



HAL
open science

Routes tunisiennes de l'échange marchand : géographie post-révolution d'un réseau de marchés mondialisés

Adrien Doron

► **To cite this version:**

Adrien Doron. Routes tunisiennes de l'échange marchand : géographie post-révolution d'un réseau de marchés mondialisés. Géographie. Université Toulouse le Mirail - Toulouse II, 2018. Français. NNT : 2018TOU20039 . tel-02408681

HAL Id: tel-02408681

<https://theses.hal.science/tel-02408681>

Submitted on 13 Dec 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



THÈSE

En vue de l'obtention du

DOCTORAT DE L'UNIVERSITÉ DE TOULOUSE

Délivré par :

Université Toulouse - Jean Jaurès

Présentée et soutenue par :

Adrien DORON

le vendredi 6 juillet 2018

Titre :

ROUTES TUNISIENNES DE L'ÉCHANGE MARCHAND
GÉOGRAPHIE POST-RÉVOLUTION
D'UN RÉSEAU DE MARCHÉS MONDIALISÉS

École doctorale et discipline ou spécialité :

ED TESC : Géographie et aménagement

Unité de recherche :

UMR LISST - Centre interdisciplinaire d'études urbaines

Directeur/trice(s) de Thèse :

Olivier PLIEZ, Directeur de recherches CNRS, LISST, Toulouse

Jury :

Alia GANA Directrice de recherches CNRS, IRMC-Tunis, rapporteure
Camille SCHMOLL Maîtresse de conférences HDR à l'Université Paris 7-Diderot, Géographier-cités, rapporteure

Hassan BOUBAKRI Professeur à l'Université de Sousse, examinateur
Denis ECKERT Directeur de recherches CNRS - Centre Marc Bloch - Berlin, examinateur
Michel GROSSETTI Directeur de recherches CNRS - Directeur d'études à l'EHESS, LISST, Toulouse, examinateur

THÈSE

En vue de l'obtention du

DOCTORAT DE L'UNIVERSITÉ DE TOULOUSE

Délivré par

Université Toulouse 2 - Jean Jaurès
Spécialité : Géographie et aménagement

Présentée et soutenue publiquement le vendredi 6 juillet 2018

par

Adrien DORON

ROUTES TUNISIENNES DE L'ÉCHANGE MARCHAND

**GÉOGRAPHIE POST-RÉVOLUTION
D'UN RÉSEAU DE MARCHÉS MONDIALISÉS**

Directeur de Thèse : **Olivier PLIEZ**

Directeur de recherches CNRS, LISST, Toulouse

Jury

Rapporteuses :

Alia GANA Directrice de recherches CNRS, IRMC-Tunis

Camille SCHMOLL Maîtresse de conférences HDR à l'Université Paris 7 - Diderot, Géographie-cités

Examineurs :

Hassan BOUBAKRI Professeur à l'Université de Sousse

Denis ECKERT Directeur de recherches CNRS - Centre Marc Bloch - Berlin

Michel GROSSETTI Directeur de recherches CNRS - Directeur d'études à l'EHESS, LISST, Toulouse

École doctorale TESC

UMR LISST - Centre interdisciplinaire d'études urbaines



Ben Gardane, souk connecté, 5 juin 2013.

REMERCIEMENTS

Mes premiers remerciements s'adressent à mon directeur de thèse, Olivier Pliez. En février 2006, il y a douze ans déjà, nous nous rencontrions au Caire. Depuis l'Égypte, où je m'étonnais pour la première fois de la forte présence de banals cartons d'articles *made in China*, cette relation a perduré. Je n'oublierai pas cet appel en mai 2012, après trois ans d'enseignement dans le secondaire, loin de la recherche comme de Toulouse : « *Adrien, si ça t'intéresse toujours, il y a peut-être quelque chose pour toi à Toulouse* ».

Merci de m'avoir proposé cette aventure que j'ai adorée. Merci de m'avoir transmis que la recherche, même parfois solitaire, est un travail d'équipe et d'échanges, en particulier au sein des programmes Mondis. Merci de m'avoir accompagné, suivi, relu, sans jamais me diriger.

Je remercie aussi chaleureusement les membres du jury de me faire l'honneur de lire, de critiquer et d'évaluer mon travail.

Ce travail de longue haleine n'aurait pu être possible sans l'appui et le soutien financier des laboratoires et de leurs équipes qui m'ont accompagné.

À Toulouse, je remercie l'équipe du LabEx SMS pour sa confiance et le contrat doctoral que j'espère honorer dans les pages qui suivent. Un grand merci à son directeur, Michel Grossetti, pour son accueil et sa disponibilité. Je remercie également le comité de rédaction du magazine *Mondes Sociaux* pour ce qui fut un bel atelier d'écriture, et l'équipe de séminaire MoRéMi organisatrice de rencontres fructueuses.

Mes remerciements s'adressent également aux membres du LISST, mon laboratoire, et en particulier à l'équipe du LISST-CIEU où j'ai reçu un soutien financier, administratif, scientifique et plus largement moral. Merci à MABA, Dominique, Marie, Najla. Merci à Sonia, Lucine, Yann-Philippe, Stéphanie. À l'université Jean-Jaurès, je remercie également l'équipe du département de géographie qui m'a accordé sa confiance pendant une année d'ATER.

À Tunis, mes remerciements s'adressent à l'équipe de l'Institut de Recherche sur le Maghreb Contemporain (IRMC) et en particulier à Karima Dirèche, sa directrice, pour son accueil chaleureux et les rencontres doctorales impulsées en Tunisie.

De nouveau à Toulouse, je remercie l'équipe de l'*Institute for Advanced Studies in Toulouse* (IAST) et son directeur, Paul Seabright, pour m'avoir permis de consacrer une année supplémentaire à mes travaux comme à la découverte d'approches différentes de la recherche.

En Tunisie comme en France, les soutiens ont été précieux dans cette aventure. Ils témoignent d'une double vie menée au gré des allers-retours entre les deux rives de la Méditerranée.

Sur les terrains tunisiens, je remercie celles et ceux qui m'ont ouvert leur porte, qui ont pris le temps, qui m'ont expliqué, qui se sont confiés, qui m'ont permis de comprendre.

Au-delà de l'enquête, j'ai été touché par l'accueil bienveillant des frères Ben Ghorbal, rue de la Commission, où j'ai toujours été le bienvenu et où mon tabouret m'a permis de découvrir le spectacle du souk en sirotant un café. Merci également à Nabil pour son soutien et mon introduction à M'saken. À Ben Gardane, un grand merci à Monji pour son hospitalité sans égale et pour m'avoir fait découvrir la vie des « gens du sud ». Merci également à Miloud et à Mustapha Chandoul d'avoir éclairé ma compréhension de Ben Gardane.

Travailler avec de jeunes collègues tunisiens fut aussi une chance pour l'étranger de passage que j'ai été. Je remercie Hassan Boubakri d'avoir permis ces rencontres avec Zine El Abidine El Saoudi et Raja Marzougui. Un grand merci à Zine pour son accueil à Sbeïtla et ces journées à parcourir la région frontalière tuniso-algérienne. Un grand merci à Raja pour son aide et ses réflexions sur des terrains difficiles.

À Tunis, l'IRMC fut aussi un lieu de rencontres et d'échanges avec une belle équipe de doctorant. Mes amitiés à Damiano De Faci, colocataire au Passage, à Aymen Belhadj, l'enthousiaste, à Irène Carpentier et Anis pour l'étape oasienne, Chiara Loschi et Sarah Adjel. Merci L'IRMC c'est aussi un accueil sympathique, scientifique, culinaire. Merci à Hayet et Romain. À Jérôme Heurtaux pour ses remarques constructives. Merci aussi à Latifa de m'avoir fait une petite place dans la cuisine.

Tunis fut également l'occasion d'une rencontre inattendue avec le petit monde des journalistes. Et ce fut une joie en plus d'être un réel soutien. Un grand merci à Camille Lafrance, Élodie Auffray, Sandro Lutyens, Thibaut Cavallès. Que d'échanges et de moments mémorables en votre compagnie.

Sortant des catégories, quelques inclassables. Lorand et Marouan, un grand merci pour votre accueil princier et inoubliable. Nessryne, pour cette aventure aux îles Kerkennah. Chloé, Deena, pour les nuits tunisoises.

Et puis celles qui ont fait de Tunis mon chez moi avec quantités d'émotions que les mots ne peuvent décrire : Alex (et Zitoun) et Jiji, ce fut un bonheur.

Il est déjà temps de rentrer en France, le temps de l'aventure derrière soit. Par chance, de ce côté-ci de la Méditerranée, j'ai été et suis toujours si bien entouré. C'est l'occasion d'une pensée particulière pour Quentin qui m'a encouragé à entamer cette aventure.

À l'université du Mirail, entre-temps devenue Jean Jaurès, durant ces six années, des collègues sont devenus des amis. Que de beaux moments. Merci à Pauline avec qui j'ai partagé ce chaleureux petit bureau aujourd'hui disparu et qui m'a reconnecté à la pratique des logiciels de dessin. Marion, madame graphes, et bien plus : il se pourrait bien que ces choses-là me fascinent aussi ! David, probablement le plus au courant de ce que j'ai traversé cette année puisque tu en étais au même point. On partagera bien plus dès que j'aurai fini d'écrire ces remerciements ! Bien de belles choses à Perrine et à toi. Anne, un grand merci pour ton aide précieuse et pour tout le reste : les questionnements partagés, comme les communications, les couscous et j'en passe. Ton travail admirable m'a guidé comme un phare dans la nuit. J'ai hâte de voir la suite !

Un grand merci à Lucie et Sam de m'avoir accueilli dans votre bureau de Dynamiques Rurales où j'ai pu trouver un petit coin tranquille et chaleureux pour écrire quelques-unes de ces pages. Et puis j'ai encore déménagé pour m'installer dans ce petit cocon d'amour auprès de Mathilde. Lapin, quelle belle et brillante personne tu fais ! Il faut que je songe à te rendre un peu de l'énergie que tu m'as apportée sans compter. Je vous passe le flambeau à toi et à Adriana.

Et puis il y a la vie hors des murs de l'université.

Les amis, merci d'avoir suivi cette aventure, de m'avoir encouragé et de m'avoir permis de m'évader.

Merci aux *géos rigolos*, les éminents fondateurs lyonnais de la *Géothèque.org*. La thèse m'a un peu éloigné ces temps-ci. Pierre-Marie, J.-B., hâte de vous retrouver avec Émeline, Valentina, Camille et..... Jean-Christophe-Élisée ?

Juju, si tu lis ces mots, c'est que j'y suis arrivé ! Je mesure aussi l'épopée de ces six dernières années. On aura bien fait les fifous ! Pierre et Pascal, vous êtes des piliers de gentillesse et d'attention. Grâce à vous, comme dirait Ru, *I don't f**k it up* ! Béné, ton humour et ton attention m'ont porté !

Asiaaaaa, je sais que tu reviens des rives de l'océan Indien. Tu fais partie de cette aventure puisque c'est à Tunis que nos trajectoires se sont percutées. Une belle étincelle d'enthousiasme.

Julie, ce retour à Toulouse fut si intense en ta compagnie, un festival de saveurs. Depuis notre petit appartement, nous partageons tant. Pendant cette aventure, tu as toujours été là, jusqu'au bout. J'espère marcher dans tes pas encore longtemps.

Elsa, merci de ton aide si précieuse. Quel bonheur de t'avoir pour amie. J'en ressens une force incroyable. C'est complètement fou de partager cette vie à tes côtés. Cela peut-il s'écrire ? Un regard dira tout.

Dans ce travail de longue haleine, je mesure aussi combien le soutien de ma famille a été déterminant. Merci à mes parents pour leur soutien sans faille, particulièrement dans les moments de doute et d'épuisement. Je sais d'où viennent ma force, ma capacité de résistance mais aussi d'adaptation, et ma curiosité précoce pour le monde et ses territoires. Ma sœur, Julie, avec ceux de Sylvain, tes encouragements ont été précieux, et ton brillant exemple plus encore. Merci à mes grands-parents d'avoir suivi cette aventure et d'avoir toujours été si fiers de vos petits.

Enfin, Adrien, merci d'avoir été là, avec patience et attention, jusqu'au bout.

C'te chance !

À mes grands-mères

Manou, pour l'amour inconditionnel et les qualités humaines

Jacqueline, pour l'optimisme et en souvenir d'autres territoires africains

Josette, qui aurait été fière

À mes grands-pères

Bernard, pour le goût des voyages et des aventures

Roger, pour la force et l'endurance

« Si tu traces une route, attention, tu auras du mal à revenir à l'étendue ».

Henri Michaux, *Poteaux d'angle*

SOMMAIRE

INTRODUCTION GÉNÉRALE	1
I. Étudier les routes marchandes du commerce transnational dans la Tunisie en transition : la construction d'une approche multiscalaire	5
II. Une géographie de l'économie transnationale tunisienne à partir des marchés : hypothèses de recherche.....	17
III. Méthodologie et pratique du terrain : saisir les relations.....	21
IV. Analyser la structuration d'un réseau de marché et ses recompositions : déroulement de la thèse	36
PARTIE I : LA STRUCTURATION DES MARCHÉS ET DE LEURS APPROVISIONNEMENTS : ARTICULATIONS DE DYNAMIQUES LOCALES ET D'OPPORTUNITÉS EXOGÈNES.....	39
CHAPITRE 1 : DEUX PLACES MARCHANDES ANCRÉES DANS DES TERRITOIRES EN DÉCLIN ..	43
Introduction	44
I. Deux places marchandes populaires et multisites.....	45
II. À Tunis, l'organisation d'une place marchande dans les creux de la croissance urbaine	71
III. À Ben Gardane et dans la région frontalière tuniso-libyenne : des échanges transfrontaliers nés dans une impasse	93
Conclusion	102
CHAPITRE 2 : UNE MONDIALISATION DES RELATIONS COMMERCIALES PAR ÉTAPES : LES PROCESSUS DE STRUCTURATION DES RÉSEAUX MARCHANDS EN TUNISIE.....	103
Introduction	104
I. La mondialisation des approvisionnements à Tunis et à Ben Gardane : des navetteurs aux importateurs.....	106
II. Approvisionnements et relations marchandes en amont et en aval des marchés tunisiens.....	133
Conclusion	161
PARTIE II : LA FABRIQUE DES DISPOSITIFS DE CONTOURNEMENT : ACTEURS MARCHANDS ET ÉCONOMIE POLITIQUE DU COMMERCE TRANSNATIONAL TUNISIEN EN MUTATION	163

CHAPITRE 3 : ÉCONOMIE POLITIQUE DE LA FABRIQUE D'UNE « ZONE FRANCHE » DU COMMERCE TRANSNATIONAL DANS LA TUNISIE DE BEN ALI	167
Introduction	168
I. Vu de Tunis : l'organisation d'un dispositif clientéliste de contournement des barrières douanières	169
II. Vu de la région frontalière tuniso-libyenne : le laisser-faire pour zone franche..	188
Conclusion	204
CHAPITRE 4 : RECOMPOSER LES CONTOURNEMENTS FACE AU BOULEVERSEMENT POLITIQUE	207
Introduction	208
I. La révolution : une remise en cause de la zone franche ?	209
II. Stratégies d'acteurs marchands en quête d'arrangements	225
III. Une recomposition des imbrications politico-économiques dans la Tunisie en transition	265
Conclusion	288
CHAPITRE 5 : L'IMPOSSIBLE GOUVERNANCE DE L'ÉCONOMIE TRANSNATIONALE DANS LA TUNISIE EN TRANSITION ?	291
Introduction	292
I. Une économie transnationale de plus en plus criminalisée	294
II. Une politique de lutte contre le « commerce parallèle »	319
III. Vers une gouvernance plus pragmatique ?	339
Conclusion	344
PARTIE III : DES APPROVISIONNEMENTS AUX DISPOSITIFS DE CONTOURNEMENT : CONSTRUIRE UNE APPROCHE RÉSEAU DE LA STRUCTURATION DES ROUTES MARCHANDES.....	347
CHAPITRE 6 : DU RÉSEAU SOCIAL AU RÉSEAU SPATIAL : CONSTRUIRE UN CADRE D'ANALYSE DES RÉSEAUX DU COMMERCE TRANSNATIONAL	349
Introduction	350
I. Les réseaux du commerce transnational entre lieux et acteurs : de la métaphore du réseau au concept « soft » de la route	351

II. Mobiliser l'analyse de réseaux sociaux (ARS) dans l'analyse de réseaux commerciaux.....	364
III. Des lieux en réseau : penser la discontinuité topographique avec les apports de l'analyse de réseaux sociaux.....	389
Conclusion.....	403
CHAPITRE 7 : MISE EN ŒUVRE D'UNE APPROCHE RÉSEAU DU COMMERCE TRANSNATIONAL EN TUNISIE : LA STRUCTURATION SOCIALE ET RÉCULAIRE DES ROUTES MARCHANDES ..	405
Introduction.....	406
I. Une approche réseau de l'extension des mobilités entrepreneuriales et des routes marchandes.....	407
II. Une approche du réseau spatial des marchés et de leurs approvisionnements..	423
Conclusion.....	445
CONCLUSION GÉNÉRALE.....	447
BIBLIOGRAPHIE	456
ANNEXES	478

INTRODUCTION GÉNÉRALE

I. Étudier les routes marchandes du commerce transnational dans la Tunisie en transition : la construction d'une approche multiscalaire	5
II. Une géographie de l'économie transnationale tunisienne à partir des marchés : hypothèses de recherche.....	17
III. Méthodologie et pratique du terrain : saisir les relations	21
IV. Analyser la structuration d'un réseau de marché et ses recompositions : déroulement de la thèse	36

Une banale affaire de contrebande de feux d'artifice ?

Le 27 mars 2015, un hangar contenant une cargaison de feux d'artifices illégalement importés de Chine est découvert à Sfax par la brigade judiciaire de la police. La quantité de marchandises saisie est qualifiée dans la presse tunisienne de « gigantesque » et « ahurissante »¹ ; les dépêches s'accordant sur le chiffre de 10 000 cartons pour une valeur de plus de trois millions de dinars. Ce fait divers, en apparence assez banal, s'ajoute aux autres saisies² régulièrement communiquées dans la presse par les autorités, y compris à propos des feux d'artifice dont le commerce est prohibé en Tunisie depuis 2014. Pourtant, le fait divers devient une affaire. En effet, parmi les personnes arrêtées se trouvent, outre le propriétaire du hangar, trois hommes d'affaires dont deux de la région industrielle de Sfax, ainsi qu'un lieutenant et un sergent des douanes du port de la ville. Quelques grands patrons du secteur textile tunisien sont même éclaboussés et obligés de démentir toute implication³. Plus encore, cette affaire révèle la complexité des transactions commerciales qui parcourent alors la Tunisie.

¹ Lajili T., 2015, « Gigantesque trafic de pétards et de feux d'artifice à Sfax : Le contrebandier principal et quatre membres du réseau arrêtés », *Le Temps.com.tn*, [en ligne], 29 mars 2015. URL : <http://www.letemps.com.tn/article/90491/gigantesque-traffic-de-p%C3%A9tards-et-de-feux-d%E2%80%99artifice-%C3%A0-sfax-le-contrebandier-principal>

² Benarous R., 2015, « Feux d'artifice. Le gros coup de filet de Sfax mettra-t-il fin au phénomène ? », *Le Temps.com.tn*, [en ligne], 4 avril 2015. URL : <http://www.letemps.com.tn/article/90590/le-gros-coup-de-filet-de-sfax-mettra-t-il-fin-au-ph%C3%A9nom%C3%A8ne>

³ Notamment ceux des enseignes nationales de prêt-à-porter *Zen* et *Hamadi Abid*. « Elyes Zouari (Zen) dément tout lien avec la contrebande à Sfax », *kapitalis.com*, [en ligne], 6 avril 2015. URL : <http://www.kapitalis.com/kapital/28646-elyes-zouari-zen-dement-tout-lien-avec-la-contrebande-a-sfax.html>

Il est d'abord question de circulations marchandes hybrides, bien au-delà du petit trafic contrebandier et informel désigné par les médias et les autorités. En effet, les marchandises découvertes renvoient à des flux commerciaux mondialisés : les feux d'artifices ont été fabriqués puis commandés en Chine et transportés par voie maritime jusqu'à Sfax de manière légale selon un dispositif commercial et logistique transnational qui s'est banalisé depuis le début des années 2000. De plus, le contournement de la barrière douanière tunisienne a impliqué agents de l'État et hommes d'affaires de l'économie dite formelle. Ce premier constat proscrit toute réductionnisme à une échelle locale comme à une catégorisation binaire formel/informel.

Vient ensuite la question des lieux, ici la ville de Sfax et son port, qui apparaissent à contre-emploi dans une affaire de contrebande. En effet, la seconde agglomération tunisienne et second pôle manufacturier du pays derrière Tunis, occupe davantage la place de cité industrielle que celle de zone de trafics illicites dans les stéréotypes régionalistes populaires tunisiens (Lahmar, 2001). Pourtant, cette affaire l'associe de manière surprenante à la contrebande au même titre que les régions frontalières. Quant au port, majoritairement vraquier et céréalier, il n'a pas vocation à opérer les importations par conteneurs en dehors de celles destinées au secteur manufacturier de la région. En Tunisie, c'est le port de Radès près de Tunis qui opère l'essentiel des importations par conteneurs⁴. Ces lieux, ville et port, auxquels on peut ajouter le hangar d'entreposage de la marchandise, apparaissent comme autant de relais qui jalonnent les circulations de marchandises, des usines exportatrices aux marchés où sont consommés ces produits. Comment ces lieux sont-ils devenus ces étapes de circulations marchandes transnationales ?

Cette question renvoie alors aux acteurs en relation et au rôle de leur association dans la fabrication d'une étape commerciale et d'une voie d'importation. Cette association est ici hétéroclite : un commerçant, seul qualifié de contrebandier, des hommes d'affaires du secteur industriel et marchand de la ville et des douaniers. Elle a permis, un temps, un contournement efficace et massif de la barrière douanière et, sans doute, un profit conséquent au vu des quantités saisies et du risque pris. Reste à fouiller les ressorts des relations sociales à même de créer les conditions de passage d'un flux conséquent de

« Hamadi Abid nie tout lien avec l'affaire des feux d'artifice de Sfax », africanmanager.com, [en ligne], 2 avril 2015. URL : <http://africanmanager.com/hamadi-abid-nie-tout-lien-avec-l%C2%92affaire-des-feux-d%C2%92artifice-de-sfax/>

⁴ Pour information en 2016, pour les conteneurs importés en Tunisie toutes marchandises confondues, 65% étaient réceptionnées à Radès contre 16% au port de Sfax. (Source : Office de la Marine Marchande et des Ports : <http://www.ommp.nat.tn/import-export/>)

marchandises à la fois fortement demandées – en particulier dans l’organisation des fêtes de mariage en Tunisie – et prohibées.

Enfin, seul mentionné dans les communiqués des autorités et dans la presse, l’usage « terroriste » des feux d’artifices questionne la prégnance des questions sécuritaires dans un cadre politique et géopolitique tunisien bouleversé par la révolution de 2011. En effet, les feux d’artifice ont été interdits d’importation, de fabrication et de commercialisation en juin 2014 après une période d’usage qualifié d’anormal par les forces de l’ordre, notamment dans la banlieue ouest de Tunis⁵. Déjà en 2013, les détonations avaient été attribuées au groupe salafiste *Ansar al Charia* par le journal *Akher Khabar*⁶. L’affaire de Sfax vient réactiver cette crainte quelques semaines après l’attaque du musée du Bardo à Tunis⁷. Elle rappelle aussi que les questions de sécurité nationale n’ont cessé de prendre de l’importance pendant la période de transition politique depuis la révolution et la chute du régime autoritaire du président Ben Ali le 14 Janvier 2011. Aux menaces croissantes, il faut aussi ajouter une tendance des autorités politiques à fondre tous les trafics illicites dans la problématique impérieuse de la sécurité nationale. Relier la contrebande de feux d’artifice au terrorisme revient à garder dans l’ombre l’implication et la corruption d’agents de l’État. Or la puissance publique corrompue renvoie à la période censée être révolue du régime du président Ben Ali et de sa famille, la « bande de voleurs » fustigée par les slogans révolutionnaires de janvier 2011. L’épouvantail terroriste est aussi dans le cas de l’affaire de Sfax une manière d’accentuer la portée d’une telle prise dans l’opinion et de mettre en valeur un État post-révolutionnaire pourtant trop souvent impuissant quant au contrôle des flux de marchandises traversant illégalement ses frontières.

Le port et le hangar de Sfax apparaissent ainsi comme des étapes du parcours des marchandises où s’est joué le contournement des barrières douanières et légales tunisiennes. C’est aussi lors de cette étape que de banals feux d’artifices sont devenus des biens illégaux teintés des préoccupations sécuritaires et politiques du pays. Un tel

⁵ Benarous R., 2014, « Feux d’artifices et coups de feu nocturnes et répétitifs: Le bal des fantômes », *Le Temps.com.tn*, [en ligne], 24 août 2014. URL : <http://www.letemps.com.tn/article/85643/feux-d%E2%80%99artifices-et-coups-de-feu-nocturnes-et-r%C3%A9p%C3%A9titifs-le-bal-des-fant%C3%B4mes>

⁶ « Tunisie : Ansar Chariâa serait derrière les tirs massifs de pétards et de feux d’artifice selon “Akher Khabar” », *Tunisienumerique.com*, [en ligne], 1^{er} octobre 2013. URL : <https://www.tunisienumerique.com/tunisie-ansar-chariaa-serait-derriere-les-tirs-massifs-de-petards-et-de-feux-dartifice-selon-akher-khabar/194968>

⁷ Le 18 mars 2015, l’attaque du Musée National du Bardo à Tunis avait causé la mort de 24 personnes.

contournement a également impliqué la mise en relation d'acteurs marchands et logistiques, d'agents de l'État et d'entrepreneurs influents qui ont, un temps, tiré profit de la forte demande du marché tunisien en chemins d'approvisionnements discrets et à même de contourner les obstacles douaniers. Ces quatre dimensions de la banale affaire de contrebande de Sfax sont justement celles qui s'articulent dans le questionnement et l'analyse des routes marchandes du commerce transnational en Tunisie proposés dans la thèse.

I. Étudier les routes marchandes du commerce transnational dans la Tunisie en transition : la construction d'une approche multiscalaire

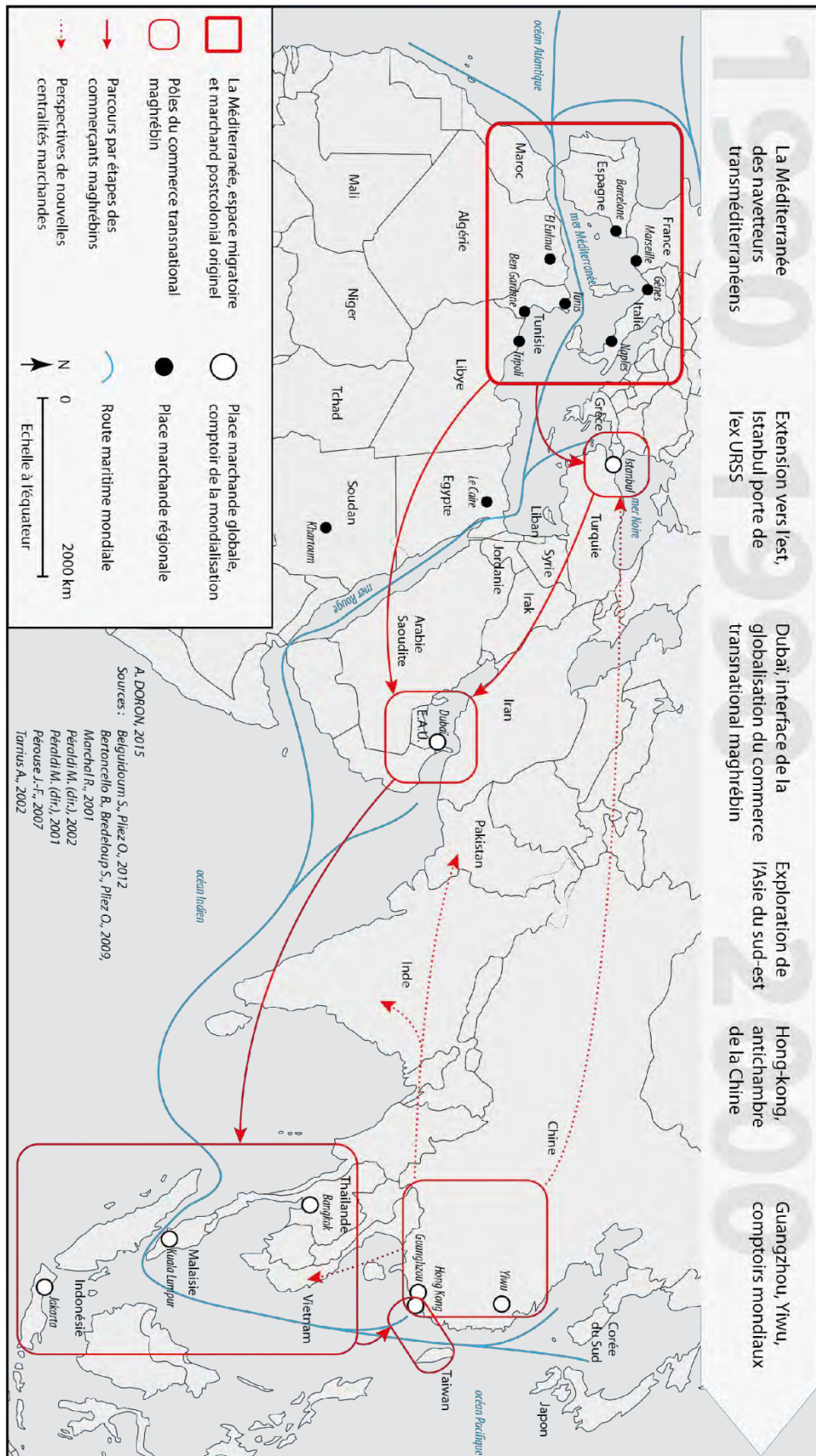
L'étude des routes marchandes du commerce transnational dans la période de transition politique en Tunisie questionne à la fois les espaces et les acteurs en jeu comme les circonstances politiques et économiques qui affectent le développement, les recompositions et la géographie des flux de marchandises. Il s'agit dans cette recherche de comprendre comment s'organise le complexe entre-deux le long des itinéraires parcourus par les flux marchands, entre les espaces exportateurs lointains – en Chine, mais pas seulement – et les étals des marchés tunisiens. La complexité de cette organisation observée en Tunisie réside dans l'imbrication de cadres et thèmes d'analyse qui se déploient à différentes échelles et qui appellent une approche multiscalaire.

Premièrement, pour analyser les circulations marchandes transnationales, la mise en relation des acteurs et des lieux comme la fabrique des barrières douanières et des dispositifs de contournement, il s'agit de relier les circulations marchandes étudiées en Tunisie à celles, mondialisées, du commerce transnational qui se sont progressivement déployées à l'échelle globale. En effet, la mise en lumière dans la décennie 1990 de circulations migratoires et marchandes en contexte post-colonial, nord-américain (Portes, 1999) et méditerranéen (Tarrius, Missaoui, 1992 ; Tarrius 1995a, 2002), a permis de mettre en évidence une « mondialisation par le bas » engendrée par les mouvements transnationaux de personnes et souvent caractérisée par des échanges commerciaux informels. La figure centrale de ces mobilités est celle de l'entrepreneur-migrant qui regroupe des profils variés, mais toujours construits par le bas, des « fourmis » (Tarrius, 1992) aux « aventuriers » (Peraldi, 2007a). Le processus

d'expansion de l'aire des circulations des hommes et des marchandises à la faveur de la fermeture de l'Europe et de l'ouverture croissante de nouvelles places marchandes dessine aujourd'hui une nouvelle « route de la soie » (cf. figure 0.1.). Cette dernière s'est construite par étapes (Belguidoum et Pliez, 2012)⁸, depuis le bassin méditerranéen jusqu'à ses destinations chinoises actuelles à Hong-Kong, Guangzhou et surtout Yiwu (Bertoncello *et al.*, 2009 ; Pliez, 2010 ; Belguidoum et Pliez, 2015a). Ces places marchandes sont pourvoyeuses de biens de consommation banals à bas prix ou *small commodities* à destination de la « base de la pyramide » (Prahalad et Hart, 2002), vaste marché mondial des consommateurs les plus modestes.

⁸ Cet article propose une synthèse des multiples travaux menés par les sociologues, anthropologues et géographes. Nous avons ici fait le choix de nous y référer et de synthétiser ces recherches dans la carte 0.1. plutôt que de détailler cette passionnante aventure de recherche au risque d'alourdir la lecture de l'introduction de la thèse.

Figure 0.1 : L'expansion de la Méditerranée marchande des commerçants Maghrébins



Prenant en compte la croissance des flux de marchandises, la globalisation des réseaux marchands, leur émancipation d'un cadre postcolonial et migratoire nord/sud ainsi que la professionnalisation des entreprises commerciales transnationales, la « mondialisation discrète » (Choplin et Pliez, 2015) propose un changement de paradigme. Elle se matérialise sous la forme de routes commerciales, constructions relationnelles reliant acteurs et lieux, générées en situation de marginalité spatiale, peu visibles, sans pour autant rester anecdotiques. À l'instar de la « mondialisation non-hégémonique » (Ribeiro, 2009 ; Mathews, Ribeiro, Alba Vega, 2012), il s'agit d'une part de normaliser une économie transnationale trop souvent réduite aux suds en développement et perçue comme insignifiante ou à l'inverse fantasmée comme contestataire de l'ordre économique mondial. D'autre part, il s'agit aussi de ne pas la dissoudre dans le capitalisme mondial des firmes globales, car les acteurs de la « mondialisation non-hégémonique » les défient à toutes les échelles. Dans le prolongement de ces réflexions, la thèse propose d'observer cette économie transnationale depuis la Tunisie sans nécessairement l'inscrire dans un rapport de dépendance ou de concurrence nord/sud et en reconsidérant la complexité des articulations local/global. En effet, le local ne peut se réduire à un réceptacle d'inscription des phénomènes globaux. La mondialisation n'est pas seulement un phénomène exogène qui s'inscrit dans un lieu. Elle s'y génère aussi, dans un environnement local, global mais aussi régional et national dont les dimensions historiques, sociales, politiques et géopolitiques dépassent la seule sphère économique.

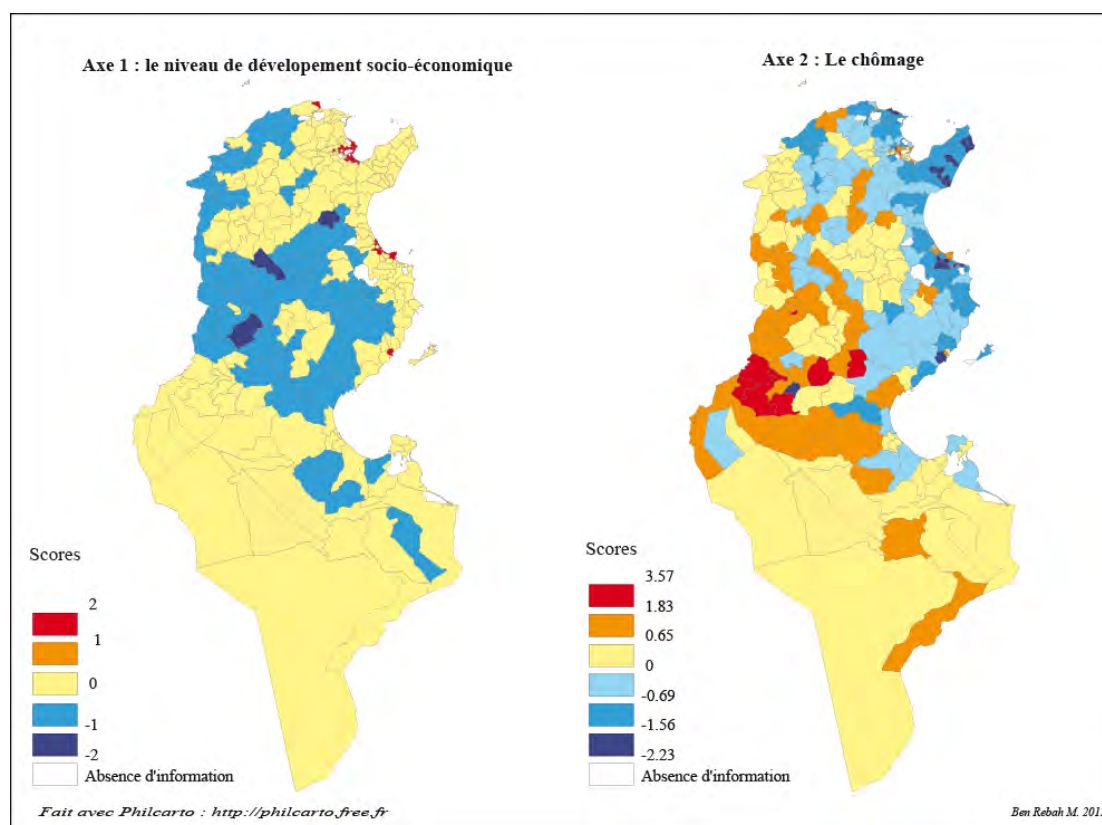
Méthodologiquement, prendre en considération les espaces discrets de la mondialisation signifie partir d'un point de départ localisé – un quartier, un marché, un magasin – et restituer ses interactions avec des ensembles plus larges et la dynamique de ses connexions dans un jeu d'échelles complexe. C'est cette approche qui est mise en œuvre dans la thèse où les activités marchandes étudiées relèvent de l'économie transnationale et du commerce de biens banals dont les approvisionnements aujourd'hui mondialisés s'appuient sur de multiples contournements. Ces activités relèvent aussi d'un cadre géographique national, la Tunisie, où elles sont ancrées et qui influence fortement les modalités de leur développement, tant du point de vue de l'ouverture économique du pays que du bouleversement politique majeur de la révolution de 2011.

Économiquement, il est opportun de rappeler que la Tunisie a fait figure, au moins jusqu'à la révolution de 2011, de modèle d'extraversion économique réussie. Cette libéralisation est née de l'échec de l'expérience socialisante portée par le premier ministre Ahmed Ben Salah de 1962 à 1969 et qui avait provoqué le mécontentement si ce n'est la ruine des paysans et commerçants (Bennasr, Azouazi, 2010). Lui succède un modèle de développement plus libéral dans les années 1970 et 1980 où l'État veille cependant à atténuer les effets néfastes de l'ouverture économique par une politique de subventions à la consommation, un contrôle des prix et des mesures protectionnistes. La crise de 1986 et le plan d'ajustement structurel qui s'ensuit acte le passage d'un modèle interventionniste et bureaucratique vers un modèle plus extraverti. L'économie tunisienne tente alors une ouverture à l'échelle régionale avec la signature par le pays du traité d'Agadir instituant l'Union du Maghreb Arabe en 1989. Elle s'inscrit surtout dans les échanges avec l'Union Européenne en signant un accord de libre-échange en 1995, année de son adhésion à l'Organisation Mondiale du Commerce. L'internationalisation de l'économie tunisienne conduit à une forte croissance des investissements directs étrangers et du volume du commerce extérieur. Les piliers de l'économie tunisienne et de son ouverture sont dès lors l'industrie manufacturière et les services avec un fort développement du tourisme international. Les images des stations balnéaires ont d'ailleurs contribué à celle, largement promue par le régime Ben Ali, d'un pays à la fois prospère et ouvert. Ainsi, Jean-Marie Miossec écrit en 2009 que « *la Tunisie poursuit sa route dans la perspective d'une plus forte intégration à l'économie-monde tout en préservant son identité nationale. Dans un monde à identités multiples et imbriquées, savoir s'ouvrir à l'autre tout en conservant ses valeurs, et être apte à gérer cette tension, n'est pas l'une des moindres réussites* » (Miossec, 2009, p. 253).

Pourtant, la réussite économique tunisienne n'est pas dénuée de fragilités et ce sont ses zones d'ombre qui nourrissent une partie des développements du commerce transnational et de l'économie du contournement dans le pays. Tout d'abord, faute de complémentarités économiques et de volonté politique, l'ouverture régionale de l'économie tunisienne est largement inaboutie. Ainsi, « *l'échec de l'Union du Maghreb arabe est une illustration de cette situation où des pays maghrébins s'entendent pour réduire, de jure, leurs barrières tarifaires et non tarifaires sans parvenir, de facto, à les abaisser de façon significative* » (Labaronne, 2013, p. 104). Un des effets de l'ouverture économique très inégale de la Tunisie, essentiellement impliquée dans sa relation asymétrique avec l'Union Européenne, est l'absence d'harmonisation douanière avec ses voisins maghrébins. Cette situation continue de nourrir de forts différentiels frontaliers

en particulier pour des biens de consommation banals importés beaucoup moins cher dans les pays voisins (Ayadi, Benjamin, Bensassi, Raballand, 2013). Or en Tunisie, malgré la forte progression des indicateurs macro-économiques des vingt dernières années, force est de constater que ces marchandises fortement taxées ne sont pas accessibles pour une large part de la population car tous les Tunisiens n'ont pas également profité de la croissance et de la libéralisation, en particulier dans les régions proches des frontières. Dans son ouvrage paru en 2012, *Le littoral et le désert tunisiens*, Adel Bousnina démontre la réalité des disparités territoriales qui parcourent la Tunisie. Ce trait saillant de la géographie du pays sépare l'ensemble des régions urbaines et littorales de celui des régions intérieures et méridionales (cf. figure 0.2.). Le grand Tunis et la région du Sahel, entre Sousse et Sfax, sont au cœur du premier ensemble. Ces régions ont bénéficié du développement touristique comme du développement industriel du pays. Elles ont profité des processus qui ont accompagné l'ouverture économique tunisienne et son insertion dans la mondialisation, entre littoralisation (Belhedi, 1999) et métropolisation (Dlala, 2011).

Figure 0.2. : Indicateurs de développement en Tunisie (carte extraite de Gana et al., 2012)



À l'inverse, les régions de l'intérieur et du sud du pays, en particulier le Centre-Ouest (Kasserine, Sidi Bouzid, Le Kef), font figure de « désert » en dehors de quelques enclaves industrielles en crise (bassin minier de Gafsa), ou touristiques (Tozeur, Douz). Ces « zones « dépressives » voient leur force de travail et les capitaux les fuir » (Bousnina, 2012, p. 205). S'il n'est pas nouveau, le clivage territorial tunisien a cependant été fortement accentué par la libéralisation de l'économie du pays et le désengagement de l'État. En effet, la mise en œuvre du Plan d'Ajustement Structurel à compter de 1987 a conduit l'État à considérablement restreindre la densité de son encadrement et à peu à peu cesser de porter « à bout de bras la structuration territoriale » (Troin, 2006). Ainsi, comme le souligne Pierre Signoles, « dans toute cette Tunisie intérieure, l'État cherche désormais avant tout à désamorcer les tensions et à réduire la fracture sociale plus qu'à dynamiser et à structurer l'espace. [...] les lieux, les villes, les territoires ne sont plus véritablement son objet. Il n'y a plus de projet pour cette Tunisie-là » (in Troin, 2006, p. 10).

Le coût géographique du « miracle économique » tunisien vanté par le régime du président Ben Ali a été le renforcement de disparités territoriales anciennes. Cette

fracture a aussi eu un coût politique puisque c'est en 2010, depuis ces régions intérieures délaissées, que se sont répandues les protestations qui ont conduit à la révolution de janvier 2011.

Politiquement, la Tunisie en transition depuis la chute du régime du président Ben Ali agence un ensemble de recompositions complexes aux échelles nationales et régionales. Ces dernières affectent directement l'organisation de l'économie transnationale dans le pays. Mieux, les bouleversements induits par la révolution agissent comme un révélateur de l'organisation des relations commerciales. Pour comprendre l'ampleur de tels bouleversements, un aperçu de la dimension économique de la structuration du politique précédant la révolution s'impose. Cette réflexion menée par des politologues a questionné les dispositifs de maintien voire de renforcement du régime autoritaire au-delà de la seule répression policière (Hibou, 1999 ; Khiari, 2004 ; Camau, 2008 ; Allal, 2016).

Avant la révolution, ces dispositifs articulent des mécanismes de négociation à travers lesquels le régime distribue la tolérance en échange de l'adhésion au régime. La négociation permet aux acteurs économiques comme aux simples citoyens de s'accommoder du régime, voire de prospérer dans cette relation au pouvoir autoritaire et à ses agents. La négociation repose sur la tolérance de la « triche » (fraude, informalité, évasion fiscale), sur l'arbitraire du pouvoir qui s'épanouit dans le flou des réglementations et dans la confusion délibérée des hiérarchies administratives, et sur la corruption. Ces pratiques « *sont suffisamment généralisées pour que presque toute la population, quelles que soient ses affinités politiques et ses aspirations démocratiques, soit insérée dans ce système de négociation* » (Hibou, 1999). La négociation s'adresse, en ce qui concerne les acteurs économiques, aux plus importants comme aux plus modestes à qui elle ouvre de réelles marges de manœuvre. L'imbrication des activités informelles dans l'économie politique du régime est un des effets de la négociation. Ces activités représentent d'une part une soupape sociale venant amortir les conséquences de l'ajustement structurel et de la crise économique pour les populations les plus fragiles voire à l'échelle de régions entières comme les gouvernorats frontaliers du Centre-Ouest ou du Sud-Est. Elles correspondent également à l'objectif d'« *a-politisation* » de la population par l'accès à la consommation. Ces activités entretiennent enfin la petite corruption qui complète les salaires des agents de l'État. Les économies informelles, de contrebande, de fraude n'ont donc rien de rebelles dans la Tunisie de Ben Ali. Elles sont

« [...] des instruments de négociation inventés de part et d'autre pour créer des espaces d'autonomie : autonomie des acteurs économiques et sociaux par rapport au pouvoir politique, mais aussi du pouvoir par rapport à sa base sociale » (Hibou, 1999).

La négociation renvoie ensuite au droit à la protection sociale pour la majorité de celles et ceux qui y sont impliqués, à savoir les acteurs économiques et les Tunisiens les plus modestes. La protection sociale est en quelque sorte le bénéfice attendu de la négociation par les plus fragiles. Elle est essentiellement dispensée par les cadres du parti unique béaliste, le Rassemblement Constitutionnel démocratique (RCD). Ainsi, selon Amine Allal, « pour de nombreux Tunisiens, l'accès aux crédits à la consommation, aux aides de telle administration ou de tel programme social, l'obtention d'autorisations (comme les permis de construire), d'une bourse d'études, d'une licence pour ouvrir un café, d'un agrément pour devenir taxi, etc., n'étaient possibles qu'en vertu de la médiation de cadres du RCD » (Allal, 2016). Le rôle du RCD dans la négociation et la dispense de la protection sociale a fait émerger ce qu'Amine Allal nomme les « big men *multipositionnés* ». Ces notables locaux distribuant la protection sociale s'imposent comme bienfaiteurs au nom du régime et de son « parti-État ». Loin des trafics informels contestant l'autorité de l'État ou faisant preuve d'une « *illégalité antisociale* » (De Soto, 1994), la Tunisie béaliste offre un parfait exemple des relations symbiotiques entre État et secteur informel tel qu'elles sont analysées par Karine Bennafla (Bennafla, 2014) à partir de la notion foucauldienne d'illégalisme (Foucault, 1975).

Cependant, ces mécanismes de négociation et de dispense de la protection sociale ont progressivement été captés et privatisés par l'entourage présidentiel. En effet, à la petite corruption, décentralisée et essentielle à la négociation et à la protection sociale s'est adjointe la grande corruption des proches du président, à commencer par les Trabelsi, famille de la seconde épouse de Ben Ali. Ces « clans »⁹ ne se limitent plus dès la fin des années 1990 à la prédation sur les grands contrats et les investissements étrangers (Freund, Nucifora, Rijkers, 2014) mais tendent à s'imposer comme intermédiaires sur une gamme de plus en plus large d'opérations économiques, dépassant les moyens traditionnels du clientélisme par le racket ou l'association forcée avec des entrepreneurs

⁹ Les membres de la famille présidentielle se sont immiscés dans tous les secteurs de l'économie tunisienne : transports, concessions automobiles, pharmacie, télécommunications et médias, immobilier, banque, grande distribution. Ils monnayaient également l'accès au marché tunisien pour les sociétés étrangères comme Carrefour, Orange, Nestlé.

L'expression « *La Famille* » sous-entend, plus fréquemment depuis la révolution, cette kleptocratie familiale tunisienne. Cette famille élargie est divisée en « *clans* ». Le clan Ben Ali comprend les frères, sœurs, neveux et enfants du président. Le clan Trabelsi regroupe les frères et neveux de Leïla Ben Ali, la seconde épouse du président. En Tunisie, l'ensemble du système clientéliste est souvent résumé aux seuls Trabelsi. Enfin viennent les proches, en particulier les gendres du président.

(Hibou, 1999). Détenant les leviers politiques et économiques, les « clans », privatisent à leur profit les mécanismes de négociation qui génèrent de moins en moins de soutien envers le régime. La prédation croissante des « clans », révélatrice de l'immoralité du régime (Hibou, Khiari, 2011), les exclus de plus en plus nombreux de la protection sociale et de la négociation, avec la figure du *zawali* (le misérable) qui retient l'attention d'Amine Allal (Allal, 2016), ont ravivé la contestation que seule la dégradation des conditions de vie des plus modestes ne suffisait à expliquer. Le soulèvement de Gafsa en 2008 (Allal, 2010), puis de Ben Gardane en 2010 (Meddeb, 2012a), s'inscrivent, au-delà des facteurs locaux de leur émergence, dans cette crise du système politico-économique de la Tunisie de Ben Ali qui sera impuissant à contenir la révolte du Centre-Ouest puis du pays entier en décembre 2010 et janvier 2011

La révolution et la fin de vingt-trois années de régime autoritaire en Tunisie constituent indéniablement une rupture dans l'histoire politique du pays en ouvrant une période de transition démocratique. Le pluralisme politique s'impose avec la dissolution en mars 2011 du Rassemblement Constitutionnel Démocratique (RCD), l'ancien parti unique de Ben Ali, puis l'élection d'une assemblée constituante où vingt partis politiques sont représentés au départ. Pour autant, cette rupture historique s'ouvre dès 2011 sur d'immenses défis (Allal, Geisser, 2011). La période de transition est notamment celle de la détérioration croissante de la situation sociale et économique qui alimente le ressentiment de la population, si ce n'est la nostalgie¹⁰ du régime déchu. En effet, « *les facteurs socioéconomiques qui ont contribué au soulèvement – chômage des diplômés, inégalités sociales et régionales, mal-développement, clientélisme au niveau local et régional – restent en effet d'actualité* » (ICG, 2012, p. 7).

Aux difficultés économiques s'ajoute le renforcement des menaces aux frontières comme à l'intérieur du pays. La situation de la Libye et celle, plus lointaine, de la Syrie, ont concouru à nourrir organisations terroristes et mouvements islamistes radicaux en faisant toutes deux figures de bases d'entraînement, de combat et de diffusion de leur idéologie. En Tunisie, le vide sécuritaire temporaire de 2011, l'instabilité politique puis la dégradation de la situation sociale et économique ont permis à de telles organisations de prospérer (ICG, 2016). Depuis 2012, la violence n'a cessé de s'accroître dans le pays depuis l'attaque de l'ambassade américaine par la mouvance salafiste-djihadiste jusqu'à la tentative d'implantation de l'organisation État Islamique dans la ville de Ben Gardane

¹⁰ À propos de la nostalgie de Ben Ali en Tunisie, voir le commentaire de Jérôme Heurtaux à propos du documentaire *7 vies*. Heurtaux J., 2015, « La « nostalgie Ben Ali », un analyseur des frustrations post-révolutionnaires en Tunisie. À propos de *7 vies*, documentaire de Lilia Blaise et Amine Boufaied (2014) », *Le Carnet de l'IRMC*, 1er juillet 2015. [En ligne] <http://irmc.hypotheses.org/1877>.

à la frontière tuniso-libyenne en mars 2016. Si la réaction sécuritaire des autorités tunisiennes s'accroît, elle renforce aussi le sentiment d'injustice, en particulier des populations des marges frontalières suspectes (ICG, 2016).

Toutefois, la rupture révolutionnaire et les bouleversements induits n'apparaissent pas aussi nettement en dehors du champ institutionnel, politique et sécuritaire. Nombre de rouages du système économique-politique bénalien sont toujours en place (Allal, 2016). D'une part, il apparaît que les mécanismes de négociation n'ont pas disparu avec le régime. Ainsi, acteurs économiques ou simples citoyens continuent de tenter de négocier leur allégeance à travers des demandes sociales et économiques, un droit aux activités informelles et de contrebande, des emplois, des infrastructures, l'argent de Ben Ali ou du pétrole¹¹. D'autre part, la volonté politique de normaliser les relations entre l'État et la population s'est heurtée au manque de moyens et à la crise économique. La formule de l'ancien régime semble donc avoir été réactivée par les autorités post-révolution. Derrière une normalisation de façade ces dernières n'ont eu d'autre choix que d'instiller une dose de laisser-faire pour acheter à peu de frais la paix sociale dans un contexte de transition démocratique tendu aussi bien politiquement que socialement et économiquement. S'il laisse faire souvent, l'État n'orchestre toutefois plus cette économie politique directement ou via des proches du pouvoir comme au temps de Ben Ali. Avec la dissolution du guichet des négociations qu'était le RCD et des « clans », les négociations économiques sont sorties du giron du pouvoir politique centralisé pour se déconcentrer et s'atomiser.

Pour compléter ce constat d'une persistance des mécanismes de négociation par-delà la révolution, il faut ainsi souligner la présence durable des entrepreneurs en négociation. Au-delà de la visible et débattue « *remise en selle des patrons prédateurs* » dans le cadre du projet de loi de « *réconciliation économique et financière nationale* » mentionné pour la première fois par le président Essebsi le 20 mars 2015 (Allal, 2016), il s'agit de questionner la plus discrète survivance des entrepreneurs en négociation. En effet, si Ben Ali, les « clans » et le RCD ne sont plus là, de toute évidence, l'ensemble des cadres de l'ancien parti présidentiel, des intermédiaires affiliés au régime ou aux « clans », des « *big men* » et autres notables locaux qui entretenaient des réseaux d'allégeance et/ou d'affaires, comme bienfaiteur ou pour le compte des anciens clans prédateurs, n'ont pas disparu. C'est sans doute une des raisons pour lesquelles la structuration économique de

¹¹ En référence à la campagne « *Winou el pétrole ?* » (Où est le pétrole ?) aux accents démagogiques et populistes lancée en mai 2015 et qui accusait le gouvernement de masquer une supposée abondance d'hydrocarbures et de ne pas redistribuer les recettes de leur exploitation à la population.

la domination politique n'a pas changé (Allal, 2016). De fait, la dissolution du RCD a laissé indemne « *un groupe d'entremetteurs sociaux et de bienfaiteurs, susceptibles d'exploiter le contexte d'incertitude politique et économique pour vendre au meilleur prix leur pouvoir d'intermédiation auprès des nouvelles organisations partisans* » (Allal, Geisser, 2011). Cette dernière analyse de la redistribution politique des intermédiaires de l'ancien régime est tout à fait valable pour la sphère économique, tant leur savoir-faire s'est constitué à la charnière des deux mondes. Les entrepreneurs en négociation n'agissent plus depuis la révolution pour le compte du parti et de l'État auxquels ils pourvoient un bénéfice politique, pas plus que pour les « clans » mais plus vraisemblablement pour leur propre compte. Ils participent ainsi d'une recomposition des réseaux économiques du temps de Ben Ali. Recomposition et non rétablissement car ces acteurs ne sont plus au service d'un système économique-politique centralisé mais agissent désormais dans un paysage dérégulé où la concurrence est grande et où des nouveaux venus s'insèrent, à toutes les échelles. Et c'est justement dans ce paysage, à la charnière des recompositions économiques et politiques qui parcourent la Tunisie, que s'inscrit notre questionnement quant à l'organisation de circulations marchandes transnationales à la fois globalisées et ancrées dans ce territoire tunisien aux arrangements multiples et instables.

II. Une géographie de l'économie transnationale tunisienne à partir des marchés : hypothèses de recherche

À partir des éléments-clés du cadre économique, territorial et politique tunisien que l'on retrouvera tout au long de la thèse, l'articulation du processus de mondialisation des économies marchandes transnationales, aux conditions d'extraversion économique des commerçants comme du pays et aux effets du bouleversement politique permet de formuler le questionnement qui guide cette recherche.

L'économie transnationale de biens banals en Tunisie articule trois ensembles de mutations : celles du commerce transnational et de ses échanges qui se sont mondialisés avec une extension géographique des circulations d'approvisionnement et une montée en puissance des flux de marchandises – celles du cadre économique tunisien qui ont soutenu la profitabilité comme la nécessité des contournements transfrontaliers et qui ont banalisé le recours à ces contournements pour les populations et dans les territoires laissés en retrait du développement libéral – et celles du cadre politique et géopolitique qui ont engagé une reconfiguration des contournements et des pratiques marchandes auparavant adaptés à une donne politique bouleversée par la révolution de 2011.

Ces ensembles de mutations produisent des imbrications complexes d'échelles spatiales et temporelles. À la croisée d'un parti pris empirique et ethnographique et du postulat selon lequel partir d'un point de départ localisé permet de restituer ses interactions et la dynamique de ses connexions avec des ensembles plus larges, nous faisons le choix d'un ancrage local du questionnement. En aval d'une géographie de l'entre-deux des circulations marchandes globalisées, les marchés constituent les territoires propices à la lecture des imbrications scalaires et temporelles qui président à la structuration des circulations marchandes.

Pour comprendre la structuration de l'économie transnationale tunisienne contemporaine, il s'agit d'abord de questionner les interconnexions global/local qui sont à l'œuvre sur les marchés tunisiens d'importation de biens banals.

Cela implique de ne pas réduire les marchés au statut de débouché naturel ou institutionnalisé de circulations marchandes mondialisées qui relèveraient seulement de dynamiques économiques exogènes. En se demandant comment des lieux sont devenus

la destination ou l'étape de circulations marchandes et comment ils les ont impulsées, il s'agit de mettre en évidence les conditions locales et territorialisées du développement économique marchand. Cette perspective invite aussi à souligner que ce développement commercial se génère localement et, en somme, à se demander quels sont les ressorts territoriaux de la fabrique d'une place marchande ou d'un segment de route marchande.

Pour autant, l'activité marchande est une activité relationnelle par excellence. Il s'agit alors d'articuler les ressorts locaux du développement des marchés avec la nécessaire captation de ressources exogènes. Ainsi, nous postulons que les marchés sont insérés dans des systèmes denses et multiscalaires d'interrelations économiques et sociales qu'il s'agit de mettre à jour. Selon quels processus se sont développées et continuent de se développer les relations commerciales des marchés tunisiens ? Comment le développement de ces relations affecte-t-il celui des places marchandes et leur organisation spatiale ? Comment les marchés se sont-ils reliés à d'autres lieux, sources d'approvisionnement ou espaces de redistribution ? Dans cette perspective le rôle des mobilités des acteurs marchands, migratoires ou non, apparaît déterminant. Cette hypothèse nécessite toutefois de montrer en quoi les mobilités sont susceptibles de générer des opportunités et des relations marchandes. La question des relations économiques des marchés avec d'autres lieux soulève aussi celle des mécanismes de structuration des routes marchandes transnationales, assemblages complexes de lieux et d'itinéraires entre eux, matérialisés par les circulations marchandes et les mobilités qui les empruntent. Comment se forment ces routes transnationales et comment se recomposent-elles face aux obstacles ou aux nouvelles opportunités qui apparaissent ? Si le cadre de l'expansion des circulations marchandes méditerranéennes livre quelques réponses, d'autres peuvent être observées à d'autres échelles, celle des marchés et celle des franchissements frontaliers de leurs approvisionnements.

La mise en évidence des interconnexions local/global permet d'éclairer les ancrages territoriaux des marchés et les relations qui les connectent à leurs approvisionnements ou à leurs débouchés. Pour autant, la connexion à une source d'approvisionnement avantageuse ne suffit pas au succès de l'entreprise d'importation transnationale. Encore faut-il acheminer la marchandise en maintenant les coûts les plus bas. Particulièrement délicate en Tunisie compte tenu des barrières douanières élevées et des restrictions à l'importation, cette étape implique le recours à des contournements multiples. Questionner la fabrique des dispositifs de contournement spatialisés – qui sont à la fois des systèmes logistiques et financiers, des réseaux d'affaires et de marchés, et des accès distincts à la mobilité entrepreneuriale transnationale – est au cœur de la géographie

des relations marchandes que nous proposons, avec l'hypothèse d'une co-construction de ces dispositifs entre acteurs de l'économie transnationale et agent de l'État à la fois ancienne et en profonde mutation en Tunisie depuis 2011.

À partir des marchés, il s'agit d'abord de mettre en lumière le rôle du cadre politique prérévolutionnaire dans le laisser-faire voire dans l'organisation des centralités marchandes et dans la mondialisation des approvisionnements commerciaux tunisiens. L'hypothèse est ici celle de la symbiose entre autorités politiques et économie transnationale ayant transformé le pays en une sorte de zone franche officieuse des importations illicites.

Cette imbrication du politique et de l'économique implique un examen des conséquences du bouleversement politique et géopolitique induit par la révolution de 2011 sur l'économie marchande transnationale tunisienne et ses relations. Quels ont été les effets de la révolution sur l'organisation du secteur marchand importateur et sur les dispositifs de contournement ? Comment réagissent les commerçants, selon quelles stratégies et avec quelles ressources lorsque les obstacles renchérisent ou bloquent leurs approvisionnements ? Le bouleversement politique et géopolitique induit-il une transformation, une réorientation, une disparition des routes marchandes ?

Dans la Tunisie en transition, la question de la gouvernance de l'économie transnationale est aussi un enjeu majeur, social, économique, politique et sécuritaire qui s'inscrit particulièrement dans les espaces marchands urbains et frontaliers et qui est susceptible d'en menacer la fragile prospérité.

Enfin, la compréhension de la structuration des interrelations entre les lieux, du rôle des acteurs dans ce processus comme de la labilité de ces liens appelle une lecture du réseau des marchés et des routes marchandes qui soit à la fois opérationnelle et adaptée à une démarche empirique. Certes, les imbrications d'échelles et de temporalités développées à partir des marchés permettent d'envisager des configurations relationnelles de lieux et d'acteurs et d'éclairer leur évolution. Cependant, il reste difficile d'expliquer les processus sociaux et spatiaux de mise en relation qui forment les routes marchandes comme les dispositifs de contournement douaniers et orientent souvent leurs recompositions.

À partir du postulat d'une structuration de l'économie transnationale tunisienne par des réseaux d'acteurs et de lieux, l'hypothèse proposée est alors celle, à la fois théorique,

méthodologique et pratique, d'une adaptation des outils de l'analyse de réseau sociaux à la lecture de réseaux spatiaux de marchés. Jeter les bases d'une approche réseau à la fois qualitative, empirique et formelle des réseaux de marchés doit permettre une lecture plus précise des processus de structurations et des recompositions des routes marchandes comme des dispositifs de contournement du commerce transnational tunisien.

Pour répondre à ces questionnements, nos choix méthodologiques ont ciblé l'appréhension des processus et des relations sur les terrains choisis.

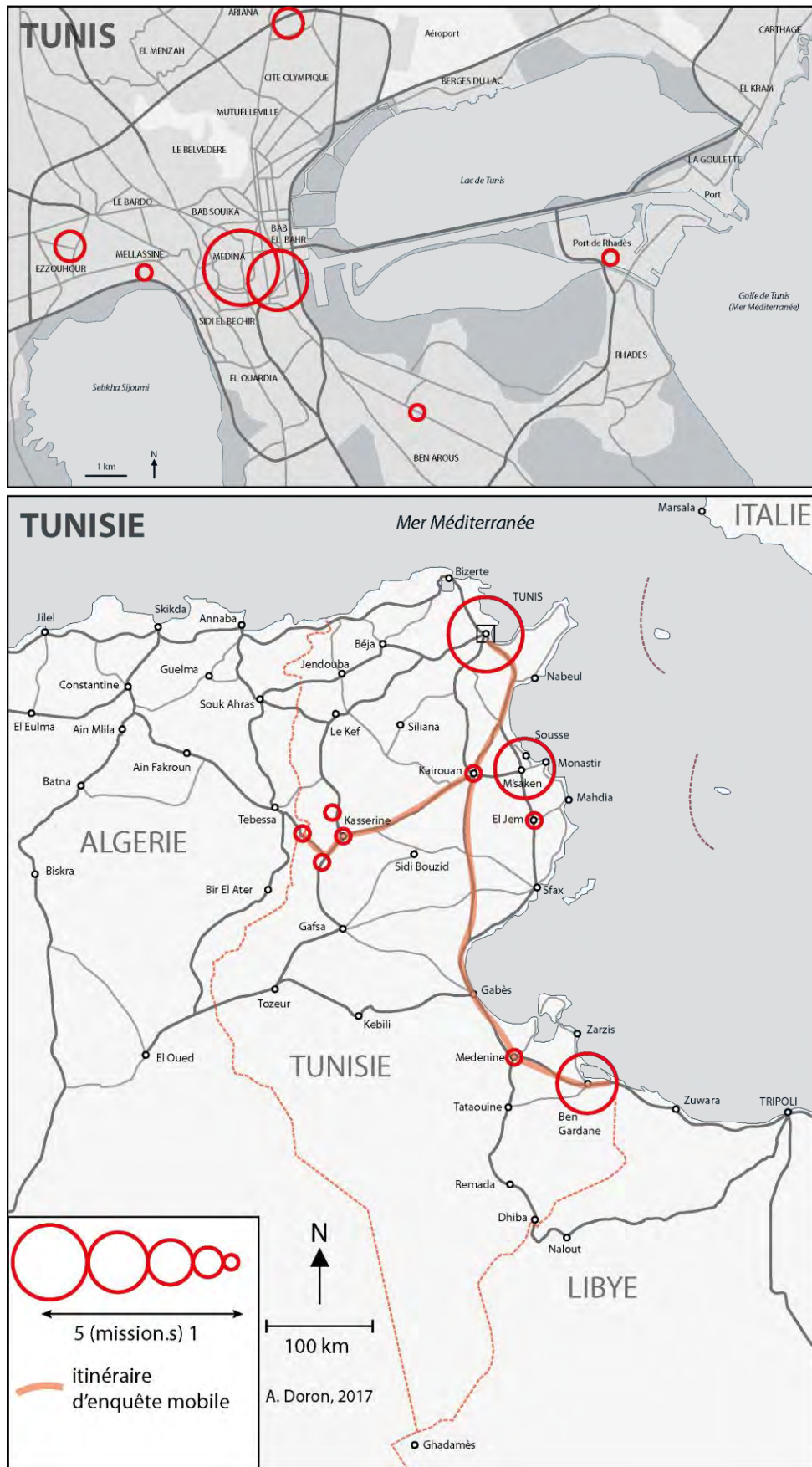
III. Méthodologie et pratique du terrain : saisir les relations

III.1. Tunis et Ben Gardane, le choix de deux places marchandes parmi les marchés tunisiens

Mon intérêt pour la géographie des circulations marchandes transnationales s'enracine dans une première expérience de recherche menée en Égypte avec l'identification de marchés et de routes commerciales détournées à Alexandrie, au Caire et à Nuweiba sur le littoral sud-est du Sinaï. La thèse s'inscrit à partir de ces observations, dans la continuité des réflexions menées en master 1 (Doron, 2006) et en master 2 (Doron, 2009). Le premier projet de recherche doctoral a d'ailleurs été formulé dans la perspective de terrains égyptiens. Deux années de concours du secondaire et trois ans d'enseignement avant la première inscription en thèse l'ont cependant réorienté. En effet, en 2011 la révolution tunisienne a ouvert de nouvelles perspectives d'enquêtes dans un pays assez peu investigué sur ces questions et encore moins dans leurs aspects politiques. Le premier choix a donc été de formuler un projet de thèse dans un pays que je connaissais peu en dehors de ses caricatures touristiques, tout en gardant un pied en France avec un comparatif entre Tunis et Toulouse.

Dès la première mission menée en décembre 2012 à Tunis, la richesse du terrain tunisien, la parole relativement libérée des commerçants, y compris sur les questions politiques, la complexité sous-jacente des dispositifs de contournement des barrières douanières, les imbrications nationales et régionales des réseaux marchands et les incertitudes de la période de transition politique ont conduit à un resserrement du sujet et des enquêtes sur la Tunisie. Ce resserrement choisi ne vaut cependant pas nationalisme méthodologique, écueil aux approches transnationales (Faist, 2012). L'objectif de traversée des frontières et d'exploration de l'extension régionale des chaînes commerciales vers les État-entrepôt (Igué, Soulé, 1992) voisins a été maintenu jusqu'au bout. Il a cependant été contrarié par les risques politiques interdisant l'accès à la Libye et rendant dangereuses les investigations dans la zone frontalière tuniso-algérienne.

Figure 0.3 : Localisation des sites d'enquête et nombre de missions de terrain menées en Tunisie



Les enquêtes ont finalement été développées seulement en Tunisie au cours de cinq missions de terrain : en décembre 2012 (10 jours), au printemps 2013 (3 mois), au printemps et à l'automne 2014 (3 et 2 mois) et au printemps 2015 (1 mois). À partir de la porte d'entrée tunisoise, d'autres localités ont progressivement été explorées. Au total, 17 sites ont été parcourus dont 12 marchés (6 à Tunis et 6 dans le reste du pays). Toutefois les enquêtes n'ont pas été menées sur chaque site avec la même intensité comme le montrent les cartes ci-après (cf. figure 0.3.).

L'exploration extensive des lieux marchands et points de passage (ports, postes frontaliers, zones de contrebande) du commerce transnational en Tunisie a été menée dans l'espoir d'aboutir à l'identification d'un réseau de relations marchandes aussi complet que possible. Cependant, cette entreprise solitaire a été revue à la baisse du fait d'un faisceau de raisons : des enquêtes inégalement approfondies selon les sites, des lieux aux statuts trop hétéroclites (places marchandes articulant plusieurs sites, marchés de grossistes, marchés hebdomadaires forains, points de passage, etc.), une accumulation de sites à défaut de l'approfondissement. Si chacun des terrains parcourus renseigne l'organisation du commerce transnational en Tunisie et en enrichit la compréhension à l'échelle du pays, les ancrages locaux qui s'articulent à des processus économiques, sociaux, politiques et historiques singuliers nécessitent en revanche des enquêtes plus fines. C'est seulement dans la phase de rédaction qu'a été opéré le choix de structurer la thèse à partir de deux places marchandes : Tunis et Ben Gardane.

Pour expliciter ce choix, il faut préciser que l'une et l'autre ont fait l'objet des enquêtes les plus approfondies. Ces deux places marchandes sont également, directement et indirectement, reliées à tous les autres lieux d'enquête qui peuvent ainsi être abordés à travers elles et qui n'ont pas vocation à disparaître du propos : marchés d'importation du Sahel tunisien, marchés ruraux ou secondaires qui éclairent les plus importants. En plus de concentrer chacune une étendue large des activités transnationales (importation, vente en gros et au détail, change) Tunis et Ben Gardane sont aussi complémentaires pour mettre en lumière la réalité de l'économie transnationale tunisienne. La place marchande tunisoise est au cœur de la capitale macrocéphale du pays, premier marché de consommation urbain et destination de tous les flux commerciaux qui parcourent la Tunisie. Tunis est également la porte d'accès privilégiée du pays aux échanges mondiaux, avec ses infrastructures portuaires et aéroportuaires. Centre économique autant que centre politique, espace-vitrine du pays, la capitale accueille toutefois en son centre une dense activité de « commerce parallèle » dont la place est constamment négociée et envers laquelle la tolérance des autorités apparaît moins légitime. À l'inverse, Ben

Gardane, grosse bourgade de près de 60 000 habitants, sise à 30 km de la frontière libyenne, incarne la marginalité sociale, économique et spatiale, et aussi, de longue date, un espace de tolérance toujours négocié comme de légitimité sociale forte pour les activités illicites. Cette place marchande transfrontalière et transnationale rayonne toutefois sur l'ensemble du pays en redistribuant les marchandises importées ayant transité par la Libye. Elle permet notamment de développer l'enquête sur la structuration d'un segment transfrontalier d'une route marchande transnationale.

Tunis et Ben Gardane sont deux places marchandes frontalières – portuaire ou terrestre –, ancrées dans des territoires que tout semble opposer, imbriquées dans des négociations avec les autorités, et connectées à l'ensemble du pays et des sites de l'économie transnationale. Elles articulent ainsi toutes les dimensions nécessaires à la compréhension en Tunisie de la structuration des routes marchandes mondialisées et des imbrications économiques et politiques qui s'y jouent.

III.2. Une ethnographie multisituée des relations marchandes

III.2.1. Une méthodologie qualitative et une approche compréhensive du commerce transnational

La géographie des relations et des circulations commerciales et les questions économiques en général laissent présager une nécessaire analyse de données quantitatives chiffrant les flux de marchandises, les volumes d'affaires, à l'échelle de l'entreprise comme à celle des États. Pourtant, j'ai fait le choix d'une approche compréhensive et empirique et d'une méthodologie qualitative de type ethnographique.

Ce choix tient d'abord à l'activité marchande observée qui passe largement en deçà des radars statistiques nationaux et internationaux du fait des contournements douaniers, par ruses et fraudes les plus diverses, jusqu'à la contrebande. Le recours à l'illégalité comme les liens clientélistes rendent malaisées sinon maladroites les approches systématiques par questionnaires ou sondages. Qui plus est, notamment par rapport à des activités plus criminelles, le commerce est peu documenté en ressources officielles (rapports des autorités, reportages) permettant l'obtention de données systématiques fiables.

Le choix d'une approche qualitative n'est toutefois pas un choix par contrainte, faute de mieux. Au contraire, cette méthodologie est tout à fait pertinente pour saisir l'activité marchande transnationale, ses recompositions, son organisation, ses ancrages discrets, ses pratiques parfois secrètes. Je revendique en cela la filiation avec les travaux des socio-anthropologues et des géographes, de la « mondialisation par le bas » (Tarrow, 2002 ; Peraldi, 2001 et 2002) à la mondialisation « non-hégémonique » (Mathews, Ribeiro, Alba Vega, 2012) ou « discrète » (Chopin, Pliez, 2015). Une approche « par le bas », au cœur des lieux étudiés, au plus près des acteurs des marchés et des circulations marchandes, permet d'accéder à la richesse des récits, des relations, des pratiques, des parcours, et en somme à la complexité du local qui recèle de quantité de données, y compris celles nécessaires à décrire la pluralité d'échelles spatiales et temporelles qui s'y imbriquent.

Ni systématique, ni quantitative, la méthodologie choisie n'est pas pour autant improvisée ou hasardeuse bien que le hasard y joue sa part. Elle répond à des objectifs et mobilise des outils précis, mettant en œuvre une « *politique du terrain* » (Olivier de Sardan, 1995) adaptée à nos questionnements.

III.2.2. Développer une enquête multidimensionnelle : relations, processus, ancrages, mobilités

L'enquête développée en Tunisie à partir d'un point de départ localisé répond à plusieurs objectifs. Dans la perspective de dévoiler un réseau de marchés, j'ai d'abord cherché à renseigner leurs relations commerciales en questionnant l'origine des approvisionnements des magasins, les modalités de leur logistique, et leur évolution. Je me suis également intéressé au processus de fabrique et de structuration de ces relations, ce qui a rapidement impliqué le souci de renseigner les parcours des acteurs, les étapes de développement des entreprises commerciales et, en somme, les échelles temporelles de l'activité marchande. Saisir les relations et leur structuration m'a enfin conduit à accorder une large place aux ancrages localisés, à ces lieux marchands et à leur développement commercial.

Pour saisir les relations, les processus et les ancrages de l'activité marchande transnationale en Tunisie, je me suis inspiré de trois pratiques ethnographiques. La première est l'ethnographie multisituée telle qu'elle est proposée par George E. Marcus (Marcus, 1995). Elle consiste à développer un terrain « discontigu » déterminant les

sites d'enquête en fonction des pratiques des acteurs et des relations identifiées. Poursuivre l'enquête vers les lieux connexes mentionnés sur un terrain appelle une pratique ethnographique mobile plus récemment formalisée (Urry, 2007 ; Büscher, Urry, Witchger, 2010). Lors de nos enquêtes, l'intérêt pour la mise en relation des lieux a rendu nécessaire la prise en compte de la matérialité des routes qui les relient. Si bien des éléments s'articulent dans les ancrages des places marchandes, le voyage entre les marchés s'est imposé comme partie intégrante du terrain d'enquête que forment aussi les routes et les circulations marchandes qui les empruntent. Lors de mes voyages, j'ai ainsi mis en œuvre une géographie en mouvement (Brachet, 2012) supposant que le terrain n'est pas un archipel d'îlots séparés, mais qu'entre les ancrages les itinéraires se négocient, se paient, se pratiquent, se grippent parfois. J'ai donc autant que possible suivi les routes (Choplin, Lombard, 2010) que je remontais entre les lieux et investi les transports comme lieux mobiles de l'enquête (Lombard, Steck, 2004). Cette enquête mobile a été menée le long des itinéraires les plus empruntés entre Tunis et les régions frontalières (cf. figure 0.3.). La troisième pratique qui complète mon approche est l'ethnographie globale développée par Michael Burawoy (Burawoy, 2000). Elle invite à mettre l'accent sur le local comme lieu de connexions et d'interconnexions entre les phénomènes micro observés à grande échelle et ceux qui relèvent de contextes plus larges, à toutes les échelles, tels que je les ai présenté dans la première partie de cette introduction.

Les grandes lignes de l'enquête consistent alors à renseigner les pratiques et les relations des acteurs comme les processus de structuration des lieux et de leurs connexions. Les outils mobilisés relèvent des méthodes socio-anthropologiques de production de données – l'observation, l'entretien et les sources écrites – mises en œuvre dans le cadre d'une méthodologie transnationale (Faist, 2012).

L'observation permet de récolter les premières données directes sur un site. Elle renseigne le lieu, son organisation, son ambiance (Cherubini, 1995) et son extension spatiale. Lorsque c'était possible, j'ai effectué quelques recensions, notamment sur le nombre de magasins, permettant de donner un ordre d'idée de l'importance des marchés. J'ai accordé une importance particulière aux formes et aux objets des lieux marchands notamment parce que des répétitions peuvent apparaître d'un site à l'autre, parce que certains décors évoquent eux-mêmes d'autres lieux ou d'autres étapes de leur développement. À ce titre, l'observation présente et locale révèle des traces du passé

comme des lieux connexes sur les enseignes ou sur les cartons. Ces observations nourrissent d'ailleurs souvent l'entrée en communication avec les acteurs de la place marchande.

En pratique, l'observation est dans un premier temps flottante (Pétonnet, 1982). Il s'agit de rester disponible sans focalisation sur un objet précis. Sur le terrain des marchés, elle s'accompagne souvent d'une déambulation dans des espaces commerçants organisés pour et par la mobilité des chalands et où il est malaisé de s'arrêter. La position statique est celle des commerçants. En dehors de cette exception, toute absence de mouvement finit par gêner. Pour m'arrêter, j'ai alors pratiqué une observation flottante plus participante, d'abord dans le rôle du chaland : examiner les marchandises, demander des prix, chercher un objet plus précis. Fondamentalement, la pratique d'une observation badaude, aux antipodes de l'image d'un chercheur aguerri, professionnel, m'est apparue la plus pertinente. Elle naturalise la présence du chercheur, favorise les interactions banales avec les acteurs du marché et au final, maximise les opportunités de provoquer des conversations sans avoir à les imposer brutalement. Ce rôle du chaland permet aussi de ressentir la disponibilité ou non d'un potentiel interlocuteur. Après de tels échanges, quand la relation se noue avec les acteurs du marché, j'ai pu pratiquer une observation plus participante, sédentaire d'une part, confortablement installé à côté de la caisse à boire le thé ou le café tout l'après-midi, et mobile d'autre part, en accompagnant les commerçants dans leurs trajets d'approvisionnement, notamment entre Tunis et M'saken.

Les conversations et les entretiens correspondent à la phase la plus dense de l'accumulation de données. Les premières ne sont pas moins riches mais généralement moins formelles que les seconds et presque toujours improvisées, la prise de notes étant réalisée *a posteriori*. J'ai, autant que faire se peut, privilégié les acteurs ayant développé ou poursuivant une activité relevant d'échelles distinctes et/ou pouvant renseigner les processus en tant que témoins d'étapes révolues du développement commercial. L'ossature a toujours été le récit de vie croisant la vie du commerçant et de son entreprise. À partir de ce récit, il s'agit de développer le récit de vie du lieu, le marché, le quartier. Une attention toute particulière a été accordée à la périodisation, aux dates, susceptibles de correspondre à des évolutions de contextes politiques ou économiques se jouant à d'autres échelles. Un autre point clé a été celui des séquences d'activation ou de développement de relations commerciales nouvelles et de relations sociales susceptible d'en être les facteurs. Pour le reste, j'ai laissé s'exprimer autant de perceptions, de détails, d'avis, de commentaires que possible. L'objectif était de favoriser

l'émergence d'informations nouvelles en laissant la conversation se perdre malgré un canevas précis.

En pratique l'entretien a toujours été précédé d'une phase d'approche souvent rapide. Après la simple interaction banale de commerçant à client, quelques questions particulièrement naïves suffisaient généralement à engager la conversation et à évaluer la disponibilité de l'interlocuteur à un échange plus approfondi. Venait ensuite la demande d'entretien accompagnée d'une explication détaillée de l'objet de ma présence, de mon parcours, de l'usage qui serait fait des informations obtenues. L'objectif était de mettre en confiance mes interlocuteurs. Accepté, l'entretien se déroulait en fonction de la disponibilité de l'enquêté, le plus souvent sur son lieu de travail, dans le marché, en dépit des interruptions nombreuses, professionnelles comme religieuses. En fonction de ces interruptions mais aussi des digressions et des richesses des détours de la conversation, les entretiens ont généralement duré de deux à six heures, parfois sur plusieurs jours. Ils ont ensuite été mis à jour autant que possible par des visites récurrentes, des conversations renouvelées. Ces conversations avec des enquêtés avec qui se sont développées des relations plus étroites et empathiques ont été indispensables pour saisir les recompositions et les tendances de court terme de l'économie transnationale tunisienne et pour recouper des informations obtenues ailleurs et éprouver la justesse de certaines analyses.

Enfin, les sources écrites ont été mobilisées selon plusieurs perspectives. Sur les marchés enquêtés, la bibliographie était assez maigre voire inexistante, à l'exception de Ben Gardane, des travaux les plus anciens aux plus récents. En Tunisie, la bibliographie scientifique a surtout permis de renseigner les contextes économiques, sociaux, politiques locaux et régionaux et le cadre national tunisien. Loin d'invalider les ouvrages les plus anciens *a priori* obsolètes, la bibliographie a permis de renseigner le passé et les processus révolus. Elle a aussi été un moyen de renseigner les lieux connexes plus lointains des circulations commerciales transnationales et de contextualiser les récits des commerçants enquêtés grâce aux travaux menés à Naples, Istanbul, Dubaï, Hong-Kong ou Yiwu. En dehors des écrits scientifiques, la presse a été abondamment mobilisée, non seulement parce que le « commerce parallèle » est un véritable sujet de société en Tunisie, particulièrement depuis la révolution, mais aussi parce que la fébrilité de la période de transition nécessitait une prise constante avec l'actualité du pays, notamment politique, économique et sécuritaire.

Les données issues des observations, des entretiens et des sources écrites ont été sans cesse croisées pour être vérifiées. L'ethnographie multisituée est aussi un moyen de préciser les données, en questionnant un sujet, une interprétation dans une plusieurs lieux pour vérifier si l'information se confirme, se nuance ou diverge. Les allers-retours ont aussi été déterminants pour saisir changements et évolution des marchés, des relations commerciales et de l'activité marchande transnationale en général. Retourner voir pour approfondir, vérifier, éclairer un site d'enquête par de nouvelles informations tel que le suggère Michael Burawoy (Burawoy, 2003), constitue une pratique indispensable à la triangulation des données (Olivier de Sardan, 1995).

III.2.3. Un terrain d'enquête à construire

À partir de l'hypothèse de réseaux de marchés et de routes commerciales organisant l'accès des marchandises d'importation dans le pays s'est posé le problème d'un terrain d'enquête seulement supposé, largement inconnu et donc à construire au fur et à mesure. Avant la première mission à Tunis qui a consisté en une immersion immédiate, aucun marché n'était connu. L'exploration de la place marchande tunisoise m'a donné un point de départ qui n'était qu'une entrée dans un réseau marchand supposé dont j'ignorais les extrémités. Il a donc fallu d'entrée proposer une méthodologie susceptible de dévoiler la suite du terrain, les lieux inconnus et les acteurs « cachés ». Dans ce sens, l'ensemble de l'enquête est devenue « flottante » et ouverte avec une perspective exploratoire constamment présente. Cette méthodologie transparait particulièrement dans les entretiens veillant à garder une trame discursive large à partir du récit de vie, seul objectif explicite et ossature de l'échange. À cette trame, j'ai adjoint le souci de générer de nouvelles pistes par des relances précises sur les lieux et les acteurs connexes évoqués comme sur les évènements et éléments de contextes nouveaux abordés. Cette technique se rapproche de la méthodologie « boule neige » mise en œuvre dans l'analyse de réseaux sociaux de commerçants (Walther, 2015a), et consistant à générer des noms d'acteurs auprès desquels l'enquête sera poursuivie, et ainsi de suite. Une telle méthodologie laisse le terrain ouvert sans présumer de limite *a priori*, ni que le réseau supposé par le chercheur soit consciemment pratiqué et donc délimité par les acteurs. Cette construction du terrain ouvert et multisitué s'est accompagnée d'un recours à l'atlas en ligne *Google maps* avec la création d'un carnet de terrain multiscalair (cf. annexe 7) géolocalisant toutes les informations obtenues, personnes

rencontrées, lieux ou évènements évoqués. Garder une vue d'ensemble a été un atout pour cadrer un terrain ouvert à une multitude de lieux connexes, à toutes les échelles et selon des temporalités multiples.

III.3. Le terrain en pratique : positionnement, bricolages et limites

Au-delà des grandes orientations méthodologiques de la thèse décrites précédemment, il est apparu essentiel de préciser quelques éléments de positionnement qui ont impacté les résultats obtenus. La pratique d'un terrain ethnographique, par le bas, rend nécessaire la description de ses aspérités, et des adaptations nécessaires de la méthodologie retenue aux circonstances et à la personnalité même du chercheur qui les met en pratique.

III.3.1. L'étranger : négocier sa présence, éprouver ses limites

Les premiers temps de la recherche en Tunisie ont été ceux de la découverte du pays à tous points de vue. Le terrain a été rapidement l'occasion de me confronter à mon statut d'étranger irrémédiablement associé à celui de touriste tantôt perdu, tantôt étonnamment curieux. Ce statut correspondait à une réalité vécue comme un handicap double. L'absence de maîtrise de la langue – ici l'arabe dialectal tunisien et ses nuances régionales – a été une première frustration. Si la Tunisie est encore un pays très francophone où j'ai toujours trouvé des interlocuteurs sans jamais recourir à un traducteur, la francophonie y est aussi inégalement répartie tant socio-économiquement que géographiquement. Ainsi j'ai, par contrainte, privilégié les enquêtes auprès d'acteurs francophones, généralement commerçants installés, et moins investigué du côté des acteurs moins éduqués, jeunes migrants du Centre-Ouest à Tunis ou jeunes manœuvres du dispositif transfrontalier à Ben Gardane. L'apprentissage du dialecte arabe tunisien lors de cours intensifs en 2013 et l'apprentissage « sur le tas » dans la vie quotidienne ont en partie corrigé ce biais en améliorant ma présentation, provoquant souvent la curiosité et la sympathie de mes interlocuteurs. Toutefois, le niveau atteint n'a pas permis de mener des discussions complexes en arabe dialectal, de saisir avec précision certaines discussions collectives ou disputes. L'absence d'immersion de longue durée en Tunisie – ma présence n'ayant jamais excédé trois mois consécutifs – et la

proposition quasiment systématique de la part de mes interlocuteurs de poursuivre en français, a aussi grevé les progrès et fixé un niveau somme toute très basique et suffisant seulement pour saisir que des informations m'échappaient. À ce handicap s'est d'adjoint celui inhérent à la découverte du pays où il faut s'étonner de tout pour faire émerger le banal avec le sentiment, souvent, de finir par apprendre au prix d'efforts certains ce qui est en fait de notoriété publique. La vie à Tunis, l'émergence de belles amitiés, et l'exploration curieuse du pays hors des sentiers de la thèse ont nourri un fond de connaissances disparates indispensable à la compréhension de la complexité et de la diversité géographique, sociale, politique, économique dans lesquelles n'ont jamais manqué de s'inscrire mes réflexions.

Au-delà des contraintes identifiées, être étranger sur mon terrain a aussi été un parti pris. Cette question d'assumer pleinement son statut d'étranger s'est surtout posée hors du centre de Tunis, capitale où le touriste européen aux cheveux blonds reste banalisé. Là où ma présence a été la plus difficile à négocier est sans doute à Ben Gardane où les regards scrutent une présence étrangère inexplicable, solitaire, prolongeant son séjour là où il n'y a *a priori* rien à voir et rien à faire. C'est ici que j'ai pris le parti d'une déambulation badaude, la plus inoffensive qui soit, pariant sur l'étonnement menant aux interactions qui me permettaient de communiquer les raisons simplifiées de ma présence qui, à leur tour, ne manquaient pas de se diffuser de bouche à oreille, normalisant ma présence et atténuant l'inquiétude provoquée par elle. Il s'agit en fait d'offrir une case lisible où être rangé : étranger, étudiant. Cette altérité, contrainte, a été finalement une chance.

Être étranger mais pas tout à fait touriste – ni journaliste – a souvent créé la surprise de mes interlocuteurs et provoqué leur sympathie. L'étranger qui prend son temps, qui s'arrête, qui discute est une occasion souvent saisie de raconter et d'entendre. Être compréhensif, manier l'humour, ne pas chercher trop vite à remplir sa grille d'entretien et accepter les digressions – en somme un art de la conversation difficilement explicable – a bien entendu accompagné ce mouvement de sympathie. Être étranger et identifié comme tel ouvre également à l'hospitalité dont les ressorts et les codes sont anciens et nombreux (Camps-Fabrer, 2000) et varient aussi en fonction des terrains. Si l'accueil, une fois l'échange accepté, a toujours été chaleureux et accompagné de café ou de thé, c'est à Ben Gardane, dans ce sud souvent brocardé à Tunis pour ses archaïsmes tribaux, que se sont déployées les pratiques les plus abouties de l'hospitalité : invitations à dîner, à dormir, méchouis nocturnes dans la steppe sèche entre bergers, commerçants et contrebandiers. Ces moments ont permis l'approfondissement des relations, de

nouvelles rencontres, l'émergence de nouveaux sujets et surtout la restitution de l'activité marchande dans une vie sociale et culturelle plus large.

III.3.2. Fabriquer la confiance et saisir les opportunités

Les techniques d'approche et d'entrée en conversation déjà décrites ne garantissent pas un échange riche et précis consistant au dévoilement de la vie de l'enquêté, de ses affaires, de ses échecs, de ses compromissions éventuelles, de ses pratiques de corruption et de contournement de la loi. Il a donc été indispensable de construire la confiance avec les enquêtés. Paradoxalement, mon extranéité a été un atout auprès d'acteurs pour qui se livrer à un étranger, au pays comme à l'activité marchande, représentait un risque moindre. L'explication de ma présence, de ma démarche et de mes attentes a également été déterminante. Outre cette présentation rassurante, la fabrique de la confiance est également passée par l'absence d'enregistrement des entretiens au profit d'une prise de note directe et parfois participative (dessins de schémas, écriture de noms de lieux). L'affirmation de mon identité de géographe sur son terrain a été un gage de franchise et d'honnêteté tout en déminant les quiproquos selon lesquels j'ai pu faire figure d'informateur, de partenaire d'affaires, de protégé. Ensuite, la confiance a été nourrie par l'émergence de relations personnelles entretenues et respectées. Sur ce point j'ai toujours veillé à équilibrer compréhension et neutralité, sympathie et affirmation de mon identité de géographe sur son terrain.

À mesure que l'enquête se développait, j'ai aussi mesuré – et mes lectures de la sociologie des réseaux sociaux n'y sont pas étrangères – l'importance des réseaux de relations dans la fabrique de la confiance entre acteurs de l'économie transnationale. Dans le cas d'une relation nouvelle, la confiance entre deux acteurs est souvent garantie par un tiers commun. Ce qui est valable et indispensable dans un monde marchand non contractuel vaut aussi pour le chercheur. Ainsi, j'ai autant que faire se peut essayé de suivre cette logique relationnelle de la confiance. À partir d'un lieu connexe mentionné j'ai toujours demandé si mon interlocuteur connaissait un acteur de confiance sur place vers qui je pourrais me diriger et mieux encore si je pouvais l'accompagner et être introduit auprès d'un partenaire d'affaires. Cette remontée des réseaux sociaux et d'affaires a été déterminante pour accéder aux acteurs les plus insaisissables : grands importateurs absents des marchés, grossistes de devises discrets et agents de

négociation des contournements douaniers liés aux pratiques clientélistes de la présidence Ben Ali.

En parallèle de cette fabrique de la confiance, j'ai également veillé, de manière plus diffuse, à saisir les opportunités. L'observation flottante et la pratique d'une constante attention curieuse permettent de saisir des situations qui parfois s'imposent aussi d'elles-mêmes. Ces situations imprévues nécessitent une réaction et une adaptation rapides, appellent parfois une participation spontanée et toujours une modification du programme. Les exemples ne manquent pas : transformer une arrestation en moment d'échange avec des agents de la sécurité publique de Ben Gardane jusqu'ici ignorés dans l'enquête et déboucher sur la mise en relation avec une personnalité locale m'ouvrant les portes du commerce transnational de devises – Saisir l'occasion d'accompagner un commerçant tunisois à M'saken et profiter de la présence rare et inattendue d'un grand importateur à son magasin pour rester sur place m'entretenir avec lui – Comptabiliser sur mon téléphone le coût de la corruption sur la route entre Ben Gardane et Tunis en obtenant malgré moi la dernière place dans un louage, au milieu à l'avant, entre le chauffeur et un commerçant, et faire passer les billets nécessaires au passage de chaque contrôle.

III.3.3. Négocier les limites

En dépit de la confiance construite sur le terrain et de la souplesse nécessaire à saisir les opportunités que le hasard présente, enquêter sur le commerce transnational dans la Tunisie en transition politique a aussi été l'occasion de rencontrer des obstacles dans l'enquête. À ces contraintes rencontrées sur le terrain, il faut ajouter celles inhérentes à l'objet et à la méthodologie retenus.

Les obstacles rencontrés ont trait à la pratique de terrains sensibles (Bouillon, Fresia, Talio, 2005 ; Pian, 2012). En Tunisie cette « sensibilité » renvoie à celle d'un contexte post-révolutionnaire tendu, à la fois politique et géopolitique. Le premier obstacle est celui des risques pesant sur la sécurité de l'enquêteur. Je me suis donc toujours restreint aux terrains sûrs, non pas au seul sens des recommandations du ministère des affaires étrangères mais surtout à celui de la connaissance des lieux fréquentés et des relations de confiance qu'y s'y trouvaient ou qui m'y accompagnaient. Ces remarques valent particulièrement pour les terrains frontaliers à Ben Gardane et dans la région de

Kasserine. L'évaluation du risque a exclu l'exploration d'autres terrains frontaliers dans les régions du Kef et de Jendouba, projetés sans doute trop tard au regard de l'évolution des tensions dans le pays. Elle a exclu également les terrains transfrontaliers en Libye comme en Algérie.

Le second type d'obstacles est lié à l'illégalité, et plus encore à l'illégitimité sociale des phénomènes questionnés. Dans la Tunisie post-révolutionnaire, cette illégitimité est celle de la corruption de grande ampleur impliquant des agents de l'État ou celle d'intermédiaires trop liés au régime déchu. Ce sont les seuls cas où l'on m'a fait comprendre très clairement qu'il ne fallait pas fouiller davantage, où des relations de confiance m'ont avoué ne pas pouvoir m'en dire plus. Enquêter sur des terrains sensibles signifie en accepter les blocages qui ne sont d'ailleurs pas dénués de sens. Reconnaître ces impasses, ces accès interdits, revient aussi à accepter les trous, les vides, les points d'interrogation non résolus dans l'enquête.

Négocier les limites lors d'une enquête de terrain consiste aussi à identifier celles induites par les choix méthodologiques. Elles se cristallisent dans la tension permanente entre le souci de développer les ancrages – autrement dit approfondir les terrains, s'y immerger, accumuler connaissances et données et affiner l'enquête – et l'envie de repérer et de suivre les lignes de fuites – à savoir identifier les relations et les réseaux, suivre les routes, les connexions, les mobilités. Mon intérêt pour le commerce et la fabrique des routes marchandes et de leurs détours s'est inscrit dans une certaine fascination pour la présence locale de l'ailleurs et du lointain, à l'image des villes portuaires. En arrivant en Tunisie, j'avais eu l'occasion, notamment en Master 2, de nourrir des réflexions sur les relations et les réseaux, et c'est dans cette perspective, cherchant à mettre à jour des réseaux de marchés de la Méditerranée à la Chine que j'ai entamé mes premières enquêtes. Les lignes de fuites ont été à ce point privilégiées dans une géographie voulue transnationale que les cadres territoriaux plus classiques, à commencer par celui de l'État, ont été relégués au second plan et que le terrain d'enquête lui-même devenait infini et impossible à arrêter. L'enquête a cependant amené à une meilleure prise en compte des ancrages territoriaux – locaux, régionaux et nationaux – de l'économie transnationale en Tunisie. Le souci de comprendre les processus de structuration des relations commerciales a conduit à s'intéresser à celui des marchés et ainsi à entrer en profondeur dans ces petits territoires. L'irruption de la

dimension politique de mon sujet a aussi participé de la revalorisation d'un cadre national qui n'avait rien d'anodin.

La thèse résulte alors d'un équilibre entre ancrages et lignes de fuite. Cette problématique est partagée par les recherches multisituées. Ulf Hannerz explicite les difficultés à être ici, là et là-bas (Hannerz, 2003a), à commencer par le risque de rester en surface et de se disperser. J'ai fait le choix, dans l'enquête de terrain comme dans l'organisation du propos, de préserver avant tout la lecture des ramifications tunisiennes de la route marchande globale Chine-Maghreb. Ce choix a impliqué de se garder d'une trop grande dispersion dans les ancrages et de ne pas chercher à multiplier les monographies de marchés ni à tenter une ethnographie profonde des places marchandes à l'image de l'étude magistrale de Clifford Geertz au souk de Séfrou au Maroc (Geertz, 2003). Il a également conduit à limiter les lignes de fuite suivies au cadre tunisien sans se perdre dans les réseaux marchands connexes, libyens ou algériens ou dans les extrémités turques, émiraties ou chinoises des routes marchandes identifiées en Tunisie.

IV. Analyser la structuration d'un réseau de marché et ses recompositions : déroulement de la thèse

Pour répondre aux questionnements formulés et analyser les principaux enjeux de la fabrique des interrelations marchandes et de leurs actives recompositions depuis 2011 en Tunisie, la thèse s'organise en sept chapitres regroupés en trois parties.

La première partie s'attache à établir le réseau des marchés de l'économie transnationale en Tunisie. Le premier chapitre s'intéresse à la structuration des nœuds du réseau à partir des deux principales centralités marchandes étudiées, au centre de Tunis et à Ben Gardane. Chacune a développé une économie transnationale dense et foisonnante à partir de sites *a priori* sous-intégrés à l'espace économique tunisien. Le deuxième chapitre s'attache à comprendre la fabrique des relations marchandes développées par ces deux pôles du commerce transnational en Tunisie. Il met à jour un réseau dense en amont (approvisionnement) et en aval (distribution) des marchés étudiés, révélant un ensemble de sites connexes.

Une fois établi ce réseau de marchés, la seconde partie s'intéresse aux ressorts de son extrême labilité qui invite à fouiller les dynamiques de contournement à la fois anciennes et profondément bouleversées par le changement de régime en 2011. Le troisième chapitre commence par poser la question des imbrications politico-économiques ayant présidé au développement du commerce transnational en Tunisie, et tout particulièrement à l'organisation de dispositifs de contournement négociés entre le régime du président Ben Ali et les acteurs marchands. Au cœur de la thèse, le quatrième chapitre analyse les effets de la remise en cause de ces dispositifs de contournement induite par la révolution. À travers l'analyse des stratégies des acteurs marchands en quête d'importations franches, il s'agit de mettre en lumière les ressorts de la labilité des routes marchandes en Tunisie. Le cinquième chapitre analyse la réaction du cadre politique tunisien face à une économie marchande transnationale instable, dérégulée et expose les enjeux de la gouvernance de réseaux marchands particulièrement réactifs face aux obstacles censés les endiguer.

À la suite des deux premières parties permettant de pénétrer au cœur des processus de structuration et de recomposition d'une économie marchande transnationale à la fois réticulaire et labile, la troisième partie propose un recul théorique et une réflexion

méthodologique quant à la prise en compte et à l'analyse de réseaux marchands à partir de matériaux ethnographiques. À partir du constat de la prise en compte peu formalisée des réseaux dans les études transnationales, le sixième chapitre examine les apports de l'analyse de réseaux sociaux. L'objectif est alors de construire une approche réseau pour mieux comprendre les relations sociales qui structurent les routes marchandes et qui président à leurs recompositions. Il s'agit aussi d'envisager les contours d'une approche plus formelle de réseaux de lieux. Enfin, à partir du réseau de marchés mis à jour dans les deux premières parties de la thèse et des outils proposés dans le sixième chapitre, le septième et dernier chapitre propose d'expérimenter une approche réseau de l'économie marchande transnationale, entre prise en compte des relations sociales dans la fabrique des routes marchandes et analyse formelle de réseaux de marchés.

PARTIE I

LA STRUCTURATION DES MARCHÉS ET DE LEURS APPROVISIONNEMENTS : ARTICULATIONS DE DYNAMIQUES LOCALES ET D'OPPORTUNITÉS EXOGENES

Introduction

Les places marchandes informelles, où la norme légale est transgressée à divers degrés dans la pratique commerciale, sont des éléments banals des paysages urbains maghrébins. Comme le rappelle Karine Bennafla (2015) : « *Depuis la fin des années 1980, le commerce informel a acquis une visibilité accrue dans les villes d'Afrique du Nord sous l'effet conjugué de la crise économique, de la hausse du chômage, des mesures économiques libérales ou de l'embargo (Libye)* ». La Tunisie n'échappe pas à ce constat. Les souks les plus connus à l'échelle nationale ont pour nom Boumendil et Moncef Bey à Tunis, El Jem dans la région du Sahel tunisien et Ben Gardane à la frontière libyenne. En deçà de ces hauts lieux d'une géographie populaire des chalands tunisiens, des marchés dits « libyens » ont essaimé dans tout le pays à la fin de la décennie 1980, tandis que les marchés hebdomadaires cristallisaient aussi la vente des marchandises issue des trafics informels, dans les bourgades rurales comme dans les plus grandes villes, à Sousse ou Sfax.

Les transformations de l'appareil commercial tunisien depuis l'indépendance en 1956 n'ont jamais remis en cause ces marchés. Au contraire, les places marchandes se sont développées au rythme de la modernisation et de la mondialisation du secteur commercial en Tunisie. Ce dernier, après une période d'étatisation entre 1962 et 1969, a été libéralisé à partir de la décennie 1970. L'État restait toutefois un acteur commercial majeur, régulant notamment les prix via la caisse de compensation¹². Alors que le commerce connaissait un début d'internationalisation dans la décennie 1980 et de modernisation avec les premiers complexes commerciaux, les transformations se sont accélérées au début de la présidence Ben Ali en 1987. L'ajustement structurel a alors produit une seconde libéralisation dans le contexte de l'ouverture du pays à la mondialisation. Le développement de chaînes de grande distribution, étrangères et nationales, s'accompagnait de l'implantation croissante de supermarchés dans la décennie 1990, puis d'hypermarchés dans la décennie 2000.

Cette modernisation de l'appareil commercial tunisien, relevant du modèle globalisé de la société de consommation de masse, n'a toutefois pas abouti à la concentration de l'activité commerciale dans le pays, pas plus qu'à la disparition du petit commerce. D'après Ali Bennisr et Thamer Azouazi (2010), en 2008, après deux décennies de libéralisation et de modernisation, le commerce représentait près de la moitié des entreprises du pays, avec près de 200 000 unités. Dans le même temps, la part de marché conséquente du petit commerce des micros entreprises familiales s'élevait à près de 85 %. Au maintien du petit commerce, il faut ajouter le développement sans précédent du commerce informel – qui n'apparaît pas dans ces statistiques officielles – depuis la fin des années 1980.

Les formes de commerce ne correspondant pas aux canons internationaux de la modernité commerciale ne sont en aucun cas des archaïsmes résistant à la modernité. D'une part, elles sont le revers de cette modernité libérale qui a creusé les inégalités sociales, économiques et spatiales dans le pays. En effet, les grandes surfaces restent destinées à une minorité aisée et motorisée de la Tunisie urbaine et littorale. Une étude menée en 2005 avait d'ailleurs montré que le revenu moyen par ménage des clients de supermarché était plus de trois fois supérieur au revenu minimum légal, tandis que les clients modestes ne participaient qu'à 1,5 % du montant des ventes des grandes surfaces (Bennisr, Azouazi, 2010). Petit commerce de proximité et marchés informels

¹² La caisse de compensation, financée par les fonds publics, a pour mission de subventionner les produits sensibles (pâtes, farine, sucre, thé, lait, hydrocarbures), au stade de la consommation.

constituent alors l'accès à la consommation pour le plus grand nombre des Tunisiens, quelle que soit leur région de résidence.

D'autre part, petit commerce et commerce informel sont le produit d'une organisation commerciale qui n'a rien à envier aux grandes surfaces : prix attractifs, choix, accessibilité et proximité. Alors que ce secteur – qualifié par les responsables politiques et économiques du pays de « primitif », de « sous-intégré », de « parallèle » – est encore trop souvent considéré comme une activité marginale à rayonnement local, la mondialisation de ses approvisionnements a précédé d'une vingtaine d'année l'apparition des premiers hypermarchés dans le pays. Aujourd'hui, des stocks des importateurs aux marchandises exposées sur les étals des vendeurs de rue, les articles proposés dans les souks populaires tunisiens témoignent de relations commerciales intenses et mondialisées.

À partir des deux places marchandes de Tunis et de Ben Gardane, notre propos, dans cette première partie de la thèse, consiste à déployer une géographie de marchés en relation. Dans la perspective de comprendre comment s'est structuré en Tunisie un réseau commercial capable d'approvisionner le pays en marchandises banales – ou *small commodities* – importées notamment de Chine et de Turquie, il s'agit de commencer par questionner l'émergence des nœuds marchands, puis la fabrique de leurs relations commerciales. Autrement dit, il ne s'agit pas de proposer une nouvelle monographie commerciale, ni de se focaliser sur le seul parcours des acteurs ou sur la dimension globalisée de ces marchés.

Le chapitre 1 commence par présenter l'agencement spatial des deux places marchandes qui sont nos deux entrées, au centre de la capitale et à la frontière tuniso-libyenne. Il pose la question de l'émergence de dynamiques commerciales et de la formation de places marchandes dans deux territoires en déclin et apparaissant sous-intégrés dans l'espace économique tunisien, au moins depuis l'indépendance.

Le chapitre 2 s'attache à analyser, à partir de Tunis et de Ben Gardane, le développement de relations commerciales transnationales établies progressivement par des acteurs mobiles, souvent migrants, devenus commerçants en une génération. Il questionne ensuite les modalités d'organisation actuelles des approvisionnements et des relations marchandes et financières, en amont et en aval des marchés étudiés, jusqu'à proposer une cartographie des marchés tunisiens en relation.

Chapitre 1

Deux places marchandes ancrées dans des territoires en déclin

Introduction	44
I. Deux places marchandes populaires et multisites	45
I.1. Le souk Boumendil et la centralité marchande tunisoise.....	46
I.2. Ben Gardane, place marchande frontalière	59
II. À Tunis, l'organisation d'une place marchande dans les creux de la croissance urbaine	71
II.1. Le déclin de la médina, facteur de son renouveau commercial ?.....	71
II.2. Dans l'agglomération capitale : des marchés dans les interstices de la croissance urbaine	82
III. À Ben Gardane et dans la région frontalière tuniso-libyenne : des échanges transfrontaliers nés dans une impasse	93
III.1. La Jeffara tunisienne : un espace mobile devenu impasse.....	93
III.2. La réactivation des circulations au contact de la Libye.....	97
Conclusion	102

Introduction

Le sud-est de la médina de Tunis – site d’implantation du souk Boumendil – et Ben Gardane ont développé une activité commerciale intense. Leurs approvisionnements témoignent de relations marchandes mondialisées, notamment jusqu’en Chine. Avant même de traiter de ces relations, il s’agit de commencer par questionner les lieux d’implantation de l’activité commerciale. Pourquoi une économie marchande transnationale a-t-elle pris place dans le sud-est de la médina de Tunis et dans la bourgade frontalière de Ben Gardane ?

Ces deux centralités d’un commerce aujourd’hui transnational sont pourtant récentes. La dynamique marchande semble y avoir fait irruption dans la décennie 1980. Contre-exemple du quartier cairote du Mûskî à l’histoire millénaire (Bouhali, 2016), le passé commercial est, dans ces deux sites, réduit à l’époque contemporaine, sans héritage marchand apparent. À Tunis, le commerce international s’est longtemps concentré au cœur de la médina, quartier des souks et des *fondouks*, avant de se développer dans le centre-ville colonial. À Ben Gardane, le relais littoral d’un commerce transsaharien relié à l’oasis de Ghadamès et l’étape sur la route du *Hajj* des Maghrébins se sont retrouvés clos dès l’instauration de la frontière entre la Libye ottomane et la Régence de Tunis sous le protectorat français en 1910. Pour autant, l’absence de centralité commerciale ancienne ne signifie pas l’absence de conditions favorables au développement du commerce. Il s’agit alors de poser la question des facteurs d’émergence de l’activité marchande dans des sites où elle ne préexistait pas. Quels sont les processus qui constituent sur le temps long un terreau favorable au développement du commerce transnational ?

Ajoutons à cela deux remarques renforçant la nécessité de questionner la localisation des activités commerciales. D’une part, au-delà de l’absence d’héritage commercial, rien ne prédisposait ces deux sites à devenir des centralités marchandes. Au moment où le commerce s’y développe dans la décennie 1980, le sud-est de la médina de Tunis est un

centre urbain en déclin, tandis que Ben Gardane est une bourgade délaissée par l'État, adossée à une frontière fermée et militarisée. Derrière la question des lieux de cristallisation de l'économie transnationale en Tunisie, se pose celle de la capacité des territoires à accueillir, voire à générer, un développement commercial.

D'autre part, la localisation de chacun de ces deux sites est très dissemblable. Le premier est situé au centre de la capitale macrocéphale d'un État tunisien centralisateur (Signoles, 1985), le second sur l'une de ces bordures frontalières en situation de marginalité spatiale mais aussi sociale et économique. Pourtant, au centre de Tunis comme à Ben Gardane, on trouve les mêmes articles, provenant des mêmes places marchandes globales de l'export de biens banals. Il s'agit alors de se demander pourquoi au centre de la capitale tunisienne et dans une bourgade frontalière se sont développées deux places marchandes dynamiques, dont l'histoire et l'organisation spatiale sont à même de révéler des rôles plus spécifiques dans la structuration du commerce transnational en Tunisie.

Ces questionnements sont à la source de l'hypothèse traitée dans ce premier chapitre. Ces centralités marchandes se sont chacune implantées dans des territoires *a priori* « perdants » mais dont le déclin et la pauvreté peuvent, en creux, offrir des conditions favorables au développement de l'activité commerciale dans le cas d'une économie marquée par le recours à l'illégalité.

À partir des données de nos enquêtes croisées avec les travaux disponibles, il s'agit, tour à tour, de présenter l'organisation spatiale de chacune de ces centralités marchandes articulant plusieurs sites et des activités multiples puis d'en comprendre les processus de développement intrinsèquement liés aux caractéristiques des territoires desquels elles ont émergé.

I. Deux places marchandes populaires et multisites

Au centre de Tunis et à Ben Gardane, bourgade sise à 30 km de la frontière libyenne, prospèrent deux centralités marchandes du commerce transnational en Tunisie. La première est insérée dans le tissu urbain tunisois, entre la médina et le centre-ville colonial. La seconde s'est développée au contact de la Libye voisine. Chacune déploie une pluralité d'activités, dont l'importation transnationale d'articles *made in China*, et

représente un pôle du « commerce parallèle » en Tunisie, autrement dit des échanges commerciaux en marge de légalité.

I.1. Le souk Boumendil et la centralité marchande tunisoise

Concentrant près du quart de la population tunisienne au recensement de 2014, le Grand Tunis¹³ est le principal marché de consommation urbain du pays. En 1985, Pierre Signoles estimait le poids de Tunis à 40 % du chiffre d'affaires commercial et à 54 % des commerces de gros du pays (Signoles, 1985). Non comptabilisé, le « commerce parallèle », dans lequel s'insèrent les activités marchandes transnationales, est également organisé pour répondre aux besoins de ce vaste marché de consommateurs. Ce commerce, qui s'adresse d'abord à une clientèle aux revenus modestes, s'est développé notamment au centre de l'agglomération, au souk Boumendil à la lisière de la médina, complété par le souk Moncef Bey dans le quartier des entrepôts désaffectés de l'ancien port de Tunis.

I.1.1. Le souk Boumendil : anatomie d'une rue soukrière au cœur de Tunis

Lors de la première mission de terrain¹⁴ menée à Tunis en décembre 2012, il a suffi de demander aux premiers passants où il était possible d'acheter des marchandises bon marché, essentiellement importées de Chine¹⁵, pour que nous soit d'emblée indiqué le souk Boumendil. Le long de la bordure sud-est de la médina, entre les places Bab el Bhar au nord et Bab el Jazira au sud, l'axe central du souk Boumendil s'étire le long des rues de la Commission et Sidi Boumendil (cf. figure 1.1.). La première, sur près de 250 m, compte une centaine de magasins, la seconde, sur près de 400 m, environ 150. Si la rue Sidi Boumendil est plus importante que la rue de la Commission, y compris parce qu'elle

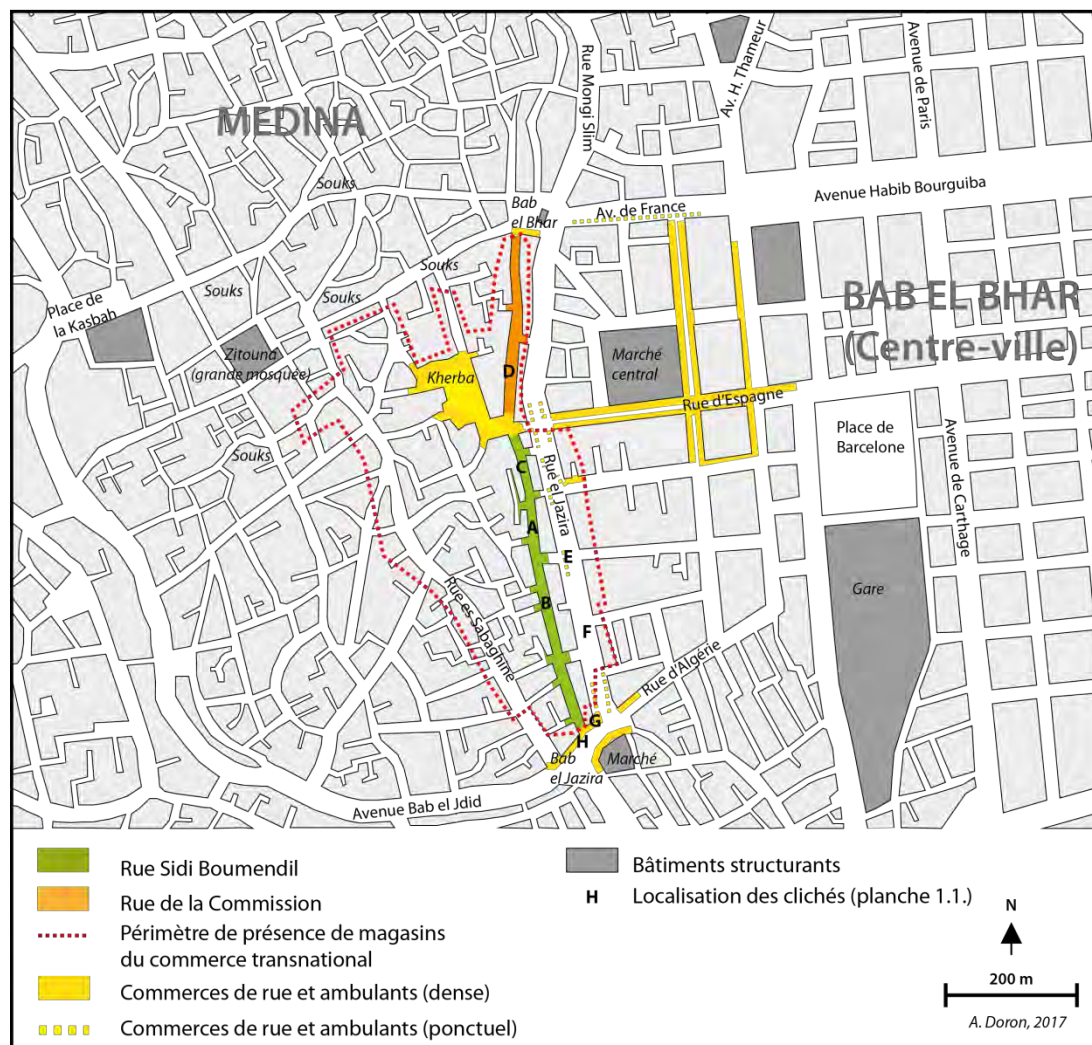
¹³ L'agglomération capitale ne bénéficie pas d'une unité administrative et statistique propre. Les statistiques sur le Grand Tunis résultent donc de l'addition des données des quatre gouvernorats sur lesquels s'étend cet ensemble urbain (Tunis, L'Ariana, Ben Arous, La Manouba).

¹⁴ Mission menée collectivement, en compagnie d'Amira Mahmoudi, doctorante en géographie, et d'Émilie Fernandez, photographe et étudiante en sociologie. Ce travail croisant enquête de terrain et sociologie visuelle a été restitué dans la communication collective intitulée : « Le commerce transnational à Tunis : approches croisées autour de l'image », lors du séminaire du LISST-CIEU à Toulouse, le 25 janvier 2013.

¹⁵ En dialecte arabe tunisien : *selaa chnawa*.

désigne à elle seule l'ensemble du marché, ces deux rues constituent un axe cohérent et presque continu, seulement entrecoupé par l'axe perpendiculaire de la rue d'Espagne à la friche de la Kherba (cf. figure 1.1.). Ces deux rues sont totalement dédiées, à de rares exceptions près – une papeterie rue de la Commission et quelques magasins de grossistes alimentaires rue Sidi Boumendil – à la vente au détail, en demi-gros et gros de marchandises provenant du commerce transnational.

Figure 1.1. : Les espaces du souk Boumendil (2012-2014)



Pour saisir l'organisation de ce marché urbain, il faut l'observer au petit matin, lorsque la banale petite rue Sidi Boumendil se transforme en souk (cf. planche photographique 1.1.). Avant sept heures, alors qu'il fait nuit en décembre, les commerces sont encore fermés. La rue apparaît suffisamment large pour accueillir un trafic automobile, bien qu'aucun véhicule ne s'y présente. Il n'y a d'ailleurs, à cette heure, pas plus de passants.

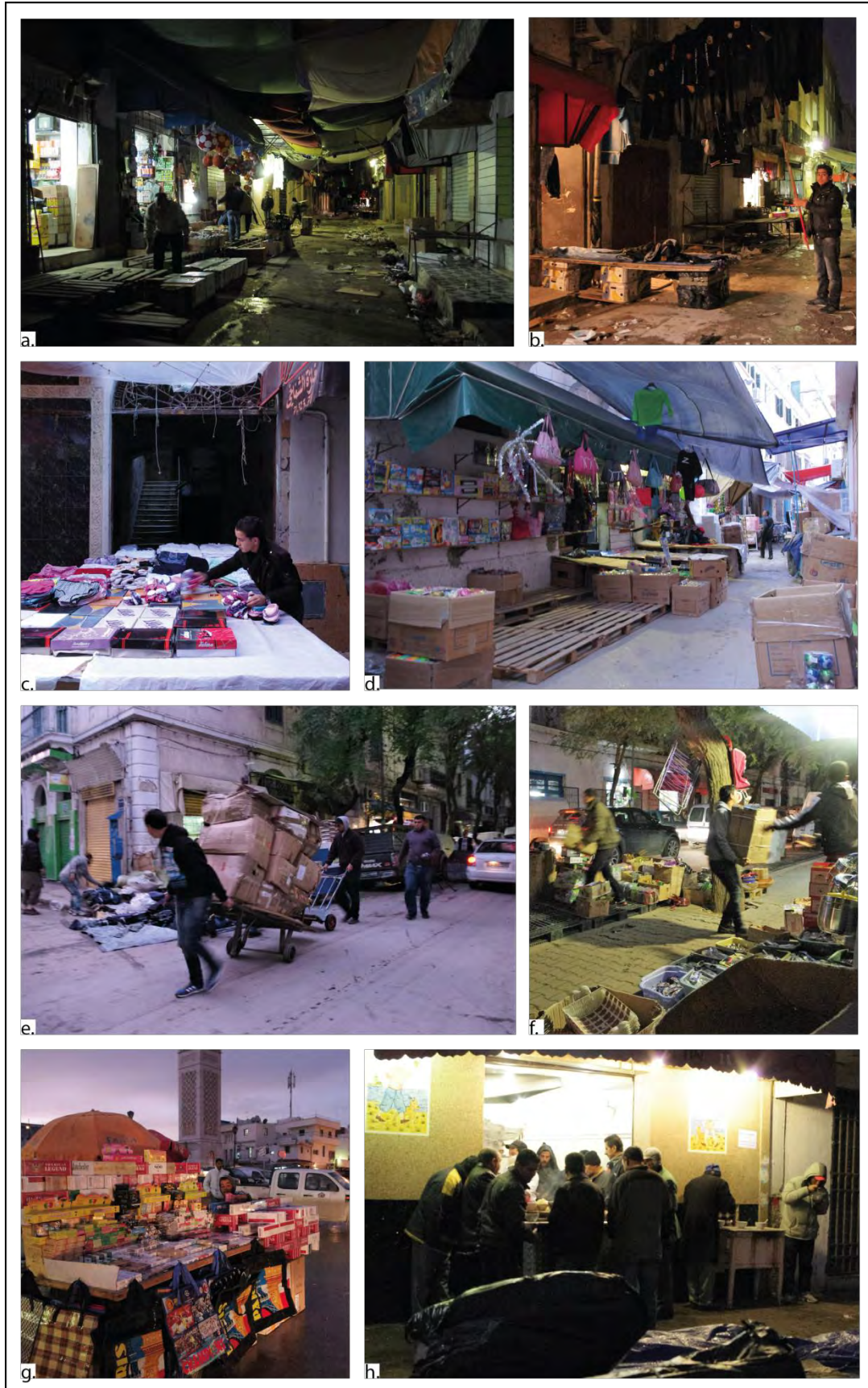
Seuls les détritrus occupent la chaussée. Emballages en plastique et cartons, résidus de l'activité commerciale de la veille, jonchent encore le sol (clichés a et b).

Peu à peu, ce paysage nocturne est éclairé par les lumières des premiers magasins qui ouvrent. Les commerçants procèdent d'abord à l'installation de palettes et de cartons sur le trottoir et sur une partie de la chaussée devant leur boutique (cliché a). Cette infrastructure permettra ensuite de disposer les articles à la vue des chalands sur un étal. L'occupation de l'espace au sol est un enjeu important. En effet, tous les commerçants du souk ne disposent pas d'un magasin. Dans les espaces laissés vacants s'installent ceux qui n'ont qu'un étal pour seule boutique. Il s'agit des *nasbas*¹⁶. La place de ces derniers n'étant pas garantie, ils sont aussi parmi les premiers à s'installer. Dans ces deux rues densément occupées par les commerces qui prennent soin de s'approprier leur devanture, les *nasbas* se sont attribués les entrées d'immeubles et les cages d'escalier (clichés b et c). Une fois les étales mis en place, tous procèdent à la disposition des marchandises, horizontalement mais aussi verticalement. Lorsqu'ils n'ont pas aménagé sur les façades des immeubles des panneaux permettant d'installer des présentoirs, les commerçants utilisent divers dispositifs d'accrochage des marchandises, au moyen de cordelettes tendues entre des clous ou bien grâce à des cintres et des crochets suspendus aux auvents des magasins (clichés a, b et d).

¹⁶ Le terme signifie « les étales », et par métonymie, les vendeurs de rue.

Planche photographique 1.1. : L'installation du souk Boumendil

(Clichés : E. Fernandez, 2012)



Tandis que le marché s'installe dans les rues Sidi Boumendil et de la Commission, ses abords s'animent. Parallèle à cet axe, la rue el Jazira relie la place Bab el Bhar au nord à la place Bab el Jazira au sud et constitue l'un des boulevards ceinturant la médina de Tunis. La moitié sud de cet axe de circulation automobile est dédiée au commerce transnational. Ici aussi, les commerçants occupent tôt la portion de trottoir qu'ils se sont appropriée. La plupart réserve également les places de stationnement pour leurs opérations d'approvisionnement (cliché f). Dès l'aube, rue el Jazira, à l'installation des commerçants s'ajoute l'animation créée par la logistique du souk. Ce boulevard est en effet une interface entre le transport automobile du centre-ville et la circulation piétonne de la médina. Il s'agit donc d'un espace de rupture de charge dans et aux abords duquel camionnettes et autres véhicules utilitaires déchargent les marchandises à destination des commerces inaccessibles en voiture. Ce sont ensuite les portefaix – les *hamalas* – qui livrent les commerces des rues Sidi Boumendil et de la Commission – et des commerces de la médina en général – au moyen de chariots métalliques à bras (cliché e). Le prix de la livraison n'excède généralement pas un dinar par carton.

La rue el Jazira, ainsi que les rues perpendiculaires en direction du centre-ville et la place Bab el Jezira au sud, comprennent aussi les lieux de sociabilité et de restauration avec quelques cafés et quelques stands de *lablabi*¹⁷ où se restaurent les travailleurs du souk (cliché h). La place Bab el Jazira, à l'interface de la médina et des faubourgs méridionaux de Bab Jdid et Bab el Fellah, est aussi un carrefour où la circulation est particulièrement dense. Ce dernier est peu à peu encombré par les étals des *nasbas* qui y disposent les menus objets des magasins du souk (jouets, quincaillerie, lingerie, accessoires de téléphonie) mais aussi des marchandises plus illicites – qui ne sont d'ailleurs jamais vendues en magasin – comme les cigarettes issue de la contrebande à la frontière algérienne ou les feux d'artifices (cliché g).

Enfin, à la jonction des rues Sidi Boumendil et de la Commission, côté médina, le bâti dense de la vieille ville laisse place à la friche de la Kherba. Le programme de rénovation urbaine qui devait y être réalisé sous la présidence Bourguiba, similaire à celui en partie réalisé dans le quartier de la Hafsia (Abdelkafi, 1989), n'a jamais vu le jour. Interface entre l'axe soukier et la médina, le site accueille un marché hebdomadaire chaque lundi. Ce jour de marché n'est pas étranger au surcroît d'encombrement des rues alentour. La mise en place commence tôt, à partir de 5 h 30, car les marchands itinérants doivent accéder à la Kherba avec leurs véhicules et donc arriver avant l'installation des étals des

¹⁷ Soupe populaire tunisienne à base pois chiches, mélangée à des morceaux de pain sec et très épicée. Le lablabi se consomme généralement le matin. Un lablabi simple coûte entre 1 et 2 dinars.

vendeurs de rue et l'ouverture des commerces qui interdisent ensuite pour la journée l'accès automobile à la friche. Comme toutes les activités non sédentaires de la place marchande, il est nécessaire d'occuper l'espace promptement. Le reste de la semaine, cet espace retrouve sa condition de friche même si ses abords abritent une activité permanente dans la continuité des commerces de l'axe central du souk Boumendil – rues Sidi el Morjani et Sidi Ali Azouz – et du fait des locaux commerciaux spontanés à la jonction des rues de la Commission et Sidi Boumendil.

À l'arrivée de la clientèle dès 8 h – sauf le dimanche, jour de fermeture – les rues Sidi Boumendil et de la Commission sont transformées jusqu'à 18 h par la mono-activité commerciale. Cet axe au cœur du marché prend la forme d'un étroit tunnel marchand (cf. planche photographique 1.2.). Ce dernier est couvert par des bâches et des toiles (cliché a). Cette protection contre le soleil ou les intempéries renforce, avec les marchandises suspendues, l'effet de galerie marchande. Au souk Boumendil, contrairement aux souks historiques de la médina – souk el Attarine ou souk el Blat par exemple – avec lesquels il partage cette caractéristique, la couverture n'est pas maçonnée, ni commandée par les pouvoirs publics, mais plutôt mobile et bricolée, à partir des initiatives individuelles des commerçants. De chaque côté, sur environ trois mètres de hauteur, les façades des immeubles sont presque totalement masquées par les marchandises exposées à la verticale. Au sol enfin, les étals des commerçants s'avancent jusqu'à ne laisser qu'un étroit passage où les chalands circulent dans chaque sens en file indienne. Il suffit qu'un *hamala* chargé tente de se frayer un passage pour que chacun doive se serrer contre les étals ou même libérer le passage en entrant dans un magasin.

Planche photographique 1.2. : La rue Sidi Boumendil, rue soukrière

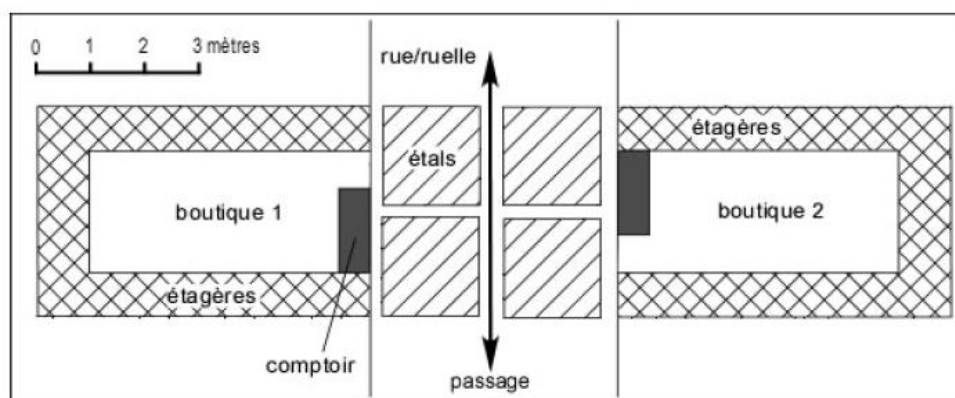
[Clichés : E. Fernandez, 2012 (a, b et d) et A. Doron, 2014 (c)]



À l'intérieur des locaux commerciaux se répète cette scénographie commerciale de l'abondance. La plupart des boutiques est organisée selon le modèle de la boutique-entrepôt (cf. figure 1.2.) similaire à ce qui a pu être observé ailleurs, notamment au Caire et à Alexandrie (Doron, 2006).

Figure 1.2. : Le modèle de la boutique-entrepôt

Les magasins occupent communément une surface rectangulaire plus ou moins étroite et profonde, ouverte sur la largeur côté rue. L'espace intérieur de chaque boutique fait office d'entrepôt où les produits sont disposés sur des étagères du sol au plafond sur les trois murs. Sur le côté ouvert, sont installés le comptoir et la caisse à l'interface entre l'intérieur et les étals.



A. DORON, 2006

Les magasins les plus importants occupent deux cellules de base qui communiquent entre elles, permettant, soit d'exposer et de stocker davantage de produits du même ordre (cosmétiques, quincaillerie...) – ces deux fonctions se complétant alors –, soit de dédoubler l'activité autour de deux types de produits, comme c'est le cas du magasin d'Hicham¹⁸, avec un espace dédié à la quincaillerie et l'autre aux jouets, l'un géré par son frère, l'autre par son employé. Quant à Hicham, il surveille l'ensemble et gère la caisse commune depuis le comptoir.

Les marchandises proposées au souk Boumendil sont pour l'essentiel des biens de consommation banals à bas prix ou *small commodities* à destination de la « base de la pyramide » (Pralhad, Hart, 2002), vaste marché des consommateurs les plus modestes. Derrière la grande hétérogénéité de ces produits presque tous importés – à l'exception des objets ménagers en plastique –, la gamme des articles est cependant cohérente et cible une clientèle et des usages précis. Le souk Boumendil – et les souks du commerce

¹⁸ Entretien, souk Boumendil, Tunis, décembre 2012.

transnational en général – s’adresse d’abord à une clientèle aux revenus modestes en privilégiant des articles du quotidien bon marché et de faible qualité. La clientèle, essentiellement féminine dans un souk privilégiant la vente au détail¹⁹, peut toutefois s’élargir aux classes moyennes, en particulier lors des moments-clés de consommation qui pèsent fortement sur le budget des ménages. Souligner ces rythmes de consommation permet de mieux comprendre la cohérence que cache la grande diversité des marchandises du souk. La fête de l’Aïd qui clôt le mois de Ramadan est le grand moment annuel de consommation sur les marchés. Comme le souligne Amir, commerçant rue Sidi Boumendil : « *Le Ramadan, c’est le mois de la baraka !* »²⁰. Les magasins du souk peuvent effectuer jusqu’à la moitié de leur chiffre d’affaires annuel pendant ce mois, et particulièrement ceux proposant cadeaux, jeux et jouets pour les enfants – généralement estampillés Hello Kitty pour les filles et Bob l’éponge ou Spider-Man pour les garçons – et habillement pour la famille. Le mariage et l’installation en ménage occasionnent également d’importantes dépenses pour l’équipement et la décoration du foyer : électroménager et téléviseurs, couvertures, tapis, luminaires, vaisselle, ustensiles de cuisine, quincaillerie, etc. Enfin, de manière plus diffuse, les marchés du commerce transnational permettent aussi un accès à la consommation de masse – bijoux, cosmétiques, accessoires de beauté – et contrefaçons ou imitations des produits de luxe des marques occidentales : téléphonie, vêtements, lunettes.

En raison de sa localisation au centre de la capitale, où les espaces de livraison, de stockage et de vente sont réduits, le souk Boumendil propose peu d’articles volumineux comme le gros électroménager (réfrigérateurs, lave-linge, etc.). Le marché de consommation tunisois s’approvisionne alors dans d’autres marchés complémentaires, comme le souk Moncef Bey pour l’électroménager et le souk de Mellassine pour l’ameublement. D’autres marchés se sont également développés en périphérie pour desservir les banlieues de L’Ariana au nord et d’Ezzouhour à l’ouest. La place marchande tunisoise apparaît alors comme une centralité marchande multisites (cf. II.2).

¹⁹ À l’inverse, la clientèle masculine est presque la seule visible dans les marchés grossistes destinés aux commerçants professionnels.

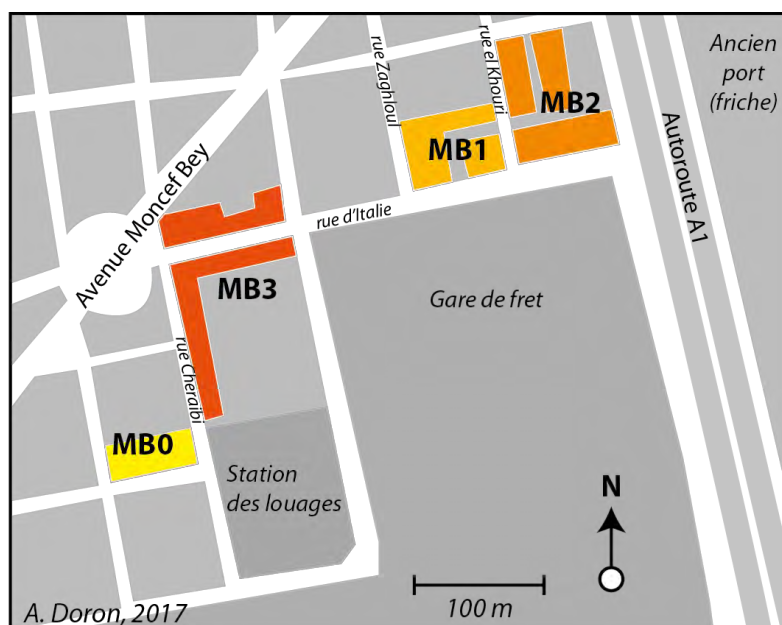
²⁰ Entretien, souk Boumendil, Tunis, printemps 2013. Le terme de baraka signifie « bénédiction » ou « faveur du ciel ». Par extension, il est synonyme de chance, de veine.

I.1.2. Le souk Moncef Bey, marché complémentaire et péricentral

Le souk Moncef Bey est le second pôle de la centralité marchande tunisoise. Sa localisation, dans le quartier des anciens entrepôts attenants au port désaffecté de Tunis où l'espace est disponible, permet le commerce d'articles volumineux tels que l'électroménager.

En journée, le quartier de l'ancien port de Tunis est particulièrement animé au sud-est de l'avenue Moncef Bey, avec le développement du souk le long des rues d'Italie et Cheraïbi, depuis l'installation du marché en 1994, mais aussi avec la présence de la station des louages, les taxis collectifs interrégionaux. L'importante station de Moncef Bey (cf. planche photographique 1.3., cliché a) relie Tunis aux gouvernorats du Centre-Ouest (Kasserine, Sidi Bouzid, Gafsa) et du Sud (Sfax, Gabès, Médenine, Tataouine, Kebili) et assure au souk une fréquentation constante du quartier ainsi qu'une centralité bien identifiée par les Tunisois. Depuis sa création en 1994, le souk Moncef Bey a largement débordé de son entrepôt d'origine (MB0 sur la carte 1.3.). Il ne l'occupe d'ailleurs plus suite à un incendie en 2000 qui a été l'occasion d'une recomposition spatiale du marché.

Figure 1.3. : Les espaces du souk Moncef Bey



À l'extrémité orientale de la rue d'Italie, face au terrain de la gare ferroviaire de fret, deux îlots d'anciens entrepôts des douanes portuaires abritent depuis l'incendie de 2000 les commerçants du souk (cliché b). Le premier (MB1, figure 1.3.), dont l'entrée est signalée par une enseigne officielle de la municipalité rue Zaghoul, comprend un hangar principal aménagé en allées compartimentées en petites boutiques mesurant chacune entre 4 et 10 m². Pour l'essentiel, les marchandises proposées ici sont des vêtements, des chaussures et des jouets. Ce hangar communique avec un second, plus petit, occupé par des commerces de téléphonie mobile. Dans la cour ouverte sur la rue El Khouri sont exposées les marchandises les plus volumineuses : poussettes, voiturettes électriques et jouets de grande taille, vélos, etc. En traversant la rue El Khouri, on accède au second îlot du marché (MB2, planche photographique 1.3., cliché c). Sur la droite en entrant dans la cour, un vaste entrepôt est réservé à l'électroménager : gazinières, lave-linge, réfrigérateurs, climatiseurs, et au matériel audiovisuel volumineux : téléviseurs immenses et paraboles. Sur la gauche, un entrepôt plus petit accueille les magasins d'électronique dans lesquels sont vendus ordinateurs, autoradios, caméscopes numériques et accessoires dédiés. Dans la cour sur la gauche, après le poste de sécurité incendie et la salle de prière, sont alignés des magasins de téléphonie mobile.

Planche photographique 1.3. : Les sites du souk Moncef Bey

[Clichés : A. Doron, 2013 (b et c), 2014 (a) et 2015 (d)]



Le troisième espace du souk Moncef Bey (MB3) est situé à l'extérieur des entrepôts saturés suite au fort développement du marché après l'an 2000. Ainsi, la rue d'Italie entre l'avenue Moncef Bey et les îlots MB1 et MB2 (cliché d), et la rue Cheraibi entre l'avenue et la station de louage, ont été transformées en rues commerçantes. La première est dédiée pour l'essentiel aux gros appareils électroménagers, la seconde, au matériel électronique et à la téléphonie mobile. Dans ces rues, les magasins exposent les marchandises sur des palettes à l'extérieur et à la vue des clients, réduisant d'autant l'espace de circulation, notamment pour les taxis qui quittent la station de louage.

L'image du souk Moncef Bey, auprès des clients et dans la presse²¹, le distingue nettement parmi les marchés de la capitale. C'est le souk des climatiseurs, de l'électroménager, de l'électronique et de la téléphonie. Cette réputation qui l'identifie clairement auprès des jeunes mariés qui s'installent en ménage masque toutefois un marché hétérogène. Les îlots 1 et 2, aménagés par les autorités après l'incendie de 2000 et bien identifiés par une enseigne officielle, se distinguent du reste du marché. Cet espace est clos et surveillé la nuit par des gardiens rémunérés par l'ensemble des commerçants. L'intérieur est organisé en allées et en espaces de vente standardisés et regroupés par secteurs de produits. Les horaires quotidiens sont les mêmes pour l'ensemble des magasins, de 8 h à 17 h en dehors de la fermeture du lundi. À l'inverse, l'espace du marché donnant sur les rues d'Italie et Cheraibi apparaît plus spontané. Les magasins installés le long des accès aux entrepôts du souk ou à la gare de louage sont venus s'ajouter insérés en bordure des îlots existants, et sont loués par des propriétaires privés, sans intervention publique. Les empilements de cartons sur les palettes en devanture masquent les avancées et extensions spontanées construites en tôles. Initialement planifié, le marché semble échapper aux pouvoirs publics. Lors de nos visites entre 2012 et 2015, cet espace sur rue est apparu plus fréquenté et dynamique que les allées souvent désertées des hangars. Ce dynamisme commerçant échappant aux espaces contrôlés renvoie à la question plus large de l'imbrication du politique et de l'économique dans les souks tunisiens, ce qui sera abordé pleinement dans la seconde partie de la thèse.

²¹ La presse en ligne n'hésite pas à vanter les affaires à conclure au souk, pourtant identifié comme un « *fièf de la contrefaçon* » : Slimi S., 2008, « Les bonnes affaires au Moncef Bey », *gnet.tn* [en ligne], mis en ligne le 1^{er} février 2008, consulté le 6 septembre 2017. URL : <http://www.gnet.tn/temps-fort/les-bonnes-affaires-au-moncef-bey/id-menu-325.html>

Les souks Boumendil et Moncef Bey constituent ainsi les deux pôles d'une centralité marchande originale au cœur de la capitale tunisienne. Ni l'un ni l'autre ne relèvent de la centralité marchande traditionnelle et ancienne des souks historiques de la médina de Tunis. Ils n'appartiennent pas non plus à un secteur marchand souvent qualifié de « moderne », celui des magasins du centre-ville hérité de la période coloniale ou des grandes surfaces qui se sont multipliées depuis la décennie 1990. Par défaut, ces deux marchés sont souvent réduits à la seule catégorie restante de l'informalité. Pourtant, leur organisation spatiale, leur intégration dans le tissu urbain et leurs rythmes démontrent qu'ils n'ont rien de spontané. Ils alimentent efficacement le marché de consommation tunisois en produits mondialisés, issus de l'importation transnationale et aux prix extrêmement concurrentiels qu'ils proposent, puisque les produits proposés y sont vendus de 20 à 50 % moins chers que dans les commerces plus conformes à un mode de consommation à l'occidentale.

Une partie des marchandises vendues dans les souks tunisois provient de Ben Gardane, marché frontalier spécialisé dans les marchandises importées de Libye.

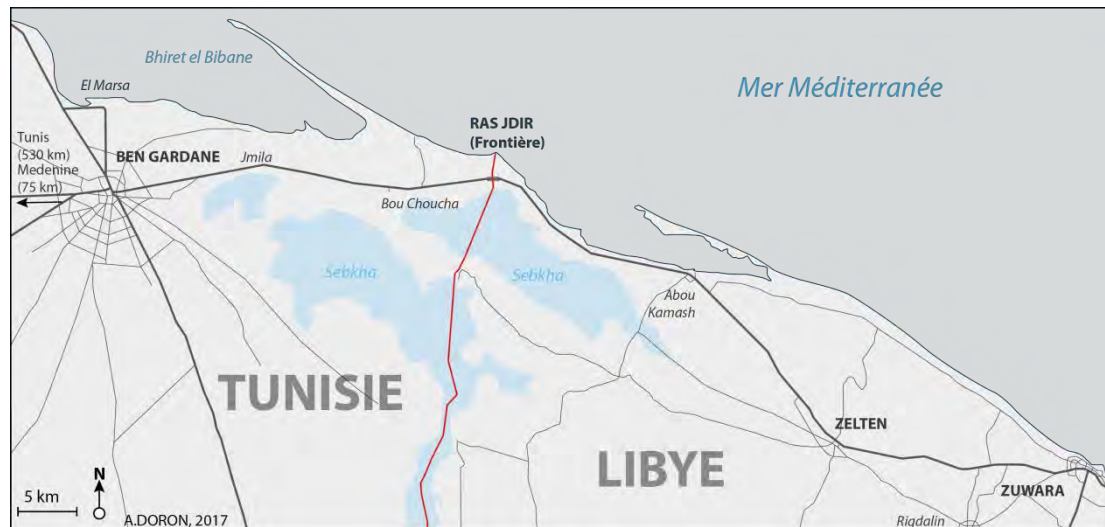
I.2. Ben Gardane, place marchande frontalière

Se rendre à Ben Gardane depuis Tunis équivaut à parcourir 530 km en huit heures de temps – au mieux –, soit la plus grande distance que l'on peut parcourir dans le pays pour aller de la capitale à une ville de cette importance. Malgré ses 80 000 habitants²², la localité a conservé des allures de bourgade. Elle était, à l'origine, un noyau de sédentarisation constitué par les Français au cœur de la plaine aride de la Jeffara à partir de 1898. Le modeste centre, dont le plan orthogonal articule deux places quadrangulaires de part et d'autre de la mosquée (1904), a été achevé en 1910, au moment où la frontière fut tracée. Autour de ce centre colonial, le long des axes routiers principaux menant à Médenine et à Tunis à l'ouest, au poste frontalier et à Tripoli à l'est, et à Zarzis et Djerba au nord, les parcelles familiales occupent un cercle d'une douzaine de kilomètres de rayon (cf. figure 1.4.). Sur nombre d'entre elles, le bâti résidentiel clairsemé s'intercale toujours avec les plantations d'oliviers, les enclos pour le bétail, mais aussi les entrepôts qui rappellent que cette forme urbaine est également structurée

²² Recensement 2014 de l'Institut national de la statistique tunisien pour la délégation au-delà de la seule localité de Ben Gardane : <http://census.ins.tn>

par les échanges. En effet, à une trentaine de kilomètres de la Libye, la ville est aussi un marché frontalier important²³, à l'organisation spatiale polycentrique.

Figure 1.4. : Ben Gardane : ville et route transfrontalière tuniso-libyenne



I.2.1. Le souk Zokra, marché-entrepôt en bord de route

À l'est du centre-ville, une fois passé le rond-point du Maghreb célébrant l'ouverture de la frontière tuniso-libyenne en 1988 puis l'Union du Maghreb Arabe de 1989, commence la route de Ras Jdir conduisant au poste frontalier et à la Libye voisine (cf. figure 1.4.). Sur près de deux kilomètres, jusqu'au lieu-dit et à la petite mosquée de Zokra, s'étire le souk du même nom. Il s'agit de la centralité marchande la plus récente de Ben Gardane puisque les premiers entrepôts s'y sont installés à la fin de la décennie 1990. C'est aussi la plus dynamique et la plus animée de la place marchande.

Le souk Zokra compte environ 230 entrepôts²⁴ en bord de route. À l'image de celui du commerçant Mansûr²⁵, ces derniers sont abrités dans des constructions basses et

²³ Dans la longue liste des lieux qui ont permis d'appréhender la figure aujourd'hui classique du marché frontalier, la bourgade égyptienne de Salloum (Pliez, 2009), pourtant bien moins peuplée avec 5 000 habitants, est sans doute la plus comparable à Ben Gardane, tant ces deux sites partagent une histoire nomade et ont construit leur prospérité au contact de la Libye.

²⁴ Le nombre résulte des comptages effectués lors des quatre missions de terrain menées à Ben Gardane, en mai 2013, mai 2014, novembre 2014 et juin 2015.

sommaires, généralement réduites à quatre murs en parpaings ou en béton, recouverts d'une dalle ou d'un toit en tôles. À l'origine installés en retrait de la route, ces bâtiments sont rarement visibles aujourd'hui. En effet, le succès de ces implantations commerciales a poussé les entrepreneurs du souk à agrandir leur surface de stockage en faisant construire des auvents en tôles soutenues par des armatures métalliques sous lesquelles les façades des commerces ont disparu. La capacité de ces avancées a à son tour été dépassée et la plupart des commerçants empilent désormais leurs cartons au bord de la route (cf. planche photographique 1.4., clichés a, b, c et f). La semi-aridité du climat autorise cette exposition des marchandises à l'air libre et des bâches permettent de les protéger des rares intempéries hivernales.

Le fait que les entrepôts ne ferment jamais rend aussi inutile le stockage de la marchandise dans un espace fermé. En effet, le marché est en activité jour et nuit (cliché d). Les approvisionnements, la préparation des livraisons et le passage de la clientèle n'ont pas d'horaires. Ainsi, la plupart des entrepôts disposent de deux équipes. Par exemple Mansûr travaille en journée et son associé de nuit. Leur entrepôt emploie directement six jeunes hommes, en majorité des parents, quatre de jour et deux de nuit. On peut estimer que plus de 1 000 personnes travaillent dans les entrepôts du souk Zokra.

L'abondance de cartons exposés fait souvent office de devanture pour les magasins. Ces derniers se signalent plus rarement par une enseigne qui annonce souvent la provenance des produits comme « Électro Dubaï », « Électro Istanbul » « Électro Dziri » (Algérie) ou « Électro al Khalij » (le Golfe ; cliché e) ou plus simplement le nom de l'entrepreneur (cf. planche photographique 1.4., clichés f). Au marché de Zokra, un entrepôt n'est pas une marque. C'est d'abord une relation de confiance entre l'entrepreneur et ses clients et fournisseurs qui rend finalement assez inutile une devanture tape-à-l'œil.

²⁵ L'entrepôt de Mansûr est celui que nous avons le plus longtemps et le plus souvent visité, des journées entières, lors des quatre missions de terrain, entre le temps des entretiens, des discussions informelles avec employés, clients et transporteurs, des observations, des repas, du thé.

Planche photographique 1.4.: Les entrepôts du souk Zokra

[Clichés : A. Doron, 2013 (a, b, c, d), 2014 (e) et 2015 (f)]



Les marchandises proposées correspondent à la demande du marché tunisien en articles du commerce transnational. La vaisselle et les ustensiles de cuisine sont particulièrement bien représentés, ainsi que l'électroménager, les vêtements ou encore les tapis. À ces produits courants, viennent s'ajouter les pneus dont l'importation est particulièrement avantageuse, ces articles étant très peu taxés en Libye²⁶. Chaque entrepôt est spécialisé dans un type de marchandise. En effet, les entrepreneurs du souk Zokra sont tous des grossistes bien qu'ils pratiquent aussi la vente en demi-gros et plus

²⁶ Les pneus importés sont taxés à près de 100 % en Tunisie contre 6 % en Libye (cf. Introduction Générale).

rarement au détail. Il faut dire que les chalands sont rares au bord de la route. Le souk n'est d'ailleurs pas adapté à l'accueil de particuliers, entre route poussiéreuse et chaleur, absence de cafés pour déjeuner ou se rafraîchir et intérieur des entrepôts dont l'espace d'exposition peu éclairé se limite souvent à quelques cartons éventrés. Le souk s'adresse avant tout à une clientèle de commerçants.

Entrepôts et marchandises du souk diffèrent également selon que l'activité repose sur l'importation à destination d'une clientèle tunisienne ou sur l'exportation à destination d'une clientèle libyenne. La route transfrontalière au bord de laquelle le souk s'est développé est effectivement profitable dans les deux sens et des entrepreneurs se sont aussi spécialisés dans l'export (cf. planche photographique 1.5.). Les marchandises qui sont exportées sont essentiellement issues de l'industrie agroalimentaire tunisienne. Il s'agit notamment de semoule, de pâtes, de conserves de tomates, de sodas. À cela s'ajoutent des produits de l'artisanat prisés par les touristes libyens pour qui Ben Gardane constitue le dernier arrêt avant de passer la frontière.

Sur cet axe, le trafic est particulièrement dense. La route reste en effet le principal axe transfrontalier, du moins en attendant l'ouverture, prévue en 2018, de l'autoroute Tunis-Ras Jdir et du contournement de Ben Gardane. Les flux marchands officiels entre la Tunisie et la Libye sont matérialisés par la circulation continue des camions qui empruntent la route et traversent le marché. L'approvisionnement de ce dernier est assuré essentiellement par des véhicules de petite ou moyenne capacité – pick-up, camionnettes, 404 Peugeot surchargées de cartons – qui effectuent quotidiennement les navettes auprès des fournisseurs libyens de Zelten, Zouara ou Tripoli (cf. planche photographique 1.5., clichés a, b et e). À l'aube, les 4x4 et pick-up de la contrebande complètent aussi cette logistique. Enfin, en journée, les véhicules utilitaires et camionnettes des clients commerçants qui cabotent entre les entrepôts s'ajoutent au trafic marchand de la route de la frontière.

Cet axe est aussi particulièrement emprunté par les voyageurs. Le poste frontalier de Ras Jdir auquel il conduit est en effet la première voie de passage entre la Tunisie et la Libye. Entre 2005 et 2015, Ras Jdir compte en moyenne 1,4 millions d'entrées annuelles de voyageurs non-résidents²⁷. Il s'agit pour l'essentiel de Libyens qui se rendent en Tunisie, notamment pour accéder aux infrastructures sanitaires. Ce flux est matérialisé par le trafic de voitures immatriculées en Libye, aisément repérables étant donné qu'il

²⁷ Source : Institut National de la Statistique : <http://dataportal.ins.tn/fr/>, page consultée le 15/10/2017.

s'agit presque exclusivement de berlines blanches rutilantes (cf. planche photographique 1.5., clichés c et d). Ces derniers font généralement halte dans les magasins-entrepôts d'artisanat qui pratiquent aussi pour cette clientèle les dernières opérations de change – *sarf* – avant de passer la frontière (cliché c).

Les voyageurs tunisiens empruntent aussi cet axe qui est celui de la migration de travail en Libye. Entre 2005 et 2015, près d'un million de Tunisiens se sont rendus en Libye chaque année en moyenne. Ils sont cependant de moins en nombreux depuis 2011 et la dégradation de la situation sécuritaire en Libye, leur nombre étant tombé à 327 000 pour l'année 2015²⁸. Arrivés en autocar ou en louage à Ben Gardane, les migrants qui continuent à se rendre en Libye rejoignent généralement la frontière en taxis dont les allées et venues ajoutent encore à la densité du trafic le long de la route de Ras Jdir²⁹. Enfin, la circulation est aussi locale. Les liaisons entre le marché excentré et la ville s'effectuent au moyen de voitures et plus souvent de mobylettes (cliché d). Cette communication avec la ville est indispensable, non seulement pour les centaines de travailleurs qui se rendent au souk, mais aussi pour les capitaux des entreprises. Ces derniers circulent souvent discrètement en deux roues, dans de banals sacs en plastiques, par liasses de billets en dinars tunisiens ou libyens, en euros et plus rarement en dollars, entre les entrepôts et les changeurs du centre de la ville qui abrite les autres espaces-clés de la place marchande.

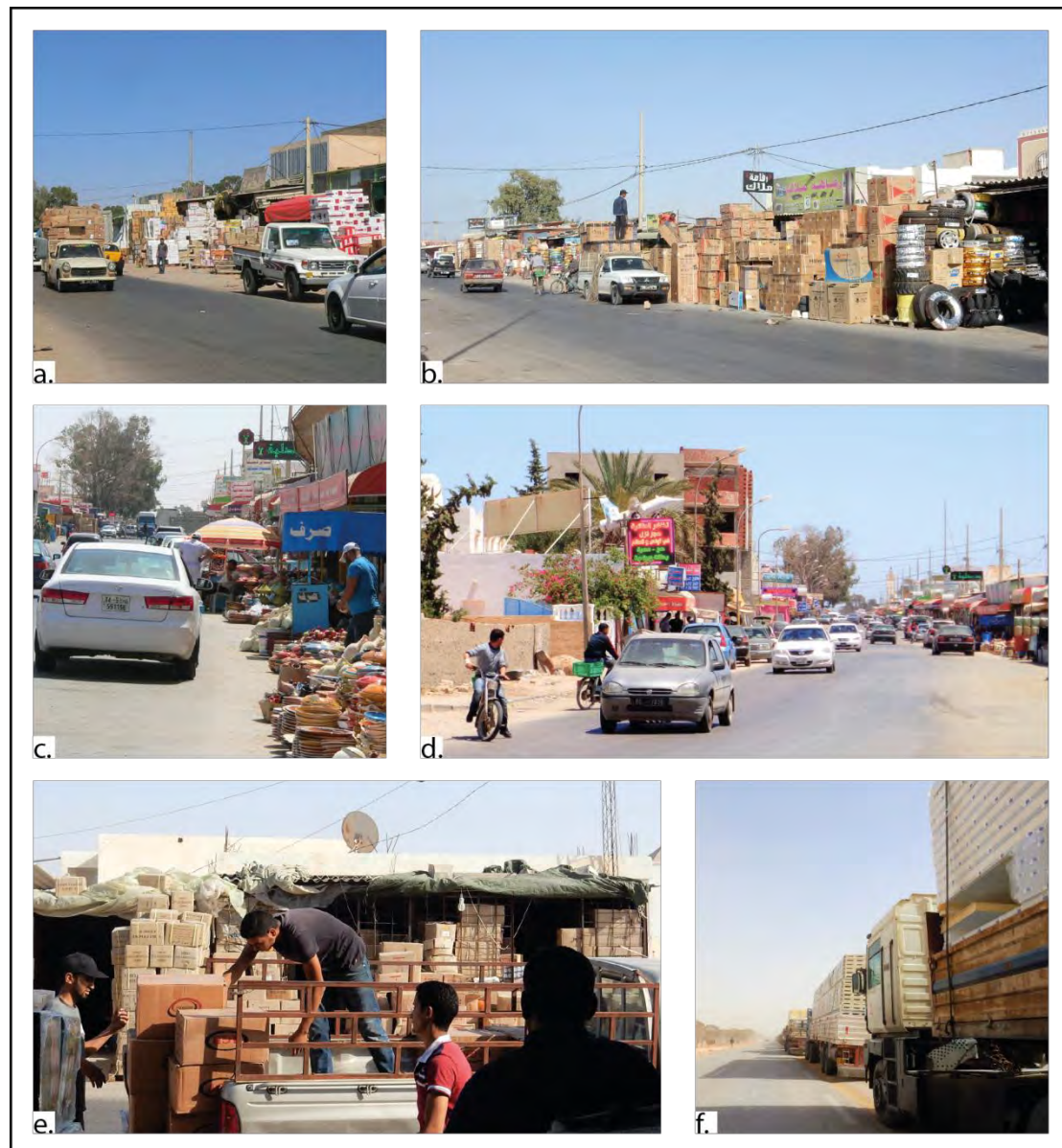
²⁸ Source : Institut National de la Statistique : <http://dataportal.ins.tn/fr/>, page consultée le 15/10/2017

²⁹ Les migrations de travail temporaires des Tunisiens en Libye se sont taries depuis 2011. Parmi ceux qui ont continué à traverser la frontière dans ce sens, certains l'ont fait pour tenter de traverser la Méditerranée à destination de l'Europe, y compris des Syriens ayant transité par l'Algérie et que nous avons rencontrés dans un petit hôtel de Ben Gardane en novembre 2014.

Planche photographique 1.5 : La circulation dense et multiple de la route de la frontière

La logistique du souk Zokra alimente une bonne partie du trafic en raison des approvisionnements qui se font au moyen de vieilles Peugeot 404 (a) ou de pick-up plus moderne ici en train d'être déchargés (b et e). Sur les clichés c et d, les berlines libyennes blanches sont bien visibles aux abords des magasins d'artisanat et d'alimentation destinés à cette clientèle. Le cliché f montre, 30 km plus loin en direction de la Libye, la file des camions en attente du passage au poste frontalier de Ras Jdir.

[Clichés : A. Doron, 2013 (a et c), 2014 (d et f), et 2015 (b et e)]



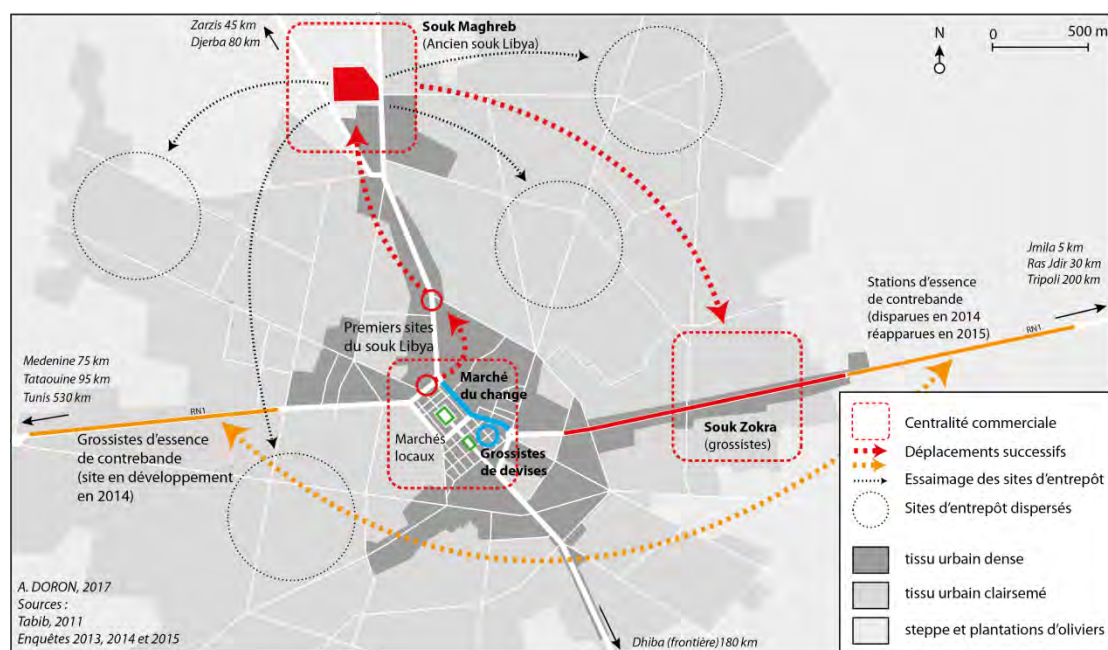
I.2.2. Une place marchande multisites

Ben Gardane ne se réduit pas à un marché de gros sur la route de la frontière. Si la ville fait place marchande, c'est aussi parce qu'elle articule plusieurs sites qui jouent chacun un rôle spécifique dans l'économie de la frontière. Ainsi, aux grossistes du souk Zokra, il faut ajouter les détaillants, les changeurs et banquiers, et les contrebandiers et autres revendeurs d'essence libyenne. Chacune de ces activités a d'ailleurs précédé le développement de l'import-export grossiste dans la ville frontalière.

Le souk qui a fait la réputation commerciale de Ben Gardane auprès des Tunisiens est un vaste marché de détaillants spécialisés dans la vente d'articles importés de Libye. Spontanément apparu lors de l'ouverture de la frontière dès 1988, ce souk *Libya* a ensuite été déplacé au nord du centre-ville, sur la route de Zarzis (cf. figure 1.5.), par les autorités locales, en accord avec les acteurs dominants de la contrebande et du commerce. Rebaptisé « souk Maghreb » en 1992, ce marché forme aujourd'hui un vaste terrain enclos de 37 000 m² où se succèdent 260 boutiques le long des allées (cf. chapitre 4, II.1.2.). Créé après la réouverture de la frontière tuniso-libyenne en 1988 et la « ruée vers la Libye » qui s'en est suivie (Azloul, 1995), ce marché répondait à un double objectif : déplacer et réinstaller les marchands du souk *Libya* dont les étals encombraient places et rues du centre-ville sur un site mieux adapté à l'expansion des activités commerciales, mais aussi tenter d'encadrer ces activités afin d'en tirer bénéfice. Ces velléités de contrôle d'un marché en forte croissance réalisant un million de dinars de chiffre d'affaires quotidien en 1993 (Mzabi, 1995) et deux à trois millions de dinars en 1996 (Tabib, 2011) ont suscité la méfiance de nombreux commerçants qui ont préféré essaimer leurs activités les plus lucratives dans l'ensemble du tissu urbain, et en particulier au bord de la route de la frontière, au souk Zokra ainsi devenu le nouveau site grossiste de la place marchande.

Aujourd'hui, le souk Maghreb n'accueille plus que les détaillants dont les clients viennent toujours de toute la Tunisie (cf. planche photographique 1.6., clichés a et b). Ils sont cependant bien moins nombreux que dans les années 1990 et 2000, les troubles en Libye, les fermetures de la frontière et les manifestations souvent violentes qui y ont répondu ayant détourné les particuliers de cette ville-frontière au profit du *souk Libya* de Médenine (cf. chapitre 4, II.2.2.), la capitale du gouvernorat située 75 km en amont sur la route de Tunis.

Figure 1.5. : Ben Gardane, place marchande multisites



Ben Gardane est aussi une place de change et de finance. Ce secteur assure la singularité de la ville dans l'économie transnationale tunisienne. Le long de la Route nationale 1 (RN1 sur la carte) qui traverse la ville en direction de la frontière (cf. figure 1.5., en bleu) se sont établis les stands bleus numérotés des bureaux de change, pourtant illégaux (cf. planche photographique 1.6., clichés c et d). Ces stands, dont les employés agitent des liasses de billets à l'attention des voyageurs libyens, sont les devantures de puissants réseaux de change des devises. Cette activité est née du change illégal des avoirs des travailleurs tunisiens émigrés en Libye et s'est progressivement diversifiée grâce au financement des opérations commerciales des marchands et grossistes locaux. Chaque bureau de change, et tout commerçant pratiquant cette activité à la marge, revendent ensuite les devises excédentaires aux grossistes de la *Rahba des sarafas* – littéralement, l'espace des changeurs – installés à quelques rues de la place centrale à arcades de Ben Gardane (cliché f). Ces derniers fixent les taux de change locaux depuis leurs bureaux discrets et sommaires du centre-ville (cf. planche photographique 1.6., cliché e) en fonction des cours mondiaux qui défilent sur les chaînes d'information internationales. Ils drainent également les devises internationales, dollars et euros, des touristes et émigrés de toute la Tunisie, grâce à un taux de change plus avantageux que celui des banques, en vue de financer des opérations commerciales transnationales. Cette activité répond au besoin des commerçants transnationaux tunisiens de faire

sortir et de changer d'importantes quantités de devises en évitant les restrictions légales appliquées à leur export³⁰.

Enfin, les stations-service qui revendaient l'essence libyenne de contrebande sont concentrées à la sortie de l'agglomération en direction de la frontière libyenne, dans le prolongement du souk Zokra (cf. planche photographique 1.6 et figure 1.5., cliché g). Elles étaient alimentées par la noria des véhicules, essentiellement de vieilles 404 Peugeot, dont les réservoirs bricolés permettaient de faire entrer illégalement en Tunisie, par la route, près de 300 litres de carburant plusieurs fois par jour pour un bénéfice quotidien comparable au salaire minimum mensuel d'un ouvrier tunisien³¹. En 2014, cette activité a momentanément disparu. L'application d'une taxe de sortie de territoire de 30 dinars pour les étrangers non-résidents par les autorités tunisiennes le 1er octobre 2014, suivie de la mise en œuvre en Libye d'une taxe similaire assortie de 150 dinars pour chaque véhicule ont aussitôt fait disparaître cette activité et sa marque dans le paysage. Ce commerce routinier a cessé au profit de dépôts plus importants alimentés par la contrebande des pick-up empruntant les pistes du désert. En 2015, l'activité avait repris après l'abrogation des taxes. Comme le confie Mansûr, grossiste du souk Zokra décrivant ses premières expériences commerciales, « *la contrebande de l'essence, c'est le premier pas, l'école du commerce à Ben Gardane* ». Il s'agit cependant d'une activité particulièrement vulnérable aux fermetures de la frontière et aux surcoûts engendrés par son franchissement.

³⁰ La stratégie des commerçants importateurs consiste à ne pas déclarer leur activité afin d'éviter les prélèvements et les contrôles. Ils bénéficient donc, à l'instar de tout citoyen tunisien, d'une autorisation d'export dite « touristique » de 6 000 DT (soit 2 850 € actuellement) par année civile.

Cf. www.douane.gov.tn/index.php?id=296&L=14 [consulté le 05/06/2015]

³¹ Soit à peine plus de 300 dinars par mois.

Planche photographique 1.6. : Les lieux de la place marchande

Successivement : L'entrée ouest (a) et une allée (b) du souk Maghreb, les stands bleus de l'avenue du change (c et d), des bureaux de la *Rahba des Sarafas* (e), proches de la place centrale (f). En direction de la frontière dans le prolongement du souk Zokra, les stations d'essence de contrebande (g) puis le village de Jmila, le plus proche de la frontière, affichant en bord de route (h) la vente de cartes téléphoniques pour le réseau tunisien.

[Clichés : A. Doron, 2013 (a, c et d), 2014 (e, f, g et h), 2015 (b)]



Ben Gardane est un marché frontalier. Son organisation spatiale multisite révèle toutefois un agencement complexe d'activités qui dépassent le simple cadre d'un lieu de transit transfrontalier. Au centre de Tunis comme dans la ville frontalière, l'insertion du commerce dans le tissu urbain renvoie à une activité marchande diversifiée, du commerce de gros au commerce de détail, complétée par une logistique performante, et même des activités financières. L'organisation spatiale de ces deux places marchandes apparaît alors plus élaborée que ne le laisse penser leur renvoi systématique à la seule catégorie de l'informalité. Il faut dire que ces marchés se sont chacun développés dans des espaces pauvres et délaissés, toujours perçus comme tels par les autorités.

II. À Tunis, l'organisation d'une place marchande dans les creux de la croissance urbaine

Le dynamisme des marchés de Tunis enquêtés entre 2012 et 2015 ne doit pas masquer le fait qu'ils demeurent des espaces commerciaux relativement récents puisque les premières implantations commerciales des souks Boumendil et Moncef Bey remontent au début des années 1990. De plus, ces deux marchés, et plus généralement ceux du commerce transnational dans l'agglomération, se sont développés dans des quartiers profondément paupérisés et aux activités économiques déclinantes. Il s'agit donc de questionner le rôle d'une telle caractéristique dans le développement de centralités du commerce transnational. Pour comprendre cette relation entre déclin et émergence d'une dynamique marchande, il faut souligner les modalités de développement du commerce transnational dans les années 1980. Cette activité repose sur une pratique du commerce informelle à divers degrés. Elle constitue une ressource et un revenu pour une population pauvre, peu qualifiée et sans accès à l'emploi salarié. Elle représente également un accès à la consommation pour ces ménages puisque les prix pratiqués y sont plus avantageux et elle se développe au plus près de cette clientèle peu mobile. Elle recherche enfin des espaces discrets pour se développer en marge du cadre légal.

II.1. Le déclin de la médina, facteur de son renouveau commercial ?

L'axe central du souk Boumendil est situé à l'interface entre médina et le centre-ville érigé à l'époque coloniale. La trame viaire différencie nettement ces deux ensembles urbains (cf. figure 1.1.) au centre de l'agglomération-capitale. La localisation et le développement d'une place marchande transnationale au cœur de la ville renvoient à la trajectoire sociale et économique du centre de Tunis, et tout particulièrement de la médina, au lendemain de l'indépendance en 1956.

II.1.1. La « gourbification » de la médina et l'émergence du souk Boumendil

La médina de Tunis connaît un profond déclin qui a conduit, dans la seconde moitié du XX^{ème} siècle, à la prolétarianisation de l'espace central tunisois. Ce processus fait suite au départ des populations les plus aisées qui s'est joué en deux temps. L'indépendance et la décolonisation du pays ont d'abord provoqué le départ des populations européennes – Français, Italiens, Maltais – qui représentaient 44 % de la population tunisoise en 1936 contre 4 % en 1966 (Signoles, 1985). La bourgeoisie arabe a également quitté l'espace historique de la médina et de ses faubourgs au profit des immeubles du centre-ville européen délaissé puis des anciennes cités-jardins coloniales et des nouveaux quartiers en périphérie. Ce départ des populations les plus aisées a été compensé par l'arrivée massive de migrants ruraux pauvres, notamment à la suite de deux crises agricoles. La première, due à la crise économique des années 1930, avait conduit les populations rurales à s'installer dans les gourbivilles – bidonvilles au Maghreb – en marge du centre, notamment Mellassine à l'ouest en contrebas de la médina, sur les rives de la sebkha Sijoumi, et dans la médina elle-même. La seconde crise, au lendemain de l'indépendance, est imputable à l'échec de la période de collectivisation menée par le ministre Ben Salah entre 1962 et 1969.

Nombre d'anciens palais, de demeures et d'appartements bourgeois délaissés sont alors réinvestis par les migrants ruraux. Ces demeures sont divisées en logements modestes d'une pièce, les *oukalas*, où les migrants s'entassent dans des conditions précaires³². La conséquence est d'une part la dégradation rapide du logement et du patrimoine bâti, si bien que Pierre Signoles parle de « gourbification » et d'« oukalisierung » de la médina. C'est dans ce contexte que naît en 1967 l'Association de Sauvegarde de la Médina de Tunis (ASM), pour préserver le patrimoine architectural de la ville historique dans un premier temps³³. D'autre part, la structure productive et commerciale des quartiers

³² Suite à l'effondrement d'un immeuble oukalisé en 1990, les pouvoirs publics commencent à prendre la mesure de l'oukalisierung de la médina. Au début de la décennie 1990, ces derniers ont lancé le « projet oukalas » visant à endiguer le phénomène. Les données sont toutefois rares. L'Association de Sauvegarde de la Médina (ASM) estime à 600 le nombre de logements oukalisés et à 15 000 environ le nombre de leurs occupants (cf. <http://www.asmtunis.org/actionsdesauvegarde/les-oukalas/>) à la fin des années 1980. Si ce chiffre donne une idée de l'ampleur du phénomène, il n'a pas été actualisé depuis. Or, l'arrivée continue dans la médina de jeunes migrants du Centre-Ouest du pays depuis 2011 a sans doute réactivé ce processus d'oukalisierung.

³³ L'ASM cherche à enrayer le déclin de la médina, notamment par un programme de restauration du patrimoine architectural et en encourageant l'émergence d'une offre culturelle et hôtelière qui vise à rendre la médina à nouveau fréquentable, en particulier pour les classes moyennes et supérieures. Cependant, seul l'axe central de la médina, à haute valeur patrimoniale est visiblement pris en compte,

centraux dont Pierre Signoles souligne la déliquescence, est aussi profondément bouleversée par les nouvelles caractéristiques socio-économiques des habitants :

« *La présence d'une masse considérable de population pauvre au cœur de l'agglomération (ou à sa proximité immédiate), utilisant ses services et ses équipements concurremment aux autres couches sociales, est une des caractéristiques majeures de l'organisation urbaine tunisoise.* » (Signoles, 1985, p. 94)

Ce déclin social et économique de la médina est un terrain propice à l'émergence du commerce informel dans le centre historique de Tunis. L'exode rural a d'abord renforcé la connexion du quartier aux migrations intérieures à l'image des goubivilles qui témoignaient selon Pierre Signoles du « *lien entre Tunis et les pulsions migratoires du reste du pays* » (Signoles, 1985, p. 54). De fait parmi les commerçants enquêtés entre 2012 et 2015, peu sont tunisois. D'après Lyes³⁴, commerçant du souk Boumendil originaire de Sidi Bouzid, l'essentiel de ses collègues viennent des gouvernorats et localités pauvres du Centre-Ouest du pays : Sidi Bouzid (Sidi Bouzid, Jelma), Kasserine (Kasserine, Sbiba) et Gafsa. Plus récemment, particulièrement depuis 2011 et la révolution, ce sont les Jelmiens – « *ouled Jelma* » – jeunes hommes de 14 à 25 ans environ qui sont les plus nombreux à commercer sur les étals dans la rue, à s'employer dans les petits métiers du souk Boumendil comme les portefaix – les *hamalas* – et à occuper les *oukalas*. L'oukalisierung du quartier a permis de loger déjà deux générations de migrants ruraux pauvres et ces logements destinés aux derniers arrivés sont toujours nombreux aux abords du souk (cf. planche photographique 1.7.). Au-delà du lien avec les régions de l'intérieur du pays, ces migrations ont aussi connecté le quartier à des régions frontalières par lesquelles transitent les flux commerciaux et contrebandiers transfrontaliers puis transnationaux (cf. chapitre 2).

tandis que les bordures dont nous nous préoccupons sont quant à elles investies par la dynamique marchande. Le bâti y demeure dégradé, les logements oukalisés et la population pauvre.

³⁴ Entretien, souk Boumendil, Tunis, décembre 2012.

Planche photographique 1.7. : Une médina toujours oukalisée dans le périmètre du souk Boumendil

Rue de la Commission, l'imposante entrée de l'ancien consulat d'Italie (a) est désormais masquée par l'activité marchande du souk Boumendil. La cour de ce bâtiment oukalisé sert d'entrepôt tandis que, depuis les étages, on aperçoit les logements de fortune aménagés sur les toits des immeubles voisins (b). Rue Sidi Boumendil, cet immeuble oukalisé est fortement dégradé, au point que la terrasse s'est en partie effondrée (c). Dans les étages les chambres sont numérotées et accueillent parfois des familles entières (d).

[Clichés : E. Fernandez, 2012 (a, c, d) et A. Doron, 2014 (b)]



La paupérisation du quartier a ensuite renforcé l'orientation de l'activité vers ce que Hamza Meddeb appelle « l'économie de la débrouille » (Meddeb, 2012b) dont le « commerce parallèle » est une des options. Pierre Signoles (1985) estimait que le secteur employait le quart de la population active tunisoise, alors que le commerce

transnational n'en était qu'à ses prémices au début de la décennie 1980. Le commerce des biens banals a donc pu se développer dans un quartier où il représentait à la fois un moyen de subsistance accessible pour les populations migrantes et un accès à la consommation pour une clientèle habitante nombreuse, en croissance et aux revenus très modestes. La connexion progressive aux approvisionnements massifs et bon marché du commerce transnational a ensuite favorisé l'éclosion rapide d'un souk au début des années 1990, le souk Zarkoun.

II.1.2. Le souk Zarkoun, une centralité marchande spontanée dans la médina délaissée

Le souk Zarkoun n'existe plus³⁵. Ce lieu disparu est pourtant une étape importante du développement du commerce transnational au centre de Tunis. Souvent mentionné dans les entretiens et discussions menés avec les commerçants du souk Boumendil, il s'agit du premier site de vente sur des étals des produits issus des navettes commerciales transméditerranéennes et de la contrebande aux frontières algérienne et libyenne. Ce marché spontané de vendeurs de rue a émergé à la fin des années 1970 au croisement des rues Zarkoun et des Glacières, à deux cents mètres au nord de Bab el Bhar. L'expansion du marché informel occupant illégalement la voirie a provoqué la réaction des autorités qui l'ont évacué en juillet 1993 et ont proposé aux commerçants un nouveau site d'installation excentré dans les entrepôts désaffectés des douanes de l'ancien port de Tunis, le souk Moncef Bey. À l'origine du souk Moncef Bey, le souk Zarkoun est aussi une étape importante dans les trajectoires des commerçants du souk Boumendil comme Habib et son père ou Nadir qui y a fait ses premières armes dans divers trafics – vêtements, faux bijoux, chaussures, K7. Ce dernier résume sans détour le rôle du marché disparu dans la structuration de la place marchande tunisoise comme du parcours des commerçants qui l'ont fréquenté – « *Zarkoun, c'est comme ma mère !* » – et comme lieu d'apprentissage et de connexion à l'économie marchande informelle – « *À Zarkoun, je prends l'expérience des tricheurs* ».

³⁵ Le souk Zarkoun nous a été raconté au travers des parcours de commerçants du souk Boumendil – Nadir, Habib, Amir -, par ceux qui sont installés au centre commercial *Zarkoun Centre* – Aziz, Walid, Marwane -, et par M. Hassan, brocanteur âgé installé à l'angle des rues Zarkoun et des Glacières, personnage du quartier et nostalgique notoire du temps de Bourguiba, Jacques Brel et Claude François.

Aujourd'hui, rien ne rappelle le souk disparu des rues Zarkoun et des Glacières, à l'exception de la devanture clinquante du *Zarkoun Centre*, rue Monji Slim, où l'on trouve une activité commerciale résiduelle et une activité de change informelle (cf. planche photographique 1.8.). Ce lieu marchand s'est recomposé ailleurs, matrice d'autres marchés et étape originelle des pionniers du commerce transnational tunisois.

Le quartier entier avait, et a toujours, une réputation interlope et tout particulièrement l'étroite rue Zarkoun qui a donné son nom au souk (cf. planche photographique 1.8.). Elle constitue en effet l'accès principal aux maisons closes de l'impasse Sidi Abdallah Gueche autorisées depuis 1942 et placées sous le contrôle du ministère de la santé. Si la prostitution y est légale et encadrée, elle ne manque pas de cristalliser la réprobation et d'étendre sur les rues alentour le statut d'antimonde (Brunet, 1990) jusqu'à former une *moral area*³⁶. C'est dans cet espace de la médina, à la fois délaissé, constituant un refuge hors des axes principaux et surveillés, tout en étant central car situé à deux cents mètres de Bab el Bhar et de l'avenue de France (cf. planche photographique 1.8.) que se sont installés les *nasbas* entre tolérance relative et discrétion.

³⁶ La notion de « *moral area* », ou « zone de mœurs », est utilisée par l'ensemble des sociologues de l'École de Chicago pour décrire l'attraction et le brassage, souvent nocturne et dérogatoire de « l'ordre urbain », de populations variées autour d'activités mêlant plaisirs et intérêts (Hannerz, 1983).

Planche photographique 1.8. : Le site du souk Zarkoun (photographies et carte)

Depuis la rue Zarkoun, le souk s'étendait en direction du quartier de Hafsia, le long de la rue des Glacières (en orange sur la carte). Depuis le carrefour avec la rue des Glacières, la rue Zarkoun s'enfonçait au cœur de la médina par de nombreux passages couverts (a). Rien ne rappelle ici l'ancien souk. C'est un centre commercial, le *Zarkoun Centre* (b, en rouge sur la carte) qui a tenté sans succès, de réactiver le souvenir de cette ancienne centralité marchande désormais sise aux souks Boumendil et Moncef Bey.

(Clichés A. Doron, 2013)



Il est difficile de dater le début de ce marché de rue spontané. D'après M. Hassan³⁷, vieux commerçant du quartier, les premiers *nasbas* ont dressé leurs étals à l'angle de la rue Zarkoun et de la rue des Glacières dans les années 1970. À Zarkoun, on trouvait alors

³⁷ Entretien, rue des Glacières, Tunis, printemps 2014.

essentiellement des vêtements et des petits appareils d'électroménager ramenés d'Italie dans des cabas et des valises par les navetteurs. À l'époque, l'Italie était accessible avec des moyens modestes. Les ferries reliaient Tunis à Palerme, Naples ou Gênes pour la modique somme d'une dizaine de dinars, et les visas n'existaient pas. Encore aujourd'hui, la plupart des anciens commerçants parle quelques mots d'italien.

L'expansion du souk s'est amplifiée dans les années 1980. M. Hassan décrit l'accroissement du nombre de vendeurs qui renvoie à l'exode rural comme à l'oukalisisation : « *Des jeunes venaient travailler à Zarkoun. Ils habitaient dans un trou puis faisaient venir leurs frères. C'était des ruraux qui avaient laissé leurs terres* ». Le souk Zarkoun permettait aux migrants ruraux de trouver une source de revenus et de constituer des filières migratoires essentiellement venues des régions du Centre-Ouest du pays. Ces migrations connectaient Zarkoun avec les trafics frontaliers en provenance d'Algérie, notamment le trafic de cigarettes contrefaites. La décennie 1980 a aussi été celle de la montée en puissance du dispositif transfrontalier tuniso-libyen à Ben Gardane. Les navetteurs qui alimentaient le marché ont été rejoints par ceux qui empruntaient « *el khat* »- « la voie »- pour approvisionner le souk en marchandises achetées à Ben Gardane ou directement en Libye grâce aux passeurs et contrebandiers de la ville frontalière (Meddeb, 2012b). L'ouverture de la frontière et la libéralisation totale de la circulation des biens et des personnes entre la Tunisie et la Libye de 1988 à 1992 a intensifié le flux de marchandises et accru le nombre d'étals.

Au début des années 1990, le souk Zarkoun connaît son apogée. Pour M. Hassan, « *Zarkoun à l'époque, c'est le souk qui vend tout !* ». La rue des Glacières est transformée spontanément sur près de 400 mètres en rue marchande, quasiment jusqu'au quartier de Hafsia. Nadir³⁸ et Aziz qui ont travaillé au souk au début des années 1990, estiment le nombre de commerçants d'alors à 140 pour l'un et à plusieurs centaines pour l'autre. Ces approximations donnent une bonne idée de l'importance et du dynamisme commercial à l'époque. Quand les navetteurs du *khat* libyen rejoignaient ceux d'Italie, le temps fort et continu du souk était alors, chaque semaine, du samedi soir au dimanche après-midi. En amont, les navetteurs se spécialisaient progressivement dans la vente en demi-gros aux magasins du centre-ville comme aux petits revendeurs qui s'approvisionnent à Zarkoun avant d'improviser à leur tour un étal dans leur quartier.

³⁸ Entretien, souk Boumendil, Tunis, automne 2014.

Nadir, aujourd'hui commerçant au souk Boumendil, a commencé à Zarkoun. À peine adolescent, il cherche un petit boulot suite au décès de son père et à l'appauvrissement de sa famille. Il rejoint alors un cousin vendeur au souk en 1990. En 1992, à l'âge de 14 ans, il quitte l'école et revend les produits libyens de Zarkoun comme les bagues fabriquées localement à partir de tuyaux de plomberie. À l'instar de nombreux jeunes revendeurs, une partie de l'argent gagné est gaspillé dans le tabac et l'alcool. Sous la pression de sa mère, il quitte le souk mais continue à s'y approvisionner pour revendre les produits de Zarkoun dans son quartier de Halfaouine au nord de la médina.

Au début des années 1990, le souk a pris suffisamment d'importance, de même que certains commerçants qui opèrent comme grossistes, pour provoquer la réaction des autorités et sa perte. Identifié comme le haut lieu de la contrebande et de tous les trafics, occupant un espace croissant au cœur de la ville, le souk Zarkoun est évacué en juillet 1993 et les étals sont interdits au centre-ville. La plupart des commerçants de Zarkoun accepte alors la proposition d'une installation dans les entrepôts désaffectés des anciennes douanes portuaires de Tunis à proximité de l'avenue Moncef Bey. Les autres, commerçants qui trouvent ce nouveau site trop excentré, vendeurs de rue qui s'y approvisionnaient et ceux qui ne sont pas intégrés à cette relocalisation qu'ils refusent, essaient à travers toute l'agglomération. Le père d'Habib se replie rue Sidi Boumendil à l'instar d'autres petits commerçants, jetant ainsi les bases d'un nouveau souk. D'autres se greffent sur divers sites marchands, centraux comme le souk Sidi Makhez au nord de l'axe traditionnel des souks de la médina débouchant sur Bab Souika ou péricentraux, comme le souk Mellassine dans l'ancien gourbiville de la rive nord de la sebkhia Sijoumi.

II.1.3. La naissance du souk Boumendil

Les parcours de commerçants du souk permettent de retracer la transformation du quartier sud-est de la médina en une place marchande dynamique.

L'exemple de Yasser, père de Habib³⁹ aujourd'hui importateur de la rue Sidi Boumendil, illustre l'arrivée des migrants ruraux dans le quartier et les débuts du commerce sur des étals dans la rue. La perte de son emploi dans la région de Sidi Bouzid provoque une mobilité en quête d'opportunités économiques. À l'exemple d'autres ouvriers agricoles

³⁹ Entretien, souk Boumendil, Tunis, printemps 2013.

du Centre-Ouest, Yasser commence en 1975 à effectuer des navettes régulières au souk Zarkoun. Sur son étal du marché, il revend les produits des navettes transméditerranéennes ou de la contrebande aux frontières libyenne et algérienne – cigarettes, batteries pour automobiles, lames de rasoir jetables. En 1992, Habib rejoint son père à Tunis pour « *trafiquer et vivre du petit commerce sur les nasbas* ». En juillet 1993, lorsque la municipalité évacue le souk Zarkoun, Yasser et Habib cherchent cependant à rester dans le quartier pour ne pas perdre leur clientèle. En effet, le site de réinstallation de Moncef Bey proposé par les autorités est excentré, situé à deux kilomètres de la rue Zarkoun, dans un quartier peu habité constitué d'entrepôts portuaires en friches. En 1994, père et fils investissent alors dans la location d'un dépôt rue Sidi Boumendil. Au début des années 1990, la rue Sidi Boumendil est peu commerçante, en dehors de quelques marchands d'épices. C'est une petite rue discrète, habitée à l'instar du quartier par une population pauvre. Elle est donc perçue comme « mal famée » : « *Les clients ne venaient pas, c'était très dangereux après 14h, avec la drogue... etc.* ». Si la localisation du dépôt est idéale pour entreposer une marchandise illicite, il est en revanche nécessaire de continuer à exposer la marchandise sur un étal rue el Jazira, espace de circulation stratégique pour capter la clientèle.

La rue Sidi Boumendil devient ainsi dans les années 1990 la base arrière des *nasbas* de la rue el Jazira, dont beaucoup sont des transfuges du souk Zarkoun bravant l'interdiction des étals. Peu à peu, d'autres vendeurs de rue acquièrent des locaux dans la rue dont la fonction d'entrepôt s'affirme tandis que l'espace commercial demeure rue el Jazira. Cependant la transformation de la rue Sidi Boumendil en arrière-boutique en change l'image. Quelques clients réguliers et de confiance de Yasser et Habib commencent à réaliser leurs achats de cartons de cigarettes de contrebande directement à l'entrepôt. La fréquentation de la rue s'accroît. Cette installation commerciale fixe conduit Yasser et Habib à abandonner leur étal rue el Jazira mais aussi à changer progressivement la nature de leur commerce et à le normaliser en se désengageant du commerce de cigarettes de contrebande, plus étroitement surveillé par les douanes.

Les cigarettes sont remplacées par de nouveaux articles achetés aux importateurs qui commencent à développer leurs activités. Le prix des autoradios est ainsi divisé par quatre tandis que la rue Sidi Boumendil devient le cœur d'une nouvelle dynamique marchande initiée par le bas, par les anciens vendeurs de rue qui s'y installent, suivis par les autres commerçants du quartier qui s'y convertissent lorsque que l'afflux de marchandises s'intensifie substantiellement au début de la décennie 2000.

L'exemple d'Amir illustre cette conversion des anciens commerçants du quartier au commerce transnational de marchandises importées. Amir est issu d'une famille originaire de Ghomrassen dans la région de Tataouine mais qui est anciennement installée à Tunis où elle détient plusieurs hôtels dans le centre-ville et la médina. Lors de l'indépendance, son père avait racheté rue Sidi Boumendil un magasin de matériaux de construction à un commerçant italien sur le départ. Amir en prend la gérance en 1992. Il observe alors la transformation de la rue avec l'arrivée des *nasbas* – « *Les premiers sont présents depuis la fin des années 1980, début 1990.* » –, puis leur installation dans des locaux fixes dans la seconde moitié des années 1990 : « *Un premier achète un magasin rue Boumendil, puis son cousin, jusqu'à ce qu'une dizaine de magasins vendent des produits d'importation. Tous étaient des gens de la région de Jelma. À cette époque, les quelques locaux commerciaux de Boumendil ne valaient pas grand-chose.* ». La rue Sidi Boumendil devient marchande, offrant à la clientèle populaire du quartier des biens de consommation à prix modique. Faisant le constat du dynamisme de ces nouveaux commerces, Amir décide de convertir son magasin de matériaux de construction au commerce transnational en 1998.

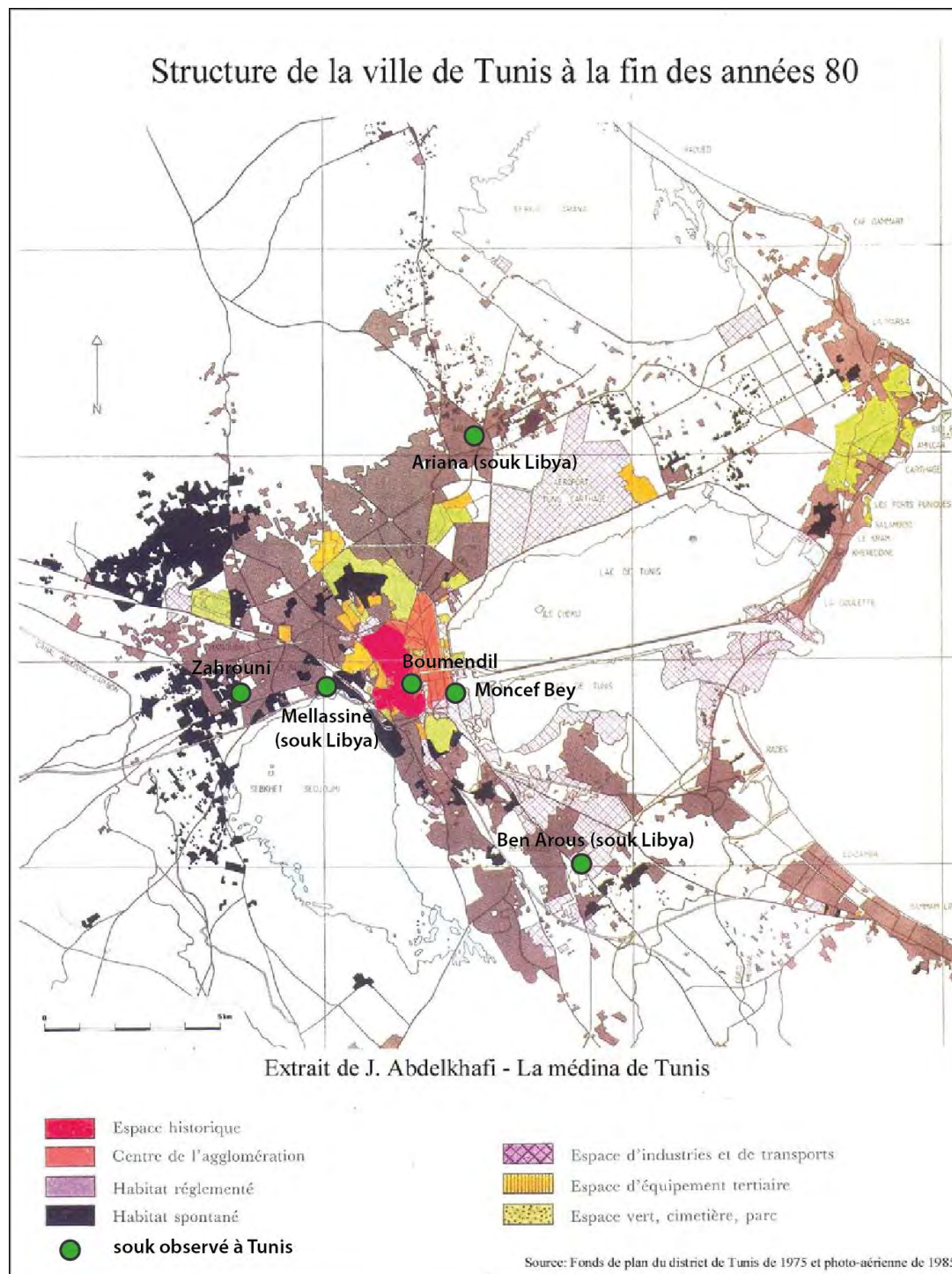
L'émergence du souk Boumendil dans une petite rue de la bordure sud-est de la médina de Tunis associe ainsi les « *nasbas* », vendeurs de rue issus de l'émigration en provenance des régions agricoles du Centre-Ouest et les héritiers d'anciennes familles commerçantes du quartier. Les premiers, de loin les plus nombreux parmi les commerçants du souk actuel, se sont sédentarisés dans un espace propice, la rue discrète d'un quartier paupérisé, dont les locaux sont abordables, la clientèle potentielle nombreuse, et qui se trouve à l'abri des regards des autorités. Les seconds, anciennement établis, ont saisi l'opportunité de se rallier à un nouveau commerce dynamique et donc de transformer radicalement des affaires anciennes mais enracinées dans un espace socio-économique aujourd'hui disparu.

Ainsi, la médina de Tunis, délaissée, pauvre et dégradée, est un espace d'opportunités économiques pour les migrants ruraux et tous ceux pour qui l'économie de la débrouille et les petits trafics constituent les seuls moyens de subsistance. Ils y trouvent de quoi se loger, des locaux commerciaux même, des partenaires d'affaires, jetant les bases de réseaux sociaux et économiques à l'origine de bien des entreprises d'importation actuelles, et une clientèle nombreuse.

II.2. Dans l'agglomération capitale : des marchés dans les interstices de la croissance urbaine

La population du Grand Tunis, estimée en 2004 à 2 380 000 habitants, a crû de 119 % entre 1975 et 2002. L'agglomération a également connu un étalement spatial important. La superficie urbanisée a en effet augmenté de 146,90 % durant la même période (Chabbi, Abid, 2008). Cette forte croissance est attribuée, au moins pour la période 1975-1983, à l'habitat spontané à hauteur de 32 %, particulièrement visible à l'ouest de l'agglomération et sur les rives de la sebkha Sijoumi (cf. figure 1.6., en noir sur la carte).

Figure 1.6. : Structure de l'agglomération de Tunis à la fin des années 1980 et principaux marchés identifiés et étudiés (J. Abdelkafi, 1989 ; modification : A. Doron, 2017)



Cette croissance démographique et spatiale a été accompagnée par le développement de marchés spontanés, à l'exception du souk Moncef Bey, à destination des populations des nouvelles périphéries de l'agglomération capitale. Le caractère multipolaire de la place

marchande tunisoise répond logiquement à cette expansion de la ville et de ses périphéries.

Au-delà de l'espace central de la médina, les souks se sont aussi développés dans des espaces urbains souvent délaissés par les pouvoirs publics, et à proximité ou au cœur des quartiers accueillant les populations migrantes rurales et pauvres. Dans ces marchés périphériques, à l'instar de la médina, on retrouve la même capacité des populations à entreprendre et à inscrire une dynamique commerciale dans les espaces délaissés de la ville.

II.2.1. Moncef Bey, l'ancien quartier portuaire réinvesti par le commerce

Le souk Moncef Bey a été ouvert en 1994 par les autorités municipales pour relocaliser les commerçants du souk Zarkoun évacué durant l'été 1993. Si l'ampleur prise par le souk Zarkoun au début des années 1990 a provoqué l'expulsion des *nasbas* du centre de Tunis, elle a aussi poussé les autorités à proposer une solution de réinstallation aux vendeurs de rue. L'objectif était de mieux contrôler l'emprise spatiale du phénomène comme de surveiller plus efficacement un commerce en pleine expansion. Le site retenu est alors un espace de relégation en marge du centre-ville dans le quartier de la Petite Sicile. Loin de susciter l'enthousiasme des vendeurs de rue et des navetteurs, ce sont essentiellement les mesures répressives prises à leur encontre dans le centre-ville qui ont convaincu seulement une partie d'entre eux de s'installer dans ce nouvel espace. Ainsi, malgré les risques liés à l'interdiction du commerce de rue, le père d'Habib a préféré rester au centre puis installer un entrepôt rue Sidi Boumendil tandis que le père d'Aziz, parti à Moncef Bey en 1994, est revenu au centre-ville en 1998 pour vendre ses marchandises rue de Rome parce que « *le nouveau souk ne marchait pas très bien* »⁴⁰. Pour les commerçants de Zarkoun, Moncef Bey était trop loin. Les caractéristiques du quartier expliquent largement le succès mitigé de cette relocalisation et les débuts difficiles du nouveau souk. Intégré au plan de la ville européenne, le quartier de la Petite Sicile n'en est pas moins marginal, et ce de longue date, à la fois socialement et spatialement. Pendant la période coloniale, ces terrains accueillait une population d'immigrés italiens et se différenciaient mal des autres gorbivilles de Tunis. Christophe Giudice note ainsi que, « *le quartier était donc réputé dangereux, à la périphérie de la*

⁴⁰ Entretien, Tunis, *Zarkoun Centre*, automne 2014.

bonne cidadinité. De plus, la proximité du port conférait à ce quartier, une atmosphère difficile à supporter l'été. Les eaux stagnantes du port et les égouts de la ville rendaient l'air difficilement respirable » (2002, p. 13).

Quartier populaire, la Petite Sicile est aussi un quartier portuaire et industriel à l'est et au sud. Aménagés sous le Protectorat, le port de Tunis et le canal qui le relie à la Méditerranée à travers le Lac de Tunis, se révèlent toutefois inadaptés à la maritimisation de l'économie de la seconde moitié du XX^{ème} siècle et les infrastructures portuaires sont donc déplacées aux ports de la Goulette puis de Radès. La disparition de l'activité portuaire a ainsi laissé d'après Pierre-Arnaud Barthel « *un espace moribond de friches faisant écran entre la lagune et la ville. [...] Le lien avec le quartier de La Petite Sicile, traditionnellement habité par des gens de mer, s'affaiblit, accéléré par la coupure du viaduc autoroutier construit dans les années 1980* » (2003, p. 112).

Aux antipodes de la densité du site du souk Zarkoun, les abords de l'avenue Moncef Bey sont au début des années 1990 un espace peu habité, offrant un paysage de friches industrielles et portuaires et d'entrepôts désaffectés. Demeurent à proximité quelques ateliers de réparation automobile et des grossistes en matériel agricoles ou en matériaux de construction. On comprend alors la réticence des vendeurs de rues et des navetteurs à venir s'installer dans cette périphérie historique de l'urbanité tunisoise doublée d'une friche portuaire et d'un quartier en déshérence. La clientèle du centre-ville ne suit pas. Pourtant, en dépit des difficultés des premiers temps de l'installation, le souk Moncef Bey a depuis largement dépassé l'entrepôt des anciennes douanes portuaires où les commerçants de Zarkoun avaient été installés pour occuper plusieurs îlots et devenir, avec Boumendil, l'un des deux principaux pôles tunisois du commerce transnational. La localisation périphérique et peu favorable du souk Moncef Bey est progressivement devenue un atout à mesure que le commerce de la place marchande se mondialisait et passait du cabas au conteneur dans la décennie 1990 (Peraldi, 2002). Les vastes espaces disponibles ont permis aux commerçants de se spécialiser dans la vente d'articles volumineux, tandis que la situation péricentrale, en bord d'autoroute, facilitait la logistique, anticipant en quelque sorte les projets de déconcentration des souks centraux observés dans d'autres métropoles du monde arabe, notamment au Caire (Doron, 2006 ; Bouhali, 2016). De plus, l'aménagement de la station des louages dans la décennie 2000 a renforcé la centralité nouvelle du quartier et du marché.

Aux côtés de ces marchés centraux et péricentraux, d'autres centralités du « commerce parallèle » se sont constituées, accompagnant la croissance et l'étalement urbains, et permettant de pallier le manque de services et de commerces dans des quartiers plus périphériques et également populaires.

II.2.2. L'émergence des marchés dans les périphéries populaires : Zahrouni et les marchés libyens du Grand Tunis

Le commerce transnational a accompagné la croissance de l'agglomération tunisoise de la seconde moitié du XX^{ème} siècle, notamment celle des quartiers populaires. Ces derniers ont contribué à l'étalement urbain de la capitale à partir de noyaux d'urbanisation spontanés – les goubivilles, à l'origine zones d'implantation des migrants ruraux pauvres à Tunis – devenus des quartiers à part entière, essentiellement composés d'habitat individuel (Legros, 2003). Le développement de quartiers à la fois populaires, périphériques et sous-équipés en commerces a été propice à l'émergence de marchés, entre l'économie de la débrouille comme principal moyen de subsistance, la connexion aux mobilités migratoires et aux approvisionnements en périphérie et la présence d'interstices appropriables dans le tissu urbain.

Premièrement, pour des raisons similaires à celles qui ont été mises en évidence dans la médina de Tunis, le développement commercial a été une réponse d'habitants aux carences des quartiers populaires et périphériques en emplois et en accès à la consommation bon marché (cf. figure 1.6.).

Ainsi, le souk Zahrouni est localisé au cœur de la cité Ezzahrouni, en bordure occidentale de l'agglomération tunisoise, dans la délégation d'El Hrairia, sur la rive nord de la sebkha Sijoumi. Zahrouni est un quartier populaire, ancienne cité de recasement des habitants des goubivilles et de la médina planifiée par l'État dans les années 1970 (Belhedi, 2005). Le marché alimente également les quartiers populaires du front ouest de l'urbanisation du Grand Tunis comme Ettadhamen, Douar Hicher et Sidi Hacine, encore non règlementaires dans la décennie 1970 (Legros, 2003).

Les *souks Libya* du Grand Tunis répondent à cette logique de localisation. Le quartier de Mellassine est situé à l'ouest de la médina de Tunis, en contrebas du talus de la Kasbah, sur les terrains humides des rives de la sebkha Sijoumi. Le quartier est issu de la

réhabilitation dans les années 1970 d'un des plus anciens gourbivilles de Tunis né de la crise agricole des années 1930 (Signoles, 1985). Le *souk Libya* de Ben Arous s'est implanté dans la principale ville de la banlieue sud de Tunis. Cette ville industrielle était voisine des quartiers non règlementaires de M'thalith et Sidi Mosbah dans les années 1970. La population de ces derniers a été en partie absorbée par la ville nouvelle d'El Mourouj dans les années 1980 et cette partie de la banlieue sud reste populaire. À l'opposé, la ville de L'Ariana, ancienne villégiature de l'aristocratie hafside⁴¹, a laissé place à l'une des villes les plus riches et les plus importantes⁴² de la banlieue tunisoise. Encore aujourd'hui et comme les autres localités du nord de l'agglomération capitale, la population y est généralement plus aisée. Pour autant, cela n'exclut pas l'existence de quartiers populaires, comme l'ancien gourbiville réhabilité de Borj Louzir. En dépit de la promotion de ses quartiers flambant neufs comme Ennasr, de ses centres commerciaux et de son technopôle, L'Ariana est aussi une ville populaire. Cette population a contribué à la création dans la décennie 1980 puis au maintien d'un marché libyen en plein centre de la ville.

Le souk Zahrouni et les marchés libyens du Grand Tunis sont aussi des lieux bien connectés aux mobilités migratoires et marchandes. Les premiers commerçants de tous ces marchés sont des migrants ruraux originaires des gouvernorats pauvres de l'ouest du pays, surtout du Kef et de Jendouba au *souk Libya* de L'Ariana, sinon de Kasserine, Sidi Bouzid, Gafsa ou Kairouan dans les autres marchés. L'activité commerciale n'est toutefois pas directement liée à la migration vers Tunis, mais davantage aux navettes réalisées avec les régions frontalières. À titre personnel au départ, en profitant des navettes migratoires en Libye pour ramener quelques articles à revendre en Tunisie où en se rendant sur les marchés frontaliers comme Ben Gardane, puis aussi à titre professionnel, à mesure que ces navetteurs tendaient à faire d'un revenu d'appoint une activité à part entière, les approvisionnements de ces commerçants en marchandises achetées en Libye se sont répandus jusqu'à constituer en aval des marchés dédiés (cf. III.2.1., encadré 1.1.). Presque tous les marchés du commerce transnational en Tunisie sont ainsi liés à ces approvisionnements. Les *souks Libya* ont conservé ce lien dans leur toponymie. Ces mobilités particulièrement fréquentes dans les quartiers populaires ont joué un rôle-clé dans les premiers approvisionnements et dans la structuration de marchés (cf. chapitre 2).

⁴¹ Dynastie régnant sur l'*Ifriqiya* du XIII^{ème} au XVI^{ème} siècle.

⁴² Au recensement de 2014, la ville comptait 114 500 habitants (cf. www.census.ins.tn/).

Les marchés périphériques, grâce à leur localisation sur les bordures de l'agglomération, ont aussi bénéficié d'un avantage logistique, grâce à une meilleure accessibilité qui permet aux commerçants ambulants d'éviter la circulation saturée du centre-ville tant pour leurs approvisionnements que pour leurs ventes. Ainsi, le quartier de Zahrouni est à l'origine un point d'arrêt des commerçants ambulants des marchés hebdomadaires. Ces marchands, essentiellement Jlass – confédération tribale de la région de Kairouan –, y vendaient leurs marchandises sur des étals situés aux abords du marché central du quartier depuis les années 1980. Certains installent des entrepôts et des commerces au début de la décennie 2000, rejoints par des habitants du quartier. Le marché sert peu à peu de base d'approvisionnement grossiste pour les ambulants qui sillonnent en camionnette les souks hebdomadaires de la moitié nord du pays. Le site du modeste *souk Libya* de Mellassine accueille quant à lui chaque dimanche le plus grand souk hebdomadaire de la capitale. Alors que les souks du centre-ville sont fermés le dimanche, ce marché devient chaque dimanche le centre hebdomadaire du commerce populaire de toute l'agglomération. Bien qu'il soit difficile d'en prendre la mesure exacte, nous estimons, d'après les observations réalisées et confrontées à l'image satellite⁴³ ci-après, que le marché attire environ 600 commerçants ambulants (cf. figure 1.7.). À ces commerçants professionnels et motorisés, il faut ajouter au moins autant de petits revendeurs tunisois, nombreux aux abords et dans les interstices du souk, proposant leurs marchandises sur des étals de fortune ou sur des bâches. Le marché s'étire sur environ 700 mètres environ sur chacun de ses deux axes : d'est en ouest, le long de la rue du 13 août, et du nord au sud, entre les boutiques du *souk Libya* et la RN5, autoroute urbaine sur le rivage de la sebkha Sijoumi. Au croisement de ces deux axes, la vaste friche urbaine de trois hectares est entièrement investie par le marché.

⁴³ Image issue d'une capture d'écran d'avril 2015 de l'application *maps* de Google qui mettait en ligne une vue satellite de Mellassine le dimanche où le marché est particulièrement bien visible.

Figure 1.7 : Mellassine, *souk Libya* et marché hebdomadaire.

Enfin, les souks périphériques du Grand Tunis se sont aussi développés dans les espaces vacants et/ou non réclamés. À la fin des années 1980, lors de sa création, le *souk Libya* de Ben Arous s'est installé spontanément en bordure de l'avenue Bourguiba. Évacués de cette artère principale de la localité en 2000, les commerçants se sont réinstallés rue Jugurtha, à 800 mètres plus au sud, en bordure de la zone industrielle, aux abords inoccupés d'une usine. Aujourd'hui, ce marché aligne sur près de 200 mètres une soixantaine d'échoppes précaires construites en tôle le long de la rue bordée par les entrepôts de grandes sociétés d'ameublement et de composants électriques (cf. planche photographique 1.9., cliché e).

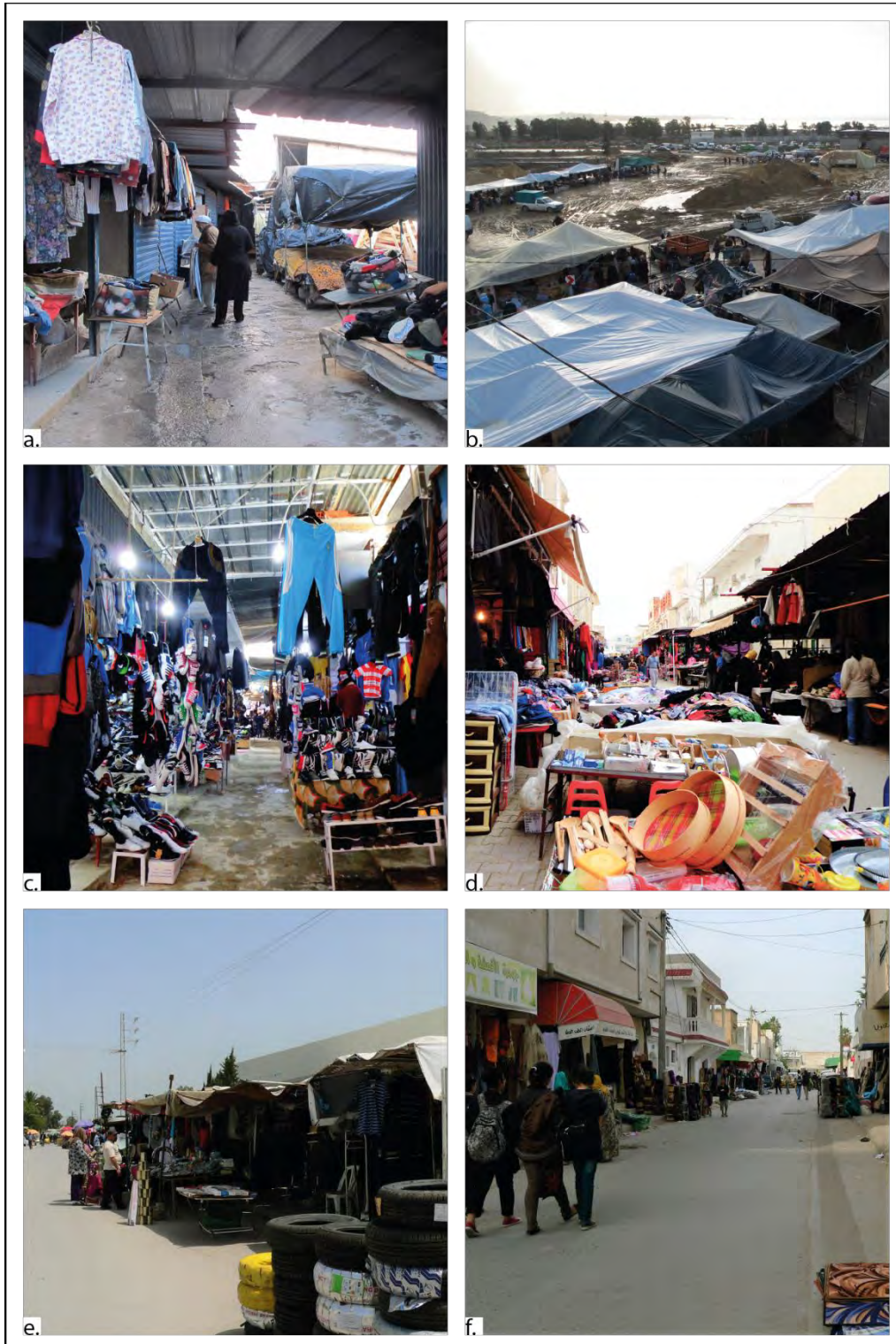
L'histoire du *souk Libya* de L'Ariana suit la même trame que les autres marchés formés à partir de la revente spontanée de marchandises provenant de la contrebande avec la Libye. Ainsi tout au long des années 1980, les vendeurs de rue installent progressivement leurs étals dans une ruelle à l'arrière de la halle du marché alimentaire de L'Ariana, profitant de la centralité de ce dernier. En 1992, les travaux d'extension du marché central chassent les étals et les commerçants du *souk Libya*. Le marché se

reformé à 300 mètres de là, sur une petite friche interstitielle. La propriété du terrain est floue et personne ne revendique alors le refuge des *nasbas*. Les commerçants se sédentarisent et le marché se consolide à partir d'armatures métalliques recouvertes de tôle, sans doute l'élément visuel le plus distinctif des marchés libyens (cf. planche photographique 1.9., clichés a, c et d). Tout au long des années 1990, les commerçants et navetteurs sont progressivement rejoints par les marchands de fripes du marché hebdomadaire. Ces derniers continuent à circuler la semaine dans les marchés forains et profitent d'un point de vente sédentaire où ils bradent leurs invendus. Le *souk Libya* s'étoffe. Avec la mondialisation du commerce transnational dans la décennie 2000, il s'étend au-delà de la friche initiale, dans la rue qui la borde, puis en direction du marché central d'un côté et de la station terminus de la ligne 2 du tramway tunisois de l'autre. L'extension du souk sur ces axes est essentiellement le fait de vendeurs de rue qui sont presque quotidiennement chassés et contraints de replier leurs étals.

À la différence des marchés libyens, le souk Zahrouni ne présente pas cette architecture caractéristique, assemblage bricolé de tôle et de parpaings. Le marché est ici parfaitement intégré dans le tissu urbain, dans des magasins occupant les rez-de-chaussée des maisons et des petits immeubles. Dans ce quartier, ce sont les garages qui ont été convertis en locaux commerciaux, avant que les constructions plus récentes ne prévoient des espaces de vente spécifiques

Planche photographique 1.9 : Des marchés bricolés dans les interstices du tissu urbain

Le *souk Libya* de Mellassine (a) et l'entrée sud du marché hebdomadaire (b), le *souk Libya* de L'Ariana (c) et son extension en pleine rue (d), les baraquements en tôle du *souk Libya* de Ben Arous le long d'un bâtiment industriel (e) : dans chaque marché libyen, la tôle et les bâches en plastique ont permis de construire et d'abriter les espaces commerciaux dans des sites qui n'étaient pas censés les accueillir. Au marché de Zahrouni, la transformation commerciale des rues d'un quartier résidentiel populaire s'appuie sur les rez-de-chaussée et les garages des maisons (f). [Clichés : E. Fernandez, 2012 (a, b) et A. Doron, 2013 (e, f) et 2014 (c, d)]



Des centralités marchandes successives qui se sont établies sur les rebords de la médina – les souks Zarkoun, puis Boumendil – jusqu’aux marchés des périphéries de la capitale, les souks de la place marchande tunisoise partagent un mode de développement commun. Tous ont investi, spontanément et plus rarement à l’instigation des autorités, des quartiers délaissés par la croissance économique. Le rôle de la débrouille, à laquelle sont contraintes les populations souvent migrantes de ces quartiers pauvres, a été un facteur déterminant dans le développement d’une dynamique marchande informelle. L’investissement spontané d’interstices urbains, toléré par les autorités sans solution alternative de développement, a permis un processus de concentration des acteurs marchands et d’induration des sites de vente jusqu’à l’apparition de marchés aujourd’hui intégrés à la pratique urbaine des Tunisois, le plus souvent en dépit des acteurs de l’aménagement urbain. Le développement d’un commerce transnational pleinement mondialisé dans les années 1990 et 2000 a également participé au renforcement de la plupart de ces marchés et fait l’objet du chapitre suivant.

III. À Ben Gardane et dans la région frontalière tuniso-libyenne : des échanges transfrontaliers nés dans une impasse

Si Ben Gardane est depuis la fin des années 1980 un marché frontalier dynamique, la trajectoire de la région rappelle que la frontière n'a pas toujours été profitable. Au contraire, l'établissement de la frontière a conduit à la transformation d'un espace historique de circulations quasiment en cul-de-sac dans la première moitié du XX^{ème} siècle. Dans le cas de Ben Gardane, c'est l'association entre une frontière fermée et l'essor économique libyen à partir de la fin des années 1960 qui est à l'origine d'un « savoir-traverser » et des compétences commerciales et financières développées par les acteurs de la place marchande. Là encore, il s'agit de revenir aux caractéristiques d'un espace en déclin, entravé, pauvre et marginalisé par le pouvoir central, pour comprendre l'émergence d'un développement commercial.

III.1. La Jeffara tunisienne : un espace mobile devenu impasse

La plaine littorale de la Jeffara s'étend au pied du djebel Nefoussa sur environ 15 000 km² entre les localités de Mareth à l'ouest, au sud de Gabès en Tunisie, et, côté libyen, Nalout au sud et Sorman à l'est (cf. figure 1.8.). Il s'agit d'un confin (Martel, 1965), un espace éloigné des pouvoirs centraux et à la délimitation longtemps trouble, entre la Régence de Tunis et la Tripolitaine. Cet espace de tribus nomades est mal maîtrisé depuis Tunis ou Tripoli, et ce jusqu'à la colonisation.

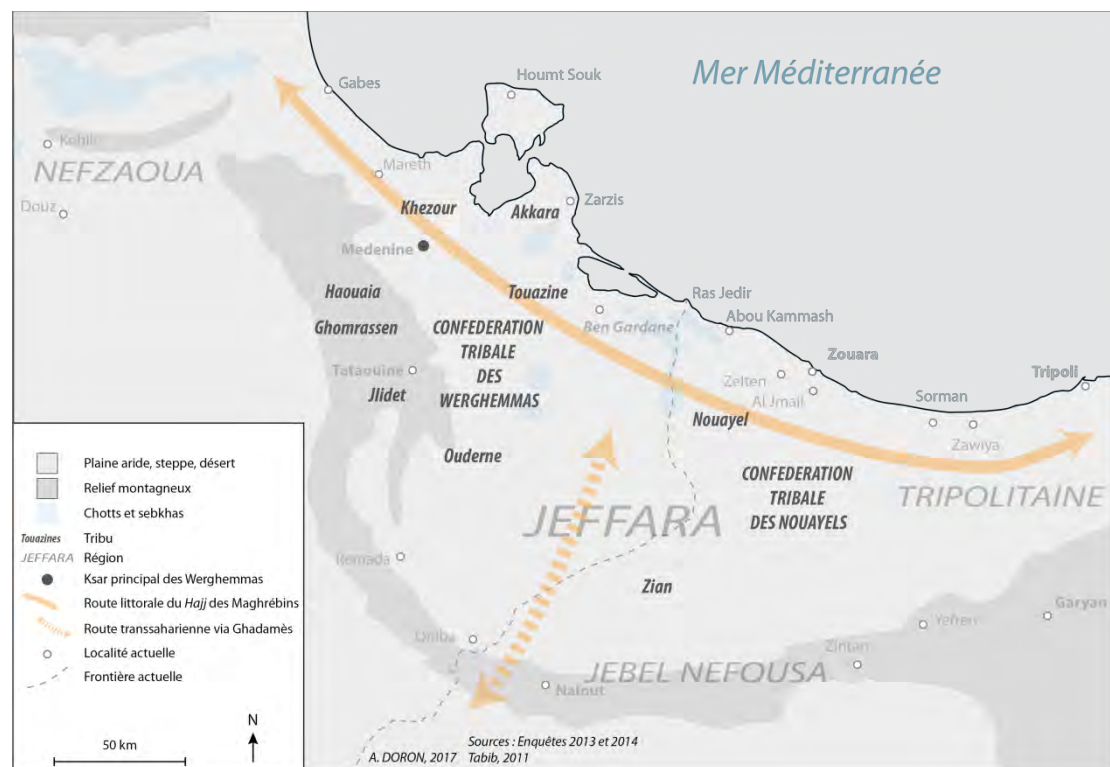
III.1.1. Un espace historique de mobilités

Lors du premier entretien mené à Ben Gardane avec Mansûr, grossiste du souk Zokra, au printemps 2013, il n'a pas été question de commerce. Alors que je l'interrogeais sur les origines de la place marchande, ce dernier me conta l'histoire légendaire de la fondation de la confédération tribale des Werghemmas.

En effet, l'ouest de la Jeffara est depuis le XV^{ème} siècle le territoire de cette confédération rassemblant sept tribus (cf. figure 1.8.). À la même période, à l'est de la plaine se

constitue une confédération tribale rivale autour de la tribu des Nouayels (Tabib, 2011). La Jeffara articulait alors les mobilités pastorales et la sédentarité matérialisée par les *ksour*⁴⁴, greniers fortifiés des tribus, souvent à l'origine des noyaux urbains actuels comme c'est le cas à Médenine, dont le *ksar* était le cœur de la confédération tribale des Werghemmas et demeure le noyau historique autour duquel s'est développée la capitale actuelle du gouvernorat.

Figure 1.8. : Le Jeffara tribale au Moyen-âge



Le partage de l'espace entre tribus n'a jamais été ni fixe, ni linéaire, mais au contraire n'a jamais cessé de fluctuer au gré des alliances, des périodes de complémentarité et des razzias, toujours en marge de tout pouvoir central suffisamment puissant pour imposer un ordre extérieur à la région. Ainsi, au début de la période coloniale française, le commandant Jules Le Bœuf décrit les Werghemmas comme « *une confédération guerrière presque indépendante* » (Le Bœuf, 1909).

Au milieu semi-aride de la Jeffara répondait une mise en valeur nomade des ressources avec une recherche de moyens de subsistance et une utilisation des terres se déroulant à l'échelle de ce vaste territoire. Les espaces les plus arrosés pouvaient accueillir

⁴⁴ Pluriel de *ksar*, lieu fortifié des tribus combinant généralement des greniers et des habitations.

temporairement une plus grande concentration de troupeaux et ponctuellement permettre une agriculture pluviale, le temps d'une récolte. Les espaces les plus secs étaient ceux des cheptels de camélidés. Cette mise en valeur nomade d'un espace mobile que l'on peut rapprocher des réflexions menées sur le Sahel (Retailé, 2005) était favorisée par l'absence d'entraves politiques, juridiques ou fiscales de pouvoirs centraux trop éloignés et/ou trop faibles.

À plus petite échelle, la plaine était aussi un des carrefours maghrébins entre la route littorale du pèlerinage à La Mecque, le *Hajj*, et celles du commerce transsaharien *via* l'oasis de Ghadamès aujourd'hui en Libye. Cet espace mobile a toutefois été progressivement contraint, entravé et marginalisé.

III.1.2. Des circulations entravées

Les mobilités ont progressivement été contraintes dans la Jeffara. La colonisation et l'établissement d'une frontière au début du XX^{ème} siècle ont conduit à la sédentarisation et à la marginalisation des populations nomades.

Le déclin du commerce transsaharien au XVIII^{ème} siècle, puis la délimitation des parcours entre les Régences ottomanes de Tunis et Tripoli, suivie de celle de la frontière tuniso-algérienne par les colons français et, enfin, la colonisation de la Tunisie (1881), puis de la Libye (1911) ont contribué au déclin des mobilités dans la Jeffara. C'est toutefois le tracé de la frontière entre la Régence de Tunis sous protectorat français et la Libye encore ottomane en 1910 qui a achevé de transformer un carrefour historique en cul-de-sac (Kharoufi, 1995). En effet, cet espace trouble, véritable confins, puisque limite indécise, est redéfini par le tracé d'une frontière linéaire, géographiquement, militairement et juridiquement identifiée. Une telle frontière vient en effet délimiter l'est de l'empire colonial français au Maghreb et l'enjeu dépasse donc la simple démarcation du territoire de la Régence de Tunis.

Dès lors, le tracé de la frontière s'accompagne d'une politique de sédentarisation visant à affermir le contrôle des populations et de leurs mobilités, et donc des franchissements de la frontière. C'est dans ce contexte que naît le projet colonial de création d'un noyau villageois à Ben Gardane au cœur du territoire de la tribu des Touazines de la

confédération des Werghemmas. Planifié à partir de 1895 avec le tracé de la place centrale du marché, la construction ne commence qu'en 1897 à cause du désintérêt général des Touazines pour une installation sédentaire à Ben Gardane. Les colonisateurs sont même contraints de faire appel à des populations allogènes, notamment des Juifs de Djerba, pour peupler ce noyau villageois (Tabib, 2011). Si l'aménagement de Ben Gardane par les Français au début du XX^{ème} siècle incite les Touazines à s'établir à Ben Gardane, leur installation est aussi contrainte, à cause de la frontière, par le tarissement des ressources liées à la mobilité. Ainsi, selon André Martel (1965) : « *le Bédouin (dans la Jeffara) n'est plus qu'un semi-nomade qui ne dispose plus de l'ensemble territorial et humain ouvert qui s'étendait de Syrte aux Atlas marocains, entre les plaines ou des montagnes littorales, et le véritable désert. Ces espaces où il était libre de se déplacer et de se fixer, ont été morcelés. Des bornes ont été placées par des vainqueurs qui ne veulent plus reconnaître que des Algériens, des Tunisiens et des Tripolitains* ».

Avec la colonisation et l'établissement de la frontière, les modes ancestraux d'exploitation du territoire périssent. Les échanges qui alternaient avec les razzias entre Touazines et Nouayels sont désormais interdits. La colonisation de la Libye par l'Italie renforce encore cette interdiction des passages dans les deux sens. Privées de leurs ressources traditionnelles liées aux circulations et aux parcours pastoraux, et forcées de se reconverter dans une agriculture contrainte par la semi-aridité, les tribus se révoltent alors contre la colonisation et sa frontière. Les luttes des tribus locales, dont le soulèvement des Oudernes en 1915, ainsi que la répression et les migrations forcées qui en découlent de part et d'autre de la frontière, ont toutefois fait émerger des alliances durables. Ces dernières, notamment entre Touazines tunisiens et Nouayels libyens, ont participé à la formation de l'espace relationnel transfrontalier de la plaine de la Jeffara, entre le Sud-Est tunisien, la Tripolitaine et le Nefoussa. Le refuge d'un aïeul d'un côté de la frontière ou de l'autre est souvent à l'origine d'amitiés familiales ou même de familles transfrontalières dont les relations sont toujours entretenues.

Avec les indépendances libyenne (1951) puis tunisienne (1956), l'avènement des États nationaux ne conduit pas à l'amélioration du sort des populations de la Jeffara. En Tunisie, la frontière est confiée aux militaires qui succèdent aux Français dans les fortins de garde. Le principe d'une frontière étanche est affirmé par le nouvel État tunisien qui poursuit l'interdiction des passages. Plus encore, l'organisation tribale des populations de la Jeffara s'oppose à la vision bourguibienne d'un État-nation tunisien moderne. À la misère des populations de la Jeffara s'ajoute la répression des archaïsmes tribaux dans la Tunisie de Bourguiba. Ce dernier, loin de pardonner le soutien du sud tunisien à son

rival Salah Ben Youssef, déclare en 1966 lors d'une tournée dans la Jeffara : « *On se demandera toujours comment des hommes dans cette région, (...), dans cette nature désolée, ont pu mener si longtemps une existence de fauves* » (in Tabib, 2011). Un an plus tard, le grand ksar de Médenine était presque entièrement détruit sous les ordres du gouverneur.

En l'espace d'un demi-siècle, les nomades de la Jeffara ont ainsi dû abandonner leur mode de vie, la mobilité et les ressources que cet espace leur permettait d'obtenir. Contraintes à la sédentarité comme à la misère, les tribus ont ensuite été marginalisées par un État-nation qui les soupçonnait de sédition.

III.2. La réactivation des circulations au contact de la Libye

À partir de la fin des années 1960, la précarité de la situation économique des habitants de la Jeffara tunisienne a contrasté avec l'expansion économique libyenne. Le différentiel frontalier a conduit au développement de circulations transfrontalières dont la gestion par les populations de la Jeffara, et en particulier par les Touazines depuis Ben Gardane, a jeté les bases de l'organisation de la place marchande.

III.2.1. La croissance libyenne, facteur de mobilités : l'émergence des *souks Libya*

Exsangue et sans ressources après la Seconde guerre mondiale, la Libye connaît de profondes transformations dans la foulée de son indépendance en 1951. D'une part, les premiers forages permettent l'exploitation pétrolière à partir de 1955. Le pays se transforme en État rentier grâce aux devises de l'exportation des hydrocarbures. D'autre part, la prise de pouvoir de Mouammar Kadhafi en 1969 puis la proclamation de la *Jamahiriya* (État des masses) en 1977, conduisent à l'instauration d'un régime d'inspiration socialiste.

Le régime étatisé l'économie du pays. Le commerce privé est aboli et l'État devient le principal opérateur commercial du pays, maîtrisant toute la chaîne de l'importation à la distribution des biens de consommation, via un réseau de magasins d'État. Dans le même temps, le régime engage une ambitieuse politique de redistribution des revenus

des hydrocarbures en subventionnant fortement un nombre croissant de produits de consommation. Les conditions de vie de la population s'améliorent. La société libyenne délaisse le pastoralisme pour investir une fonction publique qui devient pléthorique à la faveur de la tertiarisation de l'économie.

Les transformations de la Libye et le délaissement de pans entiers de l'activité économique par les Libyens accroissent les besoins de main-d'œuvre du pays. La *Jamahiriya* s'ouvre aux migrations de travailleurs originaires des pays limitrophes : Égypte, Tunisie, Soudan (Chevrillon-Guibert, 2013 ; Drozd, Pliez, 2005) ou Tchad (Pliez, 2004). Ces derniers se rendent en Libye afin d'y travailler de quelques mois à quelques années comme bergers, restaurateurs, enseignants, ou ouvriers sur les sites d'activités d'extraction des hydrocarbures et dans la construction.

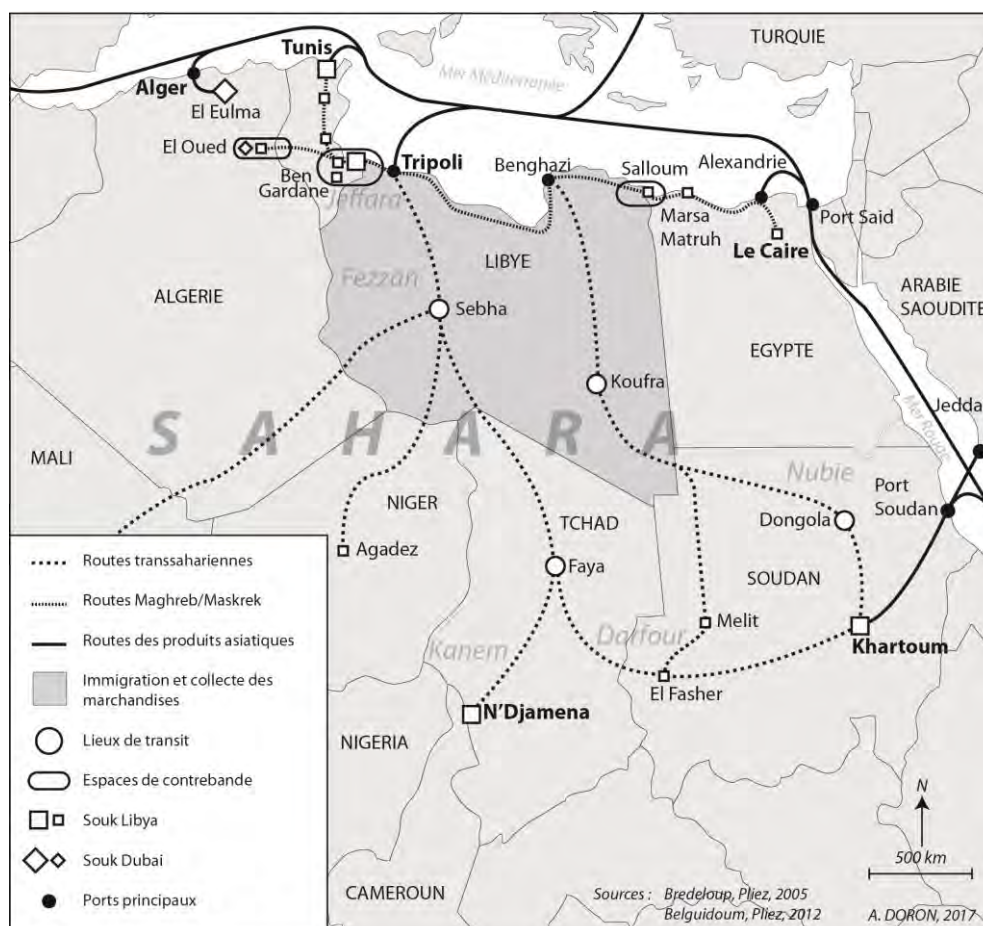
Entre 1970 et 1983, le nombre de travailleurs immigrés passe de 11,5 % à près de la moitié de la population active libyenne (Burgat, Laronde, 2000). Jusqu'à la fin des années 1970, l'immigration arabe est prépondérante, notamment composée de Tunisiens et d'Égyptiens. Cet appel massif à la main d'œuvre immigrée correspond à des contextes de crise dans de nombreuses régions des pays limitrophes. En Tunisie, la période collectiviste de 1962 à 1969 avait provoqué un bilan social lourd, ruinant une grande partie de la paysannerie pour qui l'émigration en Libye devient un moyen d'assurer un revenu.

Les circulations accrues des personnes entraînent celle des marchandises aux frontières de la Libye, contribuant ainsi à construire durablement un vaste espace transsaharien. Les travailleurs étrangers, qui effectuent des navettes entre la Libye et leur pays d'origine, ont ainsi trouvé une source de revenus complémentaire à leurs salaires. Il s'agissait pour eux d'acheter en Libye, dans les magasins d'État ou à des particuliers, les marchandises subventionnées par le régime libyen. De retour au pays, ils pouvaient revendre ces produits à des prix très attractifs. L'activité marchande ponctuelle qui accompagne la migration permet de financer une partie du voyage comme de contourner le problème de la non-convertibilité des monnaies entre la Libye et les pays voisins. Ces circulations migratoires et marchandes ont ainsi donné naissance à un vaste réseau commercial connecté à la Libye, englobant la Tunisie, et bien au-delà puisque l'on retrouve des marchés libyens dans tous les pays du voisinage libyen (cf. Encadré 1.1. et figure 1.9.).

Encadré 1.1. : La décennie 1980, apogée du réseau migratoire et marchand des *souks* Libya

Les marchés libyens ne sont qu'une pièce d'un dispositif spatial réticulaire qui se fonde sur l'emboîtement de places marchandes situées en Libye et de routes ponctuées de points de rupture de charge où sont concentrés des services dédiés au transit (notamment des entrepôts) et enfin d'interfaces proprement transfrontalières assurant le passage, toujours difficile, des frontières. L'articulation entre ces divers éléments s'est structurée à partir des années 1970-1980, selon des nuances temporelles et spatiales multiples, alors que les acteurs qui animent ces chaînes d'échange se professionnalisent progressivement. C'est ainsi que certains migrants deviennent ou sont rejoints par des marchands mais aussi, qu'aux frontières, des pasteurs deviennent des porteurs, des contrebandiers et parfois des grossistes ou que celui qui dispose d'un véhicule et de la connaissance d'une route peut devenir transporteur et ouvrir son agence de voyage ou de transport de marchandises. En somme, chacune des aventures individuelles qui se construisent en un lieu ou sur un parcours précis participe de la pérennisation et du développement du réseau marchand transnational.

Figure 1.9. : Le réseau des *souks* Libya : routes et places marchandes identifiées aux frontières de la Libye



En Libye, l'approvisionnement individuel des migrants s'effectuait dans les magasins d'État. Cependant, la professionnalisation de ces circulations commerciales et l'augmentation de la demande ont exigé une organisation de la collecte des marchandises dans ces magasins d'État. Illégalement, des Libyens ont organisé l'achat des marchandises subventionnées et le stockage en quantités suffisantes en vue de leur exportation. Les régions littorales et frontalières se sont alors spécialisées dans la collecte et l'entreposage à destination de la Tunisie et de l'Égypte.

De la Libye vers les pays voisins, les routes migratoires et marchandes sont adossées à un réseau urbain, notamment dans les régions sahariennes, en direction du Sahel. Les villes de Sebha et de Koufra sont ainsi devenues des étapes essentielles sur les routes des migrants et marchands sahéliens, reliées à des villes-étapes tchadiennes ou soudanaises, comme Mellit, Faya, El Fasher ou Dongola, qui ont alors développé des souks et des activités de transit (Drozd, Pliez, 2005). À l'interface entre routes et pistes transfrontalières, ces villes ont été les premières à bénéficier de la manne du transit. Aux frontières extérieures de la Libye, les petites villes constituent aussi des étapes-clés qui jalonnent ces routes. Souvent nées de la fixation de groupes nomades dans des sites créés de toute pièce par les États concernés, elles sont une forme urbaine banale aux marges des territoires nationaux. À défaut de ressources pérennes, leurs habitants ont profité de la revitalisation de ces régions par les circulations migratoires et marchandes, comme c'est le cas dans la Jeffara tunisienne et à Ben Gardane

III.2.2. Dans la Jeffara tunisienne et à Ben Gardane : l'organisation du franchissement de la frontière

Les échanges bilatéraux limités entre la Tunisie et la Libye dans les années 1970 n'ont guère profité aux populations du sud de la Tunisie. C'est, paradoxalement, à partir de la rupture de ces relations suite au « coup de Gafsa » en 1980⁴⁵ que les populations de la Jeffara, et particulièrement la tribu des Touazines de Ben Gardane, s'imposent comme des intermédiaires indispensables.

Grâce à leurs relations en Libye et à leur position frontalière, les Touazines sont sollicités par ceux qui veulent traverser la frontière, trouver du travail puis rapatrier leurs revenus (Chandoul, Boubakri, 1991). Nombre de travailleurs tunisiens rencontrent

⁴⁵ L'attaque de la ville de Gafsa en 1980 par un groupe armé en provenance de Libye visant à renverser le président Bourguiba et le refoulement de près de 40 000 ouvriers tunisiens par les autorités libyennes en 1985 ont poussé les deux pays au bord de l'affrontement armé. La frontière a été militarisée de 1980 à 1988 : « *Il y avait des postes de sécurité avancés (Garde nationale, police, douanes) soumettaient cette zone à une haute surveillance ; la distance séparant ces postes (situés dans la zone nord, car la zone centre et sud étaient sous le contrôle direct de l'armée, du côté tunisien) est en moyenne de 8 km* » (Chandoul, Boubakri, 1991). En 1985, tous les échanges officiels sont interrompus.

des barrières administratives que seul le recours à la clandestinité permet de contourner. En effet, il devient alors presque impossible de quitter légalement la Tunisie pour la Libye, tandis que cette dernière interdit aux travailleurs étrangers de rapatrier plus du tiers des revenus perçus. En plus de leur rôle de passeurs de migrants, forts de leur position et de leurs relations, les Touazines investissent dans la contrebande des produits subventionnés en Libye, dont l'achat, puis la revente, sont initialement un moyen pour les travailleurs migrants de rapatrier leur salaire, inconvertible, tout en dégagant un bénéfice. Si la période de fermeture et de militarisation de la frontière, entre 1985 et 1988, marque les années les plus difficiles pour Ben Gardane et ses habitants (Mzabi, 1995), certains acteurs acquièrent peu à peu une position dominante, jetant les bases d'un véritable « *cartel de la frontière* » (Tabib, 2011).

Les *sarafas* (de *sarf*, le change), au sommet de la hiérarchie, sont les banquiers du système. Ils fixent les taux du change informel, financent la contrebande et le commerce, et apportent parfois simplement leur caution morale auprès des grossistes nouayels libyens. Leur puissance leur a permis de devenir les interlocuteurs des autorités centrales dans cette région périphérique. Les *nasbas* – de *nasbas*, les étals⁴⁶ – sont les commerçants indépendants du *souk Libya*. Si certains sont devenus depuis d'importants grossistes, ils ne bénéficient pourtant pas de la position dominante des *sarafas* et doivent souvent recourir à leur protection face aux autorités. Les *khawattas* – commerçants itinérants – sont employés, souvent à la journée, pour acquérir des marchandises en Libye, revendues en Tunisie contre 1/5^e des bénéfices. Les *tayouts* – transporteurs indépendants – sont d'anciens *khawattas* souvent associés, ayant acquis un véhicule tout terrain (*Toyota*) et assurant la contrebande transfrontalière par les pistes pour le compte des commerçants et grossistes.

À la fin des années 1980, la place marchande de Ben Gardane s'impose comme le premier marché tunisien de devises et de marchandises de contrebande, ancré dans un tissu dense d'interrelations locales et régionales, au cœur d'une marge frontalière requalifiée.

⁴⁶ En référence aux étals sur lesquels étaient disposées les marchandises sur le premier site spontané du *souk Libya* de Ben Gardane. Ce terme, en apparence égal à celui employé pour les vendeurs de rue de Tunis, prend le sens de commerçants au détail à Ben Gardane.

Conclusion

À Tunis et à Ben Gardane se sont ainsi structurées deux places marchandes à l'organisation spatiale complexe. En effet, chacune agence une pluralité de sites marchands et d'activités pour répondre à la demande des consommateurs tunisiens, en particuliers ceux dont les revenus sont les plus modestes. L'analyse d'une activité commerciale destinée à répondre aux besoins d'une clientèle spécifique ne doit pas masquer le fait que cette activité s'est aussi développée pour répondre aux besoins de ceux qui la pratiquent. Le commerce non réglementaire, tel qu'il est pratiqué dans les deux places marchandes étudiées, représente encore aujourd'hui une opportunité d'accès à un revenu. Cette économie de la débrouille est donc intrinsèquement liée à des populations et à des territoires pauvres et en difficultés. En cela, aussi dissemblables que soient le centre de la capitale et sa vaste agglomération et une bourgade frontalière sous-équipée, on retrouve dans la médina de Tunis comme à Ben Gardane et dans la Jeffara le développement de l'activité commerciale comme ressort d'un développement économique construit par le bas.

Si les facteurs permettant de comprendre l'émergence de lieux marchands là où ils n'ont pas été planifiés sont toujours en place, bien des acteurs de ces marchés ont quitté le « course à *el khobza* »⁴⁷ (Meddeb, 2012b), autrement dit l'économie de subsistance, et sont aujourd'hui à la tête d'entreprises commerciales florissantes et à l'échelle d'activité mondiale. En effet, ce « *capitalisme des parias* » (Peraldi, 2007a) s'est connecté au capitalisme tout court et à la mondialisation. Il s'agit alors d'examiner dans le chapitre suivant comment ces marchés et les commerçants qui les animent ont tissé de telles relations commerciales et sont parvenus à mondialiser leurs activités.

⁴⁷ Littéralement : « la course au pain ».

Chapitre 2

Une mondialisation des relations commerciales par étapes : les processus de structuration des réseaux marchands en Tunisie

Introduction.....	104
I. La mondialisation des approvisionnements à Tunis et à Ben Gardane : des navetteurs aux importateurs.....	106
I.1. À Tunis, le passage des navettes transméditerranéennes à l'importation transnationale.....	106
I.2. À Ben Gardane, des trafics transfrontaliers au segment tuniso-libyen d'une route marchande transnationale.....	120
I.3. La mobilité des acteurs, facteur d'une mondialisation des approvisionnements des places marchandes.....	125
II. Approvisionnements et relations marchandes en amont et en aval des marchés tunisiens.....	133
II.1. Tunis, vaste marché de consommation et débouché de toutes les routes marchandes.....	133
II.2. Ben Gardane, marché de redistribution et place financière.....	138
II.3. Visualiser les relations d'approvisionnement et de distribution des marchés tunisiens.....	149
Conclusion.....	161

Introduction

Pendant la décennie 1990, le centre de gravité de la Méditerranée migratoire et marchande s'est déplacé vers l'est, à Istanbul puis à Dubaï. Ces deux places marchandes ont été les lieux d'une recomposition de la géographie et de la nature même des échanges commerciaux (cf. introduction générale). À Istanbul et plus encore à Dubaï, les entrepreneurs-migrants maghrébins ont mondialisé leurs approvisionnements pour atteindre les places marchandes chinoises, Hong-Kong puis Guangzhou et Yiwu au tournant de la décennie 2000. Dans le même temps, ceux qui parvenaient à accéder à des approvisionnements mondialisés transformaient et professionnalisaient leurs activités, passant du cabas au conteneur (Peraldi, 2001), de la navette à l'importation, de l'entreprenariat-migrant à l'entreprise commerciale transnationale et multilocalisée.

Les étapes de cette aventure marchande sont désormais bien connues, réactivant l'imaginaire des routes de la soie (Belguidoum, Pliez, 2012) jusqu'à l'épicentre actuel toujours situé en Chine continentale. On y retrouve les commerçants algériens qui ont été particulièrement suivis depuis Marseille dans la décennie 1980, jusqu'à Dubaï et Yiwu. Dans les travaux publiés sur ces échanges, directement étudiés ou plus simplement évoqués, les marchands arabes (Syriens, Libanais, Égyptiens) et africains subsahariens (Sénégalais, Togolais, Congolais, Nigériens) apparaissent comme des acteurs incontournables des comptoirs de la mondialisation que sont Dubaï, Hong-Kong, Guangzhou et Yiwu (Marchal, 2001 ; Bertoncello, Bredeloup, 2007 ; Bertoncello, Bredeloup, Pliez, 2009 ; Pliez, 2010). En revanche, les commerçants tunisiens sont

absents dans ces travaux. Ils étaient pourtant très actifs dans le comptoir commercial marseillais de Belsunce (Tarrius, 1995a, 2002). Les navetteurs et les navetteuses de Tunisie ont également été repérés et Naples (Schmoll, 2004, 2005) et à Istanbul (Pérouse, 2007). Mais ils ne sont plus mentionnés à Dubaï, Bangkok, Hong-Kong, Guangzhou et Yiwu. Ce second chapitre entend justement montrer que les approvisionnements des places marchandes tunisiennes se sont aussi mondialisés et que la mobilité des commerçants y a joué un rôle actif.

Pour expliquer le manque de visibilité des commerçants tunisiens à Dubaï comme à Yiwu, on peut avancer l'hypothèse d'un effet démographique, notamment par rapport aux commerçants algériens plus nombreux et aux volumes d'affaires plus conséquents étant donné qu'ils importent pour un marché de consommation quatre fois plus important. Une autre hypothèse consiste à souligner que les commerçants tunisiens n'ont pas été pionniers et sont souvent arrivés après que les comptoirs de la mondialisation ont été investis par leurs confrères algériens.

L'hypothèse que ce chapitre permet de traiter est intrinsèque à l'organisation et au développement des approvisionnements des marchés tunisiens qui reposent sur une alternative combinant approvisionnement longue distance et approvisionnement régional. L'analyse du déploiement des relations commerciales des deux places marchandes de Tunis et de Ben Gardane révèle en effet que la mondialisation du commerce transnational tunisien s'est opérée à partir d'un double accès à l'importation, transméditerranéen à partir de Tunis et transfrontalier tuniso-libyen via Ben Gardane. Ainsi les deux places marchandes révèlent deux contextes régionaux de connexion de la Tunisie au commerce transnational et à la mondialisation. La performance du dispositif marchand tuniso-libyen explique d'ailleurs largement le désintérêt de nombreux navetteurs tunisiens pour les opérations commerciales à plus longue distance, exigeant davantage de ressources et plus risquées.

Dans ce chapitre, il s'agit alors de mettre en évidence les processus de structuration de réseaux d'approvisionnement transnationaux et mondialisés à Tunis puis à Ben Gardane, avant d'analyser le rôle des mobilités des commerçants dans la mondialisation des approvisionnements des deux places marchandes. Le fruit de ce processus de mise en relation est le réseau d'approvisionnement et de distribution du commerce transnational tunisien contemporain. Tunis et Ben Gardane s'y insèrent chacune de manière originale.

I. La mondialisation des approvisionnements à Tunis et à Ben Gardane : des navetteurs aux importateurs

I.1. À Tunis, le passage des navettes transméditerranéennes à l'importation transnationale

Avant de s'ouvrir au commerce transnational dans la décennie 1990, les approvisionnements de l'agglomération capitale reposent sur deux types de réseaux d'échanges. Le premier est celui des navetteurs transméditerranéens, d'abord à destination de la France et de l'Italie, le second est celui des navetteurs s'approvisionnant en Libye, via la région frontalière tuniso-libyenne. Ce double lien tient aux caractéristiques de Tunis, qui, en plus d'être le premier marché de consommation national, propice aux entreprises commerciales, est aussi le principal accès international du pays grâce à ses infrastructures aéroportuaires et portuaires, et la première destination des migrations intérieures. Ainsi, les navetteurs de la capitale tunisienne ont développé dans la décennie 1980 d'étroites relations avec les places marchandes méditerranéennes comme avec les régions périphériques et frontalières.

I.1.1. L'organisation des navettes transméditerranéennes et transfrontalières depuis Tunis

Entre la fin de la décennie 1980 et le début de la décennie 1990, l'apogée du souk Zarkoun – matrice des souks contemporains de Boumendil et de Moncef Bey – correspond au développement original de navettes commerciales à la fois internationales à destination de Marseille et de Naples essentiellement, et de navettes régionales à destination de la région frontalière tuniso-libyenne. Cette double connexion de la place marchande tunisoise se retrouve dans les parcours des commerçants. Elle est aussi déterminante pour comprendre pourquoi les souks tunisois disposent encore aujourd'hui d'alternatives d'approvisionnement.

Les navettes organisées dans le cadre post-colonial entre les deux rives de la Méditerranée ne sont plus pratiquées comme voie d'approvisionnement des souks contemporains. Dans la décennie 2000, elles sont encore animées par des commerçants et des commerçantes « à la valise » dont les affaires se déroulent généralement hors des

souks tunisois. Il s'agit par exemple des femmes navigant entre Tunis et Naples et dont Camille Schmoll (2005) a révélé les « savoir-circuler » féminins. Pour ces « entrepreneures des deux rives » (Denieuil, 2011), les navettes commerciales constituent généralement un complément de revenu et une activité ponctuelle dont les ventes en quantités limitées, à l'échelle du voisinage ou du quartier, n'ont pas débouché sur le développement de magasins dans les souks ou de marchés dédiés.

Pour trouver trace des navettes transméditerranéennes des commerçants des souks tunisois, il faut remonter dans les biographies des commerçants les plus anciens du souk Boumendil. En effet, les plus jeunes n'ont généralement pas connu cette étape au profit d'approvisionnements à Istanbul ou directement en Chine pour ceux qui se sont lancés au tournant des années 2000. Ainsi, Mourad a pu faire l'expérience des affaires entre les deux rives de la Méditerranée (cf. encadré 2.1.).

Encadré 2.1. : Mourad, une expérience commerçante entre les deux rives de la Méditerranée

Mourad⁴⁸ est né en 1940 à Tunis, de parents éleveurs d'origine algérienne dans la région de Zaghouan, située à une cinquantaine de kilomètres au sud de la capitale. Après le lycée, il trouve au début des années 1960 un travail au consulat d'Algérie tout juste créé. Il s'occupe de l'accueil et des formalités administratives. Ce travail, qui ne l'intéresse guère, lui permet toutefois de nouer quelques relations. Il y fait la connaissance d'une Algérienne qui faisait de l'importation vers la Tunisie, en particulier d'articles électriques de la marque Legrand. Comme il avait un peu d'argent et elle beaucoup de contacts, ils entrent en affaires pour effectuer des navettes entre la France (Argenteuil, Nanterre, Colombes) et la Tunisie. Il profite de ses navettes entre Tunis et Paris pour répondre aux demandes de ses amis. Par exemple, il ramène pendant deux ans des bijoux fantaisie produits en Allemagne et vendus en gros rue du Temple, à côté de la place de la République. « *Ça les faux bijoux, j'ai aimé et ça a marché. Ça brille et puis c'est toujours à la mode !* ». Il rapporte aussi d'autres produits électroniques, puces et circuits, qui sont revendus « *dix fois leurs prix* » à Tunis. Pour faire passer les marchandises, Mourad développe un ensemble de combines bien rodées au début des années 1970. Il utilise par exemple des valises en doubles poches. Il lui arrive aussi d'offrir le voyage à ses fournisseurs ou à ses amis français non fouillés à la douane, en échange du transit d'une ou deux valises. Il apprend rapidement les points faibles des douanes et des contrôles dans les aéroports à Tunis ou Orly. Il sait par exemple qu'il faut prendre des vols qui arrivent après 23 h, bien trop tard pour être contrôlés à l'arrivée. Ces navettes commerciales sont alors hebdomadaires.

⁴⁸ Entretien, rue el Jazira, Tunis, printemps 2013.

Mourad développe aussi son propre service de transfert de devises avec un intérêt de 10 % à destination de Marseille. Grâce à un ami algérien d'Annaba connu au consulat, Mourad fait également sortir des devises algériennes vers la Tunisie ou la France, nécessaires en particulier pour acheter des Peugeot 504 en France. Il s'agissait alors de faire passer les devises sous formes de billets d'avion MCO (*Miscellaneous Charge Order* ou Bon pour services divers), billets sans destination. Il s'agissait d'acheter en Algérie un billet MCO cher, pour aller loin, avec diverses étapes, dont Tunis où le billet était revendu en dinars tunisiens avec une plus-value. Mourad était alors chargé de trouver un acheteur à Tunis et touchait une commission.

Avec l'argent gagné, Mourad a acheté deux appartements proches du parc du Belvédère à Tunis. En 1975, à 35 ans, Mourad saisit l'opportunité de reprendre un magasin auparavant loué par son père rue el Jazira et se lance dans le commerce d'articles de ménage et de quincaillerie. Cette étape, qui précède de vingt ans l'émergence du souk Boumendil et la transformation du quartier, correspond à la fin de ses navettes. Devenu commerçant installé, Mourad privilégie les approvisionnements auprès de grossistes tunisiens et laisse les « *trafics* » derrière lui.

L'exemple de Mourad illustre ces affaires entre les deux rives de la Méditerranée plus proches des combines et des coups que d'une pratique professionnelle établie et durable. Cette expérience n'est pas réinvestie et l'installation de Mourad aujourd'hui en plein souk Boumendil tient au hasard des affaires immobilières de son père et non au développement du commerce transnational dans le quartier. Parmi les commerçants rencontrés entre 2012 et 2015 et dont les approvisionnements reposent sur une importation transnationale, aucun n'a d'ailleurs directement pratiqué de navettes transméditerranéennes dans les années 1980 et 1990. Autrement dit, aucun n'a le profil de l'aventurier passé en une décennie du commerce à la valise à l'importation transnationale.

Pourtant, même rare, un tel profil existe. Il apparaît de manière indirecte dans les récits des commerçants, en particulier ceux qui ont connu le souk Zarkoun à la fin des années 1980 et au début des années 1990. Ainsi, d'après Habib⁴⁹ aujourd'hui importateur au souk Boumendil, parmi la petite dizaine d'importateurs qui voyagent à Istanbul, à Dubaï puis en Chine dans la décennie 1990, tous avaient l'expérience du commerce à la valise des années 1980. Ils effectuaient deux à trois navettes hebdomadaires dont les marchandises étaient revendues sur les étals du souk Zarkoun. Ces mêmes étals que M. Hassan, le vieil antiquaire (cf. chapitre 1, II.1.2.), a vu s'accumuler le long de la rue des Glacières à la même période. On retrouve aussi les navetteurs tunisiens dans les travaux

⁴⁹ Entretien, souk Boumendil, Tunis, printemps 2013.

effectués sur les places marchandes qu'ils fréquentent. Les voici dans les boutiques du quartier marseillais de Belsunce (Tarrius, 2002) où des compatriotes sont parfois devenus de véritables entrepreneurs au tournant des années 1990 (Tarrius, 1995a). Camille Schmoll (2010) atteste de leur présence au cœur de la « ville-marché » napolitaine, opérant de véritables filières dès la fin des années 1980, comme l'habillement masculin, chaussures et vêtements de sport, à destination du souk Zarkoun. À la même période, ils sont également présents à Istanbul, dans les quartiers commerçants de Laleli et Osman Bey (Pérouse, 2007).

Pour expliquer l'absence de ces anciens navetteurs dans les marchés enquêtés à Tunis, l'hypothèse d'un découplage rapide entre une activité transnationale d'import à la valise et la revente de ces produits apporte un premier élément de compréhension⁵⁰. En effet, si les navetteurs commencent par revendre eux-mêmes au détail les marchandises importées, ils se spécialisent progressivement dans les années 1980 et vendent surtout en demi gros leurs marchandises à des commerçants de rue qui se chargent de les écouler au détail. C'est ainsi que Yasser, le père d'Habib, approvisionne son étal au début des années 1990. L'ordre marchand des souks du commerce transnational apparaît alors pour la décennie 1990, entre importateurs d'un côté et commerçants-revendeurs de l'autre. Les premiers quittent les marchés qui se constituent et gèrent les transactions directement auprès des seconds, à partir d'espaces d'entreposage dispersés dans la ville. Cherchant à écouler des quantités plus importantes de marchandises ces « navetteurs-importateurs »⁵¹ jouent un rôle considérable dans l'émergence et l'expansion du souk Zarkoun, en démarchant et fournissant toujours plus de commerçants de rue. Ces derniers ne dépendent toutefois pas exclusivement des navetteurs transméditerranéens et s'approvisionnent aussi en Libye.

Si le souk Zarkoun a été le premier marché des produits du commerce à la valise entre les deux rives de la Méditerranée, il a aussi été le premier *souk Libya* de la capitale. Ainsi, à la fin des années 1980, les marchandises rapportées de Libye dans le cadre des circulations migratoires et marchandes des Tunisiens (cf. chapitre 1, III.2.1.) garnissent les étals du souk. À partir de 1988, après la libéralisation des circulations

⁵⁰ Un second élément expliquant non seulement l'absence de ces anciens navetteurs sur les marchés enquêtés entre 2012 et 2015 mais aussi leur extrême discrétion tient à l'implication de la plupart dans les dispositifs de contournement des barrières douanières pendant le régime Ben Ali. Ces imbrications économique-politiques sont l'objet des chapitres 3 et 4.

⁵¹ L'expression tente ici de restituer ce stade intermédiaire entre une pratique marchande souvent individuelle qui tient encore du commerce à la valise et un statut d'importateur délivré par les commerçants à qui ils revendent les marchandises.

transfrontalières, cette voie d'approvisionnement supplante vraisemblablement celle des navettes transméditerranéennes. En effet, cette période de « ruée vers la Libye » (Azloul, 1995) correspond à celle de la forte expansion du marché jusqu'à sa fermeture en 1993. Les navettes en Libye, puis de plus en plus à destination de Ben Gardane seulement, à mesure que la place marchande frontalière s'étoffe, concernent toutes les villes tunisiennes, bien au-delà de la seule capitale. Elle devient ici « *el khat* » – la « voie » – c'est-à-dire une des possibilités de l'économie de la débrouille en Tunisie (Meddeb, 2012b). Il s'agit alors ici d'examiner un des multiples chemins du dispositif des *souks Libya* vu depuis l'un de ses débouchés, à Tunis.

Pour comprendre l'établissement du lien entre Tunis et la région frontalière tuniso-libyenne dans la décennie 1980, avant que le commerce transfrontalier ne se généralise à partir de 1987, il faut rappeler le lien que ces deux espaces entretiennent avec les régions intérieures pauvres du Centre-Ouest du pays dans la géographie des migrations intérieures en Tunisie (cf. figure 2.1.). Frappées par la crise agricole provoquée par la tentative de collectivisation entre 1962 et 1969, ces régions intérieures alimentent des flux d'émigration à la fois à destination de Tunis (Picouet, 1971 ; Signoles, 1985) et de la Libye. Parmi les 80 000 Tunisiens qui se rendent clandestinement en Libye entre 1980 et 1987, 20 % sont originaires du Sud (Médénine, Gabès) et 50 % des gouvernorats de Kasserine, Sidi Bouzid, Gafsa et Tozeur (Kharoufi, 1995). Ainsi, dans les circulations transfrontalières tuniso-libyennes décrites par Hassan Boubakri (1995) à la fin des années 1980, il apparaît que les acteurs nationaux de la diffusion et de la distribution en Tunisie des marchandises en provenance de Libye sont des réseaux familiaux et tribaux bien structurés et originaires des régions de Gafsa, Sidi Bouzid, Kasserine, Bir Ali Ben Khalifa. Pour ceux qui rentrent de Libye, il devient plus intéressant de revendre les marchandises rapportées à Tunis plutôt que dans les seules localités pauvres de l'intérieur. Le lien commercial s'établit donc en deux temps. D'abord, une phase d'approvisionnement entre les régions intérieures et les régions frontalières, puis une phase commerçante à Tunis. Progressivement, avec l'installation à Tunis des migrants du Centre-Ouest, un lien direct s'opère entre la capitale et les régions frontalières d'approvisionnement (cf. figure 2.1.). Ce processus apparaît dans les récits d'enfance des commerçants du souk Boumendil qui ont participé à ces navettes avec leur père (cf. encadré 2.2.).

Encadré 2.2. : Navettes tunisiennes entre les régions intérieures, les régions frontalières et la capitale.

Lyes⁵² est originaire de la région de Sidi Bouzid. Son père effectue des navettes avec d'autres commerçants de la région. Les marchandises proviennent essentiellement de Libye : montres, faux bijoux, quincaillerie, radios.

Alors âgé d'une dizaine d'années et scolarisé en primaire, Lyes accompagne dès 1987 son père pendant les vacances. Lors des « *petites vacances* » qui scandent l'année scolaire, le circuit marchand est régional. Le dimanche, ils prennent la route de Kairouan pour vendre au souk. Ils dorment sur place, dans la voiture et rentrent le lundi à Sidi Bouzid. Après un jour de repos, ils reprennent la route le mercredi pour aller vendre leurs marchandises à Gafsa au sud. Vendredi et samedi, ils vendent à Sidi Bouzid. Pendant les grandes vacances d'été, ils vont vendre à Tunis, dans le quartier de Hafsia, dans la partie nord de la médina dont les souks sont toujours davantage dédiés à la clientèle féminine (vêtements, tissus, cosmétiques, faux bijoux...). Ils restent à Tunis en louant une petite chambre au premier étage d'un magasin. Ils ne dorment dans la voiture que pour les courts séjours et les petits marchés.

À la fin de sa scolarité, Lyes reste quatre ans à Sidi Bouzid sans parvenir à trouver un emploi stable. En 1998, il part s'installer à Tunis « *pour forcer le destin* ». Il accumule les petits boulots : garçon de café, ambulancier, chauffeur-livreur. Sur son temps libre (week-end, congés), Lyes réactive son expérience commerçante et effectue des navettes (voyages de trois jours) pour s'approvisionner en marchandises au *souk Libya* de Ben Gardane, désormais bien étoffé. Il remplit ses cabas en marchandises importées de Chine et ayant transité par la frontière, ainsi qu'en cigarettes de contrebande. C'est sa première activité à son compte. Il achète pour lui-même et revend ensuite sa marchandise en demi-gros (lots de 12 pièces) à ses amis de Sidi Bouzid qui s'installent comme commerçants dans et aux abords de la rue Sidi Boumendil. Cette activité et ces relations d'affaires précèdent sa propre installation en tant que commerçant à son compte au souk Boumendil.

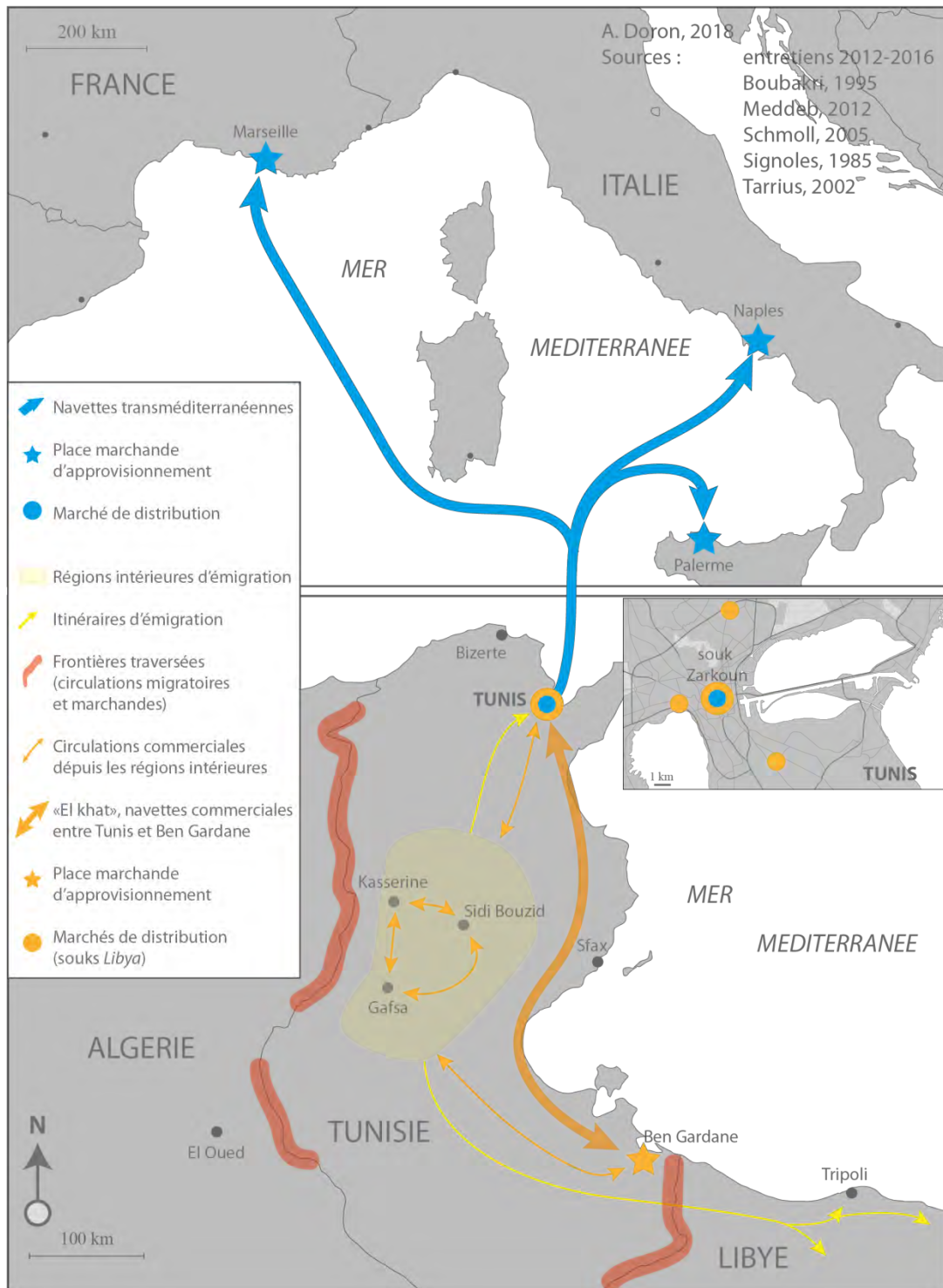
Au-delà du seul souk Zarkoun, les navettes commerciales avec les régions frontalières approvisionnent aussi les autres quartiers d'installation des migrants ruraux de la Tunisie intérieure. C'est ainsi que les marchés libyens éclosent également dans les périphéries de Tunis, proches ou au cœur des anciens gourbivilles et des cités de recasement, et qui accueillent les migrants des régions intérieures : Mellassine, Ben Arous, L'Ariana. Il semble que ces marchés soient d'ailleurs liés à des régions en particulier. Ainsi, les commerçants originaires des régions de Kasserine et Sidi Bouzid sont les plus nombreux au souk Zarkoun et aujourd'hui au souk Boumendil. Au *souk*

⁵² Entretien, souk Boumendil, Tunis, décembre 2012.

Libya de L'Ariana, d'après Samir⁵³, la plupart des commerçants sont originaires des gouvernorats du Kef et de Jendouba, au Nord-Ouest du pays.

⁵³ Entretien, *souk Libya*, L'Ariana, printemps 2014.

Figure 2.1. : Tunis, carrefour des navettes transméditerranéennes et transfrontalières dans la décennie 1980.

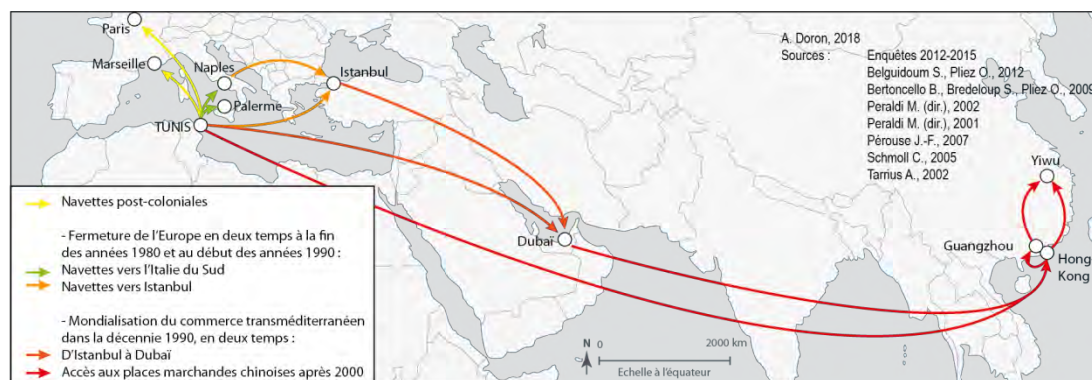


S'il n'est pas le seul lieu marchand à émerger des navettes commerciales qui se banalisent dans la décennie 1980, le souk Zarkoun joue toutefois un rôle original. En effet, ce dernier sert de commutateur entre deux dispositifs d'approvisionnement puisqu'il agrège les navetteurs transfrontaliers aux navetteurs transméditerranéens. Cette caractéristique permet aux commerçants de rue qui le fréquentent de passer de l'un à l'autre pour s'approvisionner. C'est ce qu'illustre l'exemple du père de Habib, passé des produits de la contrebande frontalière à ceux des navetteurs. Cette alternative d'approvisionnement qui se constitue à Tunis permet progressivement à des migrants ruraux de commercer des produits non seulement issus des régions frontalières qu'ils connaissent, mais aussi, et de plus en plus, venus de places marchandes lointaines et inaccessibles par leurs propres moyens.

I.1.2. La mondialisation des approvisionnements des souks de la capitale

L'évolution des destinations d'approvisionnement des navetteurs transméditerranéens tunisiens s'inscrit dans le cadre général d'un glissement vers l'est des itinéraires des entrepreneurs-migrants maghrébins (Belguidoum, Pliez, 2012). Sans revenir sur cette analyse présentée dans l'introduction générale de la thèse, il s'agit d'en redéfinir les étapes effectives depuis les souks tunisois (cf. figure 2.2.). Pour les navetteurs opérants depuis Tunis, la première étape est le délaissement de Marseille au profit de Naples. En effet, l'accès à la place marchande marseillaise se complique dans la décennie 1980. À l'instar des autres ressortissants du Maghreb, les Tunisiens ne peuvent plus y accéder sans visa dès 1986. Dans le même temps, du fait d'une signature plus tardive des accords de Schengen, l'Italie reste ouverte. Ce décalage dans la fermeture de la frontière méditerranéenne de l'Europe (Wihtol de Wenden, 2009) constitue un avantage considérable en faveur des approvisionnements à Naples ou Palerme. L'Italie du sud est privilégiée aussi en raison de la proximité entre la capitale tunisienne et ces deux places marchandes. Elles sont aussi rapidement accessibles par ferries. Ce mode de transport est à la fois moins onéreux que l'avion et offre plus de souplesse quant aux volumes transportés dans les cabas. Cette étape est toutefois rapidement éclipsée.

Figure 2.2. : L'extension des approvisionnements des navetteurs depuis Tunis



En effet, en 1990, alors que l'Italie commence à son tour à restreindre l'accès à son territoire pour ceux qui voyagent depuis la rive sud, Istanbul devient la nouvelle destination privilégiée par les navetteurs tunisiens. Pendant l'apogée du souk Zarkoun entre 1987 et 1993, en dehors de la Libye, seules ces destinations d'approvisionnement sont mentionnées. Le passage à Istanbul a pu être inspiré des pratiques des industriels italiens nombreux à sous-traiter leurs productions dans les ateliers de la mégapole turque⁵⁴. Pour la première fois, la recherche de la source des produits, et donc de l'élimination des intermédiaires, apparaît à même d'impulser de nouvelles destinations. Cette seconde motivation, en plus des difficultés d'accès à l'Italie et au reste de l'Europe, guide l'évolution des routes d'approvisionnement privilégiées par la suite par les navetteurs tunisiens. La « recherche de la source » est une expression fréquemment employée par ceux qui pratiquent l'importation transnationale. Tous recherchent en permanence à se passer des intermédiaires le long des routes marchandes dans l'espoir d'accéder à de meilleures marges et à de nouveaux produits susceptibles de garantir le succès de leur entreprise et d'effacer la concurrence vive sur les marchés de consommation.

L'absence du profil du navetteur devenu importateur dans les souks tunisois et l'extrême discrétion des commerçants à l'égard de ceux qui sont devenus leurs fournisseurs et leurs intermédiaires d'importation à la fin de la décennie 1990, laisse toutefois un vide dans l'enquête. Aucun des commerçants enquêtés à Tunis n'a pu témoigner des conditions du passage de Naples à Istanbul et d'Istanbul à Dubaï au début

⁵⁴ Cette remarque fait suite à une discussion avec Hatem (printemps 2014), commerçant au souk Zahrouni, à propos des batteries de cuisine *made in Italy* très présentes dans les souks et qui sont en fait produites en Turquie depuis les années 1990 et seulement conditionnées en Italie. Cette dernière manipulation permet d'estampiller le produit *made in Italy*, gage de qualité, tout en maintenant un prix très concurrentiel.

de la décennie 1990. Parmi les récits des commerçants du souk Boumendil, seul celui d'Amir⁵⁵ mentionne Dubaï (cf. encadré 2.3.). Ce voyage commercial n'est d'ailleurs pas le fruit d'une aventure de navetteur au long cours, mais celui d'un commerçant tunisois démarché et guidé par un « importateur ». C'est derrière ce terme que se cache, pour la décennie 1990, le profil du navetteur devenu commerçant transnational.

Encadré 2.3. : Amir à Dubaï, un voyage accompagné

En 1992, Amir gère un magasin de matériaux de construction racheté quelques années plus tôt par son père rue Sidi Boumendil. À partir de la dispersion du souk Zarkoun en 1993, il remarque l'installation de commerçants de rue dans le quartier. Certains ouvrent même des entrepôts qui se transforment peu à peu en magasins. Amir est étranger à ces réseaux commerciaux. Alors que le souk Boumendil s'étoffe et qu'Amir y dispose d'une localisation devenue stratégique, il est démarché par « un homme qui importait sans avoir de magasin ». C'est en compagnie de cet « importateur » qu'Amir effectue en 2000 un premier voyage à Dubaï. Avec un visa de quinze jours, il visite les entrepôts des grossistes de la zone franche de Jebel Ali. L'importateur avance le règlement de la marchandise pour Amir qui hésitait encore à se lancer. En 2002, c'est ce même importateur, décédé depuis, qui introduit Amir en Chine, à Yiwu.

Les étapes de Naples à Istanbul, d'Istanbul à Dubaï et de Dubaï jusqu'en Chine sont autant de chaînons manquants dans la compréhension de la globalisation des marchés tunisois. Pour la Chine, la seule figure pionnière à Tunis est celle de Rafik, aujourd'hui importateur au souk Boumendil. Mais cette aventure n'est en rien construite à partir des navettes transméditerranéennes... En effet, c'est la rencontre des commerçants transnationaux à Hong-Kong qui le connecte à cette activité (cf. Partie III, chapitre 7, I.1.1.).

Le récit du point de vue des navetteurs algériens est à l'inverse bien mieux renseigné. Ils sont non seulement repérés à Dubaï (Marchal, 1997 et 2001 ; Battegay, 2005) mais aussi en Chine, notamment à Yiwu (Pliez, 2010) où ils sont parmi les pionniers de ces comptoirs du commerce transnational dans lesquels ils devancent largement les Tunisiens. Leurs sociétés d'importation ont aujourd'hui pignon sur rue, en particulier au souk Dubaï d'El Eulma (Belguidoum, Pliez, 2012, Chouadra, 2013).

Le cas tunisien apparaît donc très différent et moins lisible. Pourtant, depuis le début des années 2000, l'importation directe en Chine s'est fortement développée et a fini par

⁵⁵ Entretien, souk Boumendil, Tunis, printemps 2013.

généraliser la figure du commerçant-(petit) importateur au souk Boumendil. Pour comprendre cette connexion à l'importation transnationale en Chine, il faut mettre en lumière le rôle clé des importateurs « sans magasin » (cf. encadré 2.3.). Plutôt que de constituer de grandes sociétés d'importation à l'instar des anciens navetteurs algériens, ces derniers ont opté pour un modèle sensiblement différent. Il s'agit d'entreprises d'intermédiation auprès de petits commerçants constituant un débouché commercial à leurs transactions. Cette entreprise d'intermédiation est d'autant plus discrète qu'elle s'imbrique avec les intérêts du régime du président Ben Ali et de ses proches. Cette discrétion imposée par le régime s'est poursuivie en contexte post-révolutionnaire. À partir de la révolution, ces relations politico-économiques deviennent une compromission peu avouable. La seconde partie de la thèse (cf. Partie II, chapitre 3) développe justement l'organisation de tels réseaux d'affaires indispensables pour comprendre la connexion massive à la Chine des souks tunisiens au tournant de la décennie 2000.

I.1.3. Des navettes toujours actives ?

Après avoir examiné la connexion de ces navettes commerciales à des approvisionnements globalisés, il s'agit de questionner la permanence des circulations transméditerranéennes et transfrontalières dans la Tunisie post-révolutionnaire. En effet, l'observation d'une connexion des souks tunisois au *made in China* pourrait faire penser que les anciennes modalités d'approvisionnement des navetteurs des années 1980 ont été invalidées et avec elles, les destinations méditerranéennes du commerce à la valise. Quelques exemples permettent pourtant de montrer que ces destinations peuvent être réactivées.

La Méditerranée migratoire et marchande est restée un horizon des mobilités depuis Tunis. Quelques commerçants, plus jeunes, ont parcouru ces destinations, il est vrai dans un projet souvent plus migratoire que marchand, mais qui constitue une accumulation d'expérience et de capital financier avant un retour à Tunis et une insertion dans l'économie transnationale. C'est le cas de Wafik, à destination de Naples (cf. encadré 2.4.).

Encadré 2.4. : Wafik, parcours migratoire et étape napolitaine

Wafik⁵⁶ est un jeune commerçant d'articles de fête installé rue de la Commission, au cœur du souk Boumendil. Né en 1980 dans la région lyonnaise, Wafik grandit en Tunisie après le retour de ses parents au pays. À vingt ans, il tente de retourner en France mais n'y trouve pas sa place. Entre 2000 et 2001, il se réoriente vers l'Allemagne puis l'Italie où il multiplie les petits boulots. Son objectif n'est pas de s'installer. Il cherche avant tout à « *faire de l'argent* ». Tous les trois ou quatre mois, il revient à Tunis avant de repartir pour une autre destination : « *J'arrive pas à me stabiliser à l'étranger* ». En 2003, l'Italie entame une vague de régularisations. La loi permet à 690 000 travailleurs clandestins d'obtenir la nationalité. Wafik en profite pour d'obtenir des papiers Européens et prend la direction de l'Italie. Il y poursuit ses allées et venues entre la Tunisie et Milan, Rome, Palerme et Naples.

En 2007, alors que Wafik se trouve à Naples, il est incarcéré à la suite d'un « *problème* ». Lors de sa détention, il fait la connaissance d'un jeune italien qui s'avère être un des fils d'un cadre de la Camorra de la région de Naples. Le fils transmet le numéro de son père à Wafik qui doit l'informer de l'incarcération de son fils. À la sortie de prison du fils un an après, Wafik n'a pas été oublié et le père décide de l'accueillir dans ses affaires. Wafik ne tarit pas d'éloges sur ceux qui l'on accueilli et lui ont « *ouvert les portes* » et « *filé des coups de mains* ».

Wafik intègre donc l'organisation mafieuse à Naples. Il est associé au trafic de cigarettes de contrebande vers Naples et l'Italie et en provenance d'Europe centrale (République Tchèque, d'Afrique du Nord, d'Israël). Son rôle est de s'occuper des entrepôts clandestins dans la région de Naples. Il insiste sur le « *zéro risque* » et la sédentarité de sa mission.

Cette activité dure environ un an. S'il insiste sur le fait qu'il a toujours été libre, que ceux qui lui ont ouvert les portes sont des gens bien, il avoue que « *le réseau était trop fort pour moi* », que la pression était trop forte. Il quitte cette activité et rentre en Tunisie en 2009. C'est en cherchant à réinvestir son capital qu'il rencontre des amis de ses cousins, commerçants au souk Boumendil, et décide de devenir commerçant.

Au gré des opportunités économiques et familiales et des politiques migratoires des États européens, les jeunes tunisiens continuent à circuler vers et en Europe. Les grands centres marchands de la Méditerranée migratoire et marchande des années 1980 polarisent encore, vingt ans plus tard, les parcours de ces circulants.

D'autres parcours sont plus directement marqués par l'activité marchande et par les navettes des commerçants à la valise. L'exemple de Wissem (cf. encadré 2.5.) montre

⁵⁶ Entretien, souk Boumendil, Tunis, décembre 2012.

qu'Istanbul n'a pas été totalement supplantée par Dubaï ou par les places marchandes chinoises.

Encadré 2.5. : Wissem à Istanbul, lieu d'apprentissage et d'approvisionnement

Wissem⁵⁷ était en 2014 commerçant au *Zarkoun Centre*, petit centre commercial proche de l'ancien souk du même nom.

Le parcours de Wissem illustre la connexion à Istanbul qui s'est maintenue après la disparition du souk Zarkoun et la dispersion de la plupart des navetteurs. Quand Wissem passe son baccalauréat en 1992, son père s'oppose à la poursuite de ses études. Encore adolescent, il enchaîne les petits boulots. Jusqu'à sa fermeture, il fréquente souvent le souk Zarkoun et décide d'acheter en demi-gros pour revendre la marchandise dans son quartier. Comme souvent, parce que les commerçants et navetteurs le connaissent, ils lui fournissent la marchandise dans l'attente d'un remboursement après vente. Suivant l'exemple de ses fournisseurs, il part en 1999 à Istanbul, place marchande exportatrice qui s'est étoffée tout au long des années 1990. Employé dans un restaurant tunisien, « Le 7 novembre », hommage à la prise de pouvoir de Ben Ali en 1987, Wissem rencontre les commerçants de la place marchande et les navetteurs algériens et tunisiens qui se fournissent auprès des grossistes de Laleli, Aksaray et Beyazit. Ses contacts lui permettent en 2000 d'intégrer le système logistique et marchand en travaillant dans « *le business des prix des bagages* » et de contournement des limites de poids pour les cabas. Son rôle est de faire l'intermédiaire entre les navetteurs tunisiens et algériens dont les cabas dépassent largement le poids autorisé et le personnel d'embarquement qu'il a connu à Istanbul et à qui il demande de faire passer ces paquets, à l'instar du chef d'escale de la compagnie *Tunisair*. Il gagne alors l'équivalent de 50 euros pour 30 kg de marchandises expédiés. Début 2002, il arrête ce travail à l'aéroport. Du fait de la multiplication par cinq du nombre d'intermédiaires comme lui, les conditions de discrétion ne sont plus réunies et les problèmes avec la police sont de plus en plus récurrents. Wissem ne précise pas que les attentats du 11 Septembre 2001 ont aussi rendu plus suspects ces trafics aéroportuaires. De retour à Tunis, Wissem propose son expérience acquise à Istanbul aux commerçants qui souhaitent s'y approvisionner. Il devient ainsi l'un des navetteurs des magasins installés au *Zarkoun Centre*. Les commandes consistent en général en l'expédition de deux à cinq cartons de 120 kg pour 150 articles en général. Il s'occupe des achats auprès des grossistes de Laleli, Beyazit et Aksaray, mais aussi des usines de Merter et Osman Bey et de l'expédition de la marchandise confiée à des sociétés d'exportation par avion-cargo ensuite livrés directement aux magasins. Il descend comme beaucoup de Tunisiens à l'hôtel Visa au cœur du quartier marchand de Laleli. Ici, le navetteur est davantage un intermédiaire commercial qu'un porteur de cabas. En 2002, il s'installe dans une boutique du *Zarkoun Centre* et l'alimente par ses propres voyages avec le soutien de sa famille et de ses amis.

⁵⁷ Entretien, *Zarkoun Centre*, Tunis, printemps 2014.

L'exemple de Wissem illustre les formes de la présence des migrants et navetteurs maghrébins à Istanbul décrite par ailleurs (Pérouse, 1999, 2002a et b, 2007 ; Peraldi, 2001, 2002). Il montre aussi le maintien d'approvisionnements directs dans la mégapole turque après la disparition du souk Zarkoun et l'émergence des places marchandes de Dubaï et de Chine. Les modalités ont toutefois changé, passant du bourrage de cabas dans les aéroports aux services d'expédition par avion-cargo.

Enfin, les navettes transfrontalières alimentant les commerces tunisois sont restées une pratique courante, non démentie par l'émergence des approvisionnements directs en Turquie ou en Chine. Cette permanence s'explique d'abord par le fait que l'approvisionnement à Ben Gardane et la revente des marchandises reste un des principaux moyens de subsistance dans le cadre d'une « économie de la débrouille » tel qu'elle a été définie et expliquée dans la thèse d'Hamza Meddeb (2012b). Ces navettes frontalières avaient toutefois été abandonnées par les commerçants tunisois installés au souk Boumendil ou au souk Moncef Bey et ne semblaient concerner que les acteurs les plus modestes, exerçant le commerce en complément de revenu ou s'y lançant sur le tard faute de débouchés professionnels satisfaisants. Pour les commerçants, le chemin de Ben Gardane a toutefois été réactivé suite à l'accumulation d'obstacles à l'importation transnationale provoquée par la révolution de janvier 2011 (cf. Partie II, chapitre 4). L'approvisionnement via la Libye constituant une alternative à l'importation depuis l'époque du souk Zarkoun, cette pratique est renouvelée, car la région frontalière tuniso-libyenne est entre-temps devenue un segment d'une route marchande transnationale.

I.2. À Ben Gardane, des trafics transfrontaliers au segment tuniso-libyen d'une route marchande transnationale

I.2.1. La fin de la décennie 1980, âge d'or des circulations transfrontalières

Le renversement du président Bourguiba le 7 novembre 1987 a été l'occasion d'une normalisation des relations de la Tunisie avec ses voisins maghrébins. Le rapprochement a été particulièrement net avec la Libye, le dialogue entre les deux pays ayant été rompu depuis le « coup de Gafsa » en 1980 et l'expulsion des travailleurs

tunisiens en 1985⁵⁸. Le Guide libyen a accueilli favorablement l'arrivée au pouvoir du président Ben Ali. Le 22 mai 1988 à Djerba, les deux États s'accordent pour garantir entre eux la liberté de circulation des personnes et des marchandises. Dans la foulée, l'ouverture de la frontière tuniso-libyenne ainsi que la suppression des visas concrétisait cet accord qui allait dans le sens d'une ouverture régionale accrue. Cette dernière a ensuite été confirmée par le traité de Marrakech constituant l'Union du Maghreb Arabe (UMA) en 1989.

Dès l'ouverture de la frontière, les circulations de personnes entre les deux pays ont explosé. Quasiment nulles en 1987, les circulations transfrontalières comptabilisées au poste frontalier de Ras Jdir, à une trentaine de kilomètres de Ben Gardane, ont représenté dans les deux sens 3,2 millions de mouvements en 1988, 3,9 millions en 1989 et jusqu'à 4,9 millions en 1991. Sur la période 1987-2002, avec 3,3 millions de mouvements annuels en moyenne, le poste frontalier de Ras Jdir devient la première porte d'accès de la Tunisie en concentrant à lui seul 71,5 % des entrées terrestres du pays. Le nombre des entrées relevées à la frontière libyenne était alors quatre fois plus élevé qu'à la frontière algérienne (Boubakri, 2006).

Cette explosion des circulations de personnes entre la Tunisie et la Libye traduit également un fort développement des échanges transfrontaliers. Dès 1988, un vaste mouvement d'approvisionnements directs en Libye s'engage. D'après une enquête menée en 1992, il était le fait de particuliers ayant saisi l'opportunité de l'ouverture de la frontière et de la tolérance des autorités pour l'introduction de marchandises en petites quantités répondant aux besoins de la famille. En multipliant les navettes, ces nouveaux petits commerçants ont opéré une reconversion commerciale. Ainsi, 68 % des allers-retours en Libye étaient effectués par des petits paysans, des ouvriers agricoles et des journaliers tunisiens (Laroussi, 2007). Il s'agissait essentiellement d'habitants de la région frontalière qui tiraient de trop faibles revenus d'une agriculture sous-équipée et contrainte par la semi-aridité. En 1992, ils effectuaient en moyenne 88 allers-retours en Libye. À propos de ces nouveaux mouvements pendulaires transfrontaliers, Kamel Laroussi invoque l'image de la « *transhumance d'un petit capital marchand entre la "région de résidence" du commerçant et la "région économique"* » nouvelle née du rapprochement entre la Tunisie et la Libye (Laroussi, 2013, p. 133).

⁵⁸ Cf. chapitre 1, III.2.2., à propos de l'attaque de la ville de Gafsa en 1980 par un groupe armé en provenance de Libye.

Cette ruée vers la Libye des Tunisiens, comme celle des Libyens vers la Tunisie dans les premières années de l'ouverture de la frontière, a aussi encouragé le développement de l'activité de change informel. Face à l'inconvertibilité de la devise libyenne et à l'explosion des besoins en devises dans les deux sens pour les nouveaux commerçants et les voyageurs tunisiens et libyens, les anciens contrebandiers se reconvertissent en agents de change informel (Boubakri, M'barek, 2009). Si l'activité de change existait bien avant l'ouverture de la frontière, notamment auprès des travailleurs-migrants tunisiens qui la traversaient illégalement⁵⁹ et cherchaient à rapatrier leur salaire libyen depuis Ben Gardane, cette activité sort de la clandestinité dès 1988. Elle se développe le long de l'axe routier littoral – le GP1 de Ras Jdir à Tunis – sur 150 km jusqu'à hauteur de Mareth. Depuis 1988, les liasses de billets agitées par les changeurs de bord de route au passage des véhicules ont ainsi intégré le paysage de la région transfrontalière.

Ben Gardane et par extension toute la plaine frontalière de la Jeffara tunisienne sont ainsi passées brutalement d'une situation de cul-de-sac, requérant les compétences de passeurs et de contrebandiers aguerris, à celle de plaque tournante d'un trafic transfrontalier en plein développement et accessible avec un capital relationnel et financier limité.

L'apogée que connaît la place marchande de Ben Gardane à la fin des années 1980 et au début des années 1990 repose sur son attractivité et sa capacité à redistribuer via la Libye des marchandises sur tout le territoire national. La ville attire les consommateurs du pays au souk Maghreb. Ils s'y rendent le temps d'une journée ou d'un week-end en voiture, en bus ou en louage (taxis collectifs) et repartent avec des trousseaux de mariées, des pneus, des produits d'épicerie ou de quincaillerie. Ben Gardane attire aussi des commerçants, soit sédentaires disposant d'un magasin dans une autre ville, soit itinérants circulant entre les marchés hebdomadaires de la région ; ils achètent aux grossistes qui commencent à s'établir sur la route de la frontière. Ces commerçants sont aussi parfois d'anciens travailleurs migrants qui revendaient auparavant des marchandises rapportées de Libye dans leur quartier ou sur un étal bricolé. Ces *souks Libya*, marchés spontanés construits dans les interstices urbains de nombreuses localités tunisiennes comme L'Ariana, Kairouan ou Médenine, sont devenus un puissant et dense réseau de distribution au profit des grossistes de Ben Gardane qui les

⁵⁹ Ces travailleurs migrants clandestins sont appelés les *mazigri* : « *Le phénomène mazigri (traversée clandestine des frontières dans les deux sens par les Tunisiens pour aller travailler en Libye ou en revenir) était un véritable phénomène de société dans les deux pays. Les populations transfrontalières étaient naturellement les plus impliquées dans l'entretien et l'encadrement de ce mouvement, jouant un rôle d'acteurs sociaux à la place ou à côté des États dans la gestion de cette mobilité* » (Boubakri, 2000).

alimentent. Au Sahel tunisien, à mi-parcours entre Sousse et Sfax, les opportunités économiques offertes par Ben Gardane ont même contribué à l'essor d'une place marchande importante, à El Jem, où les marchands sont devenus grossistes à leur tour et ont constitué une importante plateforme d'approvisionnement attirant les chalands de la capitale. Le succès commercial de Ben Gardane a également favorisé le développement d'activités connexes : restaurants, cafés, hôtels bon marché et, plus généralement, a permis le développement économique de la ville et l'équipement des ménages (Mzabi, 1995). À partir de liens tribaux, les acteurs de la place marchande constituent également de solides relais d'export en direction de l'Algérie, via des intermédiaires de la tribu Frechich, localisés en particulier dans la ville frontalière de Feriana, à 40 km au sud de Kasserine.

À l'essor régional de Ben Gardane correspond également, dans un contexte de libéralisation des échanges celui, transnational, des importateurs algériens, puis libyens et tunisiens.

1.2.2. Le développement de connexions transnationales via la Libye

Le contexte d'expansion commerciale et d'étirement des itinéraires d'approvisionnement des importateurs maghrébins dans les années 1990 transforme Ben Gardane et sa région en segment transfrontalier d'une route marchande transnationale.

Ben Gardane bénéficie, au moins jusqu'aux révoltes arabes de 2010-2011, de sa position frontalière à proximité de la Libye, même si les subventions de nombreux produits de consommation courante par la caisse de compensation libyenne se tarissent progressivement alors que le pays rencontre des difficultés économiques. Cette position demeure avantageuse grâce à plusieurs différentiels frontaliers. Ainsi, la taxation des importations de marchandises et le prix de l'essence demeurent moindres en Libye qu'en Tunisie⁶⁰. De plus, les opérations de change permettent de conserver des marges confortables dans la mesure où les prix des marchandises libyennes sont affichés en

⁶⁰ En 2013, la taxation des produits asiatiques importés est en moyenne de 6 % en Libye et de 86 % en Tunisie (Ayadi *et al.*, 2013).

dinars libyens, monnaie surévaluée par la Banque centrale⁶¹. Étant donné que les transactions passent par les *sarafas* – les grossistes de devises et financiers des opérations commerciales – de Ben Gardane, les taux de change favorisent les marges des grossistes qui y sont implantés. Enfin, Ben Gardane est aussi favorisée par le contexte de crise qui touche la Libye, notamment pendant la période d’embargo de 1992 à 1999. Les pénuries que subissent les populations incitent les commerçants et contrebandiers de Ben Gardane à diversifier leurs activités. Le recours à la contrebande et au commerce informel permet aux Libyens de se fournir en produits de luxe, médicaments ou encore pièces détachées (Boubakri, 2000). L’embargo profite également aux changeurs qui proposent aux voyageurs entre les deux pays de convertir en bord de route les dinars libyens et tunisiens. Ce trafic routier est d’autant plus intense que l’aéroport de Djerba devient le premier accès aux voyages internationaux et le poste frontalier de Ras Jdir, le premier accès international de la Libye avec 53 % des entrées en 1992. La position de Ben Gardane se renforce donc puisque ses acteurs opèrent désormais sur deux marchés, ce qui leur offre la possibilité de toujours voyager « à plein » et de pratiquer le troc en Libye. Cette pratique a permis de dégager des sommes importantes pour les nouvelles spéculations des *sarafas*, qu’elles soient financières et commerciales à l’échelle régionale, ou bien agricoles à l’échelle locale (Tabib, 2011), la mise en valeur de la terre représentant toujours une garantie face à la réversibilité des contextes.

Les recompositions du contexte libyen n’ont donc pas marginalisé la place marchande de Ben Gardane à la fin des années 1990, bien au contraire. Quand Kadhafi annonce en janvier 2000 l’abolition de la *Jamahiriya*⁶² et en reconnaît l’échec (Martinez, 2001), d’autres sources d’approvisionnement en marchandises bon marché ont déjà émergé, grâce à la conteneurisation qui permet un accroissement substantiel des volumes de marchandises débarquées dans les ports d’Afrique du Nord (Zohra, Ducruet, 2011). Ces marchandises sont importées par les commerçants arabes qui étendent leurs circulations méditerranéennes depuis ou via Istanbul et Dubaï dans les années 1990 et de plus en plus fréquemment directement depuis la Chine, qui adhère à l’OMC en 2001 (Bertoncello *et al.*, 2009). Les *souks Dubaï*, comme celui d’El Eulma en Algérie, émergent aux débouchés de ces nouvelles routes commerciales et viennent parfois remplacer ou doubler les *souks Libya* comme à El Oued (Belguidoum, Pliez, 2012).

⁶¹ En 2002, 1 dinar tunisien valait 1,035 dinar libyen au taux de change officiel tandis qu’il se négociait contre 1,95 dinar libyen dans les banques de change des *sarafas* de Ben Gardane.

⁶² Néologisme que l’on traduit généralement par « État (ou République) des masses » (Martinez, 2001). Économiquement, la *Jamahiriya* avait instauré, entre autre, un étatsisme d’inspiration socialiste et aboli le commerce privé. La baisse des cours des hydrocarbures puis l’embargo de 1992 à 1999 ont incité le régime à un ajustement structurel et à une libéralisation dès 1988, bien avant l’abandon officiel de cette politique.

C'est toujours via les réseaux transfrontaliers que Ben Gardane s'ouvre au commerce transnational car le commerce d'importation des marchandises asiatiques nécessite des relais portuaires. En effet, l'ouverture économique de la Libye au lendemain de l'embargo a favorisé la reconversion d'un groupe d'importateurs libyens qui s'étaient enrichis précédemment grâce au commerce illégal des produits subventionnés à destination du marché tunisien. Ces derniers disposant en particulier à Tripoli d'un port presque exempt de droits de douane, ont cherché à réexporter les marchandises vers la Tunisie. Cette réexportation est d'autant plus aisée qu'elle réemploie le dispositif transfrontalier préexistant et s'appuie sur des partenariats noués avec les acteurs de l'économie frontalière à Ben Gardane.

Ainsi dit, Ben Gardane peut sembler réduite à la fonction de simple place de transit transfrontalier sur une route transnationale pilotée depuis la Libye. Ce serait toutefois négliger l'importance de l'activité de change et de financement des opérations commerciales transnationales qui y a ses racines. Reposant sur un réseau de relations interpersonnelles et de confiance à la manière des réseaux bancaires médiévaux ou de commerce de l'époque moderne (Calafat, 2011), cette activité permet à tout importateur de payer ses commandes à l'étranger en contournant les restrictions à l'exportation de devises de la Banque centrale tunisienne et en évitant plus généralement toute forme de déclaration (cf. III.3.).

Certaines opérations atteignent aujourd'hui une grande complexité (cf. Partie II, chapitre 4, II.2.1. et figure 4.5.) emboîtant le circuit financier et celui des marchandises.

Les relations commerciales des places marchandes de Tunis et Ben Gardane se sont développées depuis les années 1980 au point de se déployer aujourd'hui à l'échelle mondiale. Dans ce processus de mondialisation des approvisionnements, il s'agit de préciser le rôle des acteurs marchands et en particulier de leurs mobilités.

I.3. La mobilité des acteurs, facteur d'une mondialisation des approvisionnements des places marchandes

Les facteurs de l'expansion des routes marchandes et du processus de globalisation du commerce transnational sont nombreux et imbriqués. Le phénomène renvoie évidemment à l'accélération de la mondialisation dans la seconde moitié du XX^{ème} siècle,

entre crise du fordisme en Europe et émergence de nouveaux espaces industriels en Asie, entre libéralisation accrue des échanges et abaissement considérable des coûts du transport maritime puis aérien. Dans ces mouvements, certains territoires ont décidé de jouer les intermédiaires et ont développé de puissantes stratégies d'insertion dans les chaînes d'approvisionnement du commerce mondialisé. Dubaï ne doit son attractivité qu'à une active politique de captation des flux commerciaux qui promeut la ville – et son port – au rang d'intermédiaire incontournable le long des chaînes d'approvisionnement en provenance d'Asie (Hall, Jacobs, 2007).

Si l'on se place du point de vue d'une économie de la débrouille, celles des cabas et des combines, il est difficile d'imaginer en quoi la disponibilité de conteneurs et d'objets bon marché à l'autre bout du monde peut relier des marchés à des approvisionnements pleinement mondialisés. Parmi les facteurs d'expansion des routes marchandes, la mobilité permet justement aux acteurs d'accumuler des ressources et de tisser des liens d'affaires nécessaires pour atteindre de nouvelles et lointaines sources d'approvisionnement. La mobilité des acteurs dont il est question ci-après peut être aussi bien pratiquée que simplement rencontrée par eux. Elle révèle également des lieux stratégiques où se jouent les rencontres entre marchands.

I.3.1. La mobilité pratiquée par les commerçants tunisiens

Dans les récits de vie des commerçants enquêtés à Tunis comme à Ben Gardane, plusieurs profils de mobilité se dégagent. Tout d'abord, les profils d'aventuriers, qui renvoient à des mobilités transnationales, sont rares dans les souks tunisiens. Une telle mobilité peut être rapprochée de celle de Wissem (cf. encadré 2.5.) à destination d'Istanbul et avec quelques incursions en Syrie ou dans la partie turque de l'île de Chypre pour réactiver son visa. Sans relais familiaux à destination, Wissem ne part toutefois pas complètement vers l'inconnu puisqu'il reproduit les itinéraires des navettes de ses fournisseurs du souk Zarkoun. Dans ces deux exemples de mobilité à longue distance, sans passer par les relais migratoires et marchands du sud de l'Europe, le voyage commercial arrive dans un second temps. C'est seulement une fois installés à Hong-Kong pour l'un et à Istanbul pour l'autre qu'ils rencontrent et intègrent les réseaux d'affaires du commerce transnational.

Parmi les commerçants ayant pratiqué une mobilité transnationale, certains ont été acteurs de circulations migratoires à destination de la rive nord de la Méditerranée. Le but de leurs circulations n'est pas commercial. Elles permettent toutefois d'accumuler une expérience et un capital financier qui n'est réinvesti dans le commerce qu'après leur retour à Tunis. Ainsi, Wafik (cf. encadré 2.4.) effectue des circulations régulières entre l'Europe – et plus particulièrement l'Italie – et Tunis pour « *faire de l'argent* ». Nadir effectue quant à lui un long parcours clandestin jusqu'à Marseille où il reste dix années (cf. encadré 2.6.).

Encadré 2.6. : Nadir, un exemple de migration clandestine vers l'Europe

Après quelques trafics au souk Zarkoun, Nadir⁶³ a aussi tenté l'expérience migratoire. Il s'oriente d'abord en 1998 vers Jeddah où l'un de ses cousins qui y est installé lui a laissé espérer un travail. Mais l'emploi escompté ne vient pas. De retour à Tunis, Nadir est informé par un autre cousin d'un réseau pour rentrer en Italie par Sarajevo. Son périple commence début 2000, d'abord en avion vers Sarajevo, avec une escale à Budapest. À Sarajevo, « *les mafias s'arrachent les clandestins potentiels et les truandent* ». S'ensuit un parcours long et coûteux à travers les montagnes de Bosnie, en passant par la prison en Croatie puis en Slovénie avant d'atteindre Trieste deux mois plus tard. En Italie, au gré des rencontres d'autres clandestins, il saisit quelques opportunités d'emploi : pizaiolo à Vérone, vente de drogue à Milan. Cette dernière expérience le décide à partir vers la France pour se rapprocher de son oncle à Nice où il fait escale avant de repartir pour Marseille. Il y reste dix années, commençant par dormir dans la rue et par « *collecter des déchets pour le marché aux puces* » avant de cumuler les boulots clandestins : bar, boulangerie, travaux dans le bâtiment, de la peinture à la charpente, puis auprès d'un paysagiste. À son retour à Tunis en 2010, il réinvestit le capital accumulé. Il achète une voiture et se marie. Il souhaite racheter une boulangerie mais son beau-frère le convainc d'ouvrir un magasin au souk Boumendil où il est lui-même commerçant.

Dans ces deux cas, la mobilité migratoire n'a rien à voir avec l'économie marchande transnationale, bien que ces deux parcours aient clairement un objectif économique. La mobilité, toujours polarisée par les relais migratoires que sont les places marchandes de Marseille et Naples, permet néanmoins de constituer le capital nécessaire à l'installation commerciale qui a lieu après le retour.

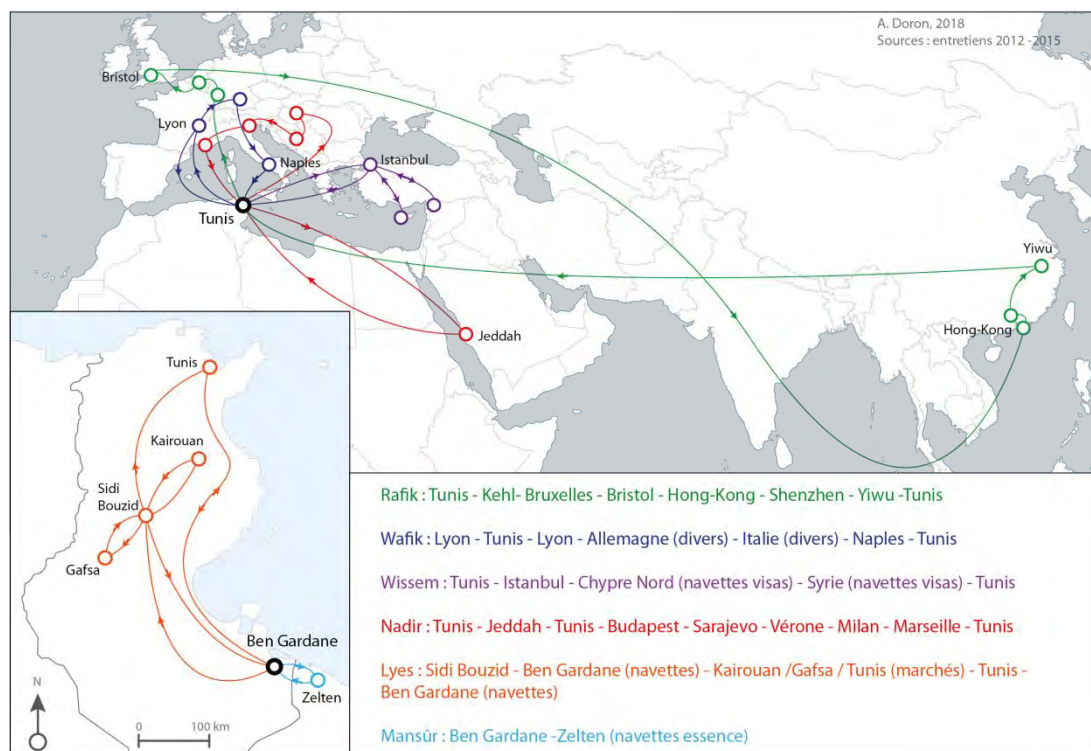
Enfin, les mobilités les plus fréquentes dans les parcours des commerçants enquêtés sont aussi les plus réduites spatialement. Il s'agit des mobilités intérieures et des mobilités transfrontalières. Chacune est fortement liée aux opportunités marchandes

⁶³ Entretien, trajet entre le souk Boumendil et M'saken, printemps 2014.

avec la Libye et, dans une moindre mesure, avec l'Algérie qui a alors moins à offrir, en dehors de l'essence et des cigarettes de contrebande, en particulier dans le contexte de guerre civile de la décennie 1990. Il s'agit d'une part des navettes marchandes des Tunisiens des régions pauvres du Centre-Ouest du pays entre les régions frontalière et Tunis comme l'ont montré les exemples de Lyes et Habib (cf. encadré 2.2.). Ces commerçants ont tous deux été formés par les navettes marchandes de leur père qui précèdent une installation définitive à Tunis où s'enrichissent les relations d'affaires, notamment auprès d'autre circulants et migrants ruraux de leur région d'origine.

Les mobilités transfrontalières sont essentiellement celles des commerçants de Ben Gardane pour lesquels l'activité de base revient à jouer le rôle de passeur de carburant, puis des autres marchandises provenant de Libye mais aussi à destination du pays sous embargo entre 1992 et 1999. Ces mobilités sont pendulaires et routinières à partir de l'ouverture de la frontière en 1988 et consistent en des allers-retours entre Ben Gardane et Zelten ou Zouara, très rarement jusqu'à Tripoli. Ce type de mobilité, en particulier celle de l'essence, la plus accessible, permet une accumulation très lente de capital. Quant à la contrebande, elle représente un risque et un investissement bien plus important, ainsi qu'un savoir-faire et une connaissance des passages moins accessibles.

Figure 2.3. : Parcours de mobilité précédant l'activité commerciale transnationale



Ces exemples de mobilités précédant l'activité marchande transnationale, à toutes les échelles, jouent un rôle important dans l'accumulation d'expérience et de capital pour les commerçants enquêtés (cf. figure 2.3.). Cependant, les rencontres et les ressources déterminantes pour l'entrée en commerce et la découverte d'approvisionnements plus lointains sont largement réalisées dans les périodes les plus sédentaires des biographies des commerçants.

1.3.2. La mobilité rencontrée : expériences et rencontres déterminantes

La mobilité des acteurs du commerce transnational que les futurs commerçants tunisiens rencontrent est tout aussi déterminante, sinon plus, dans l'accès de ses derniers aux opportunités d'affaires et aux sources d'approvisionnement que sont les places marchandes globales qui se structurent dans la décennie 1990.

Ainsi, pour les cas de mobilité longue distance comme celui de Wissem vers Istanbul, c'est seulement une fois parvenu dans ce comptoir cosmopolite du commerce transnational qu'il intègre l'activité commerciale transnationale. Sa rencontre avec les commerçants transnationaux à Istanbul passe par son emploi dans un restaurant tunisien. Auprès d'eux, il apprend où faire affaire dans les quartiers de Laleli, Aksaray et Beyazit. C'est grâce à ces contacts, eux-mêmes en situation de mobilité, qu'il intègre le dispositif logistique de l'exportation par cabas à l'aéroport d'Istanbul. La phase de sédentarité permet aussi de rencontrer ceux qui sont en situation de mobilité pour affaires commerciales et de transformer les villes où ils se sont établis en espaces d'apprentissage du commerce transnational.

Pour ceux dont les mobilités sont bien plus réduites, la rencontre de ceux qui circulent est d'autant plus déterminante. À Tunis, Amir (cf. encadré 2.3.) assure depuis le début des années 1990 la gérance d'un magasin de matériaux de construction, rue Sidi Boumendil, appartenant à son père. Avant qu'un importateur ne le démarché et ne l'invite à l'accompagner à Dubaï puis à Yiwu, Amir n'a jamais voyagé. Cette situation est d'ailleurs assez courante. Atef⁶⁴ est héritier d'une importante entreprise djerbienne de commerce de couvertures, mais dont la faillite en 1996 l'empêche de prendre la suite. Sans avoir quitté Tunis, c'est par l'intermédiaire d'un ami de l'université qu'il rencontre

⁶⁴ Entretien, souk Boumendil, Tunis, printemps 2013.

un importateur. Ahmed⁶⁵, policier pendant 22 ans, démissionne en 2006. Il est installé en tant que commerçant au souk Boumendil par son cousin lui-même devenu importateur et qui parcourt les places marchandes asiatiques.

Aucun de ces commerçants n'a effectué de navettes commerciales ni n'a eu un parcours migratoire complexe. En revanche, leur immobilité à Tunis ne les empêche pas de capter les ressources de ceux qui sont mobiles et intégrés aux réseaux d'affaires du commerce transnational. Pour Amir et Atef en particulier, l'héritage des familles commerçantes dont ils sont issus, bien ancrées à Tunis et en particulier pour Amir dans le quartier où se développe le souk Boumendil, devient un gage de confiance et de fiabilité pour ceux qui les associent aux affaires et aux approvisionnements en Chine.

À Ben Gardane, le profil de Mansûr⁶⁶ est similaire. Cantonné à l'immobilité, revendant l'essence de contrebande au bord de la route la frontière, c'est parmi ses clients libyens de passage qu'il fait la rencontre de l'importateur qui l'intègre à son réseau de distribution et fait de lui un commerçant.

Ces cas de connexion aux réseaux d'affaires et aux approvisionnements en marchandises importées de Chine malgré l'immobilité, mettent en lumière le rôle du démarchage des commerçants par des importateurs en quête de débouchés commerciaux. Il s'agit d'acteurs mobiles de l'importation transnationale qui viennent à la rencontre de ceux qui ne bougent pas encore et les intègrent en aval des chaînes d'approvisionnement qu'ils installent.

La rencontre d'entrepreneurs du commerce transnational sur les places marchandes globalisée comme sur les marchés locaux est déterminante. Elle renvoie souvent à des lieux spécifiques qui polarisent les mobilités et maximisent les chances d'intégrer une chaîne d'approvisionnement.

1.3.3. Centralités de passage et interconnexion des expériences marchandes

L'accès aux réseaux d'affaires du commerce transnational et donc à des sources d'approvisionnement plus lointaines se déroule dans des territoires spécifiques,

⁶⁵ Entretien, souk Boumendil, Tunis, décembre 2012.

⁶⁶ La biographie de Mansûr est développée dans le chapitre 7 (I.1.2.) où sont analysées les articulations entre mobilités et relations sociales.

polarisant et concentrant les mobilités pratiquées et/ou rencontrées. Souvent discrets au regard des lieux centraux du capitalisme mondialisé que sont les quartiers d'affaires et financiers des villes mondiales, ces petits territoires le plus souvent urbains, forment des centralités de passage au sein desquelles s'articulent les parcours des commerçants. Ces lieux de l'intermédiation marchande évoquent les « morceaux de ville » cosmopolites (Pliez, 2003 ; Choplin, 2009) ou encore les « espaces intermédiaires » (Poutignat, Streiff-Fénart, 2006) des migrations transsahariennes. Observés par le prisme des activités marchandes, ces lieux renvoient à deux types de formes.

Le premier type de centralité de passage est le *hub* migratoire et commercial polarisant les circulations migratoires et marchandes. À l'échelle transnationale, c'est typiquement la figure du comptoir (Tarrius, 1995a) qui se greffe aux opportunités d'une mégapole ou d'une métropole. Depuis les travaux pionniers d'Alain Tarrius, cette forme urbaine du quartier cosmopolite et marchand a depuis largement été étudiée, à Marseille (Tarrius, 1995b, 2002 ; Peraldi, 2001), Istanbul (Pérouse, 1999, 2002b, 2007), Dubaï (Marchal, 1997 et 2001 ; Battegay, 2005), Bangkok (Marchal, 2007 ; Simone, 2007), Hong-Kong, Guangzhou ou Yiwu (Bertoncello, Bredeloup, 2007 ; Bertoncello, Bredeloup, Pliez, 2009 ; Pliez, 2010). Ainsi, dans les récits de vie des commerçants tunisiens, il est plus question de Laleli que d'Istanbul pour Wissem. Ces carrefours cosmopolites attirent les migrants et les commerçants pour les opportunités qui s'y trouvent et qui y passent. Les morceaux de ville où se concentrent les comptoirs concentrent les adresses et les arrière-boutiques où les uns et les autres se rencontrent, discutent et finissent par faire affaire. À ce titre, les restaurants et les hôtels que des références explicites au pays d'origine permettent de bien identifier pour ceux qui circulent, sont les hauts lieux de ces comptoirs comme le montrent les travaux de Roland Marchal (2007) à Bangkok ou d'Olivier Pliez à Yiwu (Bertoncello, Bredeloup, Pliez, 2009). C'est bien le passage de Wissem par la restauration tunisienne – au « 7 novembre » – qui apparaît déterminant dans la rencontre des acteurs de la place marchande.

Ce type de centralité de passage que sont les hubs migratoires et marchands se décline aussi à une échelle plus grande. À l'échelle nationale en Tunisie, c'est le rôle que joue la médina de Tunis paupérisée. Elle est un espace de transit dans la ville pour les populations migrantes des régions intérieures pauvres du pays. Elle offre des opportunités de logement précaires mais accessibles dans les *oukalas*, et des opportunités économiques qui s'agglomèrent dès la fin des années 1970 au souk

Zarkoun. Il s'agit bien d'un hub polarisant les mobilités de ceux qui commercent en Méditerranée, et de plus en plus au-delà, et de ceux qui circulent entre les régions les plus pauvres du pays et les régions frontalières. Ces mobilités permettent des rencontres et des affaires. Elles favorisent l'interconnexion des routes d'approvisionnement et rendent aussi accessibles les opportunités commerciales plus lointaines à ceux qui sont sur place.

Le second type de centralité de passage que l'on trouve dans les récits de vie des commerçants est le couloir frontalier. Ce type de lieu renvoie à la figure classique du marché frontalier prospérant des différentiels transfrontaliers. Sans revenir sur une figure largement étudiée, il s'agit ici de considérer la route plus que le marché. En effet, la route transfrontalière peut constituer le point de passage privilégié des opportunités économique de l'économie transfrontalière et même transnationale. Entre la Tunisie et la Libye, où deux points de passage routiers seulement – Ben Gardane et Dhiba – se partagent les flux, les mobilités et les opportunités qu'elles véhiculent se concentrent particulièrement.

Lors des enquêtes de terrain menées entre 2012 et 2015, les marchandises proposées sur les étals et dans les magasins-entrepôts des souks tunisiens proviennent essentiellement de Chine et de Turquie. À partir des premières navettes transméditerranéennes et transfrontalières, le processus de structuration d'itinéraires d'approvisionnement apparaît distinct selon qu'il est observé depuis Tunis ou depuis la région frontalière tuniso-libyenne. Toutefois, à partir de ces deux espaces, la globalisation des approvisionnements repose largement sur la mobilité des acteurs permettant d'atteindre de nouvelles ressources de toute nature : relations d'affaires, marchandises, informations, capitaux. La troisième partie de la thèse reviendra sur le rôle des réseaux sociaux dans la construction de routes commerciales. Distincte entre Tunis et Ben Gardane, cette mondialisation des relations commerciales laisse aussi apercevoir une interconnexion des routes d'approvisionnement à Tunis. Ce constat invite à développer présenter les relations commerciales, d'approvisionnement et de redistribution, en amont et en aval de chacune des places marchandes étudiées.

II. Approvisionnements et relations marchandes en amont et en aval des marchés tunisiens

La structuration des marchés de Tunis et Ben Gardane repose sur des territoires très dissemblables. L'expansion de leurs approvisionnements jusqu'en Chine s'est construite différemment, à partir de ressources distinctes. Logiquement, l'organisation des routes d'approvisionnement et de distribution des deux places marchandes se révèle très différente.

Les résultats qui suivent ne prétendent pas à l'exhaustivité et ne reposent pas sur une enquête quantitative. À partir des déclarations des commerçants, recoupées par des enquêtes menées dans les marchés d'approvisionnement et de redistribution connexes, et des observations répétées, des routes commerciales le long desquelles circulent marchandises, acteurs et capitaux ont été repérées.

II.1. Tunis, vaste marché de consommation et débouché de toutes les routes marchandes

Dans la synthèse de Pierre Signoles sur la capitale tunisienne, le chapitre consacré aux activités commerciales rappelle la prééminence de Tunis. L'auteur souligne alors que « *les réseaux d'échanges et les circuits commerciaux n'ont pas fondamentalement évolué : ils continuent à partir de Tunis ou à y aboutir* » (1985, p. 647). Cette remarque peut toutefois être nuancée dans le cas contemporain du commerce transnational. Entre 2012 et 2015, les marchés de la capitale enquêtés que sont les souks Boumendil et Moncef Bey, les *souks Libya* de Mellassine, L'Ariana et Ben Arous, et le souk Zahrouni ont développé un réseau d'approvisionnement dense et à toutes les échelles. La capacité de redistribution des marchés de la capitale vers le reste du pays demeure cependant restreinte.

II.1.1. Des approvisionnements à toutes les échelles

Au sein du marché de consommation tunisien, Tunis occupe une place prépondérante. La macrocéphalie de la capitale tunisienne⁶⁷ ne s'est en effet pas démentie. Considérant l'agglomération comme place marchande du commerce transnational, celle-ci regroupe au moins six marchés, sans compter les sites de vente plus réduits et/ou plus spécialisés⁶⁸. Ces souks ont donc avant tout l'objectif d'alimenter le premier marché de consommation du pays. Du point de vue des approvisionnements et de l'importation transnationale l'analyse de Pierre Signoles (1985) se confirme : « *Dans le cadre d'une économie extravertie, c'est en effet la maîtrise des flux d'importation et, accessoirement, de ceux d'exportation, qui établit les bases de la prééminence des firmes commerciales tunisoises* ».

À l'échelle mondiale, l'importation directe en provenance d'Istanbul et de Yiwu essentiellement est particulièrement bien représentée dans les marchés de Boumendil et de Moncef Bey. Il faut dire que Tunis dispose des principales infrastructures portuaires et aéroportuaires du pays, ce qui renforce d'autant plus l'importation directe. Au souk Boumendil, les commerçants sont généralement aussi des importateurs. Ils s'approvisionnent eux-mêmes en Chine, en général à hauteur d'un à deux conteneurs par an pour leur propre magasin. Cette maîtrise des flux d'importation n'a en revanche pas conduit à l'émergence dans ce souk de firmes spécialisées dans l'importation et le commerce de gros. Dans la dernière extension du marché le long de la rue Sabaghine au cœur de la médina ainsi qu'au souk Moncef Bey, les importations peuvent toutefois être opérées par des importateurs spécialisés alimentant, toujours depuis ces deux places marchandes globales, les commerces qui leur passent commande. La deuxième partie de la thèse explicitera les raisons d'une telle organisation (cf. Partie II, chapitre 4).

Les approvisionnements des souks de la place marchande tunisoise se déploient aussi à l'échelle régionale du Maghreb. Il s'agit des marchandises importées de Turquie et de Chine par les importateurs libyens et algériens, transitant par les frontières terrestres du pays. Ainsi l'essentiel de l'habillement masculin de la rue Sabaghine est d'abord

⁶⁷ Au dernier recensement de 2014, le Grand Tunis, comptabilisant la population des quatre gouvernorats de Tunis, L'Ariana, Ben Arous et la Manouba, représentait 2,65 millions d'habitants, soit 24 % de la population du pays sur 2 % de sa superficie. Source : Institut National de la Statistique.

⁶⁸ À titre d'exemple, le petit souk de la rue des Salines au nord de Bab el Bhar fait office de petit Boumendil. Proche de la place du Passage, « Galerie 7 » est une ancienne galerie marchande occupant un îlot urbain entre les avenues de Paris et Habib Thameur. Il s'agit d'un centre marchand pour l'informatique, du matériel aux logiciels.

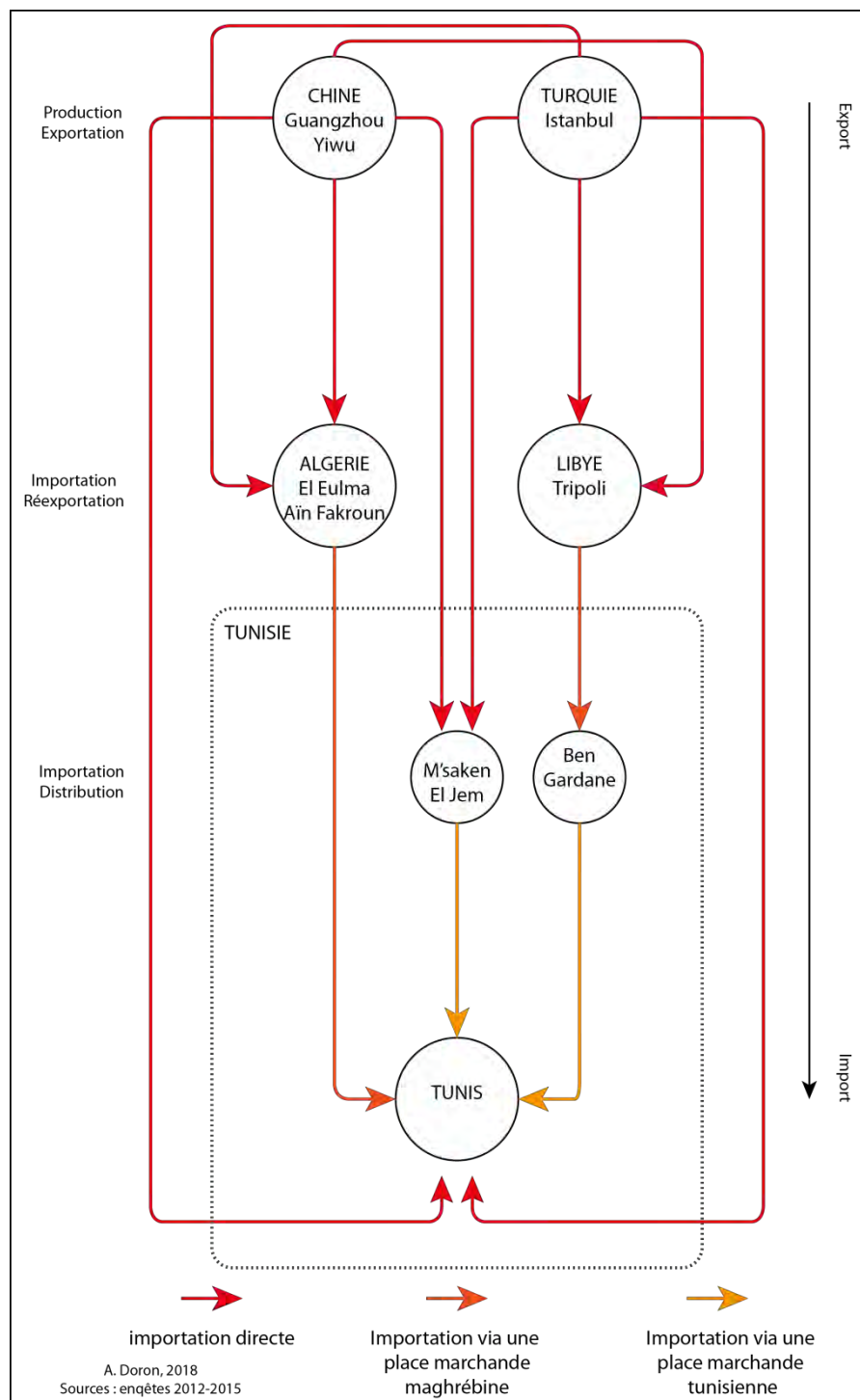
importé en Libye. À Moncef Bey, l'électroménager qui fait la réputation du marché provient des réexportations opérées par les importateurs libyens comme ceux des places marchandes de l'est de l'Algérie. Lors des enquêtes menées au souk Boumendil, il est apparu que les importateurs algériens démarchaient activement les commerçants tunisois en envoyant représentants et catalogues.

Enfin, les commerçants des souks de la capitale, en particulier ceux qui n'importent pas, s'approvisionnent largement sur les marchés importateurs à l'échelle nationale. La première destination pour passer commande qui apparaît à cette échelle est le marché de M'saken. Situé dans la principale ville de la banlieue de Sousse, M'saken est le marché qui concentre le plus les espaces de vente des gros importateurs – au-delà de vingt conteneurs par an – exclusivement dédiés à la vente grossiste. D'après les commerçants tunisois, M'saken a supplanté le souk d'El Jem, entre Sousse et Sfax, dont le profil est similaire ⁶⁹. Au sud, Ben Gardane constitue toujours une alternative d'approvisionnement importante, en particulier pour les commerçants des marchés libyens de la capitale.

Les souks de la place marchande tunisoise peuvent aussi s'approvisionner les uns les autres. Pour les commerçants qui n'importent pas ou pour ceux qui souhaitent renouveler leur stock à la marge, il est toujours possible d'acheter auprès des autres magasins. Certains petits acteurs, en particulier les *nasbas* – les vendeurs de rue – peuvent par exemple revendre à Mellassine des marchandises achetées au souk Boumendil.

⁶⁹ Le fonctionnement et le rôle de ces deux places marchandes sont expliqués en détails dans le chapitre 4 (II.1.3.)

Figure 2.4. : Tunis, débouché de toutes les routes marchandes



Cet aperçu des approvisionnements des souks tunisois, dont la complexité fait l'objet de la partie suivante, montre ainsi les multiples options dont jouissent les commerçants tunisois.

II.1.2. Des capacités distributives restreintes

Destinée à approvisionner un vaste marché de consommation, la place marchande tunisoise redistribue peu en dehors de l'agglomération capitale. Contrairement aux secteurs marchands évoqués par Pierre Signoles (1985), les flux de marchandises à destination des souks tunisois ne sont pas réexportés ensuite vers les marchés des villes secondaires, et encore moins dans les marchés des pays voisins. Ainsi, dans les sept sites marchands enquêtés en Tunisie, aucun commerçant n'a déclaré s'approvisionner à Tunis.

Si les importateurs et commerçants de la capitale ne réexportent pas les marchandises issues du commerce transnational, en revanche, l'aire de chalandise de la place marchande dépasse largement l'agglomération. À ce titre, le souk Boumendil est celui dont l'aire de chalandise apparaît la plus étendue. Pour la consommation du quotidien, la clientèle provient essentiellement du centre-ville étant donné que les quartiers périphériques ont aussi des souks ou des boutiques similaires dispersées et que ces achats ne justifient pas de traverser la ville. En revanche, le souk Boumendil est identifié comme le lieu des bonnes affaires répondant à quelques moments exceptionnels de la vie sociale qui sont aussi les temps forts de consommation des ménages. La fête de l'Aïd el Fitr et le mois de Ramadan qui la précède occasionnent d'importantes dépenses pour les ménages ce qui justifie un déplacement à Boumendil où, en plus d'avoir le choix, les familles venues des quatre gouvernorats de la capitale peuvent réaliser de substantielles économies. Le marché est aussi un centre d'approvisionnement des petits revendeurs informels, vendeurs de rue du centre-ville et des autres espaces densément fréquentés de l'agglomération comme le Passage, aux abords de la station centrale du tramway tunisois, ou les promenades littorales dominicales de La Goulette et de La Marsa.

Le souk Boumendil attire également au-delà de Tunis. Les commerçants des souks hebdomadaires s'y approvisionnent régulièrement et diffusent ensuite ces marchandises dans tout le nord-est du pays, dans les marchés hebdomadaires des villes et bourgs des gouvernorats de Bizerte, Zaghouan, Béja ou Siliana. Particuliers et petits revendeurs peuvent venir de plus loin, notamment en associant une navette commerciale à d'autres raisons de fréquenter la capitale. C'est l'exemple de Sihem⁷⁰, rencontrée en 2013 dans le train entre Tunis et Gabès et venue acheter des bijoux fantaisie au souk Boumendil pour les revendre à ses voisines, dans son quartier de Sfax.

⁷⁰ Entretien, train Tunis-Sfax, printemps 2013.

Enfin, l'aire de chalandise du souk Boumendil peut aussi dépasser les frontières nationales. En effet, les Algériens d'Annaba fréquentent régulièrement le souk après une visite à Tunis et dans les marchés traditionnels de la médina. Les taxis collectifs immatriculés à Annaba stationnent d'ailleurs tout près, dans la moitié nord de la rue el Jazira. Cette extension de l'aire de chalandise du souk est toutefois le fait de produits plus rares et soutenant la concurrence avec d'autres marchés tunisiens comme c'est le cas des bijoux fantaisie et des cosmétiques.

II.2. Ben Gardane, marché de redistribution et place financière

Ben Gardane représente le modèle opposé. Contrairement à Tunis, les approvisionnements de la place marchande frontalière reposent sur une gamme très réduite d'itinéraires. En revanche, la place marchande environnée d'un maigre marché de consommation a vocation à redistribuer ses marchandises, plus ou moins exclusivement, dans tous les autres souks tunisiens. À ces relations marchandes, il faut ajouter l'originalité et l'extension des réseaux financiers.

II.2.1. Entre dépendance aux intermédiaires libyens et capacité de redistribution sur l'ensemble du territoire tunisien

Les grossistes de Ben Gardane, à quelques exceptions près, dépendent totalement des approvisionnements réalisés en Libye. Au souk Zokra, tous les commerçants de marchandises importées s'approvisionnent en Libye. Si certains, comme Mansûr, ont pu effectuer eux-mêmes des commandes en Chine, ils n'en dépendent pas moins de leurs partenaires libyens qui sont les seuls à pouvoir profiter des infrastructures portuaires de Tripoli et du régime douanier libyen particulièrement avantageux. Au-delà du lien d'approvisionnement direct exclusivement libyen, l'observation des cartons⁷¹ de marchandises entreposés au souk Zokra laisse toutefois entrevoir une gamme de provenances sensiblement différente par rapport à Tunis. En effet, aux classiques *made in China* et *made in Turkey* s'ajoutent aussi le *made in Egypt* – en particulier pour la vaisselle – et les sociétés localisées à *Dubai, UAE*, absents à Tunis. Ces nuances

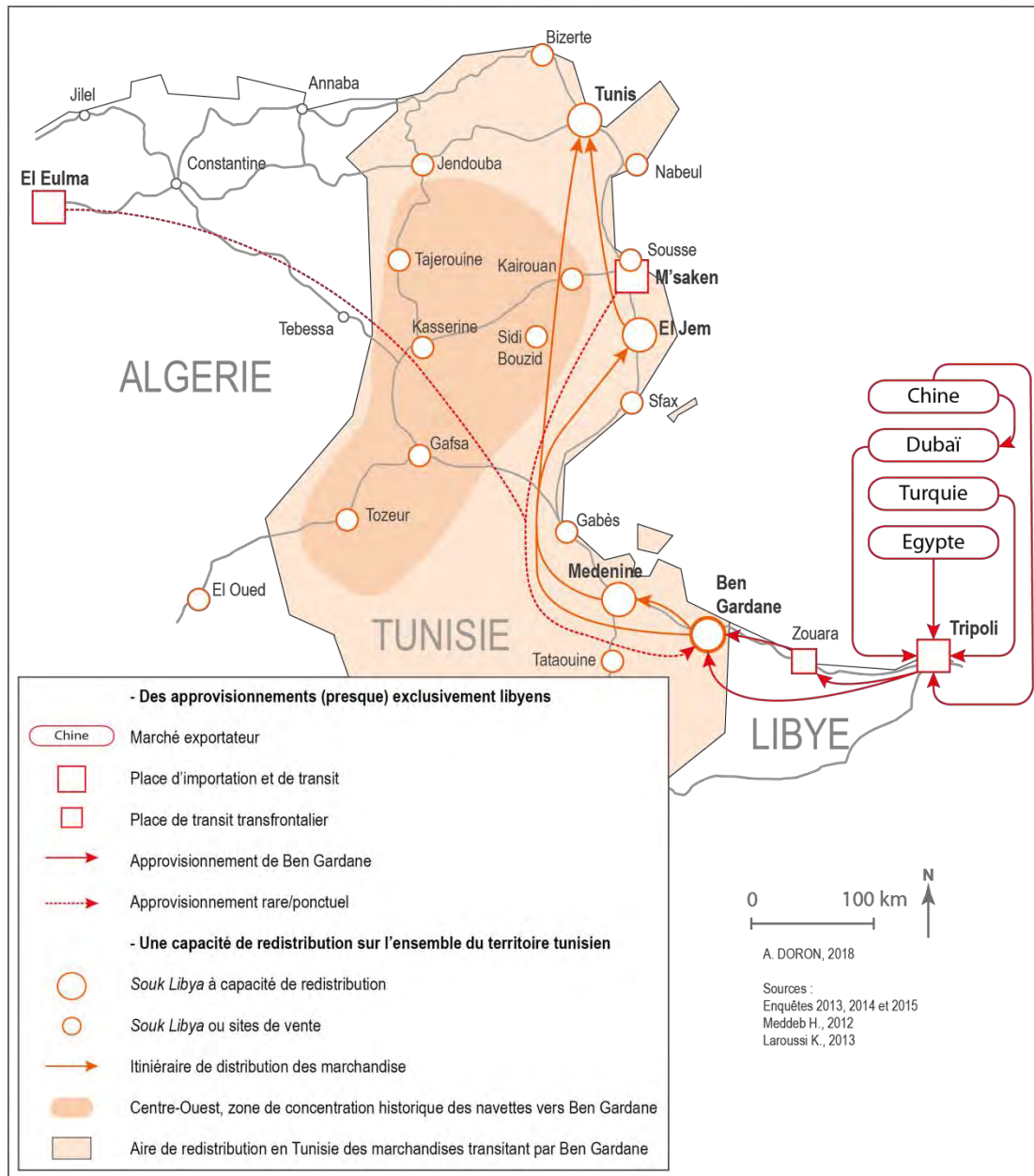
⁷¹ Sur les cartons apparaît le pays de provenance. À cela s'ajoute le nom de l'entreprise industrielle, dont la ville de production peut-être aussi mentionnée.

témoignent de la géographie des approvisionnements des importateurs libyens et laissent penser que chaque contexte différent d'ouverture au commerce transnational produit une gamme d'itinéraires d'approvisionnement originale.

Au souk Maghreb, celui des détaillants, la présence des lustres en provenance des grandes sociétés d'importation de M'saken témoigne d'une exception dans l'exclusivité des approvisionnements de Ben Gardane en Libye. À ce titre, les approvisionnements en provenance d'Algérie sont aussi possibles, en particulier lorsque que le marché libyen est en situation de pénurie comme lors de la période d'embargo de 1992 à 1999 et lors de la guerre civile de 2011. Ces quelques nuances ne doivent toutefois pas faire oublier que le port qui ouvre le marché frontalier de Ben Gardane aux approvisionnements du commerce transnational reste celui de Tripoli.

La redistribution des marchandises importées depuis la Libye vers l'ensemble du pays, et même au-delà, est la vocation même de la place marchande frontalière (cf. figure 2.5.). Sa puissance de redistribution est matérialisée par le réseau des *souks Libya* en Tunisie. Mais ces marchés ne sont toutefois plus dépendants des marchandises importées de Libye. En effet, certains *souks Libya* ont pu se déconnecter des approvisionnements à Ben Gardane. C'est le cas du marché de Kairouan où la plupart des échoppes vendent aujourd'hui des fripes dont les grossistes sont à Tunis et s'approvisionnent auprès des commerçants ambulants du souk hebdomadaire. Le lien de ces marchés avec Ben Gardane n'est ni toujours actif, ni toujours exclusif. L'approvisionnement à Ben Gardane peut alors faire office de dépannage pour les commerçants parmi une large gamme d'options d'approvisionnements. À l'exception notable des importateurs de M'saken, Ben Gardane reste néanmoins en lien avec tous les autres marchés tunisiens de vente des marchandises du commerce transnational.

Figure 2.5. : Itinéraires d’approvisionnement et réseau de redistribution des flux de marchandises depuis Ben Gardane



Au-delà des marchés et du seul cas des commerçants professionnels, Ben Gardane jouit toujours d’une immense renommée depuis le début des années 1990. Son aire de chalandise auprès des particuliers s’étend à l’ensemble du pays. C’est encore aujourd’hui la principale destination du « *khat* » (Meddeb, 2012b) où les Tunisiens se rendent dans le cadre de cette économie de la débrouille.

II.2.2. La première place financière du commerce transnational tunisien

Les activités financières déployées à partir de Ben Gardane occupent une place particulière dans l'analyse de la place marchande et plus largement dans le cadre de la thèse. Elles sont à la fois omniprésentes et indispensables pour les opérations commerciales transnationales mais elles demeurent peu visibles en dehors de la région frontalière. Et encore, seules les opérations de change les plus banales s'y laissent apercevoir tandis que les services financiers et les transferts de devises restent cachés. Ces activités – comme le change de devises – peuvent apparaître assez simples au premier abord mais leur complexité représente un véritable défi pour qui cherche à les comprendre et à les exposer. Ainsi, comme la plupart des travaux abordant la question du commerce transnational, nous avons commencé par laisser de côté le volet financier des activités marchandes, jamais évoqué par les commerçants tunisois par lesquels nous avons débuté l'enquête. Mais lors du premier terrain effectué à Ben Gardane au printemps 2013, la visibilité des opérations de change dans la ville et la remarque d'un jeune commerçant de Gabès⁷² – « *le plus important c'est le change. Sans la devise il n'y a rien* » – ont poussé à investiguer plus avant. Mais à l'instar de la finance mondialisée, l'information est rare, parcellaire, peu accessible, opaque. La rencontre de Marwane, grossiste de devises, et celle de Mehdi, fin connaisseur de la place marchande et lui-même *sarafa*, ont été déterminantes pour entrevoir le fonctionnement de ces activités financières. Du côté des travaux universitaires, Rafah Tabib (2011) aborde le sujet dans sa thèse sur la Jeffara tunisienne, tandis que Mohamed Benbouzid (1999) a analysé le déploiement de réseaux financiers informels depuis Saint-Étienne jusqu'en Algérie. De manière plus générale, Michel Lelart (2002) livre trois constats essentiels sur le sujet : l'extrême diversité des pratiques financières informelles, les formes originales sinon sophistiquées de ces activités qui développent de véritables produits financiers et enfin l'efficacité du secteur financier informel structuré par des réseaux interpersonnels. Les activités des *sarafas* de Ben Gardane illustrent parfaitement cette analyse.

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

⁷² Entretien, printemps 2013, Gabès. Khaled fait les navettes entre Gabès et Ben Gardane où il s'approvisionne. Diplômé en ingénierie mais sans perspective d'emploi, Khaled a ouvert un point de vente dans le garage familial.

Leur origine remonte au début des années 1980 avec le change des salaires des émigrés tunisiens en Libye à leur retour au pays. Ces travailleurs émigrés, pour la plupart clandestins dans un contexte de tensions et d'interruption des relations tuniso-libyennes, doivent alors contourner l'obstacle que représente l'inconvertibilité du dinar libyen (LYD). À Ben Gardane, un petit nombre de pionniers se lance dans le change clandestin en rachetant la devise libyenne aux émigrés. Les dinars libyens sont ensuite utilisés essentiellement dans les opérations d'achat réalisées en Libye par les réseaux de contrebande.

Avec l'ouverture de la frontière et la normalisation des relations tuniso-libyenne à partir de 1987, l'activité de change prend de l'ampleur. Confidentielle à l'origine, elle se développe à mesure que les circulations transfrontalières explosent. Ainsi, le long de la route nationale qui traverse le centre-ville de Ben Gardane, les changeurs installent des bureaux de change bien visibles – les mêmes que l'on peut apercevoir aujourd'hui – et dont l'activité va prospérer. Elle repose sur le double sens des flux transfrontaliers. Les Libyens se rendent en Tunisie pour le tourisme, pour les cliniques privées ou encore, pendant la période d'embargo de 1992 à 1999, pour les vols internationaux. Les Tunisiens travaillent en Libye et, de plus en plus professionnellement, achètent les marchandises très peu taxées.

Cette activité de change bien développée à partir de la décennie 1990 va accompagner la mondialisation des activités commerciales. En effet, les commerçants qui cherchent à importer depuis les marchés étrangers font face à un obstacle financier important. Il s'agit des restrictions imposées à l'export des devises nationales. Cet obstacle n'est pas nouveau, il est contourné par les navetteurs Maghrébins qui se rendent dans les places marchandes méditerranéennes comme Marseille. Le change se pratique alors entre les nationaux et les émigrés en profitant des circulations des personnes entre les deux rives de la Méditerranée : « touristes » et retraités de retour au pays pendant l'été pour les premiers ou définitivement pour les seconds, navetteurs et autres porteurs de cabas dans les deux sens. Comme pour les Algériens de Saint-Étienne (Benbouzid, 1999), cet aspect des flux financiers, opéré dans un cadre postcolonial entre les deux rives de la Méditerranée par des réseaux communautaires manipulant les deux devises, est désormais bien connu.

Ce type de flux est cependant absent à Ben Gardane car les locaux n'entretiennent pas vraiment de relations transméditerranéennes et de liens avec des communautés émigrées. C'est l'économie transfrontalière qui prime et seule la Libye – ou au mieux

Tunis – a réellement offert une destination d’émigration à la Jeffara tunisienne. Pour autant, le réseau de change de Ben Gardane va prendre une dimension supplémentaire en associant au change le transfert international de devises. À partir d’une activité de change déjà étoffée, les *sarafas* de Ben Gardane vont à la fois saisir les opportunités offertes par la libéralisation du commerce en Libye et la mondialisation rapide des grossistes et importateurs libyens à la fin de l’embargo, et par la forte demande en devises qui émane de Tunis et des importateurs de tout le pays qui cherchent à accéder aux places marchandes asiatiques au tournant des années 2000. Les premiers fournissent les relais financiers en Libye, les seconds composent la clientèle.

Du point de vue des importateurs tunisiens, le service offert à Ben Gardane est indispensable. Ces entreprises commerciales ne déclarent pas leurs importations justement pour éviter les tarifs prohibitifs des douanes tunisiennes. Les importateurs n’ont de ce fait pas d’autorisation d’export de devises et ne peuvent compter que sur l’autorisation « touristique » d’export fixée à 6 000 dinars tunisiens (TND) par an, somme largement en deçà des dizaines de milliers de dinars nécessaires à l’approvisionnement sur les places marchandes globales. Il s’agit donc de pouvoir transférer un capital à l’étranger, autrement dit d’exporter des devises sans avoir à utiliser un compte tunisien repérable ni à les transporter en liquide. À cela, il faut ajouter le change de cette somme en dollars, indispensable devise des échanges sur les places marchandes globales mais rare en Tunisie. Les acteurs financiers de Ben Gardane offrent ces deux services combinés grâce à un réseau financier transnational à la fois complexe et performant.

Pour présenter ce réseau financier⁷³, il s’agit de revenir sur ses acteurs, sur leurs activités et sur quelques principes régissant le change et le transfert de devises. À Ben Gardane, deux types d’acteurs sont en mesure d’offrir un tel service. Ils se différencient par leur capital de départ qui définit leur capacité à changer des volumes plus ou moins importants et par leurs relations qui définissent les destinations possibles pour le transfert de devises.

⁷³ Ce qui suit repose sur trois entretiens approfondis menés avec Marwane au printemps 2014, complété par deux entretiens avec Mehdi à l’automne 2014.

Les grands *sarafas* sont les financiers les plus importants. Ils sont les acteurs les plus anciens et les plus puissants de la place marchande. Rafah Tabib (2011) a d'ailleurs bien décrit leur rôle qui dépasse largement le change et le transfert de devises. Personnalités fondatrices de la place marchande, à la tête de sa hiérarchie économique et tribale au moins jusqu'en 2011, ces derniers garantissent entre autres les contrats commerciaux ou pratiquent le prêt bancaire pour financer les opérations commerciales. Pour Marwane, ils sont cinq ou six à disposer d'un capital se chiffrant en millions de dinars tunisiens. Ces derniers disposent de plusieurs centaines de relations leur permettant de transférer des devises sur tous les continents. Ils décident quotidiennement du prix des devises qui s'applique au reste des acteurs financiers de Ben Gardane, en fonction des cours mondiaux du dollar ou de l'euro. Depuis 2011, ces acteurs sont néanmoins concurrencés⁷⁴ par des grossistes de devises de bien moindre importance mais plus nombreux.

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

Le service de change et de transfert de devise offert par les *sarafas* aux commerçants transnationaux tunisiens se décline en deux phases. La première est la collecte de devises et le change. À l'échelle de la région frontalière d'abord, les *sarafas* achètent les devises excédentaires aux changeurs, qu'il s'agisse de dinars tunisiens ou libyens selon les excédents que les changeurs souhaitent revendre. Les changeurs locaux, en particulier ceux des stands bleus numérotés de « l'avenue du change » au centre de Ben Gardane, et plus largement tout commerçant pratiquant cette activité à la marge de Ben Gardane jusqu'à Médenine, changent les devises des voyageurs tunisiens et surtout

⁷⁴ Cette remarque renvoie aux imbrications économique-politiques affectées par la révolution et qui sont abordées dans les chapitres 3 et 4.

libyens qui traversent la frontière. Après les avoir achetés au prix de un pour cent, les *sarafas* revendent les dinars libyens aux grossistes de marchandises de Ben Gardane qui les utilisent en quantité pour payer leurs fournisseurs libyens. Ils peuvent aussi être transférés en Libye auprès de partenaires financiers en remboursement d'une dette. Quant aux dinars tunisiens, ils sont utilisés pour l'achat de devises internationales comme l'euro et, dans une moindre mesure, le dollar. L'achat de devises internationales par les *sarafas* de Ben Gardane repose sur l'offre de taux de change plus avantageux que celui des banques. Ainsi, les devises des touristes européens récoltées dans tout le pays par des hôteliers ou des commerçants sont rachetées à Ben Gardane. Il en va de même pour les euros des émigrés de retour en Tunisie. Une pratique courante est aussi le change de l'autorisation touristique d'export de devise dont bénéficient les Tunisiens chaque année. Les 6 000 dinars autorisés peuvent être changés en banque par tout un chacun dans n'importe quelle devise. La somme est ensuite revendue avec un bénéfice aux *sarafas* de Ben Gardane. Ces opérations accumulées permettent aux *sarafas* de Ben Gardane de concentrer des quantités importantes de dollar ou d'euros, impossibles à chiffrer, mais que l'on peut estimer à plusieurs millions sans trop de risques. En témoignent, lors d'une visite à la Rahba en compagnie Mehdi, ces dizaines de liasses de 25 000 euros en billets de 500, déposées nonchalamment sur le vieux comptoir en bois d'une petite pièce sommaire éclairée par un néon. Et le rire des *sarafas* lorsque je leur confiais n'avoir jamais vu ne serait-ce qu'un billet de 500 euros auparavant⁷⁵. Les quantités de devises sont importantes mais l'attitude des acteurs de la place financière qui les manipulent quotidiennement et banalement⁷⁶ rappelle aussi qu'il ne s'agit que d'une marchandise presque comme une autre.

La seconde phase, la plus complexe, et le transfert des devises des commerçants transnationaux vers les places marchandes globales. Du point de vue des commerçants l'opération consiste à déposer la somme désirée auprès d'un *sarafa* de Ben Gardane et de repartir avec un contact dans la place marchande de destination – Yiwu par exemple – auprès duquel il pourra récupérer en dollars la valeur de son dépôt initial.

⁷⁵ Cette scène a eu lieu en novembre 2014. Et je n'ai été autorisé qu'à photographier le billet en question ainsi qu'un autre billet de 50 dollars.

⁷⁶ En juin 2014, j'avais déjà pu constater la banalité de ce rapport aux devises. Ainsi, lors d'une pause dans un entretien avec Marwane réalisé dans son bureau de change de la Rahba, j'attendais seul mon interlocuteur en prenant des notes derrière le comptoir sur l'échange qui précédait. Pendant ce temps, les deux neveux de Marwane étaient dans la petite pièce juste derrière moi. Ils étaient assis par terre de part et d'autre d'un tas de billets qu'ils s'affairaient à compter. Je n'oublierai ni ma surprise née du contraste entre ce tas d'argent que l'on ne trouve que dans les films et la grande simplicité du lieu et de l'opération, ni le bruit incessant des billets égrenés comme du blé entre les mains des deux adolescents.

L'opération n'est garantie que par la confiance établie entre tous les acteurs. Entre les deux, le transfert active un réseau et une chaîne d'opérations complexes aux multiples combinaisons possibles. Le point commun à toutes les opérations de transfert est le transit par la Libye. À l'instar des approvisionnements en marchandises via le port de Tripoli, la Libye représente l'ouverture au monde pour les flux financiers qui émanent de Ben Gardane. Les intermédiaires libyens sont donc indispensables aux *sarafas* de Ben Gardane car ils bénéficient de grandes facilités pour l'export de devises. Deux options sont possibles.

La première option consiste en un export d'euros en liquide. Les billets de 500 euros sont donc particulièrement intéressants car ils permettent de transférer une valeur importante mais pour un volume de billets limité. Par un ou plusieurs intermédiaires, la somme est transportée jusqu'à Dubaï ou le formel et l'informel – cette description suffisant à invalider ces catégories – s'imbriquent. La grande souplesse des banques de l'émirat permet en effet à cette somme d'y être changée et déposée en dollars sur compte sans problème. Elle intègre alors les circuits financiers classiques en étant envoyée par virement sur le compte du contact donné au commerçant initial. Il suffit d'un appel téléphonique pour passer les ordres de transfert à tel ou tel commerçant. Cette chaîne de transfert impose au minimum que le *sarafa* de Ben Gardane dispose de relais en Libye, à Dubaï et en Chine. Mais l'opération peut aussi être décentralisée et le *sarafa* peut simplement transmettre la somme et sa destination à son partenaire libyen de confiance sans avoir à connaître le réseau qu'il mobilise.

La seconde modalité de transfert est plus complexe et combine un faisceau de créances et de dettes entre les acteurs du réseau financier. Ainsi, la somme n'est pas toujours transférée en tant que telle. Pour le commerçant, les modalités sont peu différentes. L'argent est déposé à Ben Gardane et récupéré dans le lieu et la devise souhaitée. À ce moment, l'agent financier peut s'endetter pour livrer la somme au commerçant dans la place marchande de destination. En réalité, en s'endettant, il devient créancier du *sarafa* de Ben Gardane au nom de qui il a délivré l'argent au commerçant. Cet agent financier peut être remboursé sur des transferts futurs. N'importe quel acteur de la chaîne peut ainsi s'endetter et devenir créancier de la relation pour qui il a contracté la dette. Dans le cas de dettes contractées par les Libyens, le remboursement peut se faire en dinars Libyens accumulés à Ben Gardane par les opérations de change ou bien en marchandises livrées en Libye pour la valeur de la dette. Ainsi, il peut arriver que les flux financiers s'imbriquent à ceux des marchandises qui circulent dans les deux sens. Le système gagne encore en complexité si l'on ajoute le fait que chaque chaîne d'acteurs se forme

conjoncturellement pour chaque opération et que les dettes peuvent se régler d'une opération à l'autre.

Ces éléments du réseau financier qui se déploie depuis Ben Gardane nécessitent de rappeler quelques principes. Tout d'abord, ce réseau financier est un réseau indéfini de personnes entre lesquelles circulent des acteurs financiers et commerçants et des flux de devises et de marchandises. Ce réseau peut être rapproché d'une institution au sens sociologique du terme dont le ciment est un ensemble de pratiques et de règles, la plus importante étant la confiance dans le respect des engagements que chacun place dans ses relations et dans les relations de ses relations. À ce titre, nul *sarafa* ne peut exercer sans garant et chaque relation est garantie par un tiers commun de confiance. Mobiliser une relation d'un tiers sans son accord est d'ailleurs une faute grave. Celui qui la commet se voit alors exclu des garanties et ne peut plus exercer.

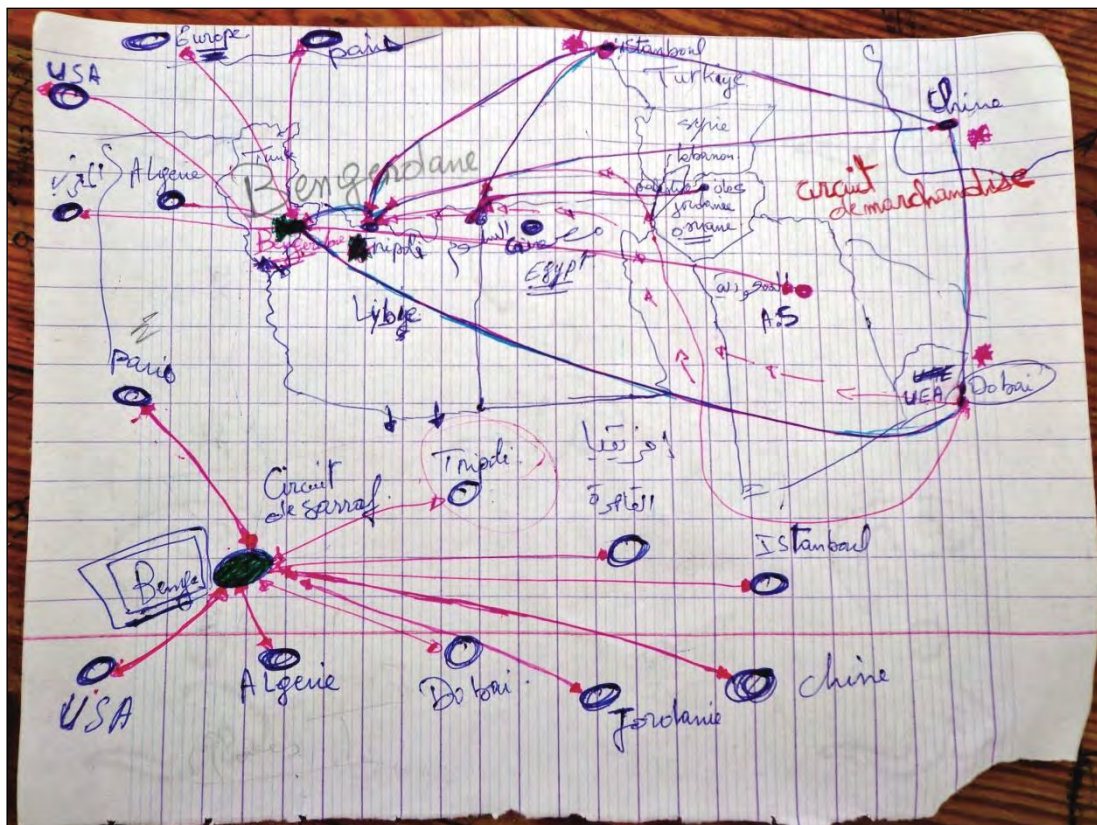
Ensuite, il faut rappeler que ce réseau est totalement décentralisé. Chaque *sarafa* dispose de son réseau personnel. Pour Marwane par exemple, il représente une centaine de contacts à Ben Gardane, en Libye à Tripoli, Zuwara, Zawiya, puis à Istanbul, au Caire, à Paris, à Dubaï et à Yiwu. Mais ce réseau n'est pas limité puisqu'il peut mettre potentiellement Marwane en relation avec les relations de ses relations⁷⁷.

⁷⁷ Arriver à comprendre ce point a représenté des heures d'échanges et des moments parfois cocasses, notamment lorsque je demandais à Marwane le nombre et les localisations géographiques de ses contacts et qu'il était en incapacité de me répondre.

Planche photographique 2.1. : Le réseau financier expliqué par Marwane

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

(Cliché : A. Doron, 2014)



En fonction du besoin de son client pour une opération de change et de transfert, le *sarafa* peut donc former une chaîne relationnelle optimale pour répondre au service demandé. Ce qui a été appelé par convention le « réseau financier » est en réalité un faisceau d'opportunités relationnelles, totalement labiles et permises par l'interconnexion de réseaux personnels toujours garantie par un tiers de confiance. Personne ne dirige un tel réseau. Seules la capacité financière de change et d'endettement, la richesse relationnelle et la réputation distinguent des acteurs plus importants que d'autres. Par ailleurs, Ben Gardane n'est en rien le centre. C'est un point d'entrée de connexions financières rhizomiques potentiellement en capacité de connecter n'importe quel marché du globe.

Ainsi, les activités financières déployées à partir de Ben Gardane témoignent de la mondialisation de la bourgade frontalière. Elles connectent la région frontalière au reste du monde plus intensément encore que les relations marchandes, pourtant étendues et complexes. Intrinsèquement liés, les réseaux marchands et financiers de Ben Gardane ne sont pas des objets géographiques de même nature. Les seconds se dérober à l'espace comme au temps et aux observations. Sans les oublier, la mise en perspective cartographique des relations entre les marchés tunisiens qui suit se contente des relations marchandes, en gardant à l'esprit que toute transaction commerciale entre deux marchés implique une transaction financière.

II.3. Visualiser les relations d'approvisionnement et de distribution des marchés tunisiens

À partir de Tunis et de Ben Gardane, deux places marchandes dont les processus de structuration originaux ont été mis à jour, nous avons envisagé les modalités de connexion à la mondialisation du commerce transnational. Ces analyses laissent entrevoir un ensemble complexe de relations d'approvisionnement à toutes les échelles. En Tunisie, elles forment un réseau dense reliant les marchés importateurs entre eux mais aussi avec des marchés de distribution secondaires à même d'alimenter efficacement le marché de consommation national en produits importés. Il s'agit à présent de proposer une synthèse cartographique de ces relations commerciales entre les marchés tunisiens, observées lors de l'enquête menée entre 2012 et 2015.

II.3.1. Une perspective cartographique à définir

Avant de présenter les propositions cartographiques, il s'agit d'en préciser les contours, à commencer par les données dont nous disposons. Elles sont issues des cinq missions de terrains menées entre décembre 2012 et juin 2015 et ont été récoltées à partir d'une enquête de type ethnographique multisituée. Ainsi, observations, discussions et entretiens ont été réalisés dans de multiples sites d'enquête, essentiellement à Tunis (huit sites) et Ben Gardane (trois sites). À cela, s'ajoutent huit sites supplémentaires dans le reste du pays, dans la région de Kasserine dans le Centre-Ouest, à Médenine et Gabès au sud et dans le Sahel tunisien à M'saken, El Jem et Kairouan (cf. introduction

générale). Cette enquête a permis de mettre en lumière une liste non exhaustive de marchés tunisiens de vente des produits de l'importation transnationale. À ces marchés s'ajoutent d'autres sites connexes qui n'ont pas pu faire l'objet d'enquête, en Algérie (El Eulma, Aïn Fakroun, Tebessa), en Libye (Tripoli, Zuwara, Zelten) mais aussi en Tunisie (Tataouine). Dans chaque marché enquêté, l'historique du lieu marchand a été mis à jour ainsi que les destinations d'approvisionnement et/ou de distribution privilégiées par les commerçants.

Les données recueillies – déclarées ou observées – permettent d'identifier des flux de marchandises entre deux marchés. Aux flux de marchandises s'ajoutent les flux de personnes, acteurs marchands ou transporteurs, et les flux financiers.

Si ces données sont issues d'un questionnaire systématique à la recherche des lieux d'approvisionnement connexes dans chaque site d'enquête, l'enquête n'est toutefois ni quantitative, ni exhaustive, ni systématique. En effet, son but était à l'origine plus informatif que démonstratif. Elle ne répond donc pas à un protocole et à une hypothèse construits *a priori* mais reste le fruit d'adaptations et d'ajustements aux réalités et aux possibilités du terrain. Ainsi, les données dont nous disposons sont imparfaites, lacunaires et comportent quantités de biais. Les lieux n'ont pas tous été renseignés avec la même intensité. Ils ne sont d'ailleurs pas tous de même nature, entre lieux marchands et lieux de transit frontaliers ou portuaires, entre marchés importateurs et marchés de revente.

En dépit de ces inconvénients présentant un sérieux handicap à une représentation cartographique des relations d'approvisionnement entre les sites du commerce transnational en Tunisie, nous avons fait l'hypothèse qu'une visualisation pourrait permettre d'enrichir l'analyse. Ainsi, l'objectif des propositions cartographiques qui suivent n'est pas tant de remonter pour chaque site les connexions aux marchés exportateurs mais plutôt d'observer comment cette route marchande des places marchandes asiatiques jusqu'en Tunisie se ramifie et selon quelles temporalités.

II.3.2. Un réseau dense d'interrelations marchandes

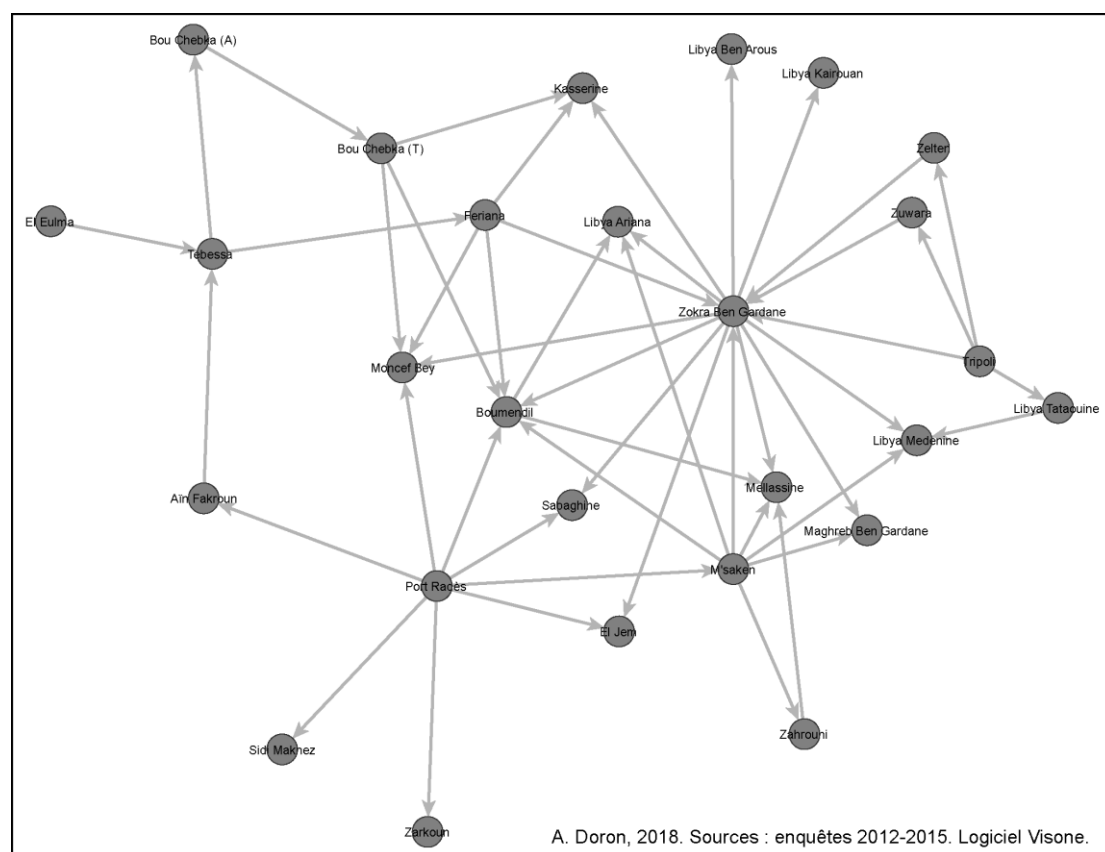
Devant la complexité et la densité du réseau de relations d'approvisionnement identifiées, nous avons commencé par mobiliser les graphes à l'aide du logiciel Visone

(Visual Social Networks). Il s'agissait avant tout d'une manière de déployer les données dont nous disposions (cf. figure 2.6.).

Figure 2.6. : Graphe des sites de l'enquête et des relations marchandes

La figure ci-dessous représente, pour reprendre le vocabulaire de la théorie des graphes, un ensemble de sommets, ici associés aux lieux de l'enquête, reliés par des arcs orientés. Chaque arc représente le transfert de marchandises d'un lieu à l'autre. Le logiciel Visone permet ensuite de déployer un ensemble d'analyses. Nous nous sommes ici contentés de la fonction d'organisation automatique du graphe proposée par le logiciel.

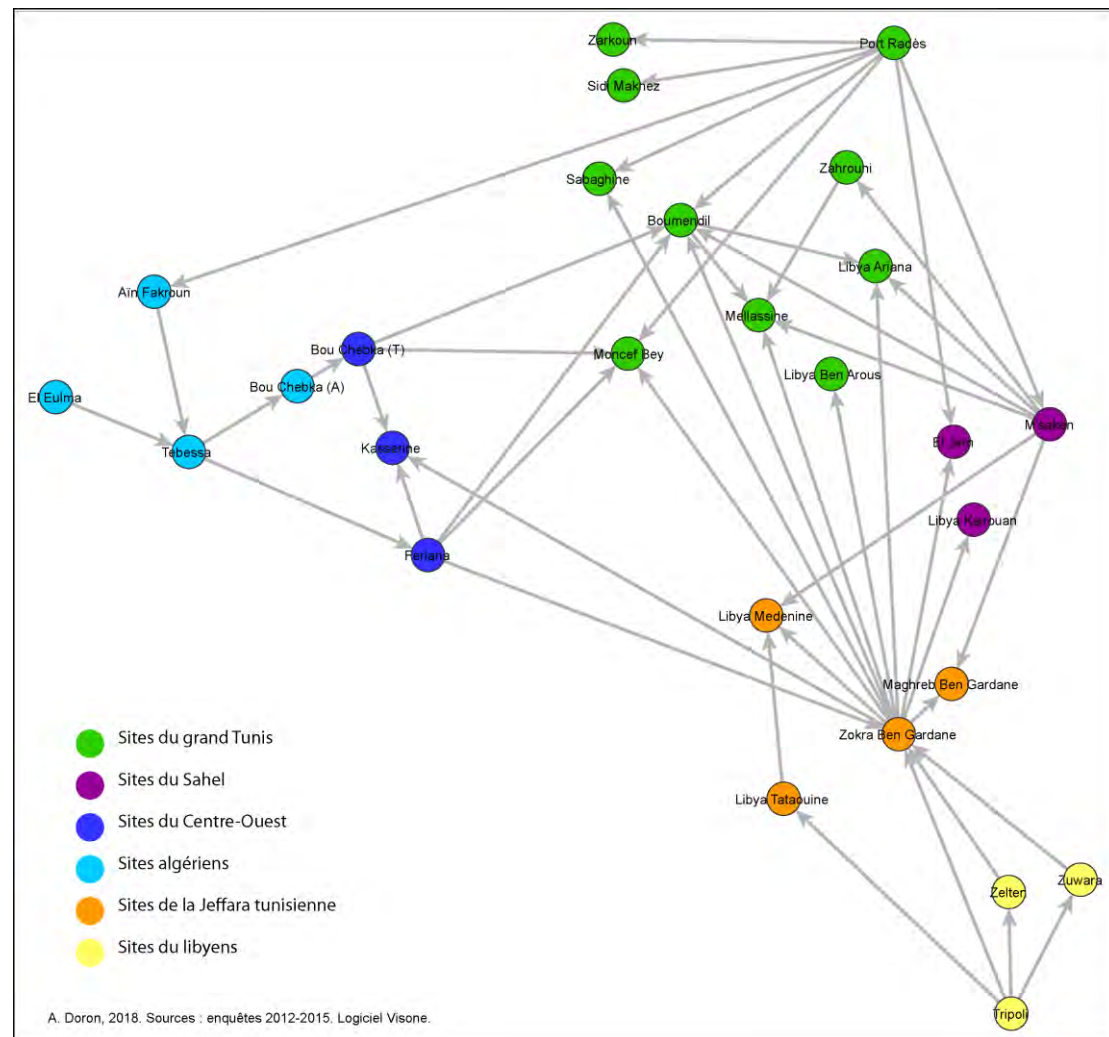
Déjà la capacité de redistribution du souk Zokra de Ben Gardane apparaît soulignée, notamment en direction des *souks Libya* tunisiens. Pour le reste, la place marchande tunisoise apparaît mal car divisée entre les sites d'enquête eux-mêmes dispersés par l'organisation automatique du graphe.



À partir du même ensemble de lieux et de relations, nous avons ensuite cherché à spatialiser le graphe en attribuant des couleurs par région aux lieux de l'enquête et en disposant schématiquement le graphe en fonction des localisations réelles (cf. figure 2.7.).

Figure 2.7. : Graphe spatialisé des sites de l'enquête et des relations marchandes

Sur ce graphe, dont les sommets et les arcs sont identiques au précédent, la spatialisation des sites d'enquête permet de clarifier la situation de la place marchande Tunisoise, sa complexité et sa capacité de polarisation des flux de marchandises qui ne sont pas redistribués au-delà. Ben Gardane apparaît bien comme la porte d'entrée en Tunisie des marchandises qui transitent par la Libye. À l'ouest, le dispositif frontalier visité en 2014 permet l'accès au marché Tunisien des produits importés sur les places marchandes algériennes. Enfin, dans la région du Sahel tunisien, M'saken se démarque par une forte capacité de redistribution tout en n'étant approvisionné que par le port de Radès, c'est-à-dire par l'importation directe.



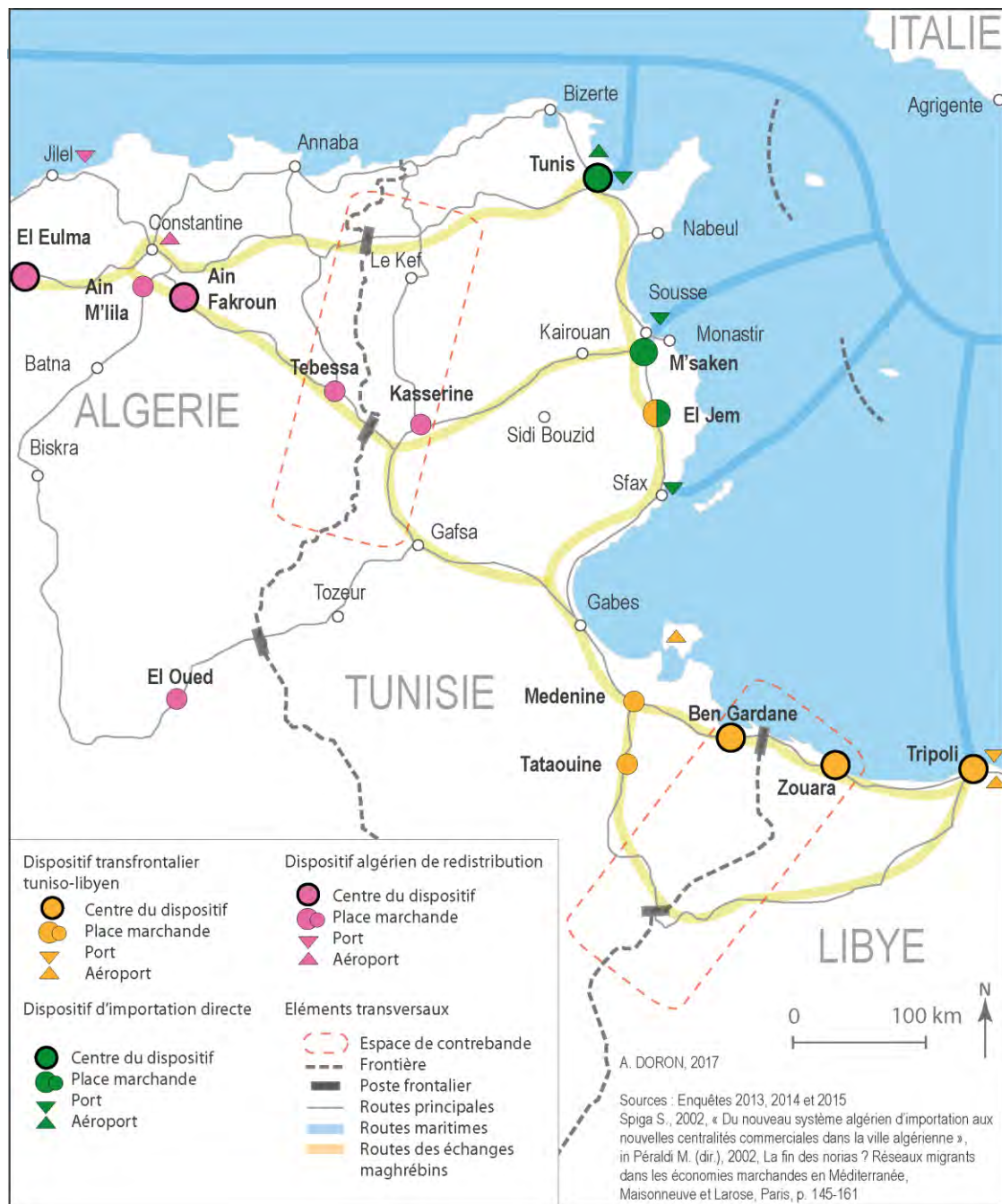
L'intérêt principal du graphe spatialisé est de faire apparaître plusieurs dispositifs organisant l'accès des marchandises importées au marché de consommation tunisien tout en préservant le détail de la complexité des relations marchandes relevées sur le terrain. Cependant, une telle représentation laisse aussi entrevoir un ensemble de limites. Le graphe ne révèle tout d'abord que les sites d'enquête. Il renforce de cette manière les sites les plus fouillés à Tunis et Ben Gardane et fait logiquement peu apparaître les régions moins investiguées. Ainsi, le dispositif frontalier tuniso-algérien

apparaît limité à la région de Kasserine alors qu'il s'étend tout le long de la frontière. On peut ajouter ensuite la grande disparité des sites d'enquête, du simple passage frontalier comme à Bouchebka à la frontière tuniso-algérienne, aux marchés des importateurs de M'saken, en passant par la zone portuaire de Radès. Enfin, les arcs ne sont pas hiérarchisés et les relations marchandes apparaissent de même valeur, de même intensité et synchrones, ce qui ne reflète pas la réalité, quand bien même nous ne disposons pas de valeurs chiffrées.

Pour clarifier et préciser cette première proposition, il s'agit d'une part de cartographier les dispositifs d'importation révélés par le graphe précédent et d'autre part de préciser les relations marchandes observées en les hiérarchisant et en les organisant chronologiquement.

La carte ci-après (cf. figure 2.8) synthétise les relations d'approvisionnement des marchés tunisiens. Y sont figurés les trois principaux dispositifs de l'importation transnationale. Le premier dispositif est celui de l'importation directe essentiellement opérée depuis les marchés tunisois et via les infrastructures portuaires et aéroportuaires de la capitale. M'saken y est intégré car ce marché concentre les importateurs (cf. chapitre 5, II.1.3.). Le deuxième est le dispositif d'importation via la Libye opéré depuis Ben Gardane et les autres marchés de la plaine de la Jeffara. Enfin, le troisième est l'approvisionnement du marché tunisien opéré depuis les places marchandes importatrices de l'est algérien. Chaque dispositif comprend un ou plusieurs centres donneurs d'ordres et l'accès à des infrastructures indispensables à la maîtrise de flux d'importation transnationaux tel que les ports et les aéroports.

Figure 2.8. : Dispositifs marchands et ramifications de la route marchande transnationale en Tunisie.



Si cette synthèse permet de localiser précisément et de mettre en valeur chacun des dispositifs qui concourent à l’approvisionnement du marché de consommation tunisien, il faut reconnaître qu’une telle représentation efface la complexité des relations d’approvisionnement et de distribution entre les sites marchands. Ainsi, par souci de lisibilité, la carte rassemble ces sites au profit des seules localités qui les abritent. Elle

fait aussi disparaître la complexité des relations jusqu'à ne garder que les routes des échanges qui les sous-entendent.

Outre la simplification assumée au profit d'une meilleure lisibilité, la carte se révèle également peu dynamique. Or l'analyse des processus de structuration des places marchandes de Tunis et de Ben Gardane et du processus de mondialisation de leurs approvisionnements a révélé l'importance de la dimension temporelle et donc d'une approche diachronique. C'est cette dimension que propose de visualiser la série de graphes ci-après (cf. figure 2.9.).

À partir des données périodisées récoltées sur chaque site d'enquête, six étapes ont été identifiées, depuis les premiers navetteurs du souk Zarkoun jusqu'à notre période d'enquête post-révolution. Pour chacune, un graphe a été réalisé sur lequel figurent les marchés actifs de la période dont la localisation est suggérée par la disposition sur le graphe et par un code couleur par région. Les approvisionnements sont différenciés selon leur importance relative (normale, renforcée ou résiduelle). L'évolution de ces éléments d'un graphe à l'autre permet de mettre en lumière la dynamique marchande propre à chaque période, entre déclin de certaines sources d'approvisionnement comme les places marchandes méditerranéennes au tournant des années 1990 et l'essor de nouvelles. Les paragraphes qui suivent proposent de décrire chacune des étapes figurées dans les graphes 1 à 6 de la figure 2.9.

La première étape figurée correspond à l'âge d'or des navettes transméditerranéennes de la fin des années 1970 à la fin des années 1990. Les navetteurs tunisiens mais aussi algériens sillonnent la Méditerranée et rapportent dans leur cabas des marchandises de Marseille, Paris, Naples ou Palerme. Au sud de la Tunisie émerge le dispositif transfrontalier tuniso-libyen alors que la frontière est fermée entre les deux pays. À l'ouest, la contrebande le long de la frontière tuniso-algérienne alimente aussi quelques flux marchands. Pendant cette période émerge le souk Zarkoun au carrefour de ces trois dispositifs d'approvisionnement.

La deuxième étape de 1987 à 1993 est marquée par l'ouverture de la frontière et la libéralisation des circulations tuniso-libyenne. C'est l'âge d'or des *souks Libya* qui éclosent et se développent en Tunisie, voire jusqu'en Algérie si l'on prend en compte le *souk Libya* d'El Oued. Au sud, Ben Gardane devient l'intermédiaire de ces échanges de

marchandises en provenance de Libye et un marché de toute première importance. Malgré la fermeture progressive de l'accès aux places marchandes européennes, le souk Zarkoun de Tunis connaît un intense développement grâce aux approvisionnements en provenance de Libye. Au tournant des années 1990, quelques navetteurs algériens puis tunisiens commencent par explorer les nouvelles places marchandes globales qui émergent à Istanbul puis à Dubaï.

La troisième étape au cours de la décennie 1990 est marquée par les incertitudes. Il s'agit d'abord à Tunis de l'évacuation et de la fermeture du souk Zarkoun en 1993 et à partir duquel émergent les souks de Moncef Bey – installé par les autorités tunisiennes – et de la rue Sidi Boumendil où des commerçants s'installent spontanément. Dans ce dernier marché, on retrouve le panel des approvisionnements du souk Zarkoun, en particulier quelques importateurs pionniers qui opèrent des commandes depuis Istanbul ou Dubaï. Au sud, les approvisionnements en provenance de Libye connaissent un ralentissement alors que le pays est sous embargo occidental de 1992 à 1999. Le rétablissement des formalités de contrôle à la frontière et les obstacles à l'exportation de marchandises hors de Libye renforcent toutefois le rôle de passeur des acteurs de Ben Gardane. Au Sahel tunisien, El Jem devient un marché important et le principal relais de Ben Gardane au nord du pays. Enfin, à l'ouest, alors que l'Algérie sombre dans la guerre civile, les trafics contrebandiers évoluent peu en dehors des cigarettes.

Au tournant des années 2000, l'importation transnationale se développe. Le phénomène touche d'abord l'Algérie où le modèle des *souks Dubaï* se répand à l'initiative des commerçants de la région de Sétif (Bergel, Kerdoud, 2010), pionniers de l'importation transnationale. Ces derniers commencent aussi à approvisionner la Tunisie, voire la Libye via les dispositifs transfrontaliers tuniso-algériens et tuniso-libyens. En Libye, le régime achève sa libéralisation commerciale et l'importation transnationale se développe de manière autonome. Les importateurs libyens profitent du réseau des *souks Libya* pour exporter à leur tour vers la Tunisie. À Tunis, l'importation transnationale progresse en particulier au souk Moncef Bey après l'incendie du premier site en 2000. Pendant cette période, le souk Boumendil devient un marché de première importance. Enfin, dans la région du Sahel tunisien, les commerçants du souk d'El Jem investissent aussi dans l'importation directe. Un peu plus au nord, à M'saken, émerge une centralité commerciale autour d'un petit groupe d'importateurs pionniers parmi les commerçants tunisiens à Dubaï puis en Chine.

La cinquième étape est celle de la « course à la Chine »⁷⁸. Elle s'étend pendant toute la décennie 2000 jusqu'à la révolution de janvier 2011. Pendant cette période, les places marchandes chinoises de Guangzhou et Yiwu se développent à la suite de l'intégration de la République Populaire à l'OMC. Elles exercent une forte attraction sur les commerçants maghrébins. Les importateurs algériens et libyens s'y fournissent en grandes quantités. En Tunisie, les pionniers de l'importation opérant pour les souks de Tunis ou depuis El Jem et M'saken sont logiquement les premiers en Chine. Cependant, ils sont rapidement suivis par des acteurs beaucoup plus modestes. Ainsi, au souk Boumendil, au souk Moncef Bey mais aussi au souk Zahrouni qui éclot à la fin de la décennie dans la banlieue ouest de Tunis, se répand la figure du commerçant-importateur opérant directement ses commandes sur les places marchandes globales pour son seul magasin. L'importation directe met à mal les flux d'approvisionnement indirects et à El Jem comme à Boumendil ou Moncef Bey l'approvisionnement via Ben Gardane devient résiduel. Toutefois, la place marchande frontalière s'ouvre elle aussi aux approvisionnements asiatiques mais toujours en association avec ses partenaires libyens. Le marché de devises et les services financiers de Ben Gardane sont par ailleurs massivement sollicités tant l'importation se développe en Tunisie.

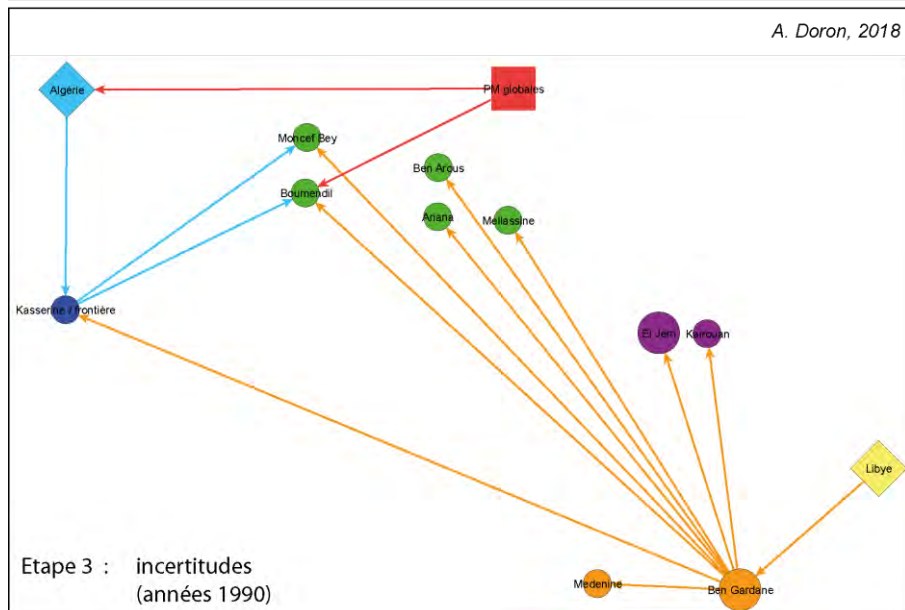
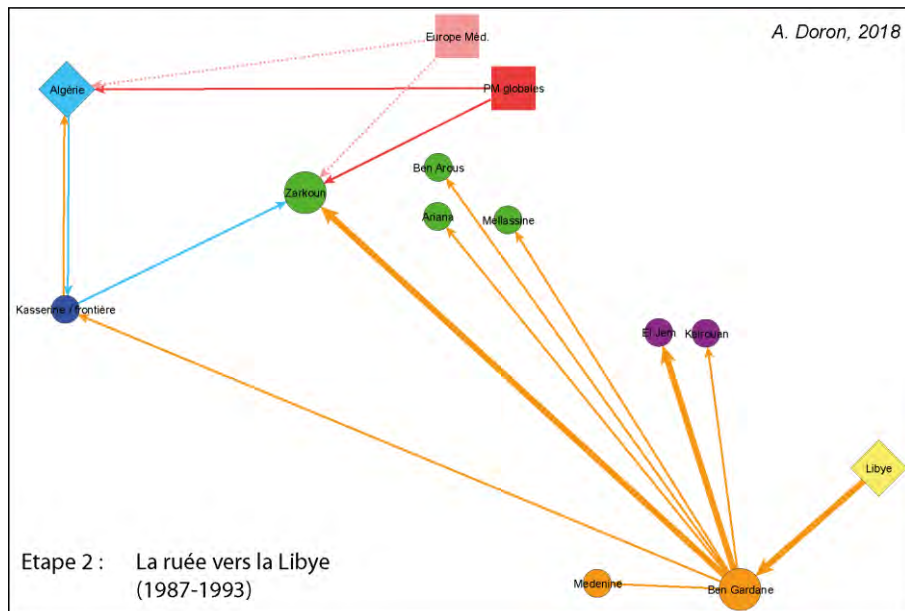
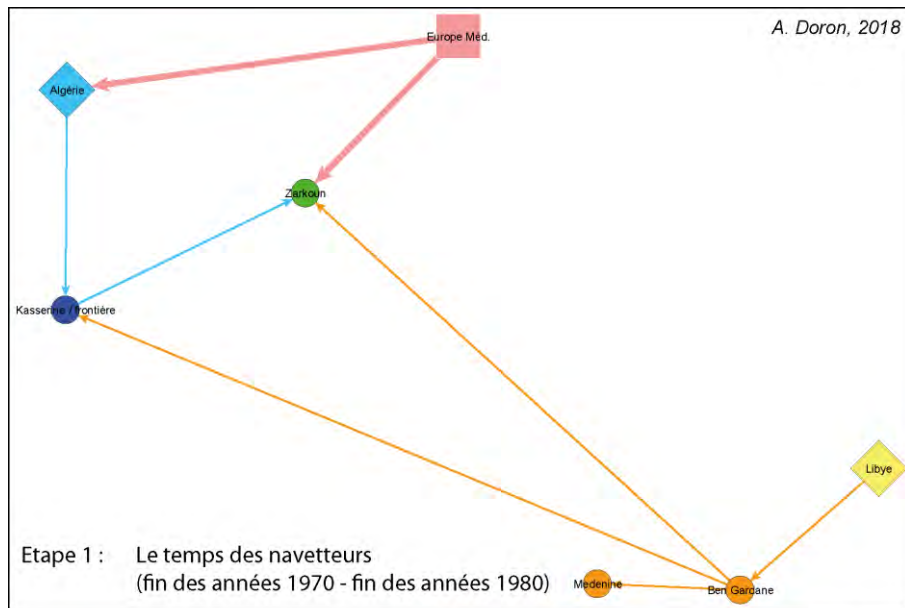
Enfin, la sixième étape fait suite à la révolution de janvier 2011. Les recompositions qui s'y opèrent ne sont pas dues à l'évolution des sources d'approvisionnement de l'importation, toujours essentiellement chinoises, mais davantage à une reconfiguration des flux d'approvisionnement aux échelles régionale et nationale. En effet, en Tunisie, l'importation transnationale directe connaît un net repli sur tous les marchés à l'exception de celui de M'saken au Sahel. Les marchés de Zahrouni à Tunis et d'El Jem au Sahel perdent en importance. Cependant, les autres marchés apparaissent toujours aussi importants et se maintiennent grâce à une réorientation de leurs approvisionnements. Jusque-là assez anecdotiques, les flux de marchandises en provenance d'Algérie connaissent un fort développement à destination des souks Tunisois via la région frontalière tuniso-algérienne. Au sud, le dispositif tuniso-libyen connaît un regain d'importance dans l'approvisionnement des souks tunisois de Boumendil et Moncef Bey. La capacité de redistribution de Ben Gardane est cependant concurrencée par celle des importateurs de M'saken qui se maintiennent et qui fournissent massivement les commerçants de Boumendil. Leurs marchandises se retrouvent même dans les *souks*

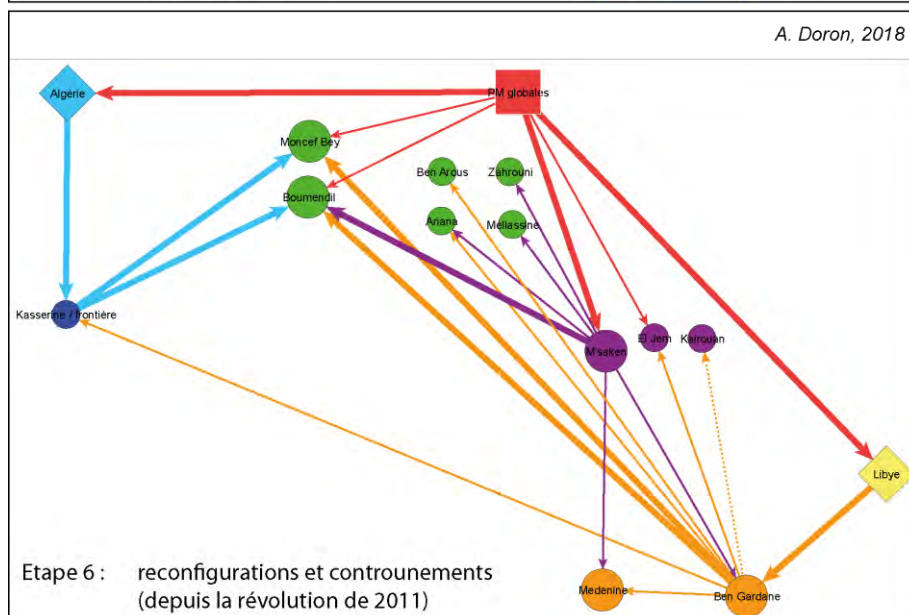
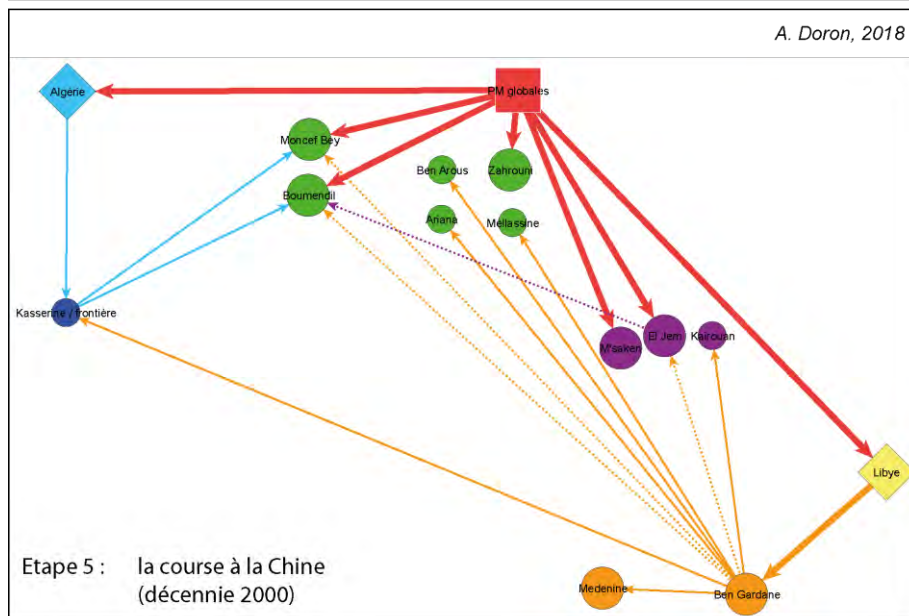
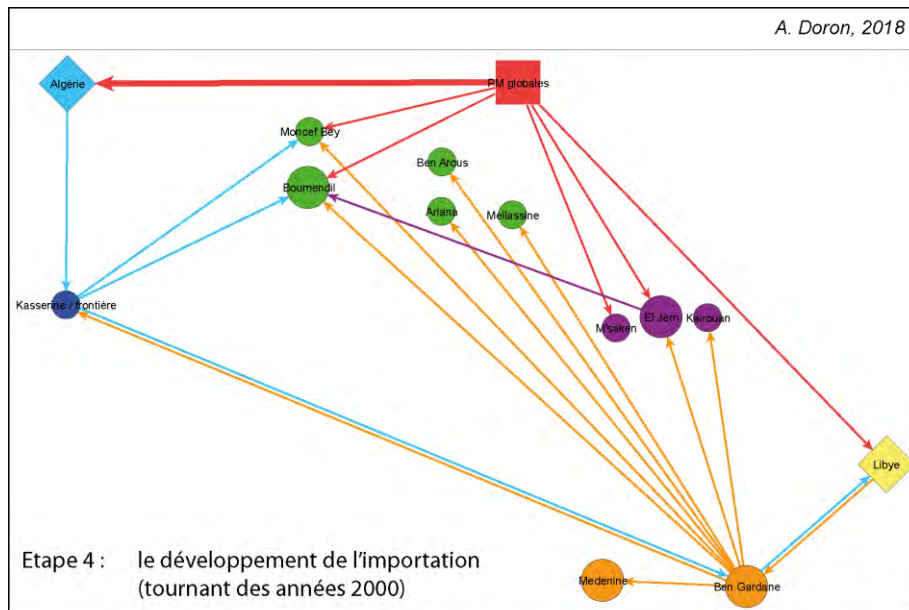
⁷⁸ L'expression qualifiant cette période de très fort développement de l'importation transnationale a pour la première fois été entendue lors du premier entretien avec Lyes à Tunis en décembre 2012. Au printemps 2013, Habib, également importateur, employait lui aussi cette expression.

Libya du pays, y compris au souk Maghreb de Ben Gardane. La révolution semble donc avoir favorisé un retour à des formes indirectes d'approvisionnement.

Figure 2.9. : Marchés et approvisionnements : série diachronique de graphes







Conclusion

La figure 2.9., avec les six graphes illustrant les six étapes déterminantes de l'évolution des marchés tunisiens et de leurs approvisionnements, permet d'opérer une synthèse de la première partie de la thèse.

Ce travail permet d'abord de valider l'hypothèse d'un réseau marchand tunisien, autrement dit d'un ensemble de marchés entretenant des relations commerciales. Ces relations marchandes apparaissent particulièrement denses en Tunisie mais il ne s'agit nullement d'un effet de redistribution de la capitale vers le reste du pays. Au contraire, Tunis apparaît comme la destination d'une redistribution qui s'opère depuis d'autres marchés.

L'examen de ces flux de redistribution permet de souligner le rôle clé de places marchandes telles que Ben Gardane et, de plus en plus, M'saken. Cette analyse met également en évidence l'échelle régionale de ces circuits de redistribution et le rôle déterminant des places marchandes algériennes et libyennes dans la connexion des souks tunisiens aux flux de marchandises du commerce transnational. Les approvisionnements indirects, via la Libye ou l'Algérie, développés à partir de régions frontalières anciennement interconnectées apparaissent tout aussi importants, sinon davantage, que les aventures des navetteurs devenus importateurs. Ainsi, l'irruption du *made in China* sur les étals des souks tunisiens au tournant des années 2000 repose sur une route commerciale depuis les places marchandes globales particulièrement ramifiée aux abords de la Tunisie.

Ensuite, la mise en perspective diachronique permet de mieux comprendre la structuration du réseau marchand tunisien. Au-delà de ce qui se joue dans tel ou tel marché, la prise en compte du réseau, c'est-à-dire des sites connexes et des recompositions qui les affectent, permet d'en souligner l'extrême labilité. Ainsi, l'importance des centralités et des lieux marchands se redistribue en permanence en fonction des opportunités qui favorisent les uns – l'ouverture de la frontière tuniso-libyenne pour Ben Gardane – ou des obstacles qui fragilisent voire dispersent les autres – la fermeture du souk Zarkoun – avant que la centralité marchande ne se redistribue ailleurs – à Boumendil ou Moncef Bey. L'observation des itinéraires des approvisionnements révèle cette même instabilité. Ainsi, en observant la relation marchande entre Tunis et Ben Gardane, un chemin ancien mais confidentiel peut être massivement mobilisé à la faveur des opportunités d'affaires auxquelles il mène, puis

délaissé lorsque des opportunités concurrentes détournent une partie des acteurs marchands, puis réactivé à la faveur des obstacles qui se dressent sur les voies concurrentes. On observe donc toujours un réseau de marchés à un moment donné.

Dans cette mise en perspective diachronique, deux moments particuliers ressortent d'ailleurs comme des temps de rupture, dans le sens où s'y opère un changement soudain par rapport aux modalités d'approvisionnement précédentes. Le premier (étape 5, figure 2.9.) est le délaissement des approvisionnements indirects au profit du fort développement de l'importation directe dans la décennie 2000. Le second (étape 6, figure 2.9.) est, en particulier vu de Tunis, le coup d'arrêt porté à l'importation directe et la soudaine revalorisation des approvisionnements indirects au lendemain de la révolution.

Ces deux moments constituent un terrain fertile pour questionner les facteurs de la labilité et des recompositions des réseaux marchands. Ils ouvrent justement une piste d'enquête. En effet, ces deux mouvements inverses de part et d'autre d'un bouleversement politique majeur – la révolution de janvier 2011 – laissent entendre que la sphère politique aurait une influence sur l'évolution et les recompositions des réseaux marchands. Après avoir envisagé la structuration des marchés puis de leurs relations, il s'agit donc d'envisager pourquoi et comment cet ensemble bouge. Cette question qui s'inscrit essentiellement dans le cadre étatique guide la seconde partie de la thèse.

PARTIE II

LA FABRIQUE DES DISPOSITIFS DE CONTOURNEMENT : ACTEURS MARCHANDS ET ÉCONOMIE POLITIQUE DU COMMERCE TRANSNATIONAL TUNISIEN EN MUTATION

Introduction

En Tunisie, le commerce de marchandises illégalement importées est qualifié de « commerce parallèle » renvoyant cette activité marchande à l’informalité et à l’illégalité et l’opposant fermement à l’État, producteur de la norme juridique. Dans la lignée des travaux d’Hernando De Soto, l’examen des pratiques de contournement de la loi par des activités marchandes transnationales laisse penser à une opposition présumée entre État et économie transnationale informelle. Celle-ci a pu incarner une forme de résistance sinon de contestation de l’État (De Soto, 1994). En effet, cette approche *« trouve un prolongement dans une description des flux transnationaux comme des mouvements dangereux, au potentiel déstabilisateur (pour les États) et désintégrateur (pour les territoires d’État), de surcroît en contexte d’État faible »* (Bennafla, 2014).

Pourtant, l’État ne peut être réduit à un objet passif de circulations transnationales qui le dépassent et le menacent. En effet, il produit une norme juridique relative qui s’applique

de manière différenciée en fonction des intérêts des détenteurs du pouvoir. En ce sens, la notion foucauldienne d'illégalisme (Foucault, 1975) replace l'État et le politique comme acteurs du laisser-faire, de la tolérance et de la fabrique de contournements de la norme légale (Bennafla, 2014). Il est alors nécessaire de questionner cette dimension politique du commerce transnational avec les variations entre tolérance et répression. Ces dernières s'opèrent dans le temps, au diapason du changement politique, et dans l'espace et la société, avec l'inégale distribution de la tolérance et de la répression en fonction des régions ou groupes sociaux à qui l'une ou l'autre s'adresse.

Loin de l'opposition frontale et d'une supposée étanchéité entre État et informalité, il s'agit au contraire d'insister sur les relations étroites qui les connectent. À bien des égards, ces relations sont même symbiotiques puisque « *les agents de l'État constituent les pièces maîtresses d'un système de contournement* » (Bennafla, 2014). Ces derniers contrôlent mais aussi ponctionnent les flux de marchandises. Parfois, la confusion des rôles est même totale lorsque les douaniers sont aussi commerçants.

En Tunisie, les implications politiques dans l'économie marchande transnationale sont particulièrement fortes. Leur prise en compte est née sur le terrain par l'examen, dans le parcours des commerçants et la trajectoire des marchés, des incidences de la révolution de janvier 2011. Ce bouleversement politique majeur correspond à une recomposition très forte de l'économie marchande transnationale tunisienne et révèle du même coup les imbrications économiques et politiques qui s'y jouent.

Cette partie articule deux grands questionnements. Le premier a trait à la prise en compte de l'échelle nationale dans la fabrique comme dans l'analyse des routes marchandes transnationales. L'accès des commerçants à des sources d'approvisionnement lointaines et globalisées se joue essentiellement dans une dialectique entre dynamiques locales, où se mobilisent les capitaux financiers et relationnels nécessaires à l'activité marchande, et dynamiques globales de mondialisation du commerce transnational et de développement de sources d'approvisionnement attractives. En revanche, le franchissement des frontières et des barrières douanières par les flux de marchandises comme le développement des marchés dépendent de capacités de négociation et d'une tolérance des autorités qui s'opèrent dans un cadre politique et réglementaire qui lui est national.

Le second questionnement a trait à l'implication du politique dans le développement de l'économie marchande transnationale tunisienne. Cette implication est dans un premier temps indirecte et influence l'organisation du commerce à travers l'établissement d'un cadre réglementaire et douanier qui contraint, comme c'est le cas en Tunisie, les acteurs marchands à la pratique d'une informalité allant de la petite fraude à la grande corruption. L'implication politique passe aussi par la négociation de la tolérance envers les contournements que les autorités dispensent ou non. Cette implication peut aussi aller jusqu'à l'organisation de l'importation transnationale et la co-construction de dispositifs de contournement réglementaires et douaniers par des cadres politiques.

Le cas tunisien que nous examinons implique de ne pas réduire l'aval des routes marchandes aux seuls bricolages, fraudes et arrangements individuels. Toujours possibles dans le cas de navettes transméditerranéennes avec le bourrage de valises et de cabas dans les aéroports, de telles pratiques n'apparaissent toutefois plus guère adaptées au développement d'une économie marchande transnationale et globalisée. Elle implique en effet des négociations plus larges et en plus haut lieu dès qu'il s'agit de faire entrer sur le territoire et de commercer sur les marchés des quantités plus importantes. En somme, le passage des cabas aux conteneurs (Peraldi, 2001) est une question politique forte qui implique un examen des lieux et des espaces du franchissement des barrières douanières et de transgression de la norme légale. Cette dimension politique est également intrinsèquement liée au bouleversement politique induit par la révolution. Pour saisir les dimensions du changement, les chapitres 3 d'une part et 4 et 5 d'autre part aborderont l'avant puis l'après 14 janvier 2011.

Le chapitre 3 pose la question de l'implication politique du régime du président Ben Ali dans le développement du commerce transnational en Tunisie. Cette implication a conduit à la fabrication de dispositifs de contournement spatialisés et différenciés notamment entre Tunis et les régions frontalières. L'efficacité de ces derniers a transformé le pays en une sorte de zone franche pour les importations transnationales.

À partir de la remise en cause de ces dispositifs et de la désorganisation de l'activité commerciale transnationale à la chute du régime en janvier 2011, le chapitre 4 questionne les recompositions de l'imbrication du politique et de l'économie transnationale en Tunisie. Ce chapitre aborde alors les stratégies des acteurs marchands

dans la période de transition politique où les négociations sont à refaire et où les obstacles et les tensions sur les dispositifs de franchissement des barrières douanières comme sur les marchés s'accumulent. Il s'agit de relier cette fébrilité d'une économie marchande en quête de contournement, de garanties politiques et de protections avec la labilité et l'instabilité des routes marchandes qui se jouent à l'entrée des marchandises sur le territoire national.

Le chapitre 5 interroge, toujours dans l'actuelle période de transition politique, la gouvernance du commerce transnational du point de vue de l'État tunisien post-révolutionnaire. Il s'agit d'abord d'examiner si la révolution a engagé une véritable rupture avec les pratiques de l'ancien régime, puis de mettre à jour les problèmes posés aux autorités par les circulations marchandes transnationales. Enfin, il est question d'évaluer les politiques menées dans la période de transition démocratique, leurs moyens, leurs échelles et leurs effets sur cette activité marchande et son organisation.

Chapitre 3

Économie politique de la fabrique d'une « zone franche » du commerce transnational dans la Tunisie de Ben Ali

Introduction	168
I. Vu de Tunis : l'organisation d'un dispositif clientéliste de contournement des barrières douanières	169
I.1. Facteurs d'émergence d'un dispositif de contournement clientéliste	170
I.2. Principes et fonctionnement du dispositif : une route commerciale sous protection du régime	175
I.3. Expansion commerciale et tensions.....	180
II. Vu de la région frontalière tuniso-libyenne : le laisser-faire pour zone franche	188
II.1. Une économie de contrebande domestiquée par le nouveau régime.....	188
II.2. Négociations et complicités entre acteurs locaux et régime : une zone franche protégée	192
II.3. La tentative d'élimination de dispositifs de contournements concurrents.....	199
Conclusion	204

Introduction

Les marchés tunisiens ont accédé à la mondialisation commerciale à des rythmes semblables à ceux des pays voisins : d'approvisionnements largement transméditerranéens dans les années 1980, à l'expansion des routes marchandes dans la décennie 1990, jusqu'en Chine dans la décennie 2000. Pourtant en Tunisie, par rapport aux places marchandes algériennes comme El Eulma (Benlakhlef, Bergel, 2011 ; Belguidoum, Pliez, 2012), les figures pionnières d'entrepreneurs passés des navettes transméditerranéennes à l'importation par conteneurs à Dubaï ou en Chine sont rares, de même que les sociétés commerciales étoffées important plus d'une vingtaine de conteneurs par an. Le secteur d'activité tunisien de l'importation transnationale apparaît même extrêmement déconcentré sur les marchés. À Tunis, au souk Boumendil, tous les importateurs que nous avons rencontrés – 12 au total – sont modestes, important généralement deux à trois conteneurs par an et écoulant leurs marchandises dans leur propre boutique du souk essentiellement au détail ou en demi-gros. Ces petites entreprises sont aussi récentes. Les importateurs ont généralement accédé à l'importation dans la décennie 2000, passant pour certains assez brutalement du commerce de rue des produits de la contrebande, au commerce transnational.

En cherchant à comprendre ces caractéristiques du secteur marchand importateur, nous avons d'abord associé le fort développement commercial de la décennie 2000 à l'affirmation de sources d'approvisionnement asiatiques globalisées dans la même période. Cependant, lors de nos enquêtes, la crise de cette petite importation déconcentrée comme la mention par les commerçants de la fin d'un âge d'or du commerce à partir de la révolution, nous ont mis sur la piste d'une implication politique dans l'organisation et le développement de l'importation transnationale. En effet, le changement politique en Tunisie coïncide avec la crise de cette petite importation transnationale qui est apparue dépendante de conditions de développement liées au régime déchu du président Ben Ali. Parmi ces conditions favorables qui précédaient la

révolution, la première mentionnée dès le premier entretien mené à Tunis en décembre 2012 est un dispositif de contournement des barrières douanières impliquant les proches du régime.

Il s'agit donc de questionner la formation d'un tel dispositif de contournement qui a permis à de nombreux commerçants de jouir de conditions d'importation proches de celles d'une zone franche. Il faut aussi mettre en lumière la nature de l'implication du politique dans la fabrique de cette « zone franche » nationale de l'importation transnationale, de même que les modalités de cette implication, différente selon les marchés, notamment entre Tunis et les régions frontalières.

I. Vu de Tunis : l'organisation d'un dispositif clientéliste de contournement des barrières douanières

À Tunis, à la fin de la décennie 1990, s'est forgé un dispositif de contournement des barrières douanières impliquant fortement le régime du président Ben Ali. Fabriqué dans la capitale, ce dispositif s'est aussi étendu à toutes les activités d'importation transnationale particulièrement dans la région du Sahel. Il a contribué au fort développement de l'importation transnationale dans la décennie 2000. Il s'agit alors d'examiner de quelle manière les acteurs de l'économie marchande illégale et les agents de l'État se sont rapprochés et de mettre à jour le fonctionnement de cet accès franc à l'importation. Il faut enfin mesurer les conséquences de cette implication politique sur le développement commercial et les marchés.

I.1. Facteurs d'émergence d'un dispositif de contournement clientéliste

Le rapprochement entre acteurs marchands d'une activité commerciale pourtant illégale, et constamment réduite à l'informalité par les autorités, et le régime du président Ben Ali repose sur une somme d'intérêts partagés.

I.1.1. Des acteurs marchands modestes qui cherchent à se connecter à la mondialisation commerciale

À la prise de pouvoir de Zine el Abidine Ben Ali le 7 novembre 1987, le paysage commerçant transnational du centre de la capitale est à la fois très peu concentré et très peu formalisé. En effet, le secteur marchand repose avant tout sur des aventures individuelles de petits revendeurs informels qui se nouent au souk Zarkoun (cf. Partie I, chapitre 1, II.1.2. et chapitre 2, I.1.1.).

Tout au long de la décennie 1990, cette économie marchande de *fourmis* (Tarrius, 1992) et de navetteurs assiste à l'émergence de sources d'approvisionnement mondialisées, situées d'abord à Istanbul puis Dubaï et enfin en Asie orientale. Si quelques navetteurs s'orientent vers la première de ces destinations alors que les places marchandes d'Italie du sud et de France sont de plus en plus difficilement accessibles à mesure que l'Europe fermait sa frontière méditerranéenne (Wihtol de Wenden, 2009), les suivantes semblent hors de portée. Les navetteurs ayant suivi l'expansion des routes marchandes vers Dubaï et vers l'Asie orientale dans la seconde moitié des années 1990 et qui développent leurs affaires au point de devenir importateurs sont rares (cf. Partie I, chapitre 2, I.1.2.). D'après Habib, à la fin des années 1990, ces pionniers capables de fournir davantage de marchandises bon marché sont seulement sept à Tunis. Pour les petits commerçants, la fréquentation de tels partenaires commerciaux représentent un avantage indéniable qui permet à la fois de proposer de nouvelles marchandises importées de Chine et de normaliser leur « *business* » en abandonnant les produits illicites comme les cigarettes de contrefaçon. Habib exprime en 2014 à la fois le caractère déterminant et rare de tels partenariats en déclarant : « *C'était un trésor de connaître un importateur* ».

Pour les autres, l'activité commerciale demeure celle d'une économie de la débrouille tout au long des années 1990, proche du *trabendo* observé en Algérie (Moussaoui, 2015). Pour répondre à une demande croissante, ces petits commerçants ne deviennent

pas plus gros mais plus nombreux à opérer des quantités réduites dans une économie de subsistance, sans grande possibilité d'accumulation de capital et dans une certaine précarité spatiale, leur place dans la ville n'étant pas reconnue. Ces petits acteurs marchands n'ont alors ni les capitaux financiers, ni la sécurité d'un espace dédié et d'un magasin, ni les ressources relationnelles nécessaires pour opérer un changement de statut et un développement transnational de leurs affaires.

En somme, le paysage marchand tunisois aux premiers temps du régime du président Ben Ali est celui d'une kyrielle d'acteurs modestes et précaires, tentés par les nouvelles sources d'approvisionnement attractives qui se mondialisent et par la croissance du marché de consommation, mais qui manquent encore de moyens financiers et de relations pour se développer. Alors que cette économie repose sur les contournements des barrières douanières et des lois – contrebande, fraudes, produits illicites –, c'est pourtant l'État qui pourvoit progressivement aux ressources manquantes de ce secteur.

1.1.2. La puissance publique bénaliste : de la gestion du développement commercial à la privatisation des bénéfices de l'extraversion économique

Dès le début de la décennie 1990, la prise en compte du développement commercial informel au cœur de la capitale s'est imposée au nouveau régime comme un enjeu politique important nécessitant son implication. Cette analyse de l'économie politique de la présidence Ben Ali repose sur deux axes de réflexion développés dans les travaux de politologues (Hibou, 1999, 2006, 2011; Khiari, 2004 ; Camau, 2008 ; Allal, 2016). Le premier découle des questionnements sur la perpétuation et la stabilité du régime telles qu'elles apparaissent à la fin des années 1990. Le second interroge les imbrications complexes entre économie et politique dans la Tunisie de Ben Ali.

L'économie transnationale tunisienne, bien que peu concentrée et peu formalisée, entre en résonance avec deux objectifs politiques du régime. Premièrement, la petite activité marchande informelle qui se développe spontanément au cœur de la capitale et dans les principales villes du pays est comprise comme susceptible de venir atténuer les « *chocs de la protection sociale* » (Allal, 2016) générés au tournant des années 1990 par la libéralisation économique, l'ajustement structurel et la concurrence internationale sur les marchés mondialisés. Du point de vue de l'État qui se désengage comme du régime qui cherche à se pérenniser, cette activité commerciale offre en effet des palliatifs au

manque de ressources ou d'opportunités pour les plus pauvres et désamorce en même temps conflits et revendications socio-économiques. Le « commerce parallèle » est ainsi intégré comme une compensation accordée, en termes d'emplois et de ressources économiques, aux régions et aux groupes sociaux laissés en marge du développement libéral. Ce qui vaut pour les régions intérieures et frontalières pauvres vaut aussi pour le cœur de la capitale, espace urbain paupérisé accueillant une population migrante du Centre-Ouest en crise (cf. chapitre 1). Commerciales ou non, ces activités dites informelles sont aussi encouragées car elles entretiennent la petite corruption qui complète les salaires des agents de l'État et, plus largement, toute forme de négociation et d'échange entre la population et le régime.

Le développement commercial construit par le bas et ciblant une clientèle aux revenus modestes contribue aussi à parfaire le projet de transformation de la société voulu par le régime. Ce projet consiste alors à encourager l'« a-politisation » (Hibou, 1999) de la population et à compenser le déficit de participation politique des Tunisiens par une promesse de prospérité et d'amélioration de l'équipement des ménages. Le fer de lance de cette transformation sociale est l'intégration des Tunisiens à un modèle économique libéral et consumériste. Béatrice Hibou (1999) considère d'ailleurs la consommation comme « *une des clés de reproduction du système tunisien* ». Cette intégration passe, pour les classes moyennes, par l'accès déréglementé au crédit. Le rôle du commerce transnational pourvoyeur de marchandises importées bon marché répond quant à lui aux objectifs du régime en intégrant les populations les plus pauvres à la consommation de masse et en les écartant de la contestation.

Les économies informelles, de contrebande, de fraude n'ont donc rien de rebelles dans la Tunisie de Ben Ali. Elles sont « *des instruments de négociation inventés de part et d'autre pour créer des espaces d'autonomie : autonomie des acteurs économiques et sociaux par rapport au pouvoir politique, mais aussi du pouvoir par rapport à sa base sociale* » (Hibou, 1999). Dans ce sens il n'est pas surprenant que l'État les laisse prospérer. Ainsi, le régime tolère une activité marchande pourtant connue pour ses contournements des douanes et pour ses liens avec la contrebande aux frontières. Cette tolérance se mue ensuite en participation avec une politique de régulation du commerce informel dans la ville. Cette dernière est préférée à une élimination de ce secteur marchand alors même que le régime en a les moyens policiers. La gestion du souk Zarkoun au centre de Tunis offre un parfait exemple d'une telle implication du régime, dans une économie qui ne peut plus alors être cantonnée aux catégories binaires de l'informalité et de l'illégalité. En juillet 1993, le marché de Zarkoun est évacué par les autorités. Or cette opération ne

peut être réduite au simple exercice d'ordre public consistant à mettre fin à un marché informel qui a pris trop d'importance au cœur de la capitale. En effet, dans le même temps les commerçants se sont vus proposer un nouveau site d'installation en marge du centre-ville, dans le quartier de friches industrielles et d'entrepôts de l'ancien port de Tunis. Le nouveau site – le souk Moncef Bey – est aménagé par le gouvernorat de Tunis et accueille dès 1994 une partie des commerçants du souk Zarkoun ayant accepté cette forme de partenariat public-privé et formel-informel. Plus encore que la reconnaissance de marchés existants, l'aménagement de marchés par la puissance publique pourtant partout en retrait, scelle l'imbrication du politique et de l'économique dans le commerce transnational tunisien des années 1990.

Cette immixtion de l'État tunisien dans le développement commercial s'accompagne aussi, sans lien à l'origine, dans la décennie 1990 d'une dérive prédatrice du régime sur l'économie du pays. Sadri Khiari décrit en ces termes le modèle économique-politique tunisien au tournant des années 2000 : « *Plutôt que sur un retrait complet de l'État, la dynamique en cours pourrait déboucher sur une formule hybride mêlant les tares du libéralisme économique et celles du capitalisme d'État avec, probablement, une forte dose de délinquance économique-politique* » (Khiari, 2004). En effet, l'extraversion de l'économie tunisienne libéralisée est progressivement captée au bénéfice des membres de la famille présidentielle élargie. À la petite corruption, décentralisée et essentielle à la négociation et à la protection sociale s'est adjointe la grande corruption des proches du président.

Visant d'abord les entreprises publiques et les grands groupes nationaux auxquels les membres de la famille présidentielle imposent prise de contrôle ou partenariats forcés dépassant les moyens traditionnels du clientélisme (Hibou, 1999), la prédation des proches du régime se structure en véritable kleptocratie. À mesure que le pays s'ouvre aux investissements directs étranger et aux entreprises transnationales (Freund, Nucifora, Rijkers, 2014), la kleptocratie tunisienne s'inscrit dans la vente de droits d'accès au marché tunisien pour les entreprises étrangères comme dans l'accès des entreprises tunisiennes aux marchés internationaux. Dans les rangs de la famille présidentielle élargie émergent de puissants conglomérats qui s'épanouissent dans l'extraversion de l'économie du pays. Monnayer le franchissement des obstacles douaniers et réglementaires devient la spécialité de ces personnalités influentes au croisement des sphères économiques et politiques. Ces groupes d'intérêts, acteurs de la dérive du régime vers « une forme de capitalisme de copinage » (Gherib, 2012) et une

délinquance économique-politique, sont communément appelés les « clans » (cf. encadré 3.1.).

Encadré 3.1. : Les « clans » de la « Famille »

L'expression « La Famille » sous-entend, plus fréquemment depuis la révolution, cette kleptocratie familiale tunisienne qui a depuis les années 1990 fait « *main basse* » sur la Tunisie (Graciet, Beau, 2009). Cette famille élargie est alors divisée en « clans ». Le clan Ben Ali comprend les frères, sœurs, neveux et enfants du président. Le clan Trabelsi regroupe les frères et neveux de Leïla Ben Ali, la seconde épouse du président. Cette dérive du régime est d'ailleurs souvent résumée aux seuls Trabelsi dont la prédation est apparue sans limite. Enfin viennent les proches, en particulier les gendres du président et leurs familles.

Les membres de la famille présidentielle s'immiscent dans tous les secteurs de l'économie tunisienne : l'industrie, l'immobilier, l'agroalimentaire, la concession automobile, le tourisme, les médias et télécommunications, les transports, la grande distribution, la banque, le prêt-à-porter. Pour accéder au marché tunisien, les entreprises étrangères accordent à ces hommes d'affaires influents la direction de leur filiale ou de leur concession tunisienne comme Orange, Nestlé, Bricorama, Monoprix ou encore toutes les grandes marques automobiles étrangères. Parmi les conglomérats disparates, on peut citer le groupe Karthago de Belhassen Trabelsi, frère de Leïla Ben Ali (hôtellerie, Nouvel Air, services aéroportuaires de Tunis, Banque de Tunisie, radio « Mosaïque », immobilier) ou encore le groupe « Princesse Holding » d'un des gendres du président, Mohamed Sakhr El Materi (concessions automobiles de Volkswagen, Audi, Renault Trucks, Porsche, presse, immobilier, tourisme, Banque Zitouna, agriculture).

Ces personnalités du monde des affaires sont aussi impliquées dans la politique du régime en occupant des fonctions importantes au sein du RCD, le parti unique et parti-État (Allal, 2016) ou des mandats politiques ou syndicaux⁷⁹.

⁷⁹Ayad C., 2004, « La Tunisie de Ben Ali a un air de famille », *Liberation.fr* [en ligne], 23 octobre 2004, consulté le 02/05/2017. URL : http://www.liberation.fr/evenement/2004/10/23/la-tunisie-de-ben-ali-a-un-air-de-famille_496956

Si la révolution de 2011 a permis de faire la lumière sur la mainmise de « La Famille » sur les secteurs clés de l'économie tunisienne, il n'est en revanche presque pas fait mention dans les médias et ouvrages de presse de l'intérêt porté par les « clans » Ben Ali et Trabelsi à l'économie transnationale. Pourtant dans la seconde moitié des années 1990, la volonté des commerçants informels d'accéder aux approvisionnements mondialisés à l'étranger et le potentiel de croissance du marché de consommation des pauvres correspond au savoir-faire des proches du régime, prêts à tirer les bénéfices d'un secteur prometteur en quête de laissez-passer et répondant à certains objectifs politiques du régime. Ces intérêts partagés entre commerce informel, régime et hommes d'affaires donnent naissance à un dispositif clientéliste de contournement des barrières douanières et de développement du commerce transnational tunisien au début de la décennie 2000.

I.2. Principes et fonctionnement du dispositif : une route commerciale sous protection du régime

À la fin des années 1990, le commerce transnational devient un secteur à investir pour les « clans ». Il s'agit de mettre en lumière les modalités de l'ouverture d'un nouvel accès à l'importation quasiment franc ainsi que les acteurs et les lieux de ce dispositif de contournement des barrières douanières.

I.2.1. Les modalités de la prédation des clans sur le développement du commerce transnational

Le dispositif clientéliste de contournement des barrières douanières que les membres des « clans » mettent sur pied à la fin des années 1990 articule le trafic de leur influence politique et économique et le recèle de leur impunité acquise dans la décennie tant sur les marchés publics tunisiens que sur les investissements privés dans le pays. Le système qui est progressivement mis en place est assez simple. Il s'agit pour les hommes d'affaires proches du régime de proposer aux commerçants un accès à l'importation transnationale libre de contrôles et de droits de douane. En échange d'une telle garantie, les commerçants s'acquittent d'une rétribution auprès de leurs bienfaiteurs. La somme

due oscille en général entre 20 000 et 30 000 dinars par conteneur, soit trois fois moins que le montant des douanes et taxes. Ce dispositif repose alors sur trois éléments clés.

Le premier est la mise au pas des dispositifs de contrôle de l'État, à commencer par les services des douanes portuaires. Les membres des « clans » jouissent pour cela à la fois de leur influence acquise auprès d'un pouvoir autoritaire dont ils s'approprient l'arbitraire et de leurs fortes capacités de corruption et d'intéressement reposant sur les fortunes acquises en une décennie de libéralisation. Au port de Radès, le premier du pays depuis son aménagement en 1987, les proches du régime et leurs sociétés bénéficient d'une totale impunité. Les gradés des douanes sont directement associés à ce laissez-passer, généralement par la corruption tandis que les simples agents de contrôle sont dissuadés de dénoncer ces passe-droits et obéissent sous peine de licenciement voire d'emprisonnement.

Le second élément clé du dispositif est la création de sociétés commerciales et/ou logistiques par les membres de « La Famille ». Ces sociétés intègrent les conglomérats de leurs propriétaires et bénéficient de leur influence et de leur impunité. Le dispositif de contournement vise alors à proposer aux commerçants d'importer par l'intermédiaire de ces sociétés intouchables. À ce système de prête-nom sont adjointes d'autres facilités : carnet d'adresse et accès aux services d'un bureau commercial en Chine. Ainsi les commandes sont effectuées directement sur les places marchandes exportatrices et réglées par les commerçants eux-mêmes, mais au nom d'une société commerciale détenue par un membre de « La Famille », Ben Ali, Trabelsi, ou proches (cf. encadré 3.2.).

Encadré 3.2. : Une société commerciale de « La Famille » : la MCTC

Entre 2012 et 2015, lors de nos enquêtes à Tunis, les commerçants rencontrés ont assez facilement décrit le dispositif de contournement clientéliste auquel ils s'étaient associés. En revanche, aucun n'a souhaité être plus précis quant au lien entre ce dispositif et les proches du régime. Tout au plus certains noms ont été évoqués tel que celui de Kais Ben Ali, neveu du président, celui de Mohammed Imed Trabelsi, neveu de sa seconde épouse ou encore celui d' Afif Chiboub, frère d'un gendre du président, membre important du RCD et premier vice-président de la chambre des députés de 1998 à 2009. Ce dernier était – entre autre – PDG de la seule société explicitement mentionnée par deux commerçants du souk Boumendil en 2014 et 2015.

Cette société est la Méditerranéenne pour le Commerce, le Transport et la Consignation (MCTC). Créée en 1996, il s'agit encore aujourd'hui d'une entreprise spécialisée dans la logistique

maritime. Son site Internet⁸⁰ présente ses activités : représentation en Tunisie de compagnies de transport maritime comme l'United Arab Shipping Company basée au Koweït ou la White Line Shipping basée à Dubaï – gestion d'un parc de 10 000 m² de conteneurs vides mis à disposition de ses clients – et services annexes tel que le transport terrestre, l'assistance portuaire à la livraison et à l'expédition des marchandises ou l'assistance pour les expéditions exceptionnelles.

À l'instar des autres « sociétés commerciales » des proches du régime, sous couvert d'une activité logistique et d'assistance portuaire banale, la MCTC a pu occuper et maîtriser l'emplacement stratégique de franchissement de la douane portuaire.

Tout comme la MCTC, ces sociétés commerciales combinent les savoir-faire logistiques pour l'import-export, les relations commerciales dans les relais mondialisés du Golfe – et de plus en plus à la fin de la décennie 1990, vers l'Asie Orientale et la Chine – et la maîtrise du franchissement douanier dans les principaux ports tunisiens à commencer par celui de Radès.

Le troisième élément clé du dispositif consiste enfin à l'affiliation d'acteurs marchands prêts à importer à moindre coût. À Tunis, depuis l'évacuation du souk Zarkoun en 1994, ces derniers sont localisés au souk aménagé de Moncef Bey et, de manière plus spontanée, aux abords de la rue Sidi Boumendil. La demande d'accès franc à l'importation transnationale y est très forte. Cependant la plupart des acteurs des souks disposent de moyens très modestes et insuffisants pour opérer des commandes par conteneurs. Le dispositif s'adresse donc d'abord aux commerçants les plus solides parmi les navetteurs et acteurs de l'économie « parallèle », mais aussi aux héritiers de commerces anciens à qui ces sociétés proposent alors un développement à l'international. Les premiers à être associés sont vraisemblablement les rares navetteurs ayant commencé à développer une activité d'importation. Cette hypothèse recoupe le récit de deux commerçants parmi les plus précocement approvisionnés en marchandises importées de Chine. En effet, en 1999 rue Sidi Boumendil, Amir⁸¹, héritier et gérant d'un magasin de construction, et Yasser, revendeur de cigarettes et de menus objets auparavant installé au souk Zarkoun, ont tous les deux été approchés par un de ces anciens navetteurs et importateurs nouveaux démarchant de nouveaux clients. L'accès des commerçants à ces fournisseurs et l'épanouissement des affaires de ces derniers coïncident avec la mise en place des sociétés commerciales des « clans » et

⁸⁰ Cf. http://www.mctc.com.tn/SITE_MCTC_WEB/fr/accueil.awp (consulté le 02/05/2017)

⁸¹ Entretien, souk Boumendil, Tunis, printemps 2013.

l'ouverture aux importations chinoises. Ces approvisionnements nouveaux et bon marché contribuent au développement des commerces, à l'installation des revendeurs dans des magasins comme c'est le cas dans la rue Sidi Boumendil au début des années 2000. Ces petits acteurs devenus plus solides, avec pignon sur rue et des capitaux plus importants peuvent à leur tour être démarchés pour intégrer le dispositif d'importation clientéliste qui prend alors rapidement de l'importance.

Maîtrise de la douane portuaire, création de sociétés commerciales et démarchage de candidats fiables à l'importation ont été les trois axes articulés du dispositif. Les artisans de leur mise en relation ne sont toutefois pas directement les hommes d'affaires proches du pouvoir qui se contentent d'empocher les bénéfices de ces opérations.

1.2.2. Les transitaires, agents d'intermédiation entre marchés et zones portuaires

Les chevilles ouvrières sur lesquelles repose le dispositif clientéliste sont les transitaires. Ils en relient en effet toutes les composantes, assurant l'intermédiation entre les membres des « clans », leurs sociétés, le personnel portuaire et douanier et les commerçants. Dans les récits des commerçants enquêtés à Tunis, les transitaires ne sont jamais nommés précisément. Les commerçants rencontraient toujours par l'intermédiaire d'un tiers ces discrets agents du dispositifs clientéliste d'importation. Déjà entretenue au moment où leur activité était intense dans la décennie 2000, leur discrétion est toujours intacte – voire renforcée – depuis la révolution, du fait du lien étroit qu'ils entretenaient avec les « clans » de l'ancien régime et leurs active participation dans un dispositif clientéliste à l'illégitimité renforcée depuis 2011. À défaut d'avoir pu remonter jusqu'à eux, le rôle des transitaires a été établi en recoupant les récits des commerçants ayant travaillé avec eux ou d'anciens experts maritimes ayant observé leurs pratiques au port de Radès.

Les transitaires sont d'abord employés par les sociétés commerciales et/ou logistiques des membres des « clans ». Ils sont les seuls à entretenir un contact direct avec les hommes d'affaires qui les emploient et à qui ils reversent les bénéfices du dispositif de

contournement clientéliste. De cette relation privilégiée avec les proches du régime pour lesquels ils travaillent, les transitaires tirent leur puissance d'intermédiation auprès des autres acteurs du dispositif.

Une partie de leur travail se déroule alors sur les marchés, auprès des commerçants. Ils sont chargés de démarcher et d'affilier à leurs sociétés commerciales des candidats fiables à l'importation. Ils opèrent donc rarement directement, la meilleure façon de s'assurer d'un commerçant étant de le garantir par l'intermédiaire d'un tiers de confiance, souvent lui-même déjà intégré au dispositif. Le transitaire traite ensuite directement avec le commerçant des modalités du partenariat conclu avec sa société commerciale. Il lui fournit également les contacts nécessaires et l'adresse d'un bureau commercial partenaire dans la place marchande où il souhaite s'approvisionner. Enfin, le transitaire réceptionne d'avance le règlement de ses services.

Les opérations au cœur du dispositif de contournement se déroulent toutefois au port de Radès (cf. encadré 3.3.). Le transitaire est chargé d'y réceptionner pour les commerçants affiliés les conteneurs au nom de la société qu'il représente et d'assurer le passage de la douane. Cette étape cruciale est réglée en amont par le transitaire grâce à l'association directe des officiers des douanes intéressés au dispositif de contournement par une rétribution d'environ mille dinars par conteneurs. Ces derniers veillent alors auprès des agents des douanes à ce que les conteneurs des sociétés des « clans » ne soient ni contrôlés, ni taxés. La seule – et infime – taxe payée était la quittance de retrait pour une somme fixe de six dinars par conteneur.

Encadré 3.3. : Un observateur des trafics au port de Radès

Mounir⁸² a été recruté en 2010 comme expert maritime chargé de la vérification et de la réception des marchandises pour le compte d'une société privée. Sans y participer, il a toutefois pu observer avant la révolution les derniers mois du dispositif clientéliste d'importation et de contournement des barrières douanières au port de Radès.

Les transitaires avaient libre accès à toutes les zones du port, y compris aux bureaux des douanes. Les formalités, complexes pour les autres sociétés, étaient réduites au strict minimum (convention de transport de marchandises, copies des certificats détaillant la cargaison). Avec le développement des importations encouragées par ce dispositif, de plus en plus de contrefaçons importées de Chine ont emprunté cette voie d'accès au marché tunisien. Les transitaires avaient

⁸² Entretien, Tunis, printemps 2014.

réussi à imposer non seulement l'entrée franche des marchandises mais aussi le laissez-passer même en l'absence de certificat de conformité.

Au port de Radès, les conteneurs qui transitaient grâce au nom de ce que Mounir appelle les « *sociétés fictives* » étaient essentiellement destinés aux commerçants du souk Moncef Bey, du souk Boumendil et de la rue Sabaghine, son extension la plus récente au cœur de la médina et spécialisée dans la contrefaçon de vêtements et chaussures pour homme.

Mounir résume le succès du dispositif qui se jouait au port et au-delà sur les marchés par le dicton « *Mange et donne à manger* ». En effet, non seulement le dispositif a profité aux proches du régime qui ont « mangé » à raison de 20 à 30 000 dinars par conteneurs, mais il a aussi profité aux agents douaniers par la corruption, aux commerçants par l'accès à une importation libre et détaxées, aux consommateurs les plus modestes qui ont vu les prix fortement baisser et le choix s'étoffer au diapason des standards de la consommation de masse. Seul l'État a finalement été volé, mais au bénéfice, au moins un temps, du régime.

Les transitaires apparaissent ainsi comme les rouages déterminant du dispositif de contournement clientéliste des barrières douanières portuaires. Ils entretenaient des relations cordiales avec les commerçants qui les ont toujours mentionnés en des termes élogieux. Et pour cause, ils ont permis à ces acteurs marchands de connaître un développement sans précédent de leurs affaires.

I.3. Expansion commerciale et tensions

L'organisation d'un dispositif de contournement à Tunis a accompagné, si ce n'est impulsé, le développement de l'importation transnationale et la croissance des marchés de la capitale dans la décennie 2000. Il s'agit alors d'examiner les effets de telles facilités d'importation sur le développement du secteur marchand tunisois.

I.3.1. La « course à la Chine » : démocratisation de l'importation transnationale et expansion des marchés

La mise en place d'un dispositif opérationnel de contournement des taxes et contrôles douaniers au tournant de la décennie 2000 a entraîné une croissance du secteur de l'importation transnationale auparavant réduit à petite dizaine d'importateurs qui

approvisionnaient les revendeurs tunisois. L'apparition d'importateurs réalisant leurs commandes dans les places marchandes de Dubaï puis de Chine, via un dispositif qui assurait des coûts d'importation réduits et qui garantissait une certaine protection, a eu un effet d'entraînement sur tout le secteur marchand tunisois. Les premiers importateurs, même modestes, avec un ou deux conteneurs deux à trois fois par an, ont rapidement cherché des débouchés pour écouler leurs marchandises. Pour cela, ils se sont généralement tournés vers leurs proches qu'ils ont installés comme commerçants et qu'ils ont approvisionnés. Ces derniers, parfois anciens vendeurs de rue pour les uns, commerçants locaux pour les autres ou encore néo-commerçants n'ayant jamais pratiqué ni commerce ni importation se sont installés à proximité de leurs fournisseurs et proches. Commerçants installés et revendeurs des produits importés, ils ont pu à leur tour être approchés par les transitaires des sociétés commerciales des « clans » et devenir eux aussi importateurs (cf. encadré 3.4.).

Encadré 3.4 : Trois nouveaux importateurs affiliés au dispositif clientéliste d'importation

Atef⁸³ est issu d'une grande famille de commerçants djerbiens dont l'entreprise de commerce de couvertures approvisionnait d'après lui jusqu'à 70 % du marché tunisien. Les difficultés de l'entreprise dans la décennie 1990 – incendie du stock en 1992, déclin de l'industrie tunisienne de la couverture et concurrence des importations qui se développaient – ont conduit à son éclatement en 1996. La même année, alors qu'il finissait ses études et s'apprêtait à intégrer l'entreprise familiale, Atef envisage de se reconvertir. En 1999, « *au moment où les Trabelsi ont commencé à fleurir* », Atef installe un commerce rue de la Commission (souk Boumendil) et commence à revendre les nouveaux produits d'importation. En 2000, un ami de l'université le met en relation avec un transitaire des Trabelsi. Atef effectue son premier voyage d'importation à Yiwu en 2002 et devient importateur de cinq conteneurs par an en moyenne.

Amir⁸⁴ a commencé en 1990 par travailler rue Sidi Boumendil dans le magasin familial de matériaux de construction. Dans la seconde moitié des années 1990, il assiste à l'installation des premiers magasins de revendeurs : « *Un premier achète un magasin rue Boumendil, puis son cousin, jusqu'à ce qu'une dizaine de magasins vendent des produits d'importation* ». Amir prend la mesure de l'ampleur de cette dynamique pendant le mois de Ramadan en 1998, avant la fête de l'Aïd. C'est traditionnellement une période de forte consommation puisque la clientèle nombreuse y achète cadeaux et vêtements pour les enfants, particulièrement dans ces nouveaux magasins. Le contraste entre l'atonie de son commerce et le dynamisme des nouveaux magasins de la rue le saisit. Il cherche alors à faire évoluer son commerce. Or à la fin des années 1990, les

⁸³ Entretien, souk Boumendil, Tunis, printemps 2013.

⁸⁴ Entretien, souk Boumendil, Tunis, printemps 2013.

importateurs démarchaient les commerçants pour accroître leurs débouchés. Déjà solidement implanté dans le quartier, et disposant d'un nom connu et d'un espace de vente stratégiquement placé dans une rue en pleine expansion commerciale, Amir est contacté par un transitaire et se convertit au *made in China*. En 1999 sa première destination commerciale fut Dubaï. Il s'y rend accompagné du transitaire qui lui avance même un premier approvisionnement alors qu'Amir hésitait encore à se lancer. En 2002, ce même bienfaiteur lui organise un premier voyage en Chine, à Yiwu. Devenu importateur, Amir contribue à son tour à l'installation de ses proches dans la rue Sidi Boumendil, dont Nadir, l'un de ses cousins installé en 2010 dans l'ancien magasin familial de matériaux de construction transformé en petite galerie marchande.

Après 22 ans de carrière dans la police et, de 1998 à 2002, une pratique annexe de commerce à la valise lors de ses voyages touristiques (Maroc, Italie, Syrie, Turquie), Ahmed⁸⁵ souhaitait se lancer dans le commerce au début de la décennie 2000. Entre 2005 et 2006, son cousin, importateur, l'aide à concrétiser son projet et à le pérenniser après le lancement de son activité en 2006. Il lui trouve un local commercial près de ses autres magasins, dans lequel Ahmed est toujours installé au cœur de la médina de Tunis. Il lui fournit également la marchandise, celle qu'il importe (faux bijoux, accessoires de beauté...) que l'on retrouve dans tous les magasins de la rue proche du Souk El Blat. Au moment du démarrage de son activité en 2006, le cousin associe également Ahmed à son réseau professionnel chinois et prépare son premier voyage en Chine, à Yiwu, avec un groupe de commerçants tunisois. Tous empruntaient, à la suite des plus gros importateurs qui les parrainaient, le dispositif de contournement mis en place via les sociétés des « clans ».

Le dispositif de contournement clientéliste mis en place à Tunis a facilité et sécurisé, avec la complicité du régime, l'importation transnationale au moment où une nouvelle étape de la mondialisation commerciale s'intensifiait au tournant de la décennie 2000, en Tunisie comme dans tout le Maghreb. Il a également renforcé, en encourageant les mécanismes de cooptation internes aux mondes marchands, le développement de l'activité d'importation et la croissance des marchés. Les nouveaux acteurs marchands qui apparaissent de manière assez soudaine dans la décennie 2000 témoignent de cette période d'expansion du commerce transnational que Habib, importateur au souk Boumendil, décrit comme « *la course à la Chine* ».

À Tunis, le souk Boumendil est né de la territorialisation de cette croissance commerciale. Dans la seconde moitié des années 1990, la rue Sidi Boumendil accueillait les entrepôts de quelques vendeurs de rue qui avaient été déguerpis de la rue Zarkoun – une dizaine d'après Amir entre 1996 et 1998 – dont Yasser et son fils Habib. En une

⁸⁵ Entretien, médina, Tunis, décembre 2012.

décennie, le nombre de magasins fut multiplié par quinze dans la rue. L'importation transnationale s'est aussi développée au-delà, rue de la Commission, rue Al Jazira et rue Sabaghine avec une centaine de magasins chacune. D'après les estimations croisées des commerçants, à la veille de la révolution, environ deux cent petits et moyens importateurs se localisaient au souk Boumendil.

Le souk Moncef Bey, réduit à un hangar lors de son aménagement en 1994 et qui parvenait tant bien que mal à retenir les commerçants qui s'y étaient installés et à attirer la clientèle, a également connu un fort développement dans la décennie 2000. Suite à l'incendie du premier site en 2000, le marché a été réaménagé et sa surface triplée. Marché de réinstallation des vendeurs de rue du souk Zarkoun, il est devenu un haut lieu de l'importation transnationale en étroite relation avec les sociétés commerciales du « clan » Trabelsi.

Dans la même période, la croissance du secteur marchand transnational à Tunis conduit même à l'apparition du souk Zahrouni, nouveau marché de petits importateurs à la périphérie occidentale de l'agglomération. D'après Sofiene⁸⁶ qui y détient un grand magasin avec son frère, les Trabelsi – et les hommes d'affaires proches de la présidence en général – ont lancé le souk en intégrant deux commerçants ambulants du quartier à l'importation directe en Chine. À partir de 2002, l'apparition de marchandises bon marché dans une périphérie pauvre de la capitale sous-équipée en commerces rencontre un grand succès. Selon Hatem, aujourd'hui associé dans un nouvel espace commercial mais présent à Zahrouni comme caissier d'un importateur depuis 2002, l'importation d'un conteneur a généré la construction d'une dizaine de nouveaux espaces commerciaux dans le quartier. Ils ont ensuite intégré à leur tour le système des importations clientélistes. Dans ce souk « champignon », la reproduction de ce qui marche reste la règle depuis. D'après Hatem⁸⁷ : « *Beaucoup de personnes ici n'étaient pas des commerçants avant. La plupart se suivent les uns les autres et vendent les mêmes marchandises sans prise de risque* ».

L'importation transnationale et les marchés se sont développés à la faveur d'un dispositif clientéliste qui offrait un statut similaire à celui d'une zone franche à toute cette économie transnationale. Cette croissance et la manne qu'elle représentait ont toutefois aiguisé les appétits et la concurrence entre « clans prédateurs ».

⁸⁶ Entretien, souk Zahrouni, Tunis, printemps 2013.

⁸⁷ Entretien, souk Zahrouni, Tunis, printemps 2014.

I.3.2. Une captation concurrente de la manne des contournