux lecteurs et lectrices d'étudier séparément les rapports individuels de chacune des quatre équipes, qui contiennent chacun une multitude de données empiriques sur la migration dans cinq villes africaines et qui soulèvent des questions sur leur contexte spécifique et sur d'autres domaines de recherche qui s'étendent au-delà de la portée de ce rapport.

2 CONTEXTE DU PROGRAMME DE RECHERCHE

Le programme PAMH a été établi dans le but de contribuer à combler les carences béantes de la recherche sur les expériences de la mobilité et de la migration à travers l'Afrique. Il est vrai que le nombre de recherches sur la migration africaine n'a cessé d'augmenter mais, selon nos observations, la plupart d'entre elles s'inscrivent dans un cadre de recherche qui épouse les préconceptions et les préoccupations européennes. Le volume de recherche sur la migration de l'Afrique vers l'Europe est bien plus important que celui sur la migration au sein du continent africain. Les préoccupations concernant la migration clandestine, la traite des êtres humains, l'insécurité et la migration comme réponse aux diverses crises africaines ont bénéficié d'une attention disproportionnée, tandis que les expériences plus communes de la mobilité ont généralement été négligées.

Le programme PAMH s'était fixé pour objectif d'explorer certains des aspects de la mobilité et de la migration qui comptent parmi les plus « courants » ou « normaux » en Afrique, c'est-à-dire cette mobilité qui fait partie du quotidien de nombreux habitants de ce continent et qui contribue à façonner les sociétés dans lesquelles ils vivent et se déplacent. Afin de favoriser l'émergence de nouvelles idées, le programme a pris comme point de départ trois thèmes généraux qui semblaient pouvoir constituer un bon cadre de recherche : i) reconceptualiser la mobilité : remise en question des notions de destination, de transit et d'arrivée ; ii) revisiter les transitions migratoires et la « bosse migratoire » ; et iii) analyser le rôle de la migration dans les moyens de subsistance africains.

Au cours de la première phase du programme, chaque équipe a préparé un rapport national visant à analyser les recherches existantes sur la migration en direction et à destination du pays et identifiant quelques lacunes cruciales de ces recherches (Berriane et Aderghal 2009; Ngoie et Vwakyanakazi 2009; Awumbila et al. 2009; Afolayan, Ikwuyatum, et Abejide 2008).¹ Un processus d'échange a été établi entre les partenaires mais chacun d'entre eux devait toutefois définir ses propres questions de recherche visant à combler certaines des lacunes qu'il avait identifiées dans son rapport national. Dans l'ensemble, tous les partenaires sentaient le besoin de remettre en question les conceptions de la migration ainsi que les interactions entre migration et moyens de subsistance, c'est-à-dire les premier et troisième thèmes identifiés au cours de la phase de conception du programme. Toutefois, un autre thème était repris de manière plus prépondérante encore dans tous les projets : celui de la ville africaine. C'est donc ce thème qui a servi de fil conducteur analytique dans ce rapport.

Avant de développer cette analyse, nous ferons le résumé des quatre projets pays entrepris dans le cadre du programme. Un ensemble de résumés plus détaillés est également disponible en appendice, tandis que les rapports complets préparés par les partenaires du projet sont disponibles en ligne. Comme les projets ont été conçus de manière différente, leurs résultats ne sont pas directement comparables. Cependant, certains domaines d'étude se recoupent, ce qui est à la fois intrigant et utile, et ce qui indique que leurs résultats sont

¹ Ces rapports sont disponibles sur le site web de l'IMI : www.imi.ox.ac.uk/research-projects/african-perspectives-on-human-mobility

compatibles. Ces comparaisons apparaissent plus clairement lorsque l'on considère les projets en paires complémentaires.

Les recherches menées au Ghana comme au Nigeria portaient sur la mobilité des commerçants plutôt que sur les migrants à long terme. Ces deux pays ont connu une explosion de leurs échanges commerciaux avec le Moyen-Orient et l'Asie, en particulier la Chine. Aujourd'hui, les marchés locaux de nombreuses villes africaines sont envahis par des produits manufacturés chinois, généralement de mauvaise qualité mais moins chers que les autres produits importés. Les études menées par l'Université du Ghana et l'Université d'Ibadan avaient pour objet le mouvement des individus qui suivent le mouvement des biens en direction des marchés d'Accra et de Kumasi au Ghana et de Lagos au Nigeria. Quelles sont les caractéristiques des commerçants qui se déplacent au-delà des frontières pour mener leurs activités professionnelles ? Quelles trajectoires suivent-ils et comment organisent-ils leurs déplacements ? Comment négocient-ils les divers obstacles à leur mobilité, dont les barrières logistiques et bureaucratiques ? Quel est l'impact de leur mobilité transfrontalière sur leurs moyens de subsistance ? Dans quelle mesure ces mouvements à court terme peuvent-ils être associés à la migration à plus long terme ?

Au Ghana, les recherches ont été menées dans les deux plus grands marchés du pays : le marché central de Kumasi dans la ceinture centrale du Ghana et le marché de Makola à Accra, la capitale située dans le sud du pays. Une étude a d'abord été conduite auprès de 154 commerçants (104 à Makola et 50 à Kumasi) franchissant les frontières pour mener leurs activités commerciales, complétée par la suite par des entretiens qualitatifs approfondis et des études de cas. Sur ces marchés, la majorité des commerçants sont des femmes mais les hommes représentent une proportion relativement élevée de ceux qui mènent des activités commerciales internationales. La plupart des personnes interrogées avaient progressivement évolué vers des trajectoires internationales, commençant d'abord par des déplacements vers d'autres villes ghanéennes avant d'élargir leur champ d'activité à la sous-région de la CEDEAO puis de se rendre finalement dans des pays hors de l'Afrique. L'une des conclusions les plus frappantes a été de découvrir que la Chine constituait de loin la destination la plus populaire parmi ces commerçants transnationaux, suivie par les Émirats arabes unis (EAU), tandis que le Royaume-Uni, considéré pourtant une destination plus traditionnelle, se trouvait relativement loin derrière. Constat probablement moins surprenant, les femmes de l'échantillon semblaient plus susceptibles de limiter leurs déplacements à l'Afrique de l'Ouest tandis que les hommes étaient proportionnellement plus enclins à se rendre en Chine et aux EAU. La majorité des personnes interrogées ont indiqué se déplacer entre deux et quatre fois par an, pour une durée de deux semaines en moyenne par déplacement ; elles étaient très peu nombreuses à voyager pendant plus d'un mois.

Les commerçants transnationaux ont souligné l'importance des réseaux pour faciliter aussi bien leurs déplacements que leurs activités commerciales, par exemple pour obtenir un visa ou des titres de transport ou encore pour expédier des marchandises. Ils utilisent des intermédiaires, généralement des Ghanéens installés depuis assez longtemps dans le pays de destination, pour les guider au cours de leurs déplacements et pour les aider à acquérir des marchandises. Ces intermédiaires leur communiquent également des informations sur

les services bancaires informels, dont l'échange de devises, et certains agissent même comme transporteurs pour faciliter le transport des marchandises vers le Ghana. Plus des deux tiers des personnes interrogées ont signalé voyager avec de l'argent liquide, ce qui introduit un élément de risque car ils doivent passer la douane de l'aéroport sans déclarer les sommes transportées afin d'éviter les plafonds imposés. De surcroît, elles ont également confié éviter le système bancaire formel car il impose une limite de 10 000 \$US aux transferts de fonds, un plafond trop bas selon elles. Cette réaction nous fait comprendre l'échelle de leurs activités commerciales.

L'expansion rapide de ces réseaux commerciaux vers l'Asie et le Moyen-Orient se voit assurément facilitée par la présence prolongée d'un nombre croissant de migrants ghanéens dans les pays de destination. Bien qu'il soit possible de déduire que ces migrations de plus longue durée soient l'évolution logique de déplacements précédents de moindre durée, après lesquels un commerçant décide de créer son entreprise dans le pays de destination et d'y résider plus longuement, les recherches ont mis à jour peu de données corroborant cette hypothèse. L'immense majorité des personnes interrogées (95 %) ont affirmé n'avoir jamais envisagé de s'installer de manière plus permanente dans leur destination commerciale, malgré le rayonnement que le commerce transnational leur avait apporté. Et seuls 13 % avaient des amis qui s'étaient établis de manière permanente dans leur destination commerciale, pour suivre un nouveau filon commercial, saisir une opportunité professionnelle, poursuivre leur éducation ou se marier. Ainsi, bien qu'il soit probable que la population restreinte, mais croissante, de Ghanéens établis en Chine soit composée en majorité de commerçants, il semble clair que les individus devant se déplacer à court terme dans le cadre de leurs activités commerciales ne se transforment généralement pas en migrants à long terme.

L'étude nigériane adoptait une approche différente, centrée sur une seule ville, Lagos, mais axée sur quatre grands marchés de cette ville consacrés à des marchandises différentes : le marché de l'Association des vendeurs de pièces détachées automobiles et de machines (*Auto Spare Parts and Machinery Dealers Association Market*, ASPAMDA) ; le marché international Alaba, consacré principalement aux composants électroniques ; le marché aux ordinateurs d'Ikeja (*Ikeja Computer Village Market*) ; et le marché Balogun-Idumota, qui propose une grande variété de biens, dont les chaussures et les textiles, sur lesquels la recherche s'est concentrée. En prenant les différentes associations de commerçants comme base d'échantillonnage, l'équipe de recherche a mené une enquête auprès de 728 commerçants sur ces quatre marchés, dont 448 qui se déplaçaient à l'étranger pour mener leurs activités commerciales et 280 qui travaillaient seulement au Nigeria (commerçants internes). Au contraire de l'étude ghanéenne, la majeure partie des personnes interrogées étaient des hommes (85 %).

Là encore, c'est la Chine qui est apparue comme la destination la plus populaire, suivie par les Émirats arabes unis (en particulier Dubaï) puis le Japon. Toutefois, peu de données semblaient indiquer la même évolution graduelle vers une internationalisation des échanges commerciaux comme au Ghana ; en effet, plus des deux tiers des commerçants transnationaux s'étaient rendus en Asie ou au Moyen-Orient dès leur premier déplacement hors du Nigeria. Un nombre moins élevé de commerçants se déplaçaient à l'intérieur de

l'Afrique occidentale ou vers l'Europe. Les personnes participant au commerce transnational semblaient plus établies que les commerçants internes : elles étaient plus âgées, mieux instruites et plus susceptibles d'être mariées.

La plupart des commerçants internationaux se déplaçaient en avion, après avoir obtenu un visa professionnel, et voyageaient pour des périodes généralement assez courtes d'une durée de deux semaines maximum et rarement pour plus d'un mois. À l'instar des commerçants transnationaux ghanéens, les Nigériens pouvaient aussi compter sur des réseaux de compatriotes installés dans les pays de destination, qui pouvaient orienter les nouveaux commerçants et les aider sur le plan linguistique (bien qu'un grand nombre ait souligné qu'il est possible de réaliser beaucoup de choses en Chine avec simplement une calculatrice de poche pour communiquer les prix). Alors que les personnes interrogées envisageaient de continuer et même d'élargir leurs activités commerciales transnationales – les commerçants internes aspirants quant à eux à rejoindre les marchés internationaux – elles ne semblaient nullement aspirer à rejoindre la population croissante de Nigériens (principalement d'origine igbo) installés à Guangzhou, l'une des plus grandes plaques tournantes commerciales de Chine. L'équipe de recherche nigérienne affirme que la mobilité des commerçants transnationaux se distingue de celle des migrants à long terme par le fait que ce sont les intérêts individuels du commerçant qui la façonnent et par son orientation vers un objectif stratégique unique. Ironiquement, comme les commerçants transnationaux effectuent une analyse coûts/avantages et prennent individuellement des décisions, et bien qu'ils ne soient généralement pas considérés comme des migrants, ils correspondent de plus près aux hypothèses des modèles migratoires néo-classiques que les migrants à long terme qui se caractérisent par un ensemble plus complexe de justifications et de cadres décisionnels.

Les recherches menées au Maroc et en RDC ont préféré s'attacher à des villes secondaires, à savoir Fès et Lubumbashi, plutôt qu'aux capitales, et aux mouvements migratoires à destination du pays plutôt qu'hors de celui-ci, que ce soit le retour des ressortissants établis à l'étranger ou l'immigration d'individus originaires d'Afrique ou d'ailleurs. Comme les études menées au Ghana et au Nigeria, elles ont remis en question les catégorisations habituelles de la migration qui différencient les mouvements permanents, la migration de transit, la migration de retour, etc. Toutes deux ont mis à jour des schémas d'installation qui dépassent ces catégories sommaires.

À l'instar des équipes ghanéenne et nigérienne, l'équipe de l'Université de Lubumbashi a été intriguée par l'intensification des liens avec la Chine, mais c'est l'installation des immigrants chinois dans la ville qu'elle a étudiée. De surcroît, leurs recherches qualitatives se sont également penchées sur l'installation d'autres populations asiatiques, d'immigrants venus d'autres régions d'Afrique et de rapatriés congolais. Lubumbashi est une ville relativement nouvelle créée autour de l'industrie minière et dont l'évolution a été impulsée par l'immigration, en particulier au cours de l'époque coloniale. Aujourd'hui, c'est la mobilité de ses résidents qui permet à Lubumbashi de revendiquer des liens avec le monde extérieur : « La mobilité donne de la vie à la ville de Lubumbashi : elle lui permet d'être "mondialisée" » (p. 55 dans le rapport RDC).

Deux « types idéaux » de migrants de retour semblent vivre à Lubumbashi : les retraités ayant « réussi dans la vie » qui retournent volontairement au pays et s'installent dans la propriété dans laquelle ils avaient investi ; et les jeunes gens qui avaient été expulsés ou rapatriés de force car ils ne possédaient pas de carte de résident ou que leur carte avait expiré. Ce dernier groupe désirait désespérément quitter la RDC. Les rapatriés s'étaient rendus dans divers endroits, certains d'entre eux ayant même dépassé les frontières de l'Afrique. L'Afrique du Sud était souvent perçue comme un lieu de transit précédant l'arrivée en Europe, mais sous l'effet du durcissement du régime migratoire européen, elle s'est transformée en destination de substitution. À leur retour à Lubumbashi, les anciens migrants travaillent souvent dans la rue ou, s'ils ont plus de succès, utilisent leur connaissance de la migration pour voyager et participer à des entreprises transnationales, en achetant des marchandises à l'étranger pour les vendre ensuite à Lubumbashi. Ainsi passent-ils de la migration à la mobilité commerciale.

En raison de la précarité de leurs conditions de vie, les Congolais et Congolaises se déplacent constamment, aussi bien à l'intérieur de leur pays qu'à l'étranger, à la recherche d'opportunités pour subvenir à leurs besoins - un type de « nomadisme stratégique » (p. 6). Comme les Lushois eux-mêmes (les habitants de Lubumbashi), les migrants africains établis à Lubumbashi se caractérisent généralement par une culture de la mobilité : ils se déplacent constamment entre la ville et d'autres endroits à l'intérieur ou à l'extérieur du pays afin de mener leurs activités commerciales. De plus, les migrants de Lubumbashi participent souvent et simultanément à une grande diversité d'activités formelles et informelles. Dans ce contexte, la flexibilité apparaît comme la clé de « la débrouille ». La ville apporte et facilite de nouvelles stratégies pour se débrouiller et s'en sortir tout seul, la migration constituant l'une de ces stratégies.

Plusieurs immigrants africains se sont installés à Lubumbashi. Les migrants maliens et sénégalais, surnommés localement « Ouestaf » (Ouest-Africains), sont principalement arrivés à Lubumbashi dans les années 1960 suite à l'indépendance de la RDC. Les autres migrants africains s'étant établis à Lubumbashi viennent principalement des pays voisins tels que l'Angola, le Rwanda, le Burundi, le Cameroun et la Zambie. L'attitude générale de la population autochtone envers les immigrants africains peut se résumer de la manière suivante : « Si tu agis comme nous, tu n'es pas étranger ». Le sentiment communautaire entre les immigrants africains et la population congolaise se renforce lorsqu'un immigrant ou une immigrante épouse ou une autochtone, partage son espace de vie ou participe à des événements tels qu'un concours sportif ou des funérailles.

L'étude de Lubumbashi communique certains résultats intéressants sur l'inclusion des immigrants dans cette ville africaine. Au contraire des sociétés occidentales dans lesquelles l'intégration est principalement appréhendée comme un phénomène impulsé « par le haut », c'est-à-dire par l'État, les migrants de Lubumbashi utilisent leur propre initiative pour s'ajuster à leur nouvelle société et y évoluer. Comme la RDC ne dispose pas d'appareil d'État efficace, la société que joignent les migrants manque de cohésion, ce qui soulève des questions quant à la manière dont les nouveaux arrivants peuvent s'intégrer à une société qui se caractérise elle-même par une tendance à la désintégration (p. 5). L'absence de normes et de réglementations bien établies permet aux migrants de mener leurs activités informelles,

tandis que la souplesse dont fait preuve l'administration de RDC quant aux papiers que les migrants devraient posséder permet aux individus de prolonger plus facilement leur séjour - la RDC a même été décrite elle-même comme un État sans papiers (Obotela, 2002). La culture du « tout a une solution » contribue à l'attrait qu'exerce Lubumbashi sur les migrants africains et asiatiques (p. 47). Ainsi, comme l'affirme l'équipe de recherche, « la ville devient ce laboratoire dans lequel il est possible d'élaborer des activités économiques de fortune et des stratégies de survie » (p. 51).

Les migrants asiatiques ont principalement commencé à arriver à Lubumbashi autour de l'année 2000, sauf les Libanais, dont la présence dans la ville remonte aux années 1970. Certains travailleurs migrants chinois et indiens de Lubumbashi ont été recrutés, parfois contre leur gré, par le biais de réseaux patrimoniaux et ils occupent souvent des emplois misérables dans lesquels ils sont sous-payés, exploités et totalement dépendants du patron qui les a recrutés dans leur pays d'origine. D'autres migrants asiatiques de Lubumbashi travaillent dans le secteur commercial. Ils dirigent des entreprises de construction, des hôtels, des restaurants, des boulangeries ou des garages. Les Asiatiques travaillent également dans le secteur de la santé où ils dirigent pharmacies, cliniques et hôpitaux. Les immigrants asiatiques n'entrent réellement en contact avec la population que dans le contexte professionnel, une attitude distante qui s'explique en partie par la manière dont est organisée leur migration vers Lubumbashi. Tandis que de nombreux immigrants africains se considèrent comme des « aventuriers » qui ont migré de leur propre gré et qui sont capables de se débrouiller seuls, de nombreux immigrants chinois et indiens ont été recrutés par le biais de systèmes clientélistes et, parfois, néo-féodaux. Au niveau individuel, les migrants africains semblent être mieux placés pour tirer profit des opportunités de la ville que les migrants chinois. Ces derniers sont prisonniers d'un réseau de relations contraignantes qui les maintient dans un type d'entreprise particulier, dans un ghetto résidentiel ou dans quelque autre type de situation figée. Les individus qui sont les plus directement exploités par ces incursions du capitalisme mondial sont probablement les immigrants chinois plutôt que leurs hôtes africains.

Le projet de recherche dans la ville marocaine de Fès portait sur l'installation de trois groupes de migrants : les familles de migrants internationaux qui n'étaient pas originaires de Fès mais qui s'y étaient réinstallées ; les migrants subsahariens apparemment en route vers l'Europe ; et les Occidentaux (Européens et Américains).

Au contraire de Lubumbashi, Fès dispose des caractéristiques d'une « ville internationale » en tant que centre historique de commerce transsaharien, de pèlerinage et d'étude. Fès jouit donc d'une image mythique particulière qui exerce une forte attraction sur divers groupes d'immigrants, dont les Occidentaux qui décrivent la ville comme « mythique » et « authentique ». A Fès, la présence subsaharienne date de l'époque précoloniale, lorsque la ville jouait un rôle économique, culturel et religieux de grande importance dans la région. Le Sahara était alors un espace de circulation et d'échanges commerciaux mais aussi le chemin par lequel l'Islam, venu du Nord, pouvait se propager vers le Sud.

Depuis les années 1980, les migrants subsahariens en route pour l'Europe transitent par le Maroc. Il y a quelques années, Fès a commencé à accueillir des Subsahariens qui ne sont ni étudiants ni pèlerins, et que l'équipe de recherche a pu contacter grâce à un échantillonnage

en « boule de neige ». Presque tous les migrants de l'échantillon ont suivi une éducation formelle, 76,7 % disposant d'une qualification du second degré et, remarquablement, 14 % d'une qualification universitaire. Avant de prendre la route, la plupart vivaient en milieu urbain et la majorité travaillaient ou étudiaient. Alors que les déterminants économiques expliquaient partiellement leur décision de migrer, d'autres facteurs non matériels venaient s'y ajouter, par exemple la volonté de fuir les conflits, la présence de problèmes familiaux ou encore le désir de voyage et d'aventure. Tandis que la majorité de ces migrants envisageaient de migrer vers l'Europe, environ 38 % avaient élaboré d'autres projets. Cette recherche remet donc en question les stéréotypes des migrants africains en tant qu'individus motivés uniquement par des facteurs économiques et, surtout pour ceux qui ont migré en Afrique du Nord, en tant que migrants en transit désirant gagner l'Europe. En raison des dépenses liées au transport et aux paiements illicites au cours de leur voyage, ces migrants doivent faire escale dans diverses villes de transit, dont Fès, pour y trouver du travail. Ils y nouent des liens avec des migrants arrivés avant eux mais demeurent en marge de la société. Fès ne s'est jamais trouvée sur aucun itinéraire menant à l'Europe. Mais comme l'Europe a renforcé ses contrôles aux frontières et durci ses politiques migratoires, et comme les migrants en transit ont établi de nombreux liens de solidarité dans diverses régions du Maroc, Fès est aujourd'hui devenu une nouvelle destination, gagnée en général une fois seulement que les migrants se sont installés dans d'autres villes marocaines, sans jamais parvenir à atteindre l'Europe. Ces mouvements diffèrent des projets de migration traditionnels qui impliquent la famille entière et suivent des trajectoires bien établies. Au contraire, ils ressemblent plutôt à une aventure, une expérience plus spontanée dont la destination finale est plus incertaine. L'installation à Fès a rarement été prévue et a généralement lieu auprès que le migrant ou la migrante rencontre des compatriotes ou d'autres Subsahariens qui connaissent la ville. Les migrants ont tendance à vivre isolés de la vie urbaine et la plupart ont du mal à trouver du travail. Nombre d'entre eux sont journaliers ou employés à court terme. Plus de la moitié des migrants subsahariens employés travaillent en centres d'appels, un secteur d'activité récent qui recrute les individus diplômés d'université.

Les principales destinations des émigrants marocains sont la France, l'Espagne et l'Italie. La migration internationale au départ de Fès est récente, ayant apparu dans les années 1980 avant de connaître un véritable essor dans les années 2000. A Fès, l'augmentation de la population est principalement due à la migration interne. Il est d'ailleurs intéressant de noter que les migrants internes décident de s'y installer, plutôt que de continuer leur migration vers une destination internationale. Les migrants établis à l'étranger investissent souvent dans un logement urbain dans lequel ils transfèrent ensuite leur famille. C'est pourquoi l'exode rural à destination de Fès n'est pas lié à la pauvreté mais au contraire à la recherche d'un mode de vie confortable, d'une meilleure qualité de vie et d'un endroit où les migrants peuvent investir et dépenser les économies accumulées à l'étranger.

À partir de la fin des années 1990 et plus encore dans les années 2000, posséder un *riad* (maison traditionnelle) dans la *médina* (vieille ville) de Fès est devenu de plus en plus prisé, en particulier parmi les Occidentaux. Les acquéreurs sont principalement européens mais l'on dénombre aussi quelques Américains et plusieurs autres nationalités. Ces ressortissants étrangers sont attirés par les prix relativement bas. De surcroît, Fès attire les personnes à la

recherche d'une certaine « authenticité » et qui désirent faire l'expérience d'un style de vie différent. Les Occidentaux de Fès partagent la même aspiration d'échapper au stress quotidien de leur pays et « vivre leur vie à un rythme plus agréable ». Mais de nombreuses motivations personnelles les incitent aussi à s'installer dans cette ville, telles que les avantages économiques, en particulier pour les personnes traversant des difficultés financières ; une crise identitaire en cours de vie, dont le désir de « commencer une nouvelle vie » ; et la présence d'autres relations familiales. Le terme « migration de bien être » est généralement appliqué aux Européens qui migrent dans un pays où le coût de la vie est relativement modique afin de pouvoir vivre confortablement et qu'ils considèrent comme plus agréable du point de vue du climat et de l'environnement social (Benson et O'Reilly 2009). Les recherches marocaines ont révélé que ces préoccupations relatives au style de vie ne sont pas propres aux migrants du Nord mais qu'elles peuvent également s'appliquer aux Marocains qui émigrent des campagnes vers les villes, et même aux immigrants subsahariens qui se considèrent comme des « aventuriers » et cherchent à élargir leur horizon en découvrant d'autres régions du monde. L'association entre migrants de bien être et Occidentaux ou migrants économiques et Africains prête à confusion. Les Occidentaux ayant migré à Fès semblaient avoir basé leur décision en grande partie sur des facteurs économiques.

L'étude menée à Fès diffère de la recherche conduite en RDC dans la mesure où elle considère l'impact de la mobilité sur les lieux plutôt que son impact sur des individus particuliers. C'est pourquoi cette étude s'attache aux schémas d'installation des différents groupes de migrants et à l'éventuelle présence de chevauchements spatiaux par lesquels ces groupes entrent en contact. À titre de comparaison, les trois groupes de migrants de Fès s'intègrent dans trois différentes parties de la ville : les Occidentaux dans la médina ; les Marocains à la périphérie, où ils ont les moyens d'acquérir un logement ; et les Subsahariens soit à proximité de leurs compatriotes étudiant à l'Université, soit juste en dehors du centre-ville dans des logements bon marché. Ces groupes sont donc isolés les uns des autres. Les immigrants occidentaux indiquent éprouver un sentiment de responsabilité et d'appartenance envers la ville de Fès et considèrent la restauration des riads comme un moyen de contribuer au développement local et à la création d'emplois. Parallèlement, un processus de gentrification est en émergence dans la vieille ville alors que les *Fassi* (les résidents établis de Fès) commencent à vendre leur propriété à des étrangers mieux nantis et que les quartiers bénéficiant de plus larges investissements étrangers commencent à se démarquer des zones abritant des maisons de moins bonne qualité.

Un grand nombre de Subsahariens et d'Occidentaux ne considèrent pas Fès comme leur destination finale. Ainsi, plutôt que d'être mise sur le même plan que les autres métropoles attirant des populations d'immigrants, la ville de Fès devrait peut-être être considérée comme une plateforme commune à plusieurs systèmes migratoires africains et euro-méditerranéens. Selon l'équipe de recherche, « l'on pourrait dire que Fès a été tardivement incorporée à un champ migratoire en captant une partie des flux destinés à d'autres villes » (p. 69). Ainsi, même si les Subsahariens, par exemple, ne sont pas considérés comme des résidents permanents de Fès et que la composition de cette population se renouvelle rapidement, ils conservent tout de même une présence permanente dans la ville alors qu'un plus grand nombre d'entre eux la traverse et s'y installe.

3 ANALYSE

Comment ces quatre études contribuent-elles à notre compréhension de la mobilité et des villes africaines ? Pour le découvrir, nous étudierons leurs conclusions générales à la lumière de la littérature existante. Nous commencerons par la littérature sur la migration et l'urbanisation en Afrique, en prenant comme point de départ la période coloniale, qui révèle comment les villes sont progressivement devenues un lieu d'attraction pour les migrants. Les études se sont presque exclusivement concentrées sur la migration interne ; à l'exception de l'Afrique du Sud, peu de recherches se sont attachées à la migration internationale à destination des villes africaines. Et une attention encore moindre s'est portée sur l'immigration en provenance de pays non africains, par exemple les Chinois installés à Lubumbashi ou les Européens installés à Fès ; ceux-ci ne se considèrent peut-être pas comme migrants mais il n'existe aucune justification analytique pour ne pas les inclure dans ce groupe.

Bien que les villes africaines soient généralement dépeintes comme dangereuses et sordides, elles attirent tout de même les migrants potentiels car elles sont censées remplir un rôle préparatoire à toute migration ultérieure - et surtout au Maroc, comme étape précédant l'émigration vers l'Europe. Ainsi, dans ce contexte, les villes africaines sont reconnues comme des zones de départ. Toutefois, cette vision laisse peu de place pour considérer l'ampleur des mouvements des individus qui se déplacent hors de la ville pour raisons professionnelles. Pourtant la ville permet à ses résidents, et dans une certaine mesure leur impose, d'évoluer dans le reste du monde. Cette mobilité internationale, souvent même intercontinentale, demeure toutefois mal comprise. Ce que les recherches PAMH semblent mettre clairement en évidence, c'est qu'il n'existe aucun lien direct entre le déplacement international des commerçants et l'installation à long terme des migrants africains dans les pays de destination.

Nous nous pencherons ensuite sur la question de l'impact de la migration sur la vie urbaine africaine. Là encore, il existe de nombreuses recherches sur le rôle de la migration rurale-urbaine dans la mutation des sociétés africaines, et même quelques discussions sur l'apparition de sociétés multiraciales. Toutefois, à part quelques exceptions notables telles que l'Afrique du Sud et les situations de conflit potentiel, il existe beaucoup moins d'analyses récentes de l'intégration des migrants internationaux. Les recherches PAMH commencent à mettre à jour dans quelle mesure l'intégration est évidente dans la vie quotidienne des villes africaines.

Elles révèlent, à l'instar de plusieurs autres études, qu'il est bien trop simpliste de dépeindre les villes africaines principalement comme des villes de départ ou d'arrivée. Le défi consiste à comprendre, d'un côté, quelles interactions unissent la mobilité au développement et à l'évolution de l'espace urbain et, d'un autre côté, comment la vie urbaine influence la mobilité des individus, aussi bien en termes de leur besoin que de leur désir de migrer plus loin. Les études sans cesse plus nombreuses sur les villes mondiales et leurs interconnexions tendent à situer l'Afrique à la périphérie de ces échanges, comme un continent souvent contourné. À contre-pied de cette vision, les recherches PAMH révèlent comment même des

villes secondaires telles que Kumasi et Lubumbashi sont pleinement intégrées dans les réseaux mondiaux.

3.1 La ville et son attrait pour les migrants

Avec l'Asie, l'Afrique est la grande région du monde la moins urbanisée (Zlotnik 2006). Elle présente cependant le taux de croissance urbaine le plus élevé du monde, si bien que sa population urbaine devrait probablement plus que doubler dans les vingt années à venir (Pieterse 2009). Certaines villes célèbres telles que Fès et Kumasi ont été établies bien avant l'époque moderne (voir Anderson 2000) mais nombre d'entre elles ont ensuite connu un déclin ou une transformation totale au cours de la période coloniale. Leur déclin a souvent été associé à l'établissement de nouveaux centres urbains (tels que Lubumbashi en RDC) dont l'apparition était un produit direct du colonialisme (Epstein 1967). Les centres d'affaires et de commerce coloniaux se sont rapidement développés au cours du XX^e siècle, cette croissance se poursuivant dans les capitales une fois les pays indépendants. Par exemple, la population de Lagos est passée de 75 000 en 1939 à 675 000 en 1962 (Anderson 2000). On estime aujourd'hui qu'elle abrite entre cinq et huit millions d'habitants (NPC 2009 ; ONU-Habitat 2000 ; CSAR 2000). De même, la population d'Accra est passée de 135 000 à 325 000 entre 1948 et 1960 (Anderson 2000) et approche aujourd'hui les quatre millions.²

La gestion de la croissance urbaine constituait l'une des principales préoccupations des gouvernements coloniaux qui essayaient de contrôler l'expansion des villes tout en s'assurant qu'il y ait suffisamment d'Africains pour travailler dans les entreprises et les administrations coloniales (Bakewell 2008). Au départ, ce sont les zones urbaines qui venaient alimenter la majeure partie de cette croissance. Ce phénomène a capté l'attention d'un important corpus de recherche enquêtant sur les raisons poussant les individus à s'établir en ville.

Les études classiques ont montré comment l'introduction d'impôts a forcé les paysans pratiquant l'agriculture de subsistance à rentrer dans l'économie monétaire et occuper un emploi salarié dans les entreprises coloniales telles que les mines, les plantations ou l'armée. Ainsi, nombre d'entre eux ont migré vers les centres urbains en plein essor, afin d'y travailler (Burawoy 1976 ; Meillassoux 1983 ; Wolpe 1972). Bien que ce phénomène ait pu contribuer aux prémisses de la croissance urbaine (toutefois, tout le monde n'est pas d'accord sur ce point ; voir Gewald 2007 ; Manchuelle 1997), il ne permet pas d'expliquer pourquoi cette croissance s'est poursuivie bien après la fin des stratégies coloniales qui forçaient les populations à rejoindre le système capitaliste. D'autres facteurs incitaient également les individus à trouver un emploi salarié en milieu urbain, tels que le besoin d'argent pour pouvoir acquérir des biens manufacturés convoités et la meilleure qualité des services éducatifs et sanitaires associés à la vie en ville (Gilbert et Gugler 1992).

² Selon les résultats préliminaires du recensement de 2010 :

www.ghana.gov.gh/index.php?option=com_content&view=article&id=4712:2010-provisional-census-results-out
consultés le 26 juillet 2011.

Le croissance du chômage et de la pauvreté en milieu urbain, conjuguée à l'insuffisance des infrastructures, rendait de plus en plus irrationnelle la prolongation du phénomène de migration rurale-urbaine. Pour expliquer ce comportement, l'une des pistes proposées provenait de la « théorie sur l'attraction des grandes villes » (*bright lights theory*) qui soutenait que les résidents ruraux, par un mélange de curiosité et de naïveté, étaient attirés par l'aventure de la vie en ville tout en demeurant inconscients des problèmes sociaux qu'ils pourraient y rencontrer une fois qu'ils s'y seraient installés. Toutefois, aucune preuve empirique n'a jamais corroboré ces théories présentant la migration rurale-urbaine comme un comportement irrationnel, malgré leur certain degré de popularité (voir Beauchemin et Bocquier 2004).

Le modèle Harris-Todaro s'appuyait quant à lui sur une théorie plus convaincante suggérant que la décision de migrer était avant tout liée aux gains escomptés plutôt qu'aux gains réels (Harris et Todaro 1970). Deux développements successifs sont venus renforcer et affiner cette théorie : la reconnaissance du rôle prépondérant du « secteur informel », source de moyens de subsistance pour de nombreux migrants arrivant en ville (voir Todaro 1980), puis le développement de l'économie domestique et la reconnaissance que les décisions de migrer étaient également liées au désir de répartir les risques et de diversifier les sources de revenus (nouvelle économie des migrations de travail – voir Stark et Bloom 1985). De telles avancées théoriques permettent de mieux comprendre l'énigme de la continuation de l'exode vers les villes en dépit des possibilités d'emploi limitées qu'elles offrent aux migrants (Beauchemin et Bocquier 2004 ; Hart 1973 ; Hansen et Vaa 2004 ; Gilbert et Gugler 1992).

Néanmoins, alors que les justifications économiques et sociales de la migration rurale-urbaine sont probablement mieux comprises aujourd'hui, l'attrait exercé par les zones urbaines africaines reste pour beaucoup un mystère. Comme le souligne Catherine Coquery-Vidrovitch (2005), les villes africaines sont fréquemment associées à des concepts tels que le secteur informel, les biais urbains et l'exode rural, et sont dépeintes de manière stéréotypée comme redoutables. Par contre, la migration joue aujourd'hui un rôle de moindre importance dans la croissance urbaine et, dans certains contextes de déclin économique, un phénomène d'émigration hors des villes a même été observé (Ferguson 1999 ; Potts 2009 ; Beauchemin et Bocquier 2004).

Dans presque l'ensemble de cette littérature cherchant à expliquer la migration à destination des villes africaines, le centre d'intérêt s'est obstinément circonscrit à l'étude de la migration interne plutôt que de la migration internationale (ex : Tacoli 2001 ; Gugler et Flanagan 1978 ; Bocquier 2004 ; Beauchemin et Bocquier 2004 ; Mitchell 1987). Il existe toutefois quelques exceptions, telles que le travail de longue durée sur le système régional sud-africain de migration du travail (voir Crush 2000), les récentes études de la xénophobie dans les villes sud-africaines (Nyamnjoh 2006; SAMP 2008; Africa Spectrum 2009) et le nombre croissant de recherches sur les réfugiés urbains dans les villes africaines (Campbell 2006; Grabska 2006; Landau 2006; Kibreab 1996). Toutefois, le rôle de la migration internationale dans le développement urbain à travers le continent a généralement été négligé.

Les recherches PAMH mettent en lumière trois mécanismes de migration internationale qui contribuent à la migration urbaine en Afrique. Premièrement, comme observé dans le cas de

Lubumbashi et Fès, il existe un phénomène de retour des migrants internationaux dans leur pays d'origine. Souvent, plutôt que de retourner dans les petites villes et les villages d'où ils étaient partis, les migrants de retour se réinstallent dans des zones urbaines plus vastes de leur pays d'origine. Leur nombre est peut-être relativement restreint mais leur contribution au développement et à l'évolution du milieu urbain peut s'avérer significatif s'ils reviennent armés de nouvelles idées et de nouvelles pratiques et qu'ils y investissent des capitaux.

Il existe ensuite un second mécanisme, plus indirect celui-ci, selon lequel les migrants internationaux originaires d'Afrique envoient des transferts de fonds pour financer la réinstallation des familles rurales en milieu urbain. Ce phénomène a été mis à jour par les recherches PAMH menées à Fès qui ont observé que les émigrants établis en Europe transféraient une quantité importante de ressources pour construire une résidence urbaine où leur famille pouvait venir s'installer. La mobilité résidentielle de ces familles marocaines est directement liée au succès des migrants en Europe. Ces mouvements sont plus difficiles à expliquer dans le cadre des théories migratoires existantes, qui peinent à intégrer le pouvoir décisionnaire des ménages étendu dans l'espace (transnational) et le temps. De telles interactions entre mobilité transnationale et transferts de ressources et migration internationale ont été peu étudiées à travers l'Afrique.

Enfin il existe un troisième mécanisme, peut-être le moins étudié d'entre tous : la migration internationale vers les villes africaines, en particulier les villes secondaires. Ce phénomène comprend l'immigration en provenance d'autres régions d'Afrique, dont les *Ouestaf* installés à Lubumbashi et les Sénégalais de Fès, et d'autres régions du monde, dont les Européens installés à Fès et les Chinois installés à Lubumbashi, Accra, Kumasi et Lagos (et dans beaucoup d'autres villes d'Afrique subsaharienne, voir Mohan et Tan-Mullins 2009). Tandis que l'attractivité de Fès peut paraître évidente pour les soi-disant « migrants de bien être » européens, elle est moins facile à discerner pour les Africains subsahariens. De même, Lubumbashi a rarement été considérée comme une destination pour les migrants venus d'Afrique centrale et de l'Ouest. Les recherches PAMH proposent des explications pour ces mouvements particuliers mais, de surcroît, elles rendent encore plus probante la curieuse absence de recherches sur la migration internationale à destination d'autres villes africaines.

3.2 La ville comme zone de départ

Un autre courant de recherche visait à étudier les villes africaines en tant que zones de départ. Les descriptions les plus courantes dépeignent les mouvements migratoires internationaux au départ d'Afrique comme des progressions linéaires selon les quelles les migrants s'éloignent d'étape en étape, passant d'abord de leur village à une plus grande ville, cette dernière devenant le tremplin pour une migration ultérieure vers l'Europe ou les États-Unis - probablement après avoir rejoint une zone de transit ailleurs en Afrique (Afolayan 1985 ; Conway 1980 ; Paul 2011 ; Baldwin-Edwards 2006). Alors que la plupart des migrations internationales au départ de pays africains ont pour destination d'autres pays africains, ce courant de recherche s'est principalement concentré sur la migration internationale hors du continent africain. En particulier, d'innombrables études ont été menées sur la migration vers l'Europe en provenance d'Afrique de Nord et de l'Ouest, et plus encore vers les anciens pouvoirs coloniaux tels que la France et le Royaume-Uni, ainsi

que vers les États-Unis, l'Asie et le Moyen-Orient. Elles ont abordé les questions du nombre, de la direction et des trajectoires des migrants, mais aussi du rôle des réseaux dans la migration internationale à destination d'autres continents. Il est évident que de telles questions sont proches des préoccupations politiques occidentales en matière de gestion de la migration, et plus particulièrement de surveillance et de renforcement des frontières méridionales de la « forteresse Europe ».

Bien qu'il soit probablement vrai que les Africains subsahariens établis dans une ville comme Fès n'aient jamais envisagé ni souhaité s'y établir, les données collectées au cours des recherches PAMH indiquent que la population subsaharienne semble s'installer durablement dans cette ville. Même si de nombreuses personnes décident de s'en aller, de nouveaux arrivants viennent les remplacer et il y a toujours plusieurs individus qui décident de prolonger leur séjour à Fès. Analyser la migration des Africains subsahariens à destination de Fès comme une « migration de transit », c'est-à-dire comme si cette ville n'était rien d'autre qu'un lieu où séjourner avant de se remettre en route vers une autre destination, revient à nier les connexions historiques transsahariennes tout autant que de déformer de nombreux schémas de migration internationale et d'installation. Cette analyse s'appuie sur l'hypothèse que la migration internationale africaine est un mouvement linéaire et unidirectionnel du Sud vers le Nord, et aboutit à des affirmations problématiques telles que l'idée couramment défendue que tous les migrants subsahariens installés en Afrique du Nord sont forcément en chemin vers l'Europe (Bredeloup et Pliez 2005).

Les études ghanéenne et nigériane mettent en lumière un autre aspect des villes africaines en tant que lieux de préparation à une migration hors d'Afrique, qui dépasse la notion de migration par étapes. En partant d'une étude du comportement des marchés, les études menées au Ghana et à Lagos commencent par démontrer comment la vie économique de la ville stimule la mobilité et les premières phases migratoires à travers le monde. Les vastes marchés d'Accra, de Kumasi et de Lagos attirent des marchandises et des clients en provenance des quatre coins du monde (et notamment des commerçants chinois) et encouragent également les déplacements à travers le globe. Pour que leur ville et leurs marchés fonctionnent, les individus, même s'ils sont pauvres et relativement peu qualifiés, doivent se déplacer pour mener leurs activités commerciales. Cette représentation nous permet de dépasser la vision des émigrants quittant les villes africaines en raison du chômage, des mauvaises conditions de vie et de la pauvreté, c'est-à-dire de la vision dominante qui sous-tend la majorité des travaux sur la migration.

L'aspect le plus remarquable des recherches ghanéennes et nigériane provient de leur observation du rôle important de la mobilité intercontinentale pour soutenir l'activité économique (surtout sur les marchés) même très en-deçà des échelons supérieurs de l'économie. En effet, le secteur informel est généralement perçu comme l'extrémité de la chaîne de distribution mondiale par laquelle les entreprises internationales importent des biens en grande quantité et recourent ensuite parfois aux commerçants locaux pour la distribution en gros ou au détail dans les pays africains. Toutefois, les recherches PAMH indiquent le contraire : que les commerçants africains vont directement à la rencontre des fabricants chinois pour leur commander des produits particuliers, même si c'est en quantité relativement restreinte.

Cette mobilité crée de nouveaux liens et de nouvelles destinations, qui entraînent à leur tour de nouveaux schémas migratoires. Ce phénomène peut se constater dans l'émergence de nouveaux mouvements de va-et-vient entre l'Afrique centrale ou de l'Ouest et le Moyen-Orient, l'Inde et la Chine. Toutefois, comme l'indiquent les études menées au Nigéria et au Ghana, la ville africaine demeure le point de départ d'un déplacement de très courte durée pour la majorité des personnes concernées. En général, les quatre projets remettent en question la « finalité » du terme « migration » (cf. Rapport RDC p. 3). Elles affirment que les individus qu'elles étudient sont plus souples et mobiles que le prêche à croire le stéréotype selon lequel les migrants se déplacent durablement d'un endroit à l'autre, sans projeter de retourner rapidement dans leur pays ou de se rendre ailleurs. En effet, plutôt que de rester au même endroit, les commerçants doivent faire preuve de mobilité et faire la navette entre plusieurs emplacements. De même, les Lushois utilisent le nomadisme comme stratégie de subsistance, tout comme les immigrants de Lubumbashi. A Fès, un certain nombre d'immigrants occidentaux se considèrent comme des « nomades du nouveau monde » (p. 101), animés d'un fort désir de migrer constamment, sans se sentir fixés nulle part ni absorbés par la culture de la société d'accueil.

Même les marchés informels sont aujourd'hui intégrés à l'économie mondiale, et ceci n'est pas uniquement le résultat d'une incorporation de l'extrémité des chaînes de distribution lorsque celles-ci passent du commerce international formel aux marchés informels. Les commerçants transnationaux africains ne sont pas des protagonistes passifs au contact des forces mondiales ; au contraire, ils agissent pour se créer ou saisir des opportunités en menant des démarches individuelles dans d'autres pays. Cette vision des choses concernant les marchés pourrait peut-être s'appliquer également au contexte plus général de la vie urbaine. Nous suggérerons ici que la ville forge le comportement migratoire, ou que la vie urbaine façonne la migration. La concentration des individus, des idées et des échanges économiques en milieu urbain a besoin de la mobilité internationale pour assurer sa pérennité et créer ainsi des moyens de subsistance. Ce phénomène est largement reconnu dans les pays industrialisés et les « villes mondiales », mais il repose souvent sur l'hypothèse de ce que l'on pourrait appeler la « mobilité segmentée », qui se concentre sur le mouvement des élites et des personnes qui participent au secteur formel de l'économie. Ces questions seront reprises plus loin dans la section sur la place des villes africaines dans le monde.

3.3 L'impact de la migration sur la vie urbaine

Les villes sont, quasiment par nature, des lieux de rencontre et d'échange entre divers groupes de personnes. Comme c'est principalement la migration qui a initialement alimenté la croissance des villes africaines, la science sociale a rapidement porté son attention sur les conséquences de la migration rurale-urbaine pour la société urbaine. Les autorités coloniales étaient désireuses de garantir la circulation des travailleurs migrants et de les voir retourner « chez eux » une fois leur contrat terminé ou l'âge de la retraite atteint (Mitchell 1987 ; Peil 1984 ; Epstein 1967 ; Bakewell 2008).

Les universitaires de l'Institut Rhodes-Livingstone (IRL) de Zambie ont été parmi les premiers à attirer l'attention sur les changements fondamentaux d'ordre culturel et social associés à la migration rurale-urbaine en Afrique australe. Leurs travaux ont exploré dans

quelle mesure les Africains établis en ville se « détribalisent » et s'éloignent de leurs traditions (Van Velsen 1960 ; Watson 1958). Par exemple, Philip Mayer (1961) a mené une étude sur les migrants xhosa en milieu urbain sud-africain et découvert qu'un grand nombre d'entre eux continuaient d'appartenir à leur tribu et poursuivaient leur attachement à la communauté xhosa et à son mode de vie, tandis que d'autres devenaient de véritables résidents urbains attachés à l'éducation, au christianisme et aux plaisirs de la vie urbaine. Ainsi a-t-il démontré qu'il serait erroné de supposer qu'un séjour prolongé en ville finirait par éradiquer les pratiques et croyances traditionnelles des migrants et les remplacer par un mode de vie moderne et urbain. L'étude d'Epstein *Politics in an Urban African Community* (*Politique dans une communauté africaine urbaine*) (1958) portait sur la manière de résoudre les litiges dans les mines et révélait que, au fil du temps, les travailleurs migrants africains finissaient par faire plus confiance à l'administration composée de jeunes hommes urbains instruits qu'à l'autorité traditionnelle des « anciens » ; ici, c'est le rang social plutôt que l'âge ou l'ethnicité qui devenait le marqueur de la stratification sociale.

De manière plus provocatrice pour les colonialistes, certains chercheurs de l'IRL ont postulé l'émergence de sociétés urbaines définies le long des clivages raciaux en mettant en lumière les interactions entre migrants noirs-africains et directeurs de mines européens - en bref, une « société multiraciale intégrée ». (Simons, cité dans Gewald 2007, p. 28). La séparation raciale était particulièrement profonde au cours de la période coloniale (et s'est poursuivie sous l'Apartheid en Afrique du Sud) et les résidents urbains africains étaient presque tous logés dans des quartiers séparés qui leur étaient réservés, en périphérie de la ville où ils travaillaient la journée (Epstein 1967, p. 277). Nonobstant, selon Gluckman et d'autres chercheurs de l'ILR, ces différents groupes sociaux formaient une société urbaine revêtant une identité africaine urbaine particulière et distincte des identités tribales. Le texte fondateur de Gluckman, « The Bridge » (*Le Pont*) (Gluckman 1940), étudiant la situation sociale dans le Zoulouland moderne en vue de montrer que les administrateurs et missionnaires coloniaux de race blanche appartenaient au même système que les Zoulous : même si leur relation était asymétrique et leurs intérêts antagonistes, ils faisaient tous partie de l'économie capitaliste d'Afrique du Sud. Selon James Ferguson, Gluckman mettait en doute la notion de contact culturel de Malinowski en affirmant que :

La formulation du « contact culturel » par Malinowski occultait le fait que le colonialisme en Afrique ne pouvait pas se résumer uniquement à la question de l'influence d'une « culture » sur une autre ; il s'agissait de la question de l'intégration forcée des Africains à un système économique et social totalement nouveau. En grande partie par le biais de la confiscation des terres et du système de migration du travail, les Africains avaient fini par prendre part aux côtés des Européens à une « système social unique » (*traduction*) (Ferguson 1999p. 26).

En plus d'étudier les rencontres culturelles urbaines et les zones de contact entre Africains et migrants extracontinentaux, les recherches dans ce domaine ont bien sûr considéré les immigrants *africains* de différentes nationalités. En 1970, Schildkrout a remarqué que les développements politiques et les changements sociaux en Afrique urbaine étaient fréquemment analysés suivant un modèle traditionnel-moderne qui prenait la période coloniale et l'intrusion de la civilisation européenne comme point de départ de l'analyse du changement. Cette grille d'analyse occultait le fait que les migrants africains étaient déjà le

fer de lance du changement social, culturel et politique bien avant la période coloniale. (Schildkrout 1970, p. 253).

Dans ce domaine, les questions de recherche les plus communes se sont focalisées sur les relations entre « hôtes et étrangers » dans les villes africaines, les études portant principalement sur l'Afrique de l'Ouest, où les Africains d'origine ethnique non autochtone tendaient à s'installer dans des quartiers multiethniques (ou « communautés d'étrangers ») souvent appelés *zongos* (Skinner 1963 ; Schildkrout 1970 ; Agier 1983 ; Schildkrout 1978 ; Shack et Skinner 1979 ; Rouch 1956). Par exemple, Schildkrout (1970) a étudié les « étrangers » de Kumasi, dans l'actuel Ghana : il y avait les commerçants musulmans venus du Nord, qui s'étaient installés dans la ville au XIX^e siècle et avaient fini par s'intégrer dans la société ashanti locale tant sur le plan social que culturel, et les immigrants de l'ère coloniale, qui étaient venus en tant que travailleurs saisonniers et avaient fini par s'installer durablement en raison du développement des industries du cacao et de l'extraction minière. Schildkrout décrit l'évolution de ces groupes en matière de participation à la politique locale, de la vision qu'ils avaient des autres et des relations qu'entretenaient avec eux les pouvoirs locaux et les autochtones.

Toutefois, dans des travaux plus récents, de telles perspectives d'intégration multiraciale semblent avoir presque entièrement disparu, à l'exception des études de l'Afrique du Sud ex-apartheid (et peut-être aussi du Zimbabwe). Malgré le grand nombre de travaux sur l'intégration des immigrants dans d'autres régions du monde, et particulièrement en Europe et en Amérique du Nord, ce sujet a été très peu exploré sur le continent africain. Il existe des recherches sur la cohésion sociale, qui se font l'écho des préoccupations concernant les différents groupes linguistiques ou ethniques présents dans chaque ville africaine ou presque, mais elles portent sur les citoyens et non sur les migrants. Certaines recherches ont également exploré les politiques d'identité nationale et les notions d'autochtonie mais elles se sont généralement limitées aux zones menacées par les conflits politiques violents (Ceuppens et Geschiere 2005 ; Konings 2001). Les sujets opposés, à savoir le cosmopolitisme et le panafricanisme, ont eux aussi été étudiés ; par contre, peu de recherches s'attachent à l'inclusion des migrants sur le continent africain, y compris ce que Landau et Freemantle nomment le « cosmopolitisme tactique » (Landau et Freemantle 2009 ; Sichone 2008 ; Ndlovu-Gatsheni 2010 ; Kihato 2010), ou encore aux liens et aux engagements transnationaux des migrants internationaux établis dans les villes africaines (voir Whitehouse 2007). Alors même qu'un nombre croissant de recherches étudient le phénomène des diasporas à travers le monde, dont les diasporas africaines disséminées de par le monde, peu de travaux ont porté sur les diasporas africaines au sein du continent africain (Bakewell 2008).

Par opposition, les recherches menées à Fès et Lubumbashi mettent en lumière l'importance des expériences plus quotidiennes de l'intégration des migrants internationaux venus d'autres pays africains ou d'autres continents. Malgré la tendance des travaux existants à mettre l'accent sur l'*exclusion* des immigrants en Afrique, les projets de recherche PAMH n'ont pas conclu que les thèmes de l'autochtonie ou de la xénophobie étaient particulièrement proéminents dans l'analyse des expériences des immigrants originaires de diverses villes africaines. Au contraire, les recherches PAMH se sont surtout focalisées sur l'agencité des migrants et non pas uniquement sur leur victimisation par une société

d'accueil dominante. Les immigrants ouest-africains de Lubumbashi, RDC, paraissent adopter une perspective panafricaine en affirmant ne connaître aucun problème « d'intégration » : ils parlent français, se sont mariés à des autochtones et ont élevé leurs enfants en tant que Congolais.

La migration s'inscrit dans les dynamiques de changement social de la ville et participe à la transformation de l'espace urbain. Les travaux PAMH en RDC attirent l'attention sur la notion d'« affoulement » (*crowding*), qui évoque le rassemblement de la population, la concentration de la foule sur un site particulier, dans un endroit particulier et à un moment particulier. En milieu urbain, l'affoulement signifie que les personnes concernées sont liées les unes aux autres et vivent leur vie d'une certaine manière. Les dynamiques sociales de la ville revêtent ainsi un caractère distinct, alors que les maisons poussent comme des champignons et que les populations se mélangent au-delà des frontières. Il semble même possible d'affirmer qu'une identité urbaine particulière apparaisse dans certains contextes. Il existe en effet un terme spécifique pour identifier les résidents urbains de Fès et de Lubumbashi : les *Fassi* et les *Lushois*. Aucun terme équivalent n'a été identifié pour les résidents d'Accra, de Kumasi ou de Lagos. Il s'agit peut-être d'une manière de faire particulièrement francophone. L'anglais n'utilise pas ce genre de terminologie aussi facilement : les anglophones parlent des Londoniens (*Londoners*) ou des Newyorkais (*New Yorkers*) mais il existe rarement de terme semblable pour les habitants de villes de plus petite taille ; il semble que seuls les résidents des grandes villes mondiales se voient conférés une identité urbaine distincte. Par contre, les termes francophones tels que *Fassi* et *Lushois* impliquent un sentiment d'appartenance à la ville et semblent suggérer que ces villes disposent de leurs propres style de vie et mode de fonctionnement, auxquels les résidents sont liés.

Il est possible de tirer quelques réflexions intéressantes sur la question de l'exclusion en comparant les résultats des recherches PAMH sur les Chinois de Lubumbashi et ceux des travaux sur les « migrants de bien être » occidentaux de Fès. Ces deux groupes semblent vivre dans des « ghettos », isolés de la population locale avoisinante ; mais alors que les Chinois étaient hébergés collectivement dans des bâtiments fournis par leurs employeurs, les Occidentaux de Fès avaient choisi l'isolement de leur propre gré. Peut-être en écho aux hypothèses à caractère raciste mises en évidence par les études de l'ILR qui, même si elles promeuvent l'intégration multiraciale, identifient les Africains installés en ville comme des *migrants* et les Européens comme des *colons*, il est révélateur de constater que les Européens de Fès ne se considèrent pas eux-mêmes comme des migrants et sont rarement inclus dans la même catégorie que les Subsahariens installés dans la ville.

Néanmoins, l'isolation de ces groupes d'immigrants ne semblait pas liée à la xénophobie ni à toute autre forme d'exclusion de la part de la population sociale en général. Malgré cet isolement apparent, les recherches PAMH révèlent qu'il existe des relations symbiotiques d'ordre économique et même social entre les différents migrants et les autochtones *fassi* ou *lushois*. Les migrants se mélangent à d'autres individus en ville et accumulent un capital social qui dépasse les clivages, qu'ils soient religieux, nationaux ou de classe. Ainsi, les immigrants subsahariens de Fès se rendent parfois à l'église pour établir des liens avec les Occidentaux ou se joignent aux Marocains ou aux pèlerins Tijani à la mosquée. Afin de se

débrouiller en ville, les migrants doivent s'engager dans un tel cosmopolitisme stratégique. Ces pratiques d'intégration quotidienne sont sans doute reproduites dans de nombreuses villes d'Afrique mais il reste à les étudier.

Landau (2010) soulève une question importante : dans quoi exactement les migrants des villes africaines finissent-ils par être inclus (ou intégrés). Ces villes ne se caractérisent pas par une forte cohérence sociale mais plutôt par l'hétérogénéité ethnique, les disparités économiques et le pastiche culturel ; par conséquent, nous ne pouvons pas supposer qu'il existe une communauté d'accueil et un ordre politique dominants et bien établis, dotés de valeurs et d'institutions identifiables, auxquels les migrants finissent par s'intégrer (ou dont ils s'excluent). Il est donc possible que les migrants négocient des formes d'inclusion différentes qui, au lieu d'aboutir sur une « citoyenneté urbaine » globale, pourraient être stratégiques ou partiales.

Ceci nous mène à nous pencher sur les différents types d'appartenance réalisables dans les villes africaines. Simone (2004p. 137) a mis en lumière la vision généraliste selon laquelle les Africains (et nous pouvons aussi ajouter les migrants) n'ont qu'un sentiment limité d'appartenance à leur ville. Cette vision répandue semble s'appuyer sur une notion relativement statique et inhibitrice de l'appartenance, qui implique de rompre ses liens avec les autres localités et leur culture pour adopter un style de vie introverti, centré sur la ville. Pourtant, d'autres types d'appartenance sont possibles en milieu urbain ; par exemple, la multiplication des liens sociaux qui aboutit sur une attitude de « citoyen du monde », par laquelle les migrants et les autochtones apprécient leurs différences respectives. Sichone (2008) soutient quant à lui que le cosmopolitisme n'est pas une pratique réservée à l'élite mais qu'elle se manifeste également parmi les individus issus d'autres couches de la société et d'autres régions du monde. Il illustre ce postulat avec l'histoire d'un migrant somalien qu'il a rencontré au Cap, « un parfait exemple de sujet cosmopolite postcolonial qui ne possède aucune instruction secondaire mais qui parle couramment quatre langues et a vécu dans plus de dix pays sur trois continents (...) » (*ibid*: 320). Sichone affirme également que « même si le cosmopolitisme implique la mobilité, tous les citoyens du monde ne sont pas mobiles. Certains individus mènent une vie transnationale tout en restant ancrés dans leur pays natal, attendant que le monde vienne à eux et leur offre la possibilité d'exploiter les autres expériences humaines » (Sichone 2008, p. 310). Cette attitude se manifeste par exemple au travers de la xénophilie affichée par les femmes des bidonvilles surpeuplés d'Afrique, qui « accueillent l'étranger avec un plateau de nourriture ». De telles théories du cosmopolitisme nous ouvrent certainement les yeux ; toutefois, elles sont relativement normatives et nous permettent seulement d'entrevoir le vrai visage du cosmopolitisme parmi les migrants établis dans les villes africaines. Enfin, Landau et Freemantle (2009) adoptent une perspective légèrement différente dans leur analyse du « cosmopolitisme tactique » : pour naviguer un environnement fortement xénophobe, les immigrants de Johannesburg (Afrique du Sud) « recourent à un langage hybride de l'appartenance qui revendique l'affiliation à la ville tout en se créant une position éphémère, supérieure et déracinée grâce à laquelle ils peuvent échapper aux obligations sociales et politiques locales » (Landau et Freemantle 2009, p. 380). Cette pratique du cosmopolitisme ne vise pas à promouvoir les valeurs universelles ni à combattre les causes profondes de l'exclusion : il s'agit plutôt d'une tactique permettant de justifier et légitimer la présence du migrant.

3.4 Les villes africaines dans le monde

Enfin, nous considérons comment les résultats des recherches PAMH se rapportent aux travaux sur l'urbanisation de portée plus générale, c'est-à-dire au-delà de l'Afrique. En examinant la littérature sur l'urbanisation et la migration au sein de l'Afrique, nous avons été frappés par l'absence quasiment totale d'analyse des ramifications internationales, et plus encore mondiales, de ces processus. Au mieux, elle soulignait la mutualité des échanges entre zones rurales et urbaines en révélant les multiples connexions et échanges entre ces deux espaces. Mais les analyses existantes se penchent assez peu sur les relations qu'entretiennent les migrants africains et les villes africaines avec les réseaux et les flux de mobilité, en particulier les réseaux et les flux commerciaux et migratoires. Alors que les chercheurs ont certainement remis en question l'isolement des villes africaines, l'argument inverse insiste lui sur le fait que les villes sont reliées avec d'autres emplacements au sein du même pays ou juste au-delà des frontières nationales. Comme le note Bocquier, les villes africaines ont tendance à s'étendre au-delà de leurs frontières administratives (Bocquier 2004p. 149). Bien que Bocquier évoque ici les connexions rurales-urbaines, cet argument pourrait être développé pour inclure les emplacements qui se trouvent bien au-delà de cette portée géographique relativement restreinte.

La théorie des systèmes mondiaux et d'autres approches structuralistes de la migration ont étudié les liens entre l'économie capitaliste internationale et la migration en provenance des régions plus pauvres du monde (Gilbert et Gugler 1992). Les penseurs africanistes ont développé de telles recherches dans les années 1970, notamment Samir Amin (1974), qui soutenait que la migration en Afrique s'apparente à l'incorporation d'une région dans l'économie capitaliste internationale, l'introduction du capitalisme dans les économies paysannes d'Afrique ayant pour effet de remplacer le mode de production domestique par le mode de production capitaliste (cf. Peil 1984p. 116 ; Gilbert et Gugler 1992). De telles recherches s'appuyaient généralement sur des théories marxistes et s'accompagnaient d'une normativité implicite qui interprétait toute implication des Africains et de leurs villes dans des structures mondiales plus larges comme un phénomène négatif apparenté à l'exploitation. Les recherches menées par les équipes PAMH mettent en relief les différents aspects de cette implication en révélant comment les transports, les télécommunications et l'accès aux produits bon marché permettent aux commerçants des marchés africains d'importer des articles venus d'Asie et du Moyen-Orient. Cette analyse pose de nouvelles questions sur les limites et la portée des villes africaines. En effet, comme l'a noté l'équipe de recherche ghanéenne, les frontières des marchés locaux d'Accra sont fluides. Les recherches PAMH soulignent comment les migrants et les autochtones sont reliés à des lieux qui se trouvent bien loin de leur ville par le biais du commerce, de la migration, du voyage et du translocalisme. Il est surprenant que de telles dimensions et perspectives soient absentes de la plupart de la littérature contemporaine.

Les études plus récentes de la migration, probablement parce qu'elles tendent à s'éloigner des approches structurelles et fonctionnalistes pour se centrer sur l'agencité et les niveaux méso et micro, abordent à peine la question des relations entre, d'une côté, les villes et la migration africaines et, d'un autre côté, les structures et processus plus larges d'envergure internationale et mondiale. De plus, la littérature sur les villes mondiales, très en vogue ces

vingt dernières années, a largement ignoré le continent africain (cf. Sassen 1994, 1991 ; Knox et Taylor 1995). Les villes mondiales sont fréquemment décrites comme le « centre de contrôle et de commande » de l'économie mondiale. Peu de travaux ont tenté d'inscrire les villes africaines dans les hypothèses concernant les villes mondiales. Onyebueke (2011) étudie la place et la fonction des villes africaines dans le réseau urbain mondial, tandis que van der Merwe (2004) considère s'il se trouve véritablement des « villes mondiales » en Afrique subsaharienne. Il ne semble pas très convaincant de mettre des villes telles que Le Cap ou Lagos sur un plan d'égalité avec New York ou Tokyo ni d'analyser les réseaux et fonctions des villes africaines à l'aide de modèles théoriques dérivés de l'étude d'un nombre restreint de villes mondiales prééminentes. Toutefois, toute tentative d'inscrire l'Afrique dans les débats théoriques contemporains reste la bienvenue.

La plupart de la littérature sur les villes mondiales s'appuie sur l'essai précurseur de Friedman « L'Hypothèse de la ville mondiale » (Friedmann 1986) et analyse les villes en termes d'attributs particuliers, principalement économiques, qui servent ensuite à déterminer leur place dans un classement international des villes. Les révisions de l'hypothèse friedmanienne ont avancé que le système mondial avait évolué et qu'une telle classification hiérarchique en fonction de divers attributs était devenue moins convaincante, la position hiérarchique des villes pouvant être permutée selon le type de fonctions considéré (Knox 1995). Par conséquent, la hiérarchie ne doit pas être établie comme une structure statique mais plutôt comme un classement dynamique des villes (Taylor 1997). Des approches plus récentes encore accordent une plus grande importance aux réseaux qu'aux attributs des villes, soutenant que les hiérarchies ne peuvent être décrites qu'à travers les relations puisque les relations entre les villes mondiale constituent la base de leur pouvoir (Taylor et al. 2002 ; Sassen 2005 ; Beaverstock, Smith et Taylor 1999). Cependant, sur le plan empirique, les analyses tendent à se concentrer sur les réseaux commerciaux et financiers transnationaux, c'est-à-dire sur l'économie. Peu de priorité est accordée aux diverses expériences de la ville et aux connaissances empiriques de celle-ci (Robinson 2002 ; voir aussi Taylor et al. 2002).

Saskia Sassen (2005p. 28) établit une distinction entre ce qu'elle appelle les villes globales, qui participent à la structuration du global dans le monde contemporain, et les villes mondiales, qui ont existé au cours des siècles, à différentes périodes et dans différents endroits du monde. Dans la période actuelle de mondialisation, les processus économiques transfrontaliers ne sont pas uniquement articulés par les États nationaux : d'autres entités ou échelles spatiales gagnent en importance, telles que les régions sous-nationales, les régions transnationales et les entités supranationales. C'est dans ce contexte de « réajustement d'échelle » que sont apparues les villes globales. Alors que l'économie mondiale est géographiquement dispersée, elle est organisée et servie par des entreprises spécialisées implantées localement. Ces entreprises de services sont présentes dans plusieurs villes globales, qui se retrouvent à leur tour reliées entre elles par le biais de la prestation de services à de grandes entreprises mondiales. Par conséquent, « il n'existe pas de ville globale unique - et dans ce sens, elles sont particulièrement différentes des capitales des anciens empires » (*traduction*) (Sassen 2005: 128). Il s'agit là de recherches particulièrement importantes qui n'ont pas seulement éclairé la théorie urbaine mais aussi les études de la migration. En effet, de nombreux chercheurs contemporains, spécialisés dans les sciences

sociales et intéressés par les acteurs mondiaux autres que les États, sont attirés par les études du réseau urbain mondial car elles impliquent l'abandon du nationalisme méthodologique.

L'une des thèses les plus prééminentes de la littérature sur les villes mondiales soutient que les villes mondiales/globales deviennent des destinations pour un grand nombre de migrants (Friedmann 1986 ; Sassen 1988) :

Les liens entre les villes mondiales et les régions intérieures éloignées ont créé des situations paradoxales selon lesquelles d'immenses richesses et des emplois hautement rémunérés côtoyaient un nombre croissant d'emplois non qualifiés de l'industrie des services et des conditions d'emploi semblables à celles du Tiers-Monde dans les industries souterraines. Les villes mondiales se caractérisaient par la précarisation du travail et la croissance des emplois illégaux occupés par des étrangers. (*traduction*) (Castles et Miller 2009p. 240).

Par conséquent, les villes globales sont la destination de flux de migrants hautement qualifiés, peu qualifiés et non qualifiés. Toutefois, l'application de cette théorie aux villes africaines et, en particulier, dans le cadre des recherches PAMH, s'avère problématique, dans la mesure où elle est dérivée de la théorie des systèmes mondiaux, selon laquelle l'Afrique et les autres régions pauvres du monde sont reléguées à la périphérie (le « hinterland ») et jouent simplement un rôle d'approvisionnement en matières premières et travailleurs migrants bon marché au bénéfice de l'économie mondiale et les villes globales (eg. Friedmann 1995p. 42). En conséquence, il n'est pas possible d'inscrire dans cette théorie les résultats des recherches PAMH – à savoir que les villes africains ordinaires, de taille moyenne, sont des destinations attrayantes pour les migrants venus non seulement d'autres pays africains mais aussi d'Europe et de Chine, ou que les Africains jouent un rôle actif dans les chaînes de distribution en important des produits qu'ils sont eux-mêmes (c.-à-d. les commerçants africains extrêmement mobiles) allés chercher hors du continent.

Nous concluons donc que les villes africaines, à l'instar de nombreuses autres villes des pays pauvres, et les « villes ordinaires » ne correspondent pas vraiment à ces modèles de théorie urbaine contemporaine. Comme l'affirme Robinson, elles occupent un rang si bas dans la hiérarchie des villes globales (ou dans la périphérie du système mondiale) qu'elles sont considérées comme structurellement inadéquates à l'économie mondiale et, par conséquent, à la théorie urbaine (Robinson 2002 ; Robinson 2006). Cependant, plutôt que d'affirmer que les villes africaines constituent une catégorie exceptionnelle qui ne peut pas être analysée aux côtés des autres zones urbaines du monde, nous préférons affirmer que la théorie urbaine n'a tout simplement pas été développée en relation aux expériences et trajectoires de ces villes (Robinson 2002 ; Pieterse 2010). Robinson (*ibid*) soutient que les études urbaines se divisent entre la théorie urbaine centrée sur l'Ouest et les études du développement centrées sur le « Tiers Monde ». En raison de ce clivage géographique, les recherches théoriques tendent à s'appuyer sur des exemples tirés de villes occidentales qui sont « implicitement considérées comme plus développées, complexes, dynamiques et matures. Ainsi, l'urbanisme est largement apparenté aux interactions sociales, naturelles et matérielles complexes qui ont lieu dans les villes occidentales » (Pieterse 2010, p. 207). L'approche développementaliste, quant à elle, généralise certains aspects des villes pauvres tels que le

manque d'infrastructures et la stagnation économique, occultant par là-même les autres aspects de la vie urbaine (Mbembe et Nuttall 2004 ; Robinson 2002).

En opposition à la binarité de ces théories urbaines, un certain nombre de chercheurs africanistes contemporains et renommés proclament qu'il n'est pas nécessaire de prendre au sérieux le caractère urbain ou mondial de l'Afrique, c'est-à-dire de prendre en compte le degré de créativité et la célébration de l'innovation et de la nouveauté qui caractérisent la modernité urbaine (voir Pieterse 2010 ; Mbembe et Nuttall 2004 ; Robinson 2002 ; Simone 2004 ; Coquery-Vidrovitch 2005). Mbembe et Nuttall déplorent que les chercheurs continuent de décrire l'Afrique comme un objet séparé du monde, qui « minimise l'intégration à de multiples ailleurs dont parle réellement le continent » (Mbembe et Nuttall 2004, p. 348). Ils affirment au contraire que les travaux sur l'Afrique devraient être déprovincialisés, reprenant l'appel lancé par Robinson (2002) pour que les études urbaines entreprennent un projet cosmopolite de compréhension des villes ordinaires.

Les recherches PAMH révèlent que les villes africaines ne sont pas des espaces statiques et isolés, dont la connectivité se limite aux réseaux ruraux-urbains provinciaux. Les villes africaines se trouvent à l'intersection de réseaux et de flux translocaux, transnationaux mais aussi mondiaux, non pas seulement en tant que points de départ des migrants mais aussi, dans une large mesure, comme lieux d'attraction pour les migrants et les commerçants itinérants. C'est pourquoi, il semble que certains processus semblables à ceux qui se déroulent dans les villes globales se déroulent également dans les villes africaines, mais à une moindre échelle ; dans une certaine mesure, il semble possible d'appréhender ces espaces urbains africains comme des « centres de contrôle et de commande », non pas au niveau mondial mais peut-être au niveau régional ou transnational. Ceci impliquerait une sorte de « mondialisation par le bas » (Portes 1997) – dans un sens toutefois plus large que celui défini par Portes. Les processus transnationaux que nous observons en Afrique, tels que documentés par les recherches PAMH, n'impliquent pas seulement l'existence de flux et de réseaux entre migrants et communautés d'origine mais aussi l'échange de biens par des commerçants de marché itinérants, sans aucune intervention des institutions étatiques ou des entreprises multinationales et apparemment sans se reposer sur aucun lien communautaire transnational.

En effet, la mondialisation et l'économie mondiale sont des processus qui affectent *toutes* les villes du monde (Robinson 2002). De surcroît, les villes partagent en général la caractéristique d'être reliées aux autres endroits du monde par une grande variété de liens (*ibid*). Dans de récents travaux, Pieterse soutient que le fort taux de migration en Afrique semble indiquer que les territoires urbains sont des « points nodaux dans de nombreux circuits de biens, services, idées et individus » et que la mondialisation économique renforce « l'impératif de la mobilité en tant que dimension constitutive des stratégies de subsistance des classes pauvres comme des classes moyennes dans de nombreuses villes Africaines » (Pieterse 2010, p. 208-9). Robinson affirme en outre que l'économie mondiale constitue seulement un type de connexion économique globale et transnationale parmi tant d'autres (Robinson 2002, p. 539). Plutôt que de s'attacher aux segments de l'économie urbaine, elle suggère d'étudier la diversité de l'économie urbaine dans les villes pauvres, où des activités économiques informelles locales et translocales existent aux côtés de connexions

économiques nationales et transnationales formelles (ibidp. 542). Elle conclut en faveur d'une prise en compte spatialisée des multiples réseaux de relations sociales qui produisent les villes ordinaires, c'est-à-dire « les réseaux qui s'étendent au-delà du contour physique de la ville et qui la placent au sein d'un éventail de connexions avec d'autres endroits du monde » (ibid p. 545).

L'analyse de Landau (2010) approfondit encore ces arguments : s'appuyant sur de nombreuses observations dans diverses villes de l'Est et du Sud de l'Afrique, il avance que dans ces contextes, la migration vers la ville est un moyen d'accéder aux réseaux mondiaux : « pour de nombreux migrants internes et (surtout) internationaux, le processus de migration vers la ville - ou vers des villes plus grandes et mieux connectées - constitue également, sinon avant tout, un pas dans « l'imaginaire » mondial » (Landau 2010p. 180). Selon lui, la ville est un espace permettant d'accéder à des possibilités qui ne sont pas disponibles dans des environnements moins connectés. Ces réseaux sont toutefois différents de ceux décrits dans la littérature commune sur les « villes mondiales » que nous avons évoquée précédemment :

les réseaux qu'ils rejoignent sont aussi ceux qui ont été façonnés par la diaspora composée de leurs relations familiales et des individus de même ethnicité, confession et nationalité. Ce phénomène peut être observé aussi bien au sein de la ville qu'à un niveau plus mondial. Dans les villes, ces réseaux peuvent dispenser des conseils sur la manière de faire son chemin dans la ville : trouver un logement, puis un emploi et éviter la surveillance policière et la corruption (...). Vus selon une perspective mondiale, les mouvements à destination des villes permettent aux individus d'accéder aux réseaux et à leur propre diaspora familiale internationale. En tant que principaux points nodaux de communication, de transactions bancaires et d'échanges culturels, le mouvement des individus à destination de ces villes représente ce que Portes (1997) nomme une « mondialisation par le bas » (*traduction*) (Landau 2010, p. 180)

Landau (*ibid*) ajoute que, dans les villes africaines, les migrants peuvent ressentir un plus fort sentiment d'inclusion dans les réseaux mondialisés auxquels ils peuvent accéder à partir de ces villes, que dans des réseaux et des cultures plus localisés.

4 CONCLUSION

Les études menées dans le cadre du programme Perspectives africaines sur la mobilité humaine ont identifié plusieurs carences dans les travaux sur la mobilité en Afrique, notamment relativement à l'évolution des espaces urbains. Dans leur grande majorité, les études appréhendent les villes africaines soit comme des zones d'attraction pour les migrants internes venus des régions rurales, soit comme une étape dans un processus migratoire qui se termine au-delà du continent. En conséquence, les nombreux schémas de mobilité entre les différentes zones urbaines à travers l'Afrique se retrouvent occultés. Les travaux sur l'Afrique urbaine n'abordent pas adéquatement la question de la migration et de la mobilité internationales qui caractérise non seulement les capitales mais aussi les villes secondaires du continent. En Afrique, contrairement à de nombreuses autres régions du monde, l'intégration des migrants internationaux dans les aires métropolitaines n'a presque jamais été explorée à part en Afrique du Sud.

Néanmoins, comme le démontrent les recherches PAMH, l'installation de ces immigrants changent le visage de certaines villes. De surcroît, comme nous l'avons démontré dans ce papier, la théorie urbaine contemporaine n'explicite pas suffisamment les processus sociaux dans les villes africaines. Elles sont considérées comme appartenant à la périphérie du système économique et social mondial et ne sont presque jamais abordées dans les discussions concernant les villes mondiales. Leurs liens complexes et profondément intégrés dans les réseaux mondiaux de la mobilité et du commerce demeurent largement ignorés.

Si les projets de recherche MAPH ont permis de révéler l'existence de ces lacunes dans la littérature universitaire et apporté quelques résultats initiaux pour les combler, alors ils auront rempli leur objectif. Nous pouvons résumer de manière très simplifiée les principaux résultats de nos quatre projets comme suit :

- Les Africains circulent ou migrent vers des destinations très distantes, en Afrique ou ailleurs, auxquelles ils peuvent aussi se trouver intimement connectés. C'est pourquoi les Africains qui se déplacent ne sont pas seulement des migrants qui s'installent de manière permanente ailleurs. Ils se déplacent aussi en tant que commerçants qui circulent entre des lieux distants à l'étranger où ils s'approvisionnent en marchandises et leurs stands sur les principaux marchés urbains d'Afrique.
- La migration internationale en Afrique ne se résume pas au départ des individus. Elle concerne aussi des individus qui arrivent et s'installent en Afrique, et d'autres qui circulent et se déplacent entre l'Afrique et ailleurs.
- Les migrants originaires de plusieurs pays africains et non africains s'installent dans les villes africaines ; la migration en Afrique ne se limite pas à la question de la migration rurale-urbaine.
- Les principales motivations de la migration en direction et à destination des villes africaines ne concernent pas seulement le travail, mais aussi le commerce, l'éducation, la retraite et l'entrepreneuriat.

- Les marchés locaux des villes africaines sont reliés à des marchés distants hors du continent africain.

Tout compte fait, aucun de ces résultats ne devrait paraître particulièrement surprenant ; les mêmes aspects de la mobilité pourraient être mis à jour en étudiant n'importe quelle autre région du monde. Toutefois, ces résultats dépassent effectivement les limites étroitement définies des études de la migration africaine, qui ne s'attachent qu'à quelques-unes des multiples facettes de la migration.

Il reste à savoir comment nous pouvons analyser de manière plus globale la mobilité afin de briser ces limites. L'un des points de départ consiste à se défaire de la séparation entre régions « émettrices » et « réceptrices » ou « d'origine » et « de destination ». Pendant de nombreuses années, les spécialistes ont soutenu que les villes africaines n'étaient pas des entités hermétiques mais qu'elles étaient intégrées à un ensemble de relations sociales, économiques et politiques de plus grande ampleur qui les reliaient à d'autres régions urbaines et rurales (Epstein 1967 ; Tienda et al. 2006 ; Mitchell 1987 ; Gutkind 1974). De nombreux migrants ruraux ne viennent pas simplement s'installer en ville et rompre tous leurs liens avec les régions rurales ; on observe au contraire des mouvements de va-et-vient entre différentes localités. Ainsi, plutôt que d'évoquer la dichotomie entre l'urbain et le rural, d'aucuns suggèrent que nous devons reconnaître l'existence d'un continuum de possibilités en matière de mobilité et d'installation qui a des implications aussi bien sur les schémas migratoires que sur les stratégies d'adaptation des modes de vie (Tienda et al. 2006: 338).

Nous devons toutefois aller plus loin pour appréhender les dimensions internationales de cette mobilité et comprendre quels sont les liens entre les mouvements migratoires internes, régionaux et intercontinentaux dans le contexte africain, et quel rôle y jouent les villes. Il s'agit donc de poursuivre l'un des principaux objectifs des études de la migration : comprendre les interactions entre migration interne et migration internationale (Skeldon et King 2010). Comme le soutient Coquery-Vidrovitch (2005), les villes africaines ne sont pas uniquement des destinations mais aussi des pôles dans des réseaux d'échange ; et ce sont des sites de modernité par le bas. Comme le démontrent les recherches PAMH, en Afrique, les mouvements migratoires et les villes sont reliées à des réseaux transnationaux et mondiaux et participent d'une « mondialisation par le bas ». Ces résultats s'inscrivent dans la lignée des travaux de Coquery-Vidrovitch (2005), Mbembe et Nuttall (2004) et Simone (2004), qui s'éloignent des analyses souvent statiques et pessimistes de la migration et des villes en Afrique et préfèrent plutôt décrire les villes africaines comme des espaces de créativité, de connexion et d'échange.

La notion des systèmes migratoires constitue un point de départ théorique utile pour explorer les interactions complexes entre les différents mouvements migratoires (et aussi des biens, des idées et d'autres ressources) entre différents lieux et à différentes échelles. L'approche systémique adoptée par Mabogunje (1970), basée sur les résultats de ses recherches empiriques au Nigeria, est l'un des quelques exemples de théorie migratoire ayant vu le jour dans les universités africaines. Cette approche a été proposée comme un moyen d'expliquer la perpétuation des mouvements migratoires en direction des villes une fois que leurs forces motrices initiales se sont affaiblies. En décrivant comment les zones

rurales bénéficiaient d'un mouvement de retour des idées un d'un appui en provenance des villes, qui avait pour effet d'encourager de nouveaux mouvements migratoires, Mabogunje a directement contribué à la formulation ultérieure du mécanisme de « causalité cumulative » que Massey utilise pour expliquer comment se perpétuent les mouvements migratoires entre différents endroits, remettant ainsi en question les modèles d'attraction-répulsion qui dominaient jusqu'alors (Massey 1990).

Il est d'ailleurs ironique de constater que les innovations théoriques de Mabogunje concernant les systèmes migratoires ont été reprises avec enthousiasme pour étudier la migration internationale dans les autres régions du monde (Kritz, Lim et Zlotnik 1992) mais n'ont pas trouvé d'écho en Afrique. Sa formulation s'appuyait sur la théorie systémique générale qui était à la mode dans les années 1960. Elle suivait une approche fonctionnaliste qui décrivait de manière plutôt mécanique comment les différents aspects et participants de la vie sociale agissaient ensemble pour faciliter l'intégration et le fonctionnement de la structure sociale. Cette approche a été vivement critiquée pour de nombreuses raisons, non moins pour son incapacité à prendre en compte l'agencéité des différents acteurs. Alors que le terme « système migratoire » continue d'être largement repris dans la littérature, sa définition est souvent tellement large qu'elle le prive de toute valeur théorique. Néanmoins, comme l'affirment King et Skeldon, « l'approche systémique conserve son attrait et semble offrir un moyen d'intégrer les migrations internes et internationales par le biais d'un système composé de différentes couches et de multiples relations » (King et Skeldon 2010, p. 1633).

De Haas (2010) plaide aussi en faveur d'une réévaluation des systèmes migratoires mais note que l'une des principales faiblesses de leur formulation provient de l'absence de toute discussion sur la manière dont ces systèmes émergent. Les études PAMH donnent quelques exemples de systèmes émergents et de mécanismes grâce auxquels ces systèmes prennent pied. Nous concluons ce rapport par une analyse préliminaire de ces mécanismes dans le cas de l'entrecroisement des migrations internes et internationales à Fès et dans le cas des liens entre l'Afrique et la Chine observés au Ghana et au Nigeria.

Les résultats de Fès révèlent comment la migration internationale à destination de l'Europe est liée, par le biais des réseaux familiaux et des transferts monétaires, à de nouveaux mouvements migratoires des zones rurales vers les zones urbaines. Apparaît alors une relation évidente entre les différents types de migration (interne et internationale) qui se traduit par des mouvements dans différentes directions. En outre, rien ne prouve que ce processus constitue une migration « par étapes ». Nous observons au contraire qu'il s'agit d'un processus d'induction, semblable au phénomène d'induction électromagnétique que l'on constate lorsqu'un changement dans un circuit entraîne un changement dans un autre.

Le système Afrique-Chine fournit également un autre exemple d'induction, plus indirecte toutefois. Il s'agit de l'induction entre différents types de mobilité (à court et à long terme) entre les mêmes destinations. Les études menées décrivent comment les relations commerciales ont suscité l'évolution initiale de la mobilité étendue entre l'Afrique et la Chine ; mais l'un des aspects les plus surprenants peut-être provient du fait que cette mobilité semble rarement se traduire en véritable migration. Rien ne semble vraiment indiquer que les commerçants transnationaux d'Accra, de Kumasi et de Lagos envisagent

une migration à plus long terme en Chine. Les systèmes migratoires ne semblent pas évoluer à partir des déplacements d'individus qui doivent faire preuve d'une grande mobilité pour mener leurs activités commerciales. Toutefois, ces déplacements peuvent jouer un rôle crucial pour stimuler la migration à plus long terme, dans la mesure où d'autres personnes deviennent mobiles afin de proposer des services à ces commerçants : traduction, alimentation, expédition, etc.

Cela fait longtemps déjà que les activités commerciales et les routes migratoires sont étroitement liées dans toute l'Afrique, depuis le commerce caravanier des XVIII^e et XIX^e siècles dont le fonctionnement reposait sur un nombre important de travailleurs, de denrées alimentaires, etc. Cependant, des observations effectuées en Afrique méridionale (Haut-Zambèze, Kasai) semblent indiquer que, même avant l'établissement de tels réseaux relativement formalisés, les individus se déplaçaient sur de très longues distances pour mener leurs activités commerciales, établissant ainsi des contacts mais sans pour autant avoir besoin des infrastructures commerciales qui sont apparues plus tard avec les caravanes et les formes ultérieures d'échanges commerciaux (von Oppen 1995). Ainsi, l'Afrique et les Africains se sont intégrés très tôt aux systèmes commerciaux.

Tout au long du XX^e siècle, avec le développement du commerce mondial, des services d'expédition par voie maritime, du fret aérien, du réseau routier et des entreprises multinationales, une infrastructure formelle de mobilité et d'échanges commerciaux s'est mise en place. Comme nous l'avons déjà indiqué, nombreux sont ceux qui affirment que l'Afrique demeure en marge du monde globalisé. Cette affirmation demande toutefois à être réévaluée au vu du rôle central que jouent les ressources africaines dans la croissance de l'économie mondiale. Il semble qu'il serait préférable d'étudier la diversité des liens entre l'Afrique et le système mondial, auquel elle est incorporée. Ainsi, Ferguson oppose les investissements socialement profonds (*thick*) du développement industriel initial en Afrique australe, en particulier l'exploitation minière, à l'extraction bien plus superficielle (*thin*) des ressources par les sociétés industrielles contemporaines qui opèrent dans des enclaves isolées de la majorité des sociétés africaines (Ferguson 2006).

Nous pouvons peut-être tracer une semblable distinction dans les réseaux d'échange internationaux. Les systèmes formels qui ont émergé au cours des 50 dernières années reposent généralement sur des opérations à grande échelle qui excluent souvent les entrepreneurs locaux. Les coûts du transport intercontinental sont restés élevés si bien que le commerce international continue de se trouver hors de portée de la plupart des petits entrepreneurs, qui n'ont d'autre choix que de s'en remettre aux grandes entreprises d'import-export. Ils se trouvent à la fois à l'extrémité formelle et à l'extrémité informelle des liens internationaux. En conséquence, cette forme de commerce international s'est avérée superficielle sur le plan social.

Toutefois, suite à la baisse récente des coûts du transport, à l'expansion des routes aériennes et à la chute du prix des titres de transport, de même qu'à la croissance rapide des entreprises chinoises, les possibilités de commerce international à petite échelle se sont multipliées. En conséquence, il est possible de rencontrer sur n'importe quel marché africain des individus ayant traversé le monde pour mener leurs activités commerciales. Il s'agit ici d'un type de commerce beaucoup plus profond sur le plan social. Sommes-nous en

train de constater un retour de l'époque des caravanes, lorsque le mouvement des commerçants s'accompagnait du mouvement d'autres individus qui leur fournissait des services ? En d'autres mots, la mobilité des commerçants entraîne la migration et l'installation durables des autres.

Les recherches PAMH n'apportent pas suffisamment de données empiriques pour approfondir ces arguments. Toutefois, elles prouvent que l'analyse de la mobilité au sein de l'Afrique peut être une source d'inspiration importante pour générer de nouvelles perspectives sur la migration à travers l'Afrique et le monde.

RÉFÉRENCES

- Afolayan, A. A. 1985. Is there a step-wise migration in Nigeria?: A case study of the migrational histories of migrants in Lagos. *GeoJournal* 11 (2):183-193.
- Afolayan, Adejumo A., Godwin O. Ikwuyatum, and Olumuyiwa Abejide. 2008. Dynamics of International Migration in Nigeria (A Review of Literature) - Nigeria Country Paper. Ibadan: Department of Geography, University of Ibadan, Nigeria.
- — —. 2011. Dynamics of Internal and International Mobility of Traders in Nigeria. In *African Perspectives on Human Mobility*, edited by IMI.
- Africa Spectrum. 2009. Special Issue: New Nationalism and Xenophobia in Africa *Africa Spectrum* 44 (1).
- Agier, Michel. 1983. *Commerce et sociabilité. Les négociants soudanais du quartier Zongo de Lomé (Togo)*. Paris: Editions de l'ORSTOM.
- Amin, Samir, ed. 1974. *Modern migrations in Western Africa*. London: Oxford University Press for the International African Institute.
- Anderson, David. 2000. Urban Africa: Histories in the Making. In *Africa's Urban Past*, edited by D. Anderson and R. Rathbone. Oxford and Portsmouth (N.H.): James Currey; Heinemann.
- Awumbila, Mariama, Takyiwaa Manuh, Peter Quartey, Cynthia Addoquaye Tagoe, and Thomas Antwi Bosiakoh. 2009. Ghana Migration Country Paper: Trends, Issues, and Emerging Research Gaps. Legon, Ghana: Centre for Migration Studies, University of Ghana.
- Bakewell, Oliver. 2008. In Search of the Diasporas within Africa *African Diaspora* 1 (1-2):5-27.
- — —. 2008. Keeping Them in Their Place: The ambivalent relationship between development and migration in Africa. *Third World Quarterly* 29 (7):1341-1358.
- Baldwin-Edwards, Martin. 2006. 'Between a rock & a hard place': North Africa as a region of emigration, immigration & transit migration. *Review of African Political Economy* 33 (108):311 - 324.
- Beauchemin, Cris, and Philippe Bocquier. 2004. Migration and Urbanisation in Francophone West Africa: An Overview of the Recent Empirical Evidence. *Urban Studies* 41 (11):2245-2272.
- Beaverstock, J. V., R. G. Smith, and P. J. Taylor. 1999. A roster of world cities. *Cities* 16 (6):445-458.
- Benson, Michaela, and Karen O'Reilly. 2009. Migration and the search for a better way of life: a critical exploration of lifestyle migration. *The Sociological Review* 57 (4).

Berriane, Mohamed, and Mohamed Aderghal. 2009. Etat de la recherche sur les migrations internationales à partir, vers et à travers le Maroc. Rabat, Morocco: Equipe de Recherche sur la Région et la Régionalisation (E3R), Université Mohammed V - Agdal.

Berriane, Mohamed, Mohammed Aderghal, Mhamed Idrissi Janati, and Johara Berriane. 2011. Mobilités nouvelles autour du Maroc à travers le cas de la ville de Fès. In *African Perspectives on Human Mobility*, edited by IMI: University of Oxford.

Bocquier, Philippe. 2004. Analyzing Urbanization in Sub-Saharan Africa. In *New Forms of Urbanization*, edited by T. Champion and G. Hugo. USA and England: Ashgate.

Bredeloup, Sylvie, and Olivier Pliez, eds. 2005. *Migrations entre les deux rives du Sahara*. Vol. 36: Autrepart.

Burawoy, M. 1976. The Functions and Reproduction of Migrant Labour: Comparative Material from Southern Africa and the United States. *American Journal of Sociology* 81 (5):1050-1087.

Campbell, Elizabeth H. 2006. Urban Refugees in Nairobi: Problems of Protection, Mechanisms of Survival, and Possibilities for Integration. *Journal of Refugee Studies* 19 (3):396-413.

Castles, S. , and M.J. Miller. 2009. *The Age of Migration: International population movements in the modern world*. Fourth revised and updated edition edition ed. Hampshire and New York: Palgrave Macmillan.

Ceuppens, Bambi, and Peter Geschiere. 2005. Autochthony: Local or Global? New Modes in the Struggle over Citizenship and Belonging in Africa and Europe. *Annual Review of Anthropology* 34 (1):385-407.

Conway, Dennis. 1980. Step-Wise Migration: Toward a Clarification of the Mechanism. *International Migration Review* 14 (1):3-14.

Coquery-Vidrovitch, Catherine. 2005. Introduction. In *African urban spaces in historical perspective*, edited by S. J. Salm and T. Falola. Rochester: University of Rochester Press.

Crush, Jonathan. 2000. Migrations past: An historical overview of cross-border movement in Southern Africa. In *On borders : perspectives on international migration in southern Africa*, edited by D. A. McDonald. Ontario; New York: Southern African Migration Project; St. Martin's Press.

CSAR. 2000. *Demographics of Megacities*. Colorado, USA: Consolidation for Social Awareness and Responsibility.

de Haas, Hein. 2010. The Internal Dynamics of Migration Processes: A Theoretical Inquiry. *Journal of Ethnic and Migration Studies* 36 (10):1587-1617.

Epstein, A. L. 1958. *Politics in an urban African community*. Edited by R.-L. Institute. Manchester: Manchester University Press for the Rhodes-Livingstone Institute.

— — —. 1967. Urbanization and Social Change in Africa. *Current Anthropology* 8 (4):275-&.

Ferguson, James. 1999. *Expectations of modernity : myths and meanings of urban life on the Zambian Copperbelt, Perspectives on Southern Africa*. Berkeley, Calif. ; London: University of California Press.

— — —. 1999. *Expectations of Modernity: Myths and Meaning of Urban Life on the Zambian Copperbelt*. Berkeley: University of California Press.

— — —. 2006. *Global shadows: Africa in the neoliberal world order*. Durham, N.C. ; London: Duke University Press.

Friedmann, J. 1986. The World City Hypothesis. *Development and Change* 17 (1):69-83.

Friedmann, John. 1995. Where we stand: a decade of worl city research. In *World cities in a world-system*, edited by P. L. Knox, and Peter J. Taylor. Cambridge: Cambridge University Press.

Gewald, Jan-Bart. 2007. Researching and writing in the twilight of an imagined conquest: Anthropology in Northern Rhodesia 1930 - 1960. In *ASC Working Paper*, edited by A. S. Centre. Leiden, The Netherlands.

— — —. 2007. Researching and writing in the twilight of an imagined conquest: Anthropology in Northern Rhodesia 1930 - 1960. In *ASC Working Paper 75 / 2007*. Leiden: African Studies Centre.

Gilbert, Alan, and Josef Gugler. 1992. *Cities, poverty, and development : urbanization in the Third World*. 2nd ed ed. Oxford: Oxford University Press.

Gluckman, Max. 1940. "The Bridge": Analysis of a Social Situation in Modern Zululand. *Bantu studies* 14 (1).

Grabska, Katarzyna. 2006. Marginalization in Urban Spaces of the Global South: Urban Refugees in Cairo. *Journal of Refugee Studies* 19 (3):287-307.

Gugler, Josef, and William G. Flanagan. 1978. *Urbanization and Social Change in West Africa*. USA: Cambridge University Press.

Gutkind, Peter Claus Wolfgang. 1974. *Urban anthropology : perspectives on 'Third World' urbanisation and urbanism, Studies of developing countries*. Assen: Van Gorcum.

Hansen, Karen Tranberg, and Mariken Vaa. 2004. *Reconsidering informality : perspectives from urban Africa*. Uppsala: Nordiska Afrikainstitutet.

Harris, J.R., and M.R. Todaro. 1970. Migration Employment and Development: a two sector analysis. *American Economic Review* 60:126-142.

- Hart, K. 1973. Informal Income Opportunities and Urban Employment in Ghana. *Journal of Modern African Studies* 11 (1):61-89.
- Kibreab, Gaim. 1996. Eritrean and Ethiopian Urban Refugees in Khartoum: What the Eye Refuses to See. *African Studies Review* 39 (3):131-178.
- Kihato, Caroline Wanjiku. 2010. Reconfiguring Citizenship in African Cities. In *Urban Diversity: Space, Culture, and Inclusive Pluralism in Cities Worldwide*, edited by C. W. Kihato, M. Massoumi, B. A. Ruble, P. Subirós and A. M. Garland. Washington, D.C. and Baltimore: Woodrow Wilson Center Press and The Johns Hopkins University Press.
- King, Russell, and Ronald Skeldon. 2010. 'Mind the Gap!' Integrating Approaches to Internal and International Migration. *Journal of Ethnic and Migration Studies* 36 (10):1619-1646.
- Knox, Paul L. 1995. World cities in a world-system. In *World cities in a world-system*, edited by P. L. Knox, and Peter J. Taylor. Cambridge: Cambridge University Press.
- Knox, Paul L., and Peter J. Taylor. 1995. *World cities in a world-system*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Konings, Piet. 2001. Mobility and Exclusion: Conflicts between autochthons and allochthons during political liberalisation in Cameroon. In *Mobile Africa: changing patterns of movement in Africa and beyond*, edited by M. de Bruijn, R. van Dijk and D. Foeken. Leiden ; Boston: Brill.
- Kritz, Mary M., Lin Lean Lim, and Hania Zlotnik, eds. 1992. *International migration systems: a global approach, International studies in demography*. Oxford: Clarendon Press.
- Landau, Loren B. 2006. Protection and Dignity in Johannesburg: Shortcomings of South Africa's Urban Refugee Policy. *Journal of Refugee Studies* 19 (3):308-327.
- — —. 2010. Inclusion in Shifting Sands: Rethinking Mobility and Belonging in African Cities. In *Urban Diversity: Space, Culture, and Inclusive Pluralism in Cities Worldwide*, edited by C. W. Kihato, M. Massoumi, B. A. Ruble, P. Subirós and A. M. Garland. Washington, D.C. and Baltimore: Woodrow Wilson Center Press and The Johns Hopkins University Press.
- Landau, Loren, and Iriann Freemantle. 2009. Tactical Cosmopolitanism and Idioms of Belonging: Insertion and Self-Exclusion in Johannesburg *Journal of Ethnic and Migration Studies* 36 (3).
- Mabogunje, A.L. 1970. Systems Approach to a Theory of Rural-Urban Migration. *Geographical Analysis* 2 (1):1-18.
- Manchuelle, François. 1997. *Willing Migrants: Soninké Labour Diasporas 1848-1960*. USA: Ohio University Press.
- Massey, Douglas S. 1990. Social Structure, Household Strategies, and the Cumulative Causation of Migration. *Population Index* 56 (1):3-26.

- Mayer, Philip. 1961. *Townsmen or tribesmen: conservatism and the process of urbanization in a South African city, Xhosa in town*. Cape Town: Oxford University Press.
- Mbembe, A., and S. Nuttall. 2004. Writing the world from an African metropolis. *Public Culture* 16 (3):347-372.
- Meillassoux, C. 1983. The Economic Bases of Demographic Reproduction: from the domestic mode of production to wage-earning. *Journal of Peasant Studies* 11 (1):50-61.
- Mitchell, J. Clyde. 1987. *Cities, society, and social perception : a Central African perspective*. Oxford: Clarendon Press.
- Mohan, Giles, and May Tan-Mullins. 2009. Chinese Migrants in Africa as New Agents of Development? An Analytical Framework. *European Journal of Development Research* 21 (4):588-605.
- Ndlovu-Gatsheni, Sabelo. 2010. Do 'Africans' exist? Genealogies and paradoxes of African identities and the discourses of nativism and xenophobia. *African identities* 8 (3):281-295.
- Ngoie, Germain Tshibambe, and Mukohya Vwakyankazi. 2009. Profil migratoire par pays: cas de la RDC. Lubumbashi, DR Congo: Département des Relations Internationales, Université de Lubumbashi/Katanga.
- NPC. 2009. National Population Commission: Report on the Final 2006 Census Results. *Official Gazette of the Federal Republic of Nigeria* 96 (2).
- Nyamnjoh, Francis B. 2006. *Insiders and outsiders: citizenship and xenophobia in contemporary Southern Africa*. London: Zed.
- Onyebueke, Victor Udemezue. 2011. Place and Function of African Cities in the Global Urban Network: Exploring the Matters Arising. *Urban Forum* 22 (1):1-21.
- Paul, Anju Mary. 2011. Stepwise International Migration: A Multistage Migration Pattern for the Aspiring Migrant. *American Journal of Sociology* 116 (6):1842-86.
- Peil, Margaret with Pius O. Sada. 1984. *African urban society*. Chichester: Wiley.
- Pieterse, Edgar. 2009. African cities: grasping the unknowable. In *Inaugural Lecture, African Centre for Cities*. Delivered at the University of Cape Town: http://africancentreforcities.net/download/assets/grasping_the_unknowable_26_august_09.pdf.
- — —. 2010. Cityness and African Urban Development. *Urban Forum* 21 (3):205-219.
- Portes, Alejandro. 1997. Globalization from below: The Rise of Transnational Communities. In *Transnational Communities Programme Working Paper WPTC-98-01*. Swindon, U.K.: Economic and Social Research Council.

Potts, Deborah. 2009. The slowing of sub-Saharan Africa's urbanization: evidence and implications for urban livelihoods. *Environment and Urbanization* 21 (1):253-259.

Robinson, J. 2002. Global and world cities: A view from off the map. *International Journal of Urban and Regional Research* 26 (3):531-+.

Robinson, Jennifer. 2006. *Ordinary cities : between modernity and development*. London: Routledge.

Rouch, Jean. 1956. Migrations au Ghana *Journal la Société des Africanistes*:33-196.

SAMP. 2008. The Perfect Storm: The Realities of Xenophobia in Contemporary South Africa. In *Migration Policy Paper Series*, edited by J. Crush. Cape Town: Southern African Migration Project.

Sassen, Saskia. 1988. *The mobility of labor and capital : a study in international investment and labor flow*. Cambridge: Cambridge University Press.

— — —. 1991. *The global city : New York, London, Tokyo*. Princeton: Princeton University Press.

— — —. 1994. *Cities in a world economy, Sociology for a new century*. Thousand Oaks, Calif ; London: Pine Forge Press.

— — —. 2005. The Global City: Introducing a concept. *Brown Journal of World Affairs* 11 (2):27-43.

Schildkrout, Enid. 1970. Strangers and Local Government in Kumasi. *Journal of Modern African Studies* 8 (2):251-269.

— — —. 1978. *People of the zongo : the transformation of ethnic identities in Ghana, Cambridge studies in social anthropology*. Cambridge: Cambridge University Press.

Shack, William A. , and Elliott P. Skinner, eds. 1979. *Strangers in African Societies*. Berkeley, Los Angeles, London: University of California Press.

Sichone, Owen B. 2008. Xenophobia and Xenophilia in South Africa: African Migrants in Cape Town. In *Anthropology and the new cosmopolitanism*, edited by P. Werbner. Oxford/New York: Berg.

Simone, AbdouMaliq. 2004. *For the City Yet to Come: changing African life in four cities*. Durham N.C.: Duke University Press.

Skeldon, Ron, and Russel King. 2010. 'Mind the Gap!' Integrating Approaches to Internal and International Migration. *Journal of Ethnic and Migration Studies* 36 (10):1619 – 1646.

Skinner, Elliott P. 1963. Strangers in West-African Societies. *Africa* 33 (4):307-320.

Stark, O., and D. E. Bloom. 1985. The New Economics of Labor Migration. *American Economic Review* 75 (2):173-178.

Tacoli, Cecilia. 2001. Urbanisation and migration in Sub-Saharan Africa: Changing patterns and trends. In *Mobile Africa*, edited by M. d. Bruijn, R. v. Dijk and D. Foeken. Leiden: Brill.

Taylor, P. J. 1997. Hierarchical tendencies amongst world cities: a global research proposal. *Cities* 14 (6):323-332.

Taylor, Peter J., D.R.F. Walker, G. Catalano, and M. Hoyler. 2002. Diversity and Power in the World City Network. *GaWC Research Bulletin* 56 (Online: <http://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb56.html>).

Tienda, Marta, Sally Findley, Stephen Tollman, and Eleanor Preston-Whyte, eds. 2006. *Africa on the Move: African migration and urbanisation in comparative perspective*. Johannesburg: Wits University Press.

Todaro, Michael P. 1980. Internal Migration in Developing Countries: A Survey. In *Population and economic change in developing countries*, edited by R. A. Easterlin. Chicago ; London: University of Chicago Press.

Tshibambe, Germain Ngoie, and Guy Mbuyi Kabunda. 2011. La dynamique migratoire en RDC : morphologie, logique et incidences à Lubumbashi. In *African Perspectives on Human Mobility*, edited by IMI: University of Oxford.

UN-Habitat. 2000. Report on the Launching of the Global Campaign for Good Urban Governance in Nigeria.pp. 38-48.

van der Merwe, Izak. 2004. The Global Cities of Sub-Saharan Africa: Fact or Fiction? *Urban Forum* 15 (1):36-47.

Van Velsen, J. 1960. Labour Migration as Positive Factor in the Continuity of Tonga Tribal Society. *Economic Development and Cultural Change* 8 (2):265-278.

von Oppen, Achim. 1995. *Terms of Trade and Terms of Trust: the history and contexts of pre-colonial market production around the Upper Zambezi and Kasai*. Hamburg: Lit.

Watson, W. 1958. *Tribal Cohesion in a Money Economy: a study of the Mambwe people of Zambia*: Manchester University Press.

Whitehouse, Bruce. 2007. *Exile Knows No Dignity: African Transnational Migrants and the Anchoring of Identity*, Anthropology, Brown University, Providence, Rhode Island.

Wolpe, H. 1972. Capitalism and Cheap Labour Power in South Africa: from segregation to apartheid. *Economy and Society* 1 (4):425-456.

Zlotnik, Hania. 2006. The Dimensions of Migration in Africa. In *Africa on the Move: African migration and urbanisation in comparative perspective*. , edited by M. Tienda, S. Findley, S. Tollman and E. Preston-Whyte. Johannesburg: Wits University Press.

ANNEXE : SYNTHÈSE DES RAPPORTS FINAUX (2011)

République démocratique du Congo : « La dynamique migratoire en RDC : morphologie, logique et incidences à Lubumbashi »

Lubumbashi se situe en République démocratique du Congo, près de la frontière méridionale du pays, au nord de la Zambie. S'installer à Lubumbashi revient donc à se placer à un point de sortie (Tshibambe et Kabunda 2011: 23). La ville constitue donc à la fois un point de départ et un lieu de transit pour les migrants. Mais elle est aussi un lieu de destination. Les recherches PAMH menées dans cette ville se sont attachées aux immigrants asiatiques et africains, ainsi qu'aux migrants congolais de retour. Même si de nombreux conflits interethniques ont eu lieu entre les résidents locaux de Lubumbashi et ont entraîné d'importants flux de réfugiés, aucune xénophobie ne semble se manifester à l'encontre des non ressortissants.

Pour les Congolais, la migration est associée sur le plan moral à la prise de risque et à la bravoure. Dans les années 1970 et 1980, la migration était le rêve et l'ambition de nombreuses familles congolaises. Dans les années 1990, la migration s'est fortement féminisée, en grande partie à cause du chômage et de l'informatisation de l'économie, surtout vers la fin du règne de Mobutu (1992-93). Le discours actuel se veut plus « réaliste » et met en lumière les possibilités limitées de gagner sa vie à l'étranger, en particulier sous l'effet de la crise financière mondiale. Les pouvoirs publics n'attachent pas vraiment d'importance à développer des relations avec la diaspora congolaise. Le discours public dominant sur l'attrait relativement limité de la migration trouve son écho dans une campagne menée actuellement par une ONG, dont le slogan est « Demeurez au pays ».

Le nombre de Congolais établis à l'étranger est inconnu et il n'existe aucune statistique officielle. Il s'est avéré difficile d'échantillonner les migrants congolais de retour en raison de la stigmatisation dont ils étaient victimes, les résidents de Lubumbashi les considérant en situation d'échec. Nombre d'entre eux ont donc préféré demeurer invisible ou prétendu que leur retour en RDC n'était que temporaire. Les migrants de retour interviewés étaient généralement bien éduqués, la plupart diplômés de l'éducation secondaire ou de l'université. Deux « types idéaux » de migrants de retour semblaient vivre à Lubumbashi : les retraités ayant « réussi dans la vie » qui étaient rentrés volontairement au pays et qui avaient investi dans une propriété dans laquelle ils étaient venus s'installer ; et les jeunes gens qui avaient été expulsés ou rapatriés de force car ils ne possédaient pas de carte de résident ou que leur carte avait expiré. Ce dernier groupe désirait désespérément quitter la RDC. Le premier groupe affirmait être rentré par manque de « bonheur » à l'étranger : tandis que la vie à l'étranger était satisfaisante sur le plan des libertés et des possibilités d'améliorer ses conditions de vie, l'insuffisance du contact humain et communautaire et la quantité importante de dépenses étaient perçues comme des inconvénients.

En termes de destination, les rapatriés s'étaient rendus dans de nombreux endroits, certains sur le continent africain (Afrique du Sud, Angola, Cameroun, Congo Brazzaville, Sénégal, Tanzanie, Zimbabwe) et d'autres aux Émirats arabes unis, en Europe ou aux États-Unis. Ils avaient suivi une variété d'itinéraires, si bien qu'aucune route migratoire particulière ne

semblait prévaloir. L'Afrique du Sud était souvent vue comme un lieu de transit précédant l'arrivée en Europe, mais sous l'effet du durcissement du régime migratoire européen, l'Afrique du Sud s'est transformée en destination de substitution. Moins de la moitié des migrants de retour interrogés ont affirmé avoir bénéficié d'une assistance financière pour faciliter leur migration à l'étranger. La pauvreté se répand à Lubumbashi, si bien que les parents n'ont plus les moyens de subvenir aux besoins de leurs enfants et que, souvent, c'est la situation inverse que l'on observe. En effet, beaucoup de migrants de retour avaient pour habitude d'envoyer des transferts monétaires à leur famille lorsqu'ils vivaient à l'étranger ; mais il est aussi curieux de constater que près d'un tiers d'entre eux n'envoyaient jamais rien et que plus de 15 % d'entre eux, plutôt que d'en des transferts à leur famille, en recevaient de leur part.

A leur retour à Lubumbashi, les anciens migrants ayant moins bien réussi travaillaient souvent dans la rue, gagnant de l'argent en échangeant des devises. Ceux qui avaient mieux réussi mettaient à profit leur expérience de la migration : ils voyageaient et s'engageaient dans des activités commerciales transnationales, achetant des marchandises à l'étranger pour les vendre ensuite à Lubumbashi. Ainsi sont-ils passés de la migration à la mobilité commerciale. Devenir propriétaire d'un logement en ville constituait une grande priorité pour ces migrants de retour, puisque devenir propriétaire, plutôt que de rester locataire, est un signe de prestige à Lubumbashi.

Plusieurs immigrants africains se sont installés à Lubumbashi. Les Maliens et les Sénégalais sont arrivés dès les années 1960, suivis par d'autres migrants africains issus principalement de pays voisins tels que l'Angola, le Rwanda, le Burundi, le Cameroun et la Zambie. A l'exception des Zambiens, la majorité de ces ressortissants étrangers sont arrivés à Lubumbashi en tant que réfugiés, et beaucoup ont ensuite fui la violence xénophobe des conflits ethniques qui ont éclaté dans la ville, en particulier entre le milieu des années 1990 et le début des années 2000. Toutefois, les migrants originaires de pays voisins ont commencé à revenir à Lubumbashi. Les migrants zambiens de Lubumbashi partagent souvent la même identité ethnique que la population lushoïse autochtone, si bien que ces deux groupes partagent un sentiment commun de *transnationalisme communautaire*. Enfin, lorsque les Nigériens ont commencé à diversifier leurs destinations migratoires dans les années 1990, Lubumbashi est devenu une nouvelle destination populaire.

Les Ouest-africains de Lubumbashi, ou les *Ouestaf* comme on les appelle familièrement, sont populairement apparentés au maraboutisme et au commerce et particulièrement renommés comme négociants de diamants et d'or ; il s'agissait de leurs principales activités économiques lorsqu'ils sont arrivés dans les années 1960, et c'est encore le cas aujourd'hui. Ces migrants se sont toutefois diversifiés : ils dirigent aussi des boucheries, des bijouteries, des petits magasins et des épiceries. En fait, les immigrants ouest-africains participent à toute une gamme d'activités économiques informelles, et leur vie publique dissimule souvent des activités plus clandestines telles que le commerce de pierres précieuses et semi-précieuses.

Quant aux Zambiens, Maliens et Sénégalais, cela fait généralement plus de 20 ans qu'ils sont établis à Lubumbashi. Ils se considèrent comme « enracinés » dans la ville – c'est-à-dire qu'ils sont bien installés et mariés. Ces immigrants n'ont généralement suivi qu'une

éducation élémentaire, ce qui se reflète dans leurs activités économiques qui demandent un faible niveau d'instruction formelle. D'un autre côté, de nombreux jeunes hommes africains ont commencé à s'installer dans la ville. Non mariés, bénéficiant du soutien de leur famille restée au pays, ils sont venus « repérer le terrain » et explorer les possibilités de s'installer en tant qu'immigrant. Les Camerounais comptent parmi les nouveaux arrivants à Lubumbashi. Avec les nouveaux migrants venus d'Angola et du Burundi, ils constituent en général une population relativement bien instruite, souvent diplômée de l'université. Les immigrants camerounais participent souvent au commerce de matières premières et vendent des robes aux femmes de Dubaï et de Chine. Nombre de Camerounais se sont également inscrits à l'Université de Lubumbashi, particulièrement en médecine. Les Nigériens constituent eux aussi un groupe nouvellement établi. Leurs activités de prédilection sont la vente de CD et de films, la gestion de cybercafés ou encore la vente de pièces détachées automobiles. Certains d'entre eux ont également ouvert des églises pentecôtiste, qui sont l'occasion pour les Nigériens et Congolais de se rencontrer et de pratiquer ensemble leur religion.

Les migrants africains installés à Lubumbashi se caractérisent généralement par une culture de la mobilité - non pas seulement parce qu'ils franchissent des frontières internationales pour se rendre à Lubumbashi, qu'ils perçoivent comme un Eldorado où ils peuvent réussir, mais aussi parce qu'une fois installés à Lubumbashi, ils vont et viennent constamment entre la ville et d'autres régions du pays afin de conduire leurs activités commerciales. En général, leur relation avec la population autochtone est conviviale, tandis que la manière dont les Lushois perçoivent cette relation peut se résumer ainsi : « si tu agis comme nous, tu n'es pas étranger ». Par conséquent, le fait d'épouser un Congolais ou une Congolaise, de partager leur espace de vie ou encore de participer à des événements tels que des compétitions sportives ou des funérailles renforce cette convivialité et ce sentiment communautaire qui unit les migrants africains à la population congolaise.

Les migrants asiatiques ont principalement commencé à arriver à Lubumbashi autour de l'année 2000, sauf les Libanais, dont la présence dans la ville remonte aux années 1970. La plupart des migrants asiatiques sont des hommes, célibataires et sans enfant ; lorsque des femmes asiatiques arrivent à Lubumbashi, c'est généralement pour accompagner leur mari. Ces migrants conservent des liens étroits avec leur pays d'origine. Par contre, plus les migrants asiatiques ont des enfants plus ils ont tendance à être déconnectés de leur pays d'origine et à être mieux installés à Lubumbashi. Quant aux immigrants indiens, ils s'installent généralement dans la ville avec leur épouse et leurs enfants.

La crise financière qui a surgi en 2008 a sévèrement frappé Lubumbashi ; l'une des conséquences directes fut la perte de trente mille emplois. Avant la crise, les immigrants chinois dirigeaient des casinos et des restaurants et il semble qu'un certain nombre de Chinoises travaillaient comme prostituées dans les boîtes de nuit de Lubumbashi. La crise a mis fin à tout cela, si bien que de nombreux Chinois ont quitté la ville. Toutefois, depuis 2010, un nombre croissant d'immigrants chinois sont arrivés ou revenus à Lubumbashi.

Les migrants asiatiques tendent à vivre en groupe, soit avec leur famille élargie soit avec leurs collègues de travail. Ils se logent généralement de trois manières : ils louent une annexe dans la maison de leurs associés congolais, ils partagent une maison en location avec de nombreux concitoyens ou ils résident sur leur lieu de travail. Les grands groupes de

migrants asiatiques qui partagent un logement en ville sont souvent stigmatisés par les propriétaires, ces derniers considérant généralement que leurs locataires sont en surnombre et risquent d'endommager la propriété. La population de Lubumbashi entretient aussi généralement des stéréotypes négatifs, en particulier au sujet des Chinois : comme ces migrants vivent et travaillent souvent dans le même espace, séparés du reste de la société, une certaine distance sociale s'est établie. Rien toutefois ne prouve que des barrières insurmontables séparent les migrants chinois du reste de la population de Lubumbashi.

Une grande partie des immigrants asiatiques travaillent dans le secteur informel. Ceux qui travaillent dans les mines sont généralement recrutés informellement par le biais d'amis, de réseaux ethniques ou de relations familiales. Ces migrants sont généralement peu instruits et ils espèrent pouvoir améliorer leur vie d'une manière qui leur est impossible dans leur pays. En effet, avant d'émigrer, nombre d'entre eux venaient en la RDC un pays riche en ressources dans lequel il existe de nombreuses possibilités de « faire de l'argent ».

Certains travailleurs migrants chinois et indiens de Lubumbashi ont été recrutés, parfois contre leur gré, par le biais de réseaux patrimoniaux et ils occupent souvent des emplois misérables dans lesquels ils sont sous-payés, exploités et totalement dépendants du patron qui les a recrutés dans leur pays d'origine. Il arrive que leur employeur confisque leur passeport pour les empêcher de quitter leur emploi et de retourner dans leur pays.

Les autres immigrants asiatiques établis dans la ville travaillent dans de nombreux secteurs, particulièrement dans le commerce. Ils dirigent des entreprises de construction, des hôtels, des restaurants, des boulangeries ou des garages. Plus récemment, ils ont investi le secteur de la santé et l'on trouve aujourd'hui des pharmacies, des cliniques et des hôpitaux dirigés par des Indiens et des Chinois. Les Chinois utilisent des médicaments et des équipements spéciaux directement importés de Chine, par exemple pour pratiquer l'acupuncture.

Les sentiments des Congolais envers les immigrants asiatiques sont mitigés. D'un côté, ces migrants fournissent un service excellent, que ce soit dans les garages qu'ils dirigent, dans les cliniques et les hôpitaux ou encore dans le secteur de la construction et de l'architecture. D'un autre côté, ces services sont souvent jugés trop chers, hors de portée du Lushois moyen. De surcroît, la population méprise les biens chinois importés qu'elle considère comme de très mauvaise qualité. Et tandis que la législation de RDC prévoit que seuls les Congolais sont autorisés à pratiquer le commerce au détail, de nombreux immigrants participent à la gestion de petits magasins et à la vente d'outils et d'équipements. Ainsi, les migrants sont à la fois appréciés et dénigrés par les Congolais – et, selon toute apparence, les Asiatiques en particulier. Les immigrants asiatiques fournissent des biens et des services qui, sans eux, ne seraient pas accessibles à la population locale et, dans cette mesure, ils jouent un rôle important dans la société. Cependant, il est clair qu'ils agissent avant tout dans leur intérêt personnel plutôt que dans le but d'améliorer la société et les conditions de vie de la population congolaise ; dans les faits, leurs activités semblent même renforcer la position des riches, qui ont les moyens de s'offrir leurs biens et services exclusifs, générant ainsi un sentiment relatif de frustration parmi les habitants plus pauvres de Lubumbashi. Les sentiments envers ces immigrants sont donc partagés.

En ce qui concerne le contact social entre immigrants et autochtones, les groupes asiatiques et africains se distinguent par un comportement parfois très différent. Les immigrants africains entretiennent facilement et fréquemment des relations avec les Congolais ; ils parlent la langue locale et se marient souvent avec un Congolais ou une Congolaise. Les immigrants asiatiques maintiennent une distance sociale plus marquée et n'entrent vraiment en contact avec la population locale que dans les contextes professionnels, une attitude distante qu'explique en partie par la manière dont est organisée leur migration vers Lubumbashi. Tandis que de nombreux immigrants africains se considèrent comme des « aventuriers » qui ont migré de leur propre gré et qui sont capables de se débrouiller seuls, de nombreux immigrants chinois et indiens ont été recrutés par le biais de systèmes clientélistes et, parfois, néo-féodaux. De nombreux immigrants chinois sont venus directement de leur petit village de campagne, sans aucune expérience de la migration. Des rumeurs circulent selon lesquelles des prisonniers chinois sont envoyés en RDC pour travailler. La vie de ces migrants à Lubumbashi est sujette à de nombreuses restrictions : ils s'alimentent de manière frugale et sont souvent hébergés dans des camps, sous le strict contrôle de leur employeur.

Lubumbashi fait partie du « monde liquide », qui se caractérise par des flux et des mouvements mondiaux d'individus et de marchandises ; la ville accueille des migrants de diverse nationalité et les étrangers tout comme les Congolais contribuent à la circulation mondiale de marchandises en important, exportant et consommant des biens tels que les dispositifs technologiques modernes et des aliments venus des quatre coins du monde. La ville de Lubumbashi est perçue comme un lieu où la mobilité sociale est possible, que ce soit pour les migrants venus d'ailleurs ou pour les résidents locaux conduisant des activités commerciales transnationales. Par conséquent, la ville rend possible ou facilite l'adoption de stratégies « de la débrouille », la migration constituant une de ces stratégies : « La ville devient ainsi un laboratoire où se préparent des initiatives sociales de la débrouille et d'autres stratégies de la quête de la survie. Aussi, est-il possible de considérer la migration comme faisant partie des stratégies de la débrouille. Or la débrouille est au cœur de la vie urbaine en RDC en général et à Lubumbashi en particulier » (Tshibambe et Kabunda 2011: 74).

Maroc : « Mobilités nouvelles autour du Maroc à travers le cas de la ville de Fès »

Fès est la plus ancienne capitale du Maroc ; sa fondation remonte à l'an 789. La ville a récemment connu une rénovation urbaine, qui a contribué à rehausser son profil international. Le tourisme constitue l'un des principaux secteurs économiques, tout comme l'industrie et l'université locale. Fès bénéficie également des investissements des migrants marocains établis à l'étranger et de leurs familles restées à Fès. Le projet de recherche dans la ville marocaine a étudié trois groupes de migrants : les familles de migrants internationaux qui n'étaient pas originaires de Fès mais qui s'y étaient réinstallées ; les migrants subsahariens apparemment en route vers l'Europe ; et les Occidentaux (Européens et Américains) ayant émigré à Fès (Berriane et al. 2011).

Les émigrés marocains dont la famille habite à Fès viennent de familles relativement nombreuses (6,4 membres en moyenne) dont les membres sont peu instruits et dont le taux d'analphabétisme est élevé (35,1 %). Pourtant, sur le plan économique, ces familles sont bien intégrées : elles appartiennent principalement aux classes moyennes et la plupart d'entre elles sont propriétaires de leur résidence (91 %). Les émigrants issus de ces familles sont principalement âgés de 18 à 29 ans ; quelques femmes ont également émigré, en règle générale pour rejoindre leur mari. Avec le ralentissement de l'économie, les femmes ont dû se mettre à chercher du travail hors de leur domicile. Cette situation a provoqué de grands changements sociaux au Maroc, les femmes devenant soudainement plus indépendance et commençant à émigrer. Les émigrants établis à l'étranger sont relativement bien instruits, en particulier ceux qui s'installent dans des destinations migratoires traditionnelles, tandis que ceux qui se dirigent vers des destinations plus nouvelles ont un moindre niveau d'instruction. Dans les années 1990, les schémas migratoires marocains ont connu d'importantes mutations avec une diversification des régions d'origine tout autant que de destination. Les principales destinations des émigrants marocains, y compris des habitants de Fès, sont la France, l'Espagne et l'Italie. La migration internationale au départ de Fès est récente : apparue dans les années 1980, elle a connu un véritable essor dans les années 2000.

Parmi l'ensemble des foyers de Fès dont l'un des membres a émigré à l'étranger, 73 % ne sont pas originaires de Fès. Ces familles résident rarement dans les quartiers riches ou le centre-ville moderne de Fès. Toutefois, elles font preuve d'une certaine mobilité résidentielle, ayant généralement changé de logement cinq fois au cours des 20 dernières années. La mobilité résidentielle est directement liée au succès des migrants en Europe.

A Fès, l'augmentation de la population est principalement due à la migration interne. Il est d'ailleurs intéressant de noter que les migrants internes décident de s'y installer, plutôt que de continuer leur migration vers une destination internationale. Les migrants établis à l'étranger investissent souvent dans un logement urbain dans lequel ils transfèrent ensuite leur famille. C'est pourquoi « l'exode rural » à destination de Fès n'est pas lié à la pauvreté mais au contraire à la recherche d'un mode de vie confortable, d'une meilleure qualité de vie et d'un endroit où les migrants peuvent investir ou dépenser les économies accumulées à l'étranger.

A Fès, la présence subsaharienne date de l'époque précoloniale, lorsque la ville jouait un rôle économique, culturel et religieux de grande importance dans la région. Le Sahara était alors un espace de circulation et d'échanges commerciaux mais aussi le chemin par lequel l'Islam, venu du Nord, pouvait se propager vers le Sud. Deux mouvements de population ont marqué cet espace : la mobilité spontanée associée au commerce et aux pèlerinages et les mouvements forcés qui ont accompagné les conquêtes militaires et l'esclavage. Ainsi, les mouvements des populations subsahariennes à destination du Maroc ne constituent pas un phénomène récent mais plutôt un phénomène structurellement imposé par l'histoire et la géographie. La colonisation a interrompu ces mouvements ; mais avec la naissance des États-nations indépendants à la fin de l'ère coloniale puis avec l'établissement de l'Organisation de l'unité africaine, ces mouvements ont repris, revêtant les caractéristiques des migrations modernes, réglementées par les frontières, les visas et les politiques migratoires. Le Maroc a alors accueilli des ressortissants de nouveaux pays africains qu'il considérait comme des « pays amis », en particulier le Sénégal, duquel sont venus des étudiants, des touristes en pèlerinage et des migrants. Depuis les années 1980, les migrants subsahariens en route pour l'Europe transitent par le Maroc. Il y a quelques années, mais surtout au cours des cinq dernières années, Fès a commencé à accueillir des Subsahariens qui ne sont ni étudiants ni pèlerins.

La plupart des migrants subsahariens de l'échantillon collecté à Fès en « boule de neige » étaient originaires d'Afrique de l'Ouest. Plusieurs facteurs semblent pouvoir expliquer pourquoi ces migrants étaient attirés par la ville de Fès : la pratique commune du français ; la dimension de confrérie propre à l'islam, partagée aussi bien par les Marocains que les Ouest-Africains et qui permet aux migrants d'accéder à des réseaux facilitant le contact avec Fès ; et la présence de compatriotes ouest-africains, en particulier des étudiants, sur l'appui desquels il est possible de compter. D'autres facteurs entrent en jeu également pour les Sénégalais : la confrérie musulmane tijani est majoritaire au Sénégal et la tombe de son fondateur se trouve à Fès, si bien qu'une communauté sénégalaise y est déjà présente pour accueillir pèlerins et migrants. De surcroît, les Sénégalais n'ont nul besoin d'un visa pour pénétrer sur le territoire marocain. Toutefois, il faut aussi noter que certains migrants n'ont pas choisi de se rendre à Fès de manière délibérée ou par préférence ; ils y sont arrivés par hasard, au gré des circonstances et des rencontres.

Les migrants subsahariens sont principalement composés d'hommes célibataires âgés de 20 à 35 ans ; notre échantillon était composé à 27 % de femmes. Après avoir quitté leur pays d'origine, de nombreux migrants ont développé une relation avec un ou une partenaire, généralement en vue d'établir des liens de solidarité au cours de leur voyage ou à leur arrivée. Des enfants sont parfois nés de ces unions. Presque tous les migrants de l'échantillon avaient suivi une éducation formelle, 76,7 % disposant d'une qualification du second degré et, remarquablement, 14 % d'une qualification universitaire. Avant leur départ, la plupart vivaient en milieu urbain et 60,7 % occupaient un emploi, tandis que 36,9 % étudiaient et seuls 2,7 % étaient sans emploi. Il semble qu'ils avaient réussi à se débrouiller dans l'espace urbain et qu'ils n'appartenaient pas aux catégories les plus pauvres : « C'est une catégorie d'urbains dont certains sont originaires de la campagne ayant appris le sens de la "débrouillardise" » (Berriane et al. 2011: 42).

Les expériences de ces migrants subsahariens diffèrent des formes plus traditionnelles de la migration en termes d'itinéraires et de moyens utilisés pour migrer. Ils considèrent l'Europe comme leur principale destination et le Maroc ne représente pour eux qu'un simple espace de transit ou, en cas d'échec, un pays de refuge. Alors que les déterminants économiques expliquaient partiellement leur décision de migrer, d'autres facteurs non matériels venaient s'y ajouter, par exemple la volonté de fuir les conflits, la présence de problèmes familiaux ou encore le désir de voyage et d'aventure. La plupart des migrants sont arrivés avec un visa dans l'un des principaux aéroports marocains. Pour autant, ils étaient toujours considérés comme « clandestins » et traités différemment des autres voyageurs. Après avoir quitté leur pays d'origine, les migrants sont forcés d'interrompre leur voyage et de trouver du travail dans diverses zones de transit afin de pouvoir payer les frais de transport mais aussi les pots-de-vin qu'ils sont obligés de verser. Ils y nouent des liens avec des migrants arrivés avant eux mais demeurent en marge de la société.

La ville de Fès ne s'est jamais trouvée sur aucun itinéraire menant à l'Europe. Mais comme l'Europe a renforcé ses contrôles aux frontières et durci ses politiques migratoires, et comme les migrants en transit ont établi de nombreux liens de solidarité dans diverses régions du Maroc, Fès est aujourd'hui devenu une nouvelle destination, gagnée en général une fois seulement que les migrants se sont installés dans d'autres villes marocaines, sans jamais parvenir à atteindre l'Europe. Ces mouvements diffèrent des projets de migration traditionnels qui impliquent la famille entière et suivent des trajectoires bien établies. Au contraire, ils se caractérisent par leur aspect « aventurier », leur plus grande spontanéité et leur plus grande incertitude vis-à-vis de la destination finale : « Ce qui caractérise leur profil c'est d'être des voyageurs qui font appel à des ressources propres, et parfois à celles de la famille proche, d'avoir une faible maîtrise sur l'aboutissement du projet migratoire dans lequel ils s'engagent, de ne pas suivre des cheminements tracés à l'avance, de nouer des relations passagères au gré des circonstances, et d'avoir de faibles occasions de s'intégrer aux territoires traversés ou dans lesquels ils cherchent à s'installer » (Berriane et al. 2011: 47).

L'installation à Fès a rarement été prévue et a généralement lieu après que le migrant ou la migrante rencontre des compatriotes ou d'autres Subsahariens qui connaissent la ville. Les migrants s'installent généralement à proximité de l'université (c'est-à-dire à proximité des étudiants subsahariens) ou près de la tombe du fondateur de la confrérie tijani (c'est-à-dire près des pèlerins). Toutefois, il en a résulté une hausse des loyers, si bien que les migrants commencent aujourd'hui à s'installer en périphérie de la ville. Ils ont tendance à vivre isolés de la vie urbaine et la plupart ont du mal à trouver du travail. Nombre d'entre eux sont journaliers ou employés à court terme. Certains participent au commerce de marchandises de contrebande ou de biens importés de leur pays d'origine, mais ces activités leur permettent difficilement de vivre. D'autres travaillent comme mécaniciens, coiffeurs ou constructeurs en bâtiments et certains comme travailleurs domestiques. Ces emplois sont souvent non déclarés, sujets à de nombreuses irrégularités et rémunérés en dessous du salaire minimum. Plus de la moitié des migrants subsahariens employés travaillent en centres d'appels, un secteur d'activité récent qui recrute les individus diplômés d'université.

La plupart des migrants subsahariens considèrent Fès comme une ville religieuse. Elle est en effet depuis longtemps un important centre d'études théologiques et elle est aussi devenue

plus récemment un centre de pèlerinage. La religion ne semble toutefois pas compter parmi les facteurs ayant motivé la décision de migrer. Certains migrants se mettent à fréquenter les églises de Fès dès leur arrivée dans l'espoir d'y rencontrer des Européens ou des Américains qui pourraient leur venir en aide. Cependant, ces derniers se rendent rarement à l'église et s'ils le font, ils tendent à éviter tout contact avec les migrants subsahariens. Par contre, les personnes travaillant dans les églises apportent souvent un appui aux migrants. L'image que les Européens entretiennent au sujet des migrants subsahariens est celle d'individus vivant dans des conditions précaires et irrégulières, et qui font la quête dans la rue. Les migrants subsahariens considèrent quant à eux les Européens comme des touristes. Ces deux groupes n'entrent presque jamais en contact, ce qui explique et entretient ces stéréotypes. Les migrants se rendent aussi dans les mosquées pour se créer de nouveaux contacts mais elles sont encore plus anonymes que les églises et les migrants ressentent souvent de la déception vis-à-vis des Marocains. Parallèlement, ils apprécient le calme des mosquées et, pour les migrants sans emploi, assister aux prières aide à structurer les journées.

Pour les migrants subsahariens, se rendre à l'église constitue à la fois un loisir et un moyen de socialiser. Initialement bâties pour les Français avant d'être fréquentées plus tard par les expatriés, les églises de Fès accueillent aujourd'hui un plus grand nombre d'Africains que d'Européens. Le lieu de culte remplit une fonction semblable pour les membres de la confrérie tijani et les autres musulmans venus d'Afrique subsaharienne qui se réunissent spécialement pour les célébrations religieuses et le ramadan ; c'est un lieu où les migrants se sentent connectés à leur pays d'origine. Mais c'est aussi un lieu où il leur est plus facile de rencontrer des Marocains.

À partir de la fin des années 1990, posséder un *riad* (maison traditionnelle) dans la *médina* (vieille ville) de Fès est devenu de plus en plus prisé, en particulier parmi les Occidentaux. Les acquéreurs sont principalement européens mais l'on dénombre aussi quelques Américains et plusieurs autres nationalités. Les ventes ont connu une progression dans les années 2000 : la *médina* de Marrakech était saturée ; en Europe, le Maroc était promu comme une destination touristique ; et les lignes aériennes *low-cost* ont commencé à assurer une liaison directe avec Fès. Ces ressortissants étrangers étaient attirés par les prix relativement bas. De surcroît, Fès attirait les personnes à la recherche d'une certaine « authenticité » qui désiraient faire l'expérience d'un style de vie différent. Cependant, après 2007, les ventes ont commencé à stagner ; puis la crise financière mondiale est survenue en 2008, avec pour conséquence l'annulation des vols directs : les ventes de *riads* ont alors amorcé leur déclin.

Fès a particulièrement séduit les Occidentaux par son « originalité », qui correspondait à l'image qu'ils se faisaient de l'Orient et de ses mythes, charmes et secrets. La télévision, la presse écrite et le cinéma ont contribué à reproduire et diffuser cette image de Fès, de même que les romans et tableaux célèbres dépeignant la ville. Les Occidentaux de Fès partagent la même aspiration d'échapper au stress quotidien de leur pays et « vivre leur vie à un rythme plus agréable ». Toutefois, une variété de motivations personnelles les incitent aussi à s'installer dans cette ville, telles que les avantages économiques, en particulier pour les personnes traversant des difficultés financières ; une crise identitaire en milieu de vie, dont le désir de « commencer une nouvelle vie » ; et la présence d'autres relations familiales.

Quant aux raisons de choisir Fès plutôt qu'une autre destination, elles sont nombreuses et souvent liées à l'image particulière que les Occidentaux se faisaient de la ville. Pour beaucoup, ce choix s'est imposé par pure coïncidence, après avoir visité la ville pour une raison ou une autre. Leur décision était guidée par l'image de Fès comme un lieu « authentique », caractérisé par la beauté, le mystère, la magie et la paix, fort d'un secteur touristique dynamique et riche de possibilités. Beaucoup ont d'ailleurs choisi Fès en raison des opportunités d'investissement dans le tourisme. L'inscription de Fès au patrimoine mondial de l'UNESCO constitue une autre raison de choisir la ville comme destination : son architecture originale a été préservée, tout autant que la splendeur des *riads*, si bien que son caractère médiéval peut encore aujourd'hui être admiré. En fait, le terme *riad* revêt aujourd'hui une signification différente à Fès : il ne désigne plus une maison avec un jardin intérieur mais évoque plutôt l'image exotique et orientaliste d'une résidence exclusive dans la vieille ville (*médina*) de Fès, qui attire les étrangers relativement nantis. Même les Marocains de Fès utilisent aujourd'hui ce terme pour désigner « la maison de l'étranger ». Enfin, les migrants ont aussi mentionné comme raisons pour s'installer à Fès la possibilité de vivre dans l'environnement ancien de la *médina*, plutôt que dans les nouveaux quartiers de la ville, ainsi que l'attitude accueillante et chaleureuse des habitants.

Les immigrants occidentaux indiquent éprouver un sentiment de responsabilité et d'appartenance envers la ville de Fès et considèrent la restauration des riads comme un moyen de contribuer au développement local et à la création d'emplois. Cependant leur présence est liée au contexte politique actuel et à la mondialisation : le gouvernement marocain souhaite attirer les touristes et les investissements étrangers tandis que la loi prévoit certains avantages fiscaux pour les investisseurs étrangers ainsi que les retraités européens. Les acquéreurs étrangers ont fait monter les prix des riads et le rôle traditionnel des agents immobiliers a évolué, les agents étrangers proposant dorénavant des contrats d'achat qui comprennent également la restauration et la décoration de la maison. Les propriétaires étrangers utilisent leur maison soit comme résidence permanente ou secondaire, soit à des fins commerciales ou culturelles : chambres d'hôtes (depuis les années 1990), cafés, restaurants et institutions culturelles.

Dans les années 1960, après l'indépendance, le gouvernement marocain n'a pris quasiment aucune mesure pour préserver le patrimoine historique de Fès, si bien que la médina est devenue à la fois surpeuplée et appauvrie sous l'effet de l'installation des migrants venus des régions rurales. Dans les années 1970 et 1980, l'État a privilégié le progrès et la modernisation aux dépens de la conservation. La médina s'est dégradée tandis que la nouvelle ville a revêtu un caractère plus attrayant pour les habitants. Au milieu des années 1990, un projet de réhabilitation de la médina a été amorcé, associant patrimoine et tourisme et créant des ouvertures pour les investissements privés. Ces changements sont apparus en même temps que la nouvelle législation sur les avantages fiscaux accordés aux étrangers, et ce nouveau contexte a favorisé l'afflux et l'installation des Occidentaux. Les étrangers ont joué un rôle significatif dans le développement du patrimoine de la ville, que les résidents locaux se sont à leur tour approprié. Les migrants de retour ont aussi récemment commencé à investir dans la vieille ville. Plusieurs familles marocaines participent aujourd'hui à un nouveau programme qui propose aux touristes de « vivre avec un résident local » et dont les

recettes sont utilisées pour entretenir les vieilles maisons. En conséquence, l'image de la ville historique a énormément changé parmi la population locale.

Parallèlement, un processus de gentrification est en émergence dans la vieille ville alors que les *Fassi* (les résidents de Fès) commencent à vendre leur propriété à des étrangers mieux nantis et que les quartiers bénéficiant de plus larges investissements étrangers commencent à se démarquer des zones abritant des maisons de moins bonne qualité. La vie sociale en ressent les conséquences, les quartiers peuplés par les étrangers étant moins ouverts au public et plus centrés sur l'espace résidentiel privé. Toutefois, on observe simultanément une augmentation du nombre d'emplois dans la restauration et l'artisanat, de la demande en main d'œuvre locale et des ventes d'objets artisanaux. Dans leur vie de tous les jours, les résidents occidentaux quittent rarement la vieille ville et ont souvent peu de temps libre en dehors des heures qu'ils consacrent à la gestion de leur restaurant ou de leurs chambres d'hôtes. En règle générale, ils démontrent peu d'intérêt pour « la nouvelle ville », qui représente l'autre facette, plus moderne, de Fès.

L'équipe de recherche a décidé d'appréhender ces Occidentaux non comme touristes mais comme migrants. Le projet migratoire des personnes interrogées pouvait revêtir diverses formes : certains migrants s'apparentaient à des voyageurs cosmopolites, souvent issus d'une famille ayant déjà migré, qui ne considéraient pas Fès comme leur lieu de résidence permanent mais plutôt comme un lieu de transit. En fait, ils désiraient être en état de migration permanente, sans jamais s'installer nulle part pour de bon – une sorte de nomade ou « vagabond » des temps modernes. Ce type de migrant présente des parallèles intéressants avec le caractère « aventurier » évoqué par certains migrants subsahariens. Une autre catégorie de migrant occidental cherche à se fondre dans la population locale et s'installer de manière permanente. Ces migrants ont appris la langue locale, ont épousé un Marocain ou une Marocaine, se sont convertis à l'Islam et participent aux associations locales ; ils se considèrent comme des *Fassi*. Troisièmement, il y a aussi des migrants qui ont un double sentiment d'appartenance, partagé entre leur pays d'origine et Fès. Chez certains d'entre eux, cette situation se manifeste par une crise identitaire, tandis que les autres assument leur « double identité ». Les migrants de ce groupe se considèrent souvent comme des intermédiaires entre leur société d'origine et Fès, combattant les idées reçues occidentales sur le Maroc. Certains sont chrétiens et redoutent d'être expulsés par la police depuis l'expulsion, en 2010, de 27 chrétiens accusés de prosélytisme, qui étaient presque tous des expatriés occidentaux. Enfin, un quatrième groupe de migrants se considère comme des citoyens du monde à la recherche d'une identité unificatrice, universelle, basée sur des solidarités qui dépassent les frontières sociales et territoriales.

À titre de comparaison, les trois principaux groupes de migrants de Fès s'intègrent dans trois différentes sections de la ville : les Occidentaux dans la médina ; les Marocains à la périphérie, où ils ont les moyens d'acquérir un logement ; et les Subsahariens soit à proximité de leurs compatriotes étudiant à l'Université, soit juste en dehors du centre-ville dans des logements bon marché. Toutefois, ces comportements ne sont pas figés. Les Marocains eux-mêmes font preuve d'une grande mobilité résidentielle et souvent, lorsqu'ils quittent leur première résidence après avoir acquis une propriété aux abords de la ville, des migrants subsahariens viennent les remplacer. L'équipe de recherche a été frappée de

constater que les trois groupes vivent en isolation. Les Subsahariens entretiennent des contacts mutuels dans des « communautés de circonstance », par exemple dans le cadre de leur travail (centres d'appels), passe-temps (football ou musique) ou pratique religieuse. Les migrants ruraux marocains se distinguent généralement par leur origine ethnique ou géographique. Alors que certains se tiennent à l'écart de la population urbaine, d'autres s'identifient entièrement avec cette dernière et se tiennent à l'écart des nouveaux arrivants. Il arrive qu'ils entrent en contact avec les Subsahariens par le biais de l'université, de la pratique du sport ou de la musique. Les Occidentaux s'organisent en fonction de leur statut socio-économique, indépendamment de leur nationalité. Les relations qu'ils entretiennent avec leurs voisins marocains se limitent généralement aux aspects pratiques, professionnels ou commerciaux, la seule exception étant le cas des Marocains très riches qui ont accès aux mêmes loisirs que les Occidentaux. Ils ne démontrent aucun intérêt à entretenir des relations avec les Subsahariens, même s'ils les côtoient parfois, par exemple à l'église.

Fès se caractérise par un passé cosmopolite en tant que ville du monde peuplée de divers groupes de migrants et par de solides liens commerciaux avec d'autres régions d'Afrique. A l'époque contemporaine, ce n'est toutefois que depuis l'an 2000 que Fès a commencé à exercer une forte attraction sur divers groupes de migrants, et nombre des Subsahariens et Occidentaux qui y résident ne la considèrent pas comme leur destination finale. Ainsi, plutôt que de la mettre sur le même plan que les autres métropoles attirant des populations d'immigrants, il serait peut-être plus opportun de considérer la ville de Fès comme une plateforme commune à plusieurs systèmes migratoires africains et euro-méditerranéens.

Nigeria : « Dynamiques des commerçants migrants internationaux au Nigeria »

L'équipe nigériane a pris pour objet d'étude la mobilité des commerçants internes et internationaux. Elle s'est donc intéressée au concept de mobilité, qui diffère du concept de migration en termes de distance parcourue et de durée du séjour dans le lieu de destination (Afolayan, Ikwuyatum et Abejide 2011: 8). Ce changement de point focal, préférant étudier la mobilité commerciale plutôt que l'habituelle migration du travail, reflète certains changements économiques plus globaux en Afrique, où le secteur informel se développe tandis que le secteur formel se contracte. De surcroît, les contextes de la mondialisation et de l'urbanisation s'accompagnent de « trajectoires plus nombreuses par lesquelles les commerçants peuvent se procurer de nouveaux articles de commerce » (*ibid*: 11). Par exemple, l'accès aux informations concernant les produits et destinations étrangers, de même que la technologie reliant des régions éloignées du globe, jouent un rôle central pour permettre aux commerçants itinérants de mener leurs activités.

Les stratégies de mobilité des commerçants de l'étude se distinguent des autres types de décisions motivant la migration. Premièrement, la durée de leur séjour dans le lieu de destination est directement liée à l'*efficacité* du déplacement, c'est-à-dire qu'ils quitteront ce lieu une fois qu'ils auront acquis les biens et le marché qu'ils étaient venus solliciter. Deuxièmement, leur décision de se déplacer s'inscrit dans une *stratégie économique* plus globale qui forme la base-même de leur activité commerciale : s'ils n'étaient pas commerçants, ils n'auraient pas adopté ce type particulier de mobilité, si bien que leurs déplacements sont directement liés à leurs stratégies visant à générer des profits économiques. Troisièmement, leurs choix de destination se caractérisent particulièrement par l'*individualité* puisque les itinéraires suivis ne sont pas formellement organisés ni décidés par un groupe plus grand et que les commerçants peuvent changer de destination comme bon leur semble. La perception individuelle et l'évaluation subjective déterminent le lieu où se rendent les commerçants, la durée de leur séjour et les biens qu'ils échangent.

L'étude a été menée dans la métropole de Lagos, situé dans la région sud-ouest du Nigeria sur le littoral atlantique. Lagos comprend une partie continentale et plusieurs îles, ces dernières étant séparées de la première par le port de Lagos. La métropole est à la fois le plus grand centre urbain du Nigeria et d'Afrique, tandis que son port maritime est l'un des plus grands et des plus utilisés d'Afrique. Elle dispose aussi du principal aéroport du pays ainsi que de nombreuses liaisons routières internes et internationales. La ville de Lagos a toujours constitué un centre important d'échanges commerciaux et elle est aujourd'hui le centre économique du Nigeria.

Pour cette étude, nous avons sélectionné un échantillon de commerçants internes et internationaux dans quatre grands marchés de Lagos : le marché de l'Association des vendeurs de pièces détachées automobiles et de machines (*Auto Spare Parts and Machinery Dealers Association Market*, ASPAMDA) ; le marché international Alaba ; le marché aux ordinateurs d'Ikeja ; et le marché Balogun-Idumota. Ce dernier est connu pour ses commerçantes, tandis que les autres marchés sont à dominance masculine. C'est aussi celui des quatre marchés qui propose le plus grand nombre d'articles à la vente. Sur ce marché, l'échantillon portait sur des commerçants affiliés soit avec l'Association des vêtements en cuir et chaussures, soit avec l'Association des commerçants de textiles. Le Marché

international d'Alaba est l'un des plus grands marchés de dispositifs électroniques, nouveaux et d'occasion ; l'on y vend aussi des machines et des meubles. Le marché a été construit par le Gouvernement d'État de Lagos. Ses stands sont petits et il n'est pas très bien agencé. Le marché ASPAMDA est situé le long de la voie rapide Lagos-Badagry, dans le quartier du Centre international pour le commerce de Balogun, et les bâtiments de ce marché sont organisés en différentes zones et identifiés selon la zone où ils se trouvent. Enfin, le marché aux ordinateurs d'Ikeja couvre une petite surface de 6 km² ; il est considéré comme le plus grand marché informatique africain, consacré principalement aux ordinateurs et aux télécommunications. Ce marché a commencé à se développer dans les années 1990 ; ses stands sont situés dans des immeubles résidentiels et ne sont donc pas faciles à identifier. En passant par les associations commerciales, l'équipe a constitué puis interviewé un échantillon de 728 commerçants, dont 448 internationaux et 280 nationaux.

L'analyse des caractéristiques socio-économiques des commerçants indiquent que plus de 85 % étaient des hommes. Leur âge moyen était de 38,8 ans, ce qui est relativement élevé, tandis que l'âge médian des commerçants internationaux était de deux ans plus élevé environ que celui des commerçants internes. Près de 85 % des commerçants internationaux étaient mariés, contre 67,8 % des commerçants internes. Dans leur ensemble, les commerçants étaient majoritairement (84 %) nés hors de Lagos ; ils s'étaient généralement venus s'y installer entre 1980 et 1999. La majorité de la population étudiée était constituée d'Igbo venus du sud-est, qui ont la réputation d'être des entrepreneurs habiles. Les commerçants avaient suivi 13 années d'enseignement en moyenne et la majorité avaient atteint le niveau secondaire. Les commerçants internationaux étaient toutefois mieux instruits que les migrants nationaux, ce qui indique qu'un niveau d'instruction supérieur est nécessaire pour mener des affaires à l'étranger. Enfin, plus de 90 % des commerçants étaient chrétiens et un petit nombre étaient musulmans.

Le commerce était la profession principale de près de tous les informants et la profession secondaire de moins de 10 % d'entre eux. Les commerçants commencent en général leur carrière comme apprentis après avoir quitté l'école secondaire puis, à la fin de leur formation, leur formateur les aide à démarrer leur propre entreprise. Très peu de commerçants démarrent leur activité commerciale par leurs propres moyens et ceux qui y parviennent sont plus généralement des commerçants internationaux, ce qui reflète le faible besoin de capitaux pour commencer une telle entreprise. Dans certains cas, ceux qui apportent leur assistance à ces commerçants sont établis ailleurs dans le pays ou parfois même à l'étranger.

En moyenne, chaque commerçant consacre neuf heures par jour à son travail. Parallèlement, les heures de travail sont différentes selon les marchés : elles sont inférieures aux marchés ASPAMDA et Alaba puisque ceux-ci sont formellement réglementés avec des heures d'ouverture et de clôture fixes, alors que les deux autres marchés se trouvent dans des zones résidentielles transformées en marché. La majorité des commerçants (90,1 %) sont seuls propriétaires de leur propre entreprise, tandis qu'une minorité dirige son entreprise en partenariat ou en famille. Toutefois, la majorité des commerçants ne sont pas propriétaires des lieux qu'ils occupent, sauf dans l'ASPAMDA, où les commerçants igbo « ont mis leurs ressources en commun pour construire le marché de leurs rêves » (Afolayan, Ikwuyatum, et

Abejide 2011: 43). La location de magasins est très onéreuse et les commerçants internationaux consacrent plus d'argent à la location d'un local que les commerçants internes. La plupart des commerçants sont des membres de l'association du marché, dont ils profitent des services : sécurité des marchandises, hygiène environnementale, conseils, protection et « objectif commun ». De leur côté, les associations prélèvent des impôts, des cotisations et des droits d'adhésion au marché auprès des commerçants.

Selon les personnes interrogées, si elles ont commencé une carrière dans le commerce, c'est avant tout parce qu'elles percevaient cette activité comme lucrative. L'influence de la famille constituait une autre raison importante, tandis que l'amour des affaires, la pratique du commerce comme complément de salaire et le chômage comptaient parmi les raisons secondaires. Certaines personnes se sont mises au commerce alors qu'elles voyageaient à l'étranger pour d'autres raisons. Trois raisons principales semblaient avoir motivé cette décision : le désir de compléter leur revenu, la possibilité d'acheter une marchandise particulière à leur destination ou encore la demande croissante pour une marchandise qu'ils étaient capables de se procurer. Une minorité de ces commerçants attribuaient leur décision à des « rêves non réalisés », c'est-à-dire leur incapacité à réaliser leurs projets à l'étranger. Souvent, le premier voyage international des commerçants a été facilité par un partenaire commercial ou une agence d'import-export ou encore, dans une moindre mesure, par des amis. Ce partenaire pouvait organiser le transport, trouver des interprètes et réserver un logement à leur destination ; il fournissait des informations sur les marchandises et les entreprises locales ; il mettait le commerçant en relation avec des entreprises ; et il s'occupait des livraisons en temps voulu, des ventes ou des passations de marchés. Seuls 18,4 % de la population étudiée avait de la famille dans la zone de destination, la présence de cette famille incitant la mobilité des commerçants nigériens vers des destinations hors de leur pays.

Presque tous les commerçants avaient obtenu un passeport avant de se rendre à l'étranger et près de 90 % voyageaient avec un visa d'affaires. Les autres s'étaient mis au commerce à leur arrivée après avoir voyagé pour d'autres raisons. De nombreux commerçants du marché aux ordinateurs sollicitaient des visas de visiteurs afin de se rendre aux foires commerciales informatiques en Europe et en Asie. Ainsi les commerçants satisfaisaient généralement les conditions d'entrée dans les pays qu'ils visitaient régulièrement et menaient leurs activités commerciales sous le sceau de la légalité. Environ un tiers des commerçants ont décrit leur premier passage aux postes frontières, lors de leur premier déplacement international, comme une terrible expérience ; mais ils n'étaient plus que 19,2 % à décrire leur dernier passage ainsi, ce qui semble indiquer que l'attitude des responsables de l'immigration vis-à-vis des commerçants est de plus en plus civile. Néanmoins, il est fréquent que les commerçants soient harcelés ou importunés aussi bien au Nigéria qu'à l'arrivée dans les pays de destination, et beaucoup nous ont affirmé que les autorités des pays étrangers accueillaient souvent les Nigériens avec un haut degré de suspicion.

La plupart des commerçants internationaux voyageaient à l'étranger une ou deux fois par an ; beaucoup moins s'y rendaient trois ou quatre fois. C'est entre janvier et mars que les commerçants effectuent le plus grand nombre de déplacements internationaux puisqu'ils doivent remplir leurs stocks après la période des Fêtes. Cependant, pour leur dernier voyage

à l'étranger, la période de pointe se situait entre juillet et septembre : ils pouvaient ainsi se réapprovisionner en marchandises tout en évitant le dense trafic aérien de la fin d'année.

Plus de la moitié (53,4 %) des commerçants internationaux se rendaient en Asie de l'Est au cours de leur premier voyage, tandis que 23,7 % se rendaient en Asie de l'Est et que seuls 6,6 % voyageaient à destination de l'Europe du Nord et 6,4 % de l'Afrique de l'Ouest. Enfin, 3,1 % se rendaient en Amérique du Nord et 0,3 % seulement en Amérique du Sud. Les principales destinations étaient la Chine (Hong Kong en particulier, Dubaï aux Émirats arabes unis et le Japon). Peu d'activités commerciales sont menées avec le reste de l'Afrique. Tous les commerçants dont la destination de choix était l'Europe de l'Ouest travaillaient sur le marché aux ordinateurs, tandis que plus de la moitié de ceux qui se rendaient en Europe du Nord venaient aussi de ce marché. La prédominance des destinations asiatiques s'explique par le fait que les produits fabriqués dans ces pays sont généralement moins chers et plus accessibles que les produits européens. D'ailleurs, si l'on considère uniquement le dernier voyage des commerçants, le volume et le pourcentage de ceux se rendant en Asie de l'Est et de l'Ouest avaient légèrement augmenté, tandis que les destinations conventionnelles en Afrique de l'Ouest, en Europe du Nord et en Amérique du Nord avaient encore décliné.

La plupart des commerçants internationaux avaient passé entre 8 et 14 jours au cours de leur premier voyage à l'étranger, tandis que seuls 3,3 % d'entre eux y avaient passé plus de 30 jours. Le dernier voyage des commerçants était en général de 4,5 jours plus court que leur tout premier déplacement. Si ce déplacement durait moins longtemps, c'est généralement que les biens apportés par les commerçants internationaux étaient standardisés et que les commerçants n'avaient plus qu'à choisir parmi la variété de produits disponibles. C'est aussi, dans une moindre mesure, grâce aux relations que les commerçants ont établies avec des agents et d'autres intermédiaires, ou encore parce que le commerçant avait échangé des communications avec les acteurs concernés sur leur lieu de destination avant de prendre la route.

Le choix de destination des commerçants internationaux est souvent influencé par le type de marchandises produit dans le pays concerné : les commerçants se rendent dans des pays produisant à un prix relativement abordable des marchandises qui sont en forte demande au Nigeria. Au cours de leur premier déplacement à l'étranger, 66,5 % des commerçants ont acquis des ordinateurs, des réseaux de téléphonie mobile (GSM) et des accessoires. Viennent ensuite l'achat d'équipements électroniques (13,9%), de pièces détachées automobiles (12,3 %), de textiles (5,1 %) et d'ustensiles ménagers (0,9 %).³ Ce schéma est semblable à celui des commerçants nationaux, qui eux aussi ont principalement acquis des ordinateurs, GSM et accessoires (65,5 %) et des équipements électroniques (27,6 %) lors de leurs déplacements dans d'autres régions du Nigeria, leur destination principale étant la zone géopolitique du Sud-Est. Cette zone est une source locale importante de biens manufacturés dans le pays. Elle abrite le second port du Nigeria, l'un des principaux points d'entrée de biens importés,

³ Il est toutefois curieux de constater que les marchandises les plus fréquemment achetées par les commerçants internationaux au cours de leur dernier déplacement étaient des denrées alimentaires, tandis qu'à peine plus d'un quart des articles achetés étaient des ordinateurs, GSM et accessoires (voir le rapport, p. 73).

de même que de grands centres industriels de fabrication et d'emballage. Les commerçants nationaux peuvent s'y procurer quasiment le même ensemble de biens importés que ceux achetés par les commerçants internationaux à l'étranger. Ils peuvent ensuite réemballer les articles importés tout comme ceux produits au Nigeria et les vendre à Lagos ou les exporter dans les pays ouest-africains voisins.

Les biens sont généralement importés par le biais de l'aéroport international de Lagos. Une minorité de commerçants utilise son port maritime ou parfois le port béninois de Cotonou. Les marchandises sont aussi parfois importées par voie terrestre. En termes d'obstacles à la conduite du commerce international, les barrières linguistiques constituaient la difficulté la plus importante, suivies par la fluctuation des taux de change, les frais bancaires, l'éloignement des membres de la famille et les impositions multiples. L'obstacle le moins souvent cité concernait la sécurité sur le lieu de destination ou le niveau insuffisant de sécurité. Parallèlement, les pays de destination préférés des commerçants offraient généralement un environnement propice aux affaires qui permettait de surmonter ces difficultés, en particulier en Asie de l'Est, d'où la préférence des commerçants pour cette région. Le déploiement de contacts ou d'agences asiatiques pour jouer le rôle d'interprète permettait de surmonter les barrières linguistiques, tout autant que l'usage de calculatrices pour négocier les prix. Quant aux problèmes de fluctuation des taux de change, de frais bancaires ou d'imposition multiple, ils pouvaient généralement être résolus en reportant les coûts sur les acheteurs, soit sous forme de rareté des marchandises, soit sous forme de prix plus élevés. Les difficultés rencontrées n'étaient donc pas insurmontables et n'ont jamais entraîné l'interruption du commerce international. Ce sont les commerçants travaillant au marché aux ordinateurs qui rencontraient le plus grand nombre d'obstacles : ils étaient sujets à de plus stricts contrôles aux frontières parce que leurs marchandises étaient des produits de haute technologie mais aussi parce qu'ils importaient souvent ces produits par le biais de l'aéroport de Lagos, lui-même soumis à des contrôles plus étroits en tant que plateforme du commerce mondial de drogues.

Selon les commerçants eux-mêmes, le gouvernement nigérian a grandement bénéficié de leurs activités commerciales grâce aux taxes imposées sur celles-ci, aux droits d'importation et aux frais de participation aux marchés. Toutefois, ils n'avaient pas l'impression d'obtenir des avantages en retour des contributions apportées par leurs activités, par exemple en termes de sécurité des marchandises, d'hygiène environnementale ou de bien-être, ou en ce qui concerne les routes, la police, les aéroports et l'éducation. Tous les commerçants considéraient la mobilité internationale comme particulièrement enrichissante sur le plan personnel : elle leur avait ouvert les yeux sur le monde, elle avait élargi leur réseau professionnel, elle avait augmenté leur revenu et elle les avait incité à élargir leurs activités commerciales. Certains ont même indiqué que la mobilité commerciale, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur du pays, leur avait permis de s'imprégner de nouvelles pratiques culturelles. De surcroît, les commerçants pensaient que les pays de destination tiraient eux aussi profit de leurs activités commerciales qui stimulaient leur économie grâce aux recettes en devises étrangères et généraient des emplois. Les commerçants affirmaient également que le Nigeria tirait avantage de leurs activités commerciales par l'augmentation du revenu national, la facilitation de la mondialisation de certains produits, l'établissement de liaisons avec différents marchés, le transfert de technologies et la création d'emplois. Certains se

plaignaient du faible développement des infrastructures au Nigeria ou encore des politiques économiques du gouvernement qui n'avait pas réussi à encourager les investisseurs à s'établir dans le pays et qui, de surcroît, défavorisaient les commerçants. D'autres éléments semblaient aussi entraver les échanges commerciaux au Nigeria tels que certaines incohérences dans les politiques gouvernementales, l'imposition multiple, les droits à l'importation élevés et les délais de traitement.

Quasiment tous les commerçants espéraient ou envisageaient d'acquérir des marchandises produits hors du Nigeria à l'avenir, pour les raisons suivantes : augmenter leurs bénéfices ; absence de filière de production locale pour les marchandises recherchées ; meilleure qualité et moindre coût des produits disponibles à l'étranger ; infrastructures et politiques économiques considérées meilleures dans le pays étranger ; aucun encouragement de la croissance industrielle au Nigeria. Enfin, les commerçants ont émis les suggestions suivantes pour améliorer leurs conditions : amélioration des infrastructures et de l'alimentation électrique, réduction des tarifs douaniers, stabilisation du taux de change de la devise locale, encouragements pour les investisseurs et producteurs locaux, établissement de bonnes règles de gouvernance et de mesures pour endiguer la corruption et accès à des modalités de crédit à faible taux d'intérêt. Ils ont aussi suggéré que le projet de décongestion du port soit mené plus rapidement, tout autant que le contrôle des marchandises et, enfin, que les importations soient mieux réglementées afin d'éviter le dumping de marchandises de médiocre qualité dans le pays.

Ghana : « Évolution des schémas de mobilité et des dynamiques de subsistance en Afrique : le cas des commerçants ghanéens transnationaux »

Au Ghana, une tendance se dessine actuellement en faveur d'une plus grande diversité des schémas de mobilité internationale, qui se caractérise par l'effacement des divisions coloniales traditionnelles et la participation de nouveaux acteurs et de nombreuses nouvelles destinations telles que le Moyen-Orient et l'Extrême-Orient. Cette mutation peut s'expliquer par l'évolution de l'économie politique mondiale et l'importance économique croissante de la Chine et d'autres pays au Moyen-Orient et en Extrême-Orient. Les travaux menés au Ghana visaient à étudier une nouvelle génération de commerçants qui s'approvisionnent en marchandises dans ces différentes nouvelles destinations pour les vendre ensuite sur les marchés ghanéens.

Ils portaient sur les deux plus grands marchés du pays : le marché central de Kumasi dans la ceinture centrale du Ghana et le marché de Makola à Accra, la capitale située dans le sud du pays. C'est dans ces deux marchés que les commerçants ont été sélectionnés, ainsi que dans des magasins d'autres zones commerciales des deux villes. Cette méthode permettait de garantir que l'échantillon comprenne plusieurs catégories de commerçants transnationaux, y compris ceux qui n'opèrent pas forcément dans les « marchés traditionnels ». Dans le cadre de cette étude, le concept du marché a été appréhendé non seulement en termes d'espaces clos où se situent les stands mais aussi en tant qu'espace « fluide » reliant différentes catégories de commerçants : vente au gros, vente au détail et commerce itinérant.

Un échantillon de 154 commerçants transnationaux a été choisi à dessein dans les deux emplacements ; les méthodes d'étude utilisées étaient à la fois quantitatives (questionnaire) et qualitatives (études de cas et entretiens en profondeur). L'échantillon était en majorité constitué de femmes commerçantes, ce qui est la norme au Ghana. Toutefois, l'étude a révélé qu'une proportion relativement élevée d'hommes participait aussi au commerce transnational, 40 % de l'échantillon étudié étant constitué d'hommes. La plupart des commerçants venaient du Sud et étaient chrétiens ; les commerçants musulmans étaient en majorité des femmes. Les commerçants étaient relativement bien instruits, 59 % ayant étudié jusqu'au niveau secondaire et 3 % seulement n'ayant jamais été scolarisés. Le niveau d'éducation des commerçants était plus élevé que celui des commerçantes. Plus d'un quart des commerçants était sans emploi avant de se mettre au commerce transnational. Un peu plus d'un quart des commerçantes (26 %) ont commencé leur carrière dans le commerce immédiatement après avoir quitté l'école, tandis que ce taux est de 13 % seulement chez les hommes, ce qui indique que le commerce international est peut-être relativement plus accessible aux femmes qu'aux hommes.

La majorité des commerçants ont indiqué pratiquer uniquement la profession de commerçant et n'occuper aucun emploi secondaire. Cette situation met en relief le caractère exigeant du travail de commerçant. Les hommes ont plus tendance que les femmes à occuper une activité secondaire (13 % contre 1 %). La plupart des femmes se sont mises au commerce par amour des affaires tandis que pour un nombre relativement plus élevé d'hommes c'est la rentabilité qui a primé, ou le fait que le commerce en question appartenait à la famille. Toutes les personnes ayant commencé une carrière dans le commerce pour

reprendre l'entreprise familiale avaient suivi une scolarité, ce qui met en lumière l'importance accordée à l'éducation pour pouvoir diriger avec succès ce type d'entreprise.

C'est principalement par le biais de relations familiales ou d'amis que les personnes étudiées ont été introduites au monde du commerce. Quant aux personnes ayant commencé leur carrière dans le commerce de leur propre initiative, ce sont plus souvent des femmes (24 %) que des hommes (12 %). La présence de réseaux sociaux s'est avérée cruciale au début de la carrière des commerçants, et encore plus pour faciliter les décisions en matière de mobilité. Près de 69 % des commerçants avaient puisé dans leurs économies personnelles pour se constituer un capital de départ. Par contre, peu d'entre eux avaient considéré la possibilité d'un prêt bancaire car les banques ghanéennes pratiquent généralement des taux d'intérêts élevés. Toutefois, près d'un cinquième ont contracté un prêt bancaire pour démarrer leur entreprise commerciale.

Plus de la moitié des commerçants (53 %) se consacrent à la fois à la vente au gros et au détail tandis que 36 % vendent seulement au détail et 11 % seulement au gros. Un plus grand nombre d'hommes se consacrent au commerce de gros, plus lucratif mais qui demande de plus grands investissements, qu'au commerce de détail, qui est dominé par les femmes.

À part les magasins dans lesquels les commerçants ont été interviewés et qu'ils indiquaient posséder, près de 29 % ont signalé qu'ils possédaient d'autres magasins, parfois dans le marché même ou près de celui-ci, et parfois à la périphérie de la ville. C'est pourquoi il était nécessaire de conceptualiser le marché en tant qu'espace fluide, en particulier dans le cas d'Accra, où l'espace occupé par le marché s'étend au-delà de la zone du Marché de Makola.

Les commerçants transnationaux ghanéens voyagent principalement vers l'Asie, l'Afrique, le Moyen-Orient, l'Europe et l'Amérique du Nord, par ordre de popularité. Au Moyen-Orient, la destination la plus populaire est Dubaï dans les Émirats arabes unis. En Asie, il s'agit de la Chine, suivie de la Thaïlande. En Europe, c'est le Royaume-Uni, suivi de l'Italie. En ce qui concerne les destinations africaines, la majorité des commerçants se rendent au Nigeria et au Togo. Les commerçants transnationaux ghanéens suivent un processus graduel, la plupart d'entre eux commençant leurs activités à travers les villes du Ghana avant de gagner les pays de la CEDEAO puis, finalement, de se rendre dans des destinations commerciales hors d'Afrique. Plus de sept commerçants sur dix voyagent en avion pour se rendre à leur destination finale. Un plus grand nombre de commerçants d'Accra que de Kumasi se rendent dans les autres pays de la région tandis qu'un plus grand nombre de femmes se rendent dans les pays voisins pour s'approvisionner.

96 % des commerçants partent en voyage d'affaires plus d'une fois par an ; 26 % partent deux fois par an tandis que le plus grand nombre (30 %) se déplacent quatre fois par an. Près de 10 % des commerçants partent en voyage d'affaires de manière hebdomadaire, ce qui suggère que leur destination est relativement proche, c'est-à-dire dans la sous-région ouest-africaine. Les commerçants passent entre deux jours et un mois par an, et la majorité font des voyages de deux semaines.

Les commerçants se rendent généralement à l'étranger lorsque leurs stocks approchent l'épuisement et qu'ils disposent des moyens financiers pour entreprendre le déplacement. Ils voyagent également avant Noël et les autres périodes de fêtes ghanéennes, lorsqu'ils sont susceptibles de vendre plus. Beaucoup d'entre eux ont particulièrement tendance à se rendre en Asie pour visiter les grands foires telles que la Foire de Canton en Chine, où ils obtiennent une grande variété de marchandises à prix réduits.

La possibilité d'acquérir des marchandises à un prix abordable constitue un facteur déterminant pour les commerçants qui se rendent dans ces destinations. Le grand choix d'articles disponibles constitue un autre facteur, de même que leur qualité et la possibilité d'obtenir des marchandises fabriquées sur mesure. Parmi les autres raisons importantes pour se rendre dans une destination particulière on peut citer le coût et le niveau de facilité du déplacement, non seulement pour les individus mais aussi pour les biens ; les préoccupations portaient plus spécifiquement sur la facilité d'acquisition des visas, les faibles coûts de transport et la rapidité de livraison des biens.

Les informants vendent une variété de biens de consommation importés : produits de beauté et de soin des cheveux, vêtements et autres articles pour bébé, chaussures, sacs, dentelles et autres textiles, équipements de cuisine, appareils électroniques, appareils électroménagers et appareils de cuisson. Ils vendent aussi des équipements pour les secteurs de la construction, de l'information, des communications et des technologies, tels que des câbles électriques à usage domestique ou industriel, des téléphones mobiles et leurs accessoires et des ordinateurs. Il semble que les hommes et les femmes ne privilégient pas les mêmes marchandises : les hommes échangent principalement du matériel informatique, des téléphones mobiles ou encore des équipements de santé, par exemple pour procéder à des analyses sanguines ou encore assurer le suivi des patients. Les femmes, quant à elles, vendent généralement une plus grande variété d'articles et sont très majoritaires dans le domaine des cosmétiques et produits de beauté, les chaussures et sacs à main, les vêtements pour enfants et l'électroménager.

Seules quelques-unes des personnes interrogées utilisaient un mode de transfert monétaire officiel pour effectuer des transactions. Un peu plus des deux tiers (67,5 %) ont indiqué qu'ils voyageaient avec l'argent sur eux. Comme de grandes sommes d'argent, parfois supérieures aux limites imposées, sont souvent nécessaires pour partir en voyages d'affaires, les commerçants sont susceptibles de sous-déclarer les sommes qu'ils emmènent avec eux au cours de leurs déplacements ou d'offrir des pots de vin aux fonctionnaires pour qu'ils leur permettent de franchir la frontière avec une somme d'argent supérieure à la limite imposée. La majorité des commerçants considéraient que le montant maximum autorisé pour les transferts monétaires, fixé par les banques à 10 000 dollars EU, était trop bas, si bien que peu d'entre eux effectuaient leurs transferts par le biais de banques. La plupart des commerçants utilisaient leur téléphone pour communiquer avec leurs partenaires commerciaux tandis qu'une minorité communiquait par Internet ou par le biais d'agents avec lesquels ils faisaient des affaires. La difficulté la plus courante concernait le coût élevé du commerce transnational ; parmi les aspects les plus préoccupants, les commerçants ont indiqué le système fiscal et l'accès au crédit. Obtenir un ticket ou un visa ou encore trouver un hébergement à l'étranger semblait poser beaucoup moins de problèmes.

Les commerçants attribuent leur décision de changer de destination commerciale et de se rendre au Moyen-Orient ou en Chine plutôt que dans les autres pays d'Afrique de l'Ouest à l'augmentation des prix des marchandises dans les villes ouest-africaines, qui a pour effet de réduire leur marge de profit, ainsi qu'à la difficulté de franchir les frontières de ces pays avec des marchandises. De plus, les prix ont augmenté sur les marchés de destination de la sous-région ouest-africaine et le coût du transport au Ghana a également augmenté, principalement en raison des contreparties financières exigées par les gardes-frontières. La plupart des commerçants absorbent ces coûts eux-mêmes. Les commerçants qui choisissent de reporter ces coûts sur leurs clients constatent un déclin de leurs ventes et une perte de profit. Ceci explique pourquoi les destinations commerciales au Moyen-Orient et en Extrême-Orient sont de plus en plus populaires.

Pour faciliter leur mobilité, les commerçants transnationaux ghanéens utilisent principalement les stratégies suivantes : voyager en groupes, construire des relations de confiance avec d'autres commerçants et utiliser des intermédiaires pour surmonter les barrières linguistiques et les problèmes de sécurité ou encore pour transférer leurs capitaux. Ils s'appuient sur leurs réseaux pour faciliter la majorité des activités relatives au commerce, dont l'obtention de visas ou de titres de transport, l'expédition de marchandises et leur dédouanement au port de Tema ou à l'aéroport international de Kotoka au Ghana. Les commerçants transnationaux ghanéens qui voyagent au Moyen-Orient et en Extrême-Orient ont établi des relations de confiance et de camaraderie avec des intermédiaires qui facilitent leurs échanges commerciaux. Ils utilisent également des intermédiaires, généralement des Ghanéens installés depuis assez longtemps dans le pays de destination, pour les guider au cours de leurs déplacements et pour les aider à acquérir des marchandises. Ces intermédiaires leur communiquent également des informations sur les services bancaires informels, dont l'échange de devises, et certains agissent même comme transporteurs pour faciliter le transport des marchandises vers le Ghana. Les autres commerçants et les relations amicales constituent de bonnes sources d'information sur les destinations les plus propices et, grâce à leurs recommandations, ils facilitent les transactions commerciales. Les réseaux s'étendent également aux relations familiales, aux membres des congrégations religieuses et aux institutions financières. Les relations familiales aident à la constitution du capital de départ de l'entreprise commerciale ainsi qu'à la bonne gestion de celle-ci.

Les commerçants utilisent de nombreuses routes et stratégies pour s'approvisionner en marchandises. Par exemple, dans l'attente de se rendre en Chine, à Dubaï, en Indonésie ou dans d'autres pays d'Extrême-Orient une fois que leurs stocks seront épuisés, les commerçants font des voyages plus courts vers des destinations plus rapprochées telles que Lomé et Lagos pour s'y approvisionner en marchandises semblables ou identiques et maintenir leurs stocks à un niveau suffisant pour continuer de servir leurs clients. Aucun visa n'est requis pour voyager en CEDEAO. Ceux qui se rendent au Royaume-Uni ou aux États-Unis obtiennent souvent un visa de longue durée tandis que les autres commerçants qui ont beaucoup voyagé rencontrent peu de difficultés à obtenir un visa. Parmi les obstacles à l'obtention d'un visa, les commerçants ont cité le coût élevé, la complexité du processus ou des exigences, les retards, la trop courte période de validité des visas et la difficulté du processus pour les premières demandes. Pour surmonter ces difficultés, les commerçants

déposent souvent leur demande de visa bien en avance et font parfois même appel à des agents.

Les commerçants sont souvent préoccupés par le coût des billets. La plupart d'entre eux négocient avec des agences de voyage qui achètent leur billet pour eux puis leur permettent de le régler en plusieurs mensualités. Certains commerçants bénéficient en outre du soutien de leurs fournisseurs. Les coûts excessifs sont reportés sur le prix des marchandises une fois que celles-ci sont en vente sur les marchés ghanéens. L'accès au crédit constitue un autre problème pour les commerçants. Les institutions financières refusent souvent d'accorder un crédit aux commerçants en raison de leur incapacité à fournir des garanties et les documents requis. De plus, leurs taux d'intérêt sont souvent considérés comme trop élevés. Les commerçants évitent donc les institutions financières et recourent à leurs services uniquement dans les situations extrêmes ; ils préfèrent s'en remettre à leurs amis ou puiser dans leurs propres économies. Un autre problème provient du fait que les commerçants n'ont pas le droit de transporter plus de 10 000 dollars US hors du Ghana, une mesure visant à empêcher la fuite des capitaux. Certains commerçants transfèrent l'argent par le biais de banques qui disposent d'un guichet dans leur destination. D'autres versent des pots-de-vin aux fonctionnaires des douanes ou demandent à un compagnon de voyage de transporter du liquide ou encore sous-déclarent le montant qu'ils transportent.

Les commerçants tirent un grand profit du commerce transnational. Parmi les avantages économiques, on peut citer : avoir des économies sur un compte en banque, la capacité de subvenir aux besoins du ménage, l'amélioration des conditions de vie et l'acquisition d'un véhicule. Il y a aussi d'autres avantages sociaux, tels qu'un meilleur style de vie, l'éducation des enfants au Ghana et à l'étranger, l'acquisition d'un statut social plus élevé ou encore l'élargissement des perspectives et, pour certains, l'apprentissage d'une autre langue. Toutefois, le commerce transnational présente aussi certains inconvénients, par exemple parce qu'il sépare les commerçants de leur époux/épouse et de leurs enfants, ce qui entraîne des problèmes pour l'éducation des enfants et même pour la stabilité des couples, la fidélité des commerçants envers leur partenaire étant parfois mise en doute. Il peut en résulter une séparation ou un divorce, une situation qui concerne 29 % des commerçants – un taux bien plus élevé que la moyenne nationale de 6 %. La relation entre l'activité commerciale et la situation maritale mérite d'être plus amplement étudiée.

L'immense majorité des commerçants (95 %) n'a jamais envisagé de s'installer de manière plus permanente dans leur destination commerciale, malgré le rayonnement que le commerce transnational leur a apporté. Ils ne démontrent d'ailleurs aucun intérêt à le faire et l'installation à l'étranger n'est pas la norme. Certains facteurs pourraient toutefois inciter certains d'entre eux à séjourner plus longtemps sur leur lieu de destination, par exemple un emploi bien rémunéré dans le pays de destination ou la possibilité d'y séjourner avec tous les membres de leur famille. D'autres considéreraient un séjour plus permanent à l'étranger uniquement en cas d'effondrement de leur commerce au Ghana. Vingt personnes interrogées (13 %) avaient des amis qui s'étaient établis de manière permanente à l'étranger. Tandis que certains s'étaient rendus à l'étranger dans leur destination commerciale parce que leur commerce avait périclité ou subi des pertes importantes, d'autres ont préféré recentrer leurs activités ou trouver de nouveaux intérêts commerciaux qui impliquaient leur

réinstallation à l'étranger. Quelques autres commerçants avaient obtenu un visa de longue durée et avaient donc décidé de partir s'installer dans les pays concernés ou bien avaient appris le chinois et trouvé un emploi en Chine. D'autres avaient choisi de séjourner de manière plus permanente dans leur destination commerciale pour approfondir leur éducation ou parce qu'il s'y étaient mariés.

Il est évident que pour la plupart des commerçants transnationaux ghanéens, séjourner à l'étranger plus longuement ou de manière permanente ne constitue pas une grande priorité. Pas même l'exposition au commerce international ne pourrait les convaincre de rester de manière permanente dans leur destination commerciale. Au contraire, le transnationalisme permet aux commerçants de poursuivre leurs activités commerciales dans de multiples pays et de participer à des échanges au-delà des frontières nationales, tout en passant une bonne partie de leur temps au Ghana.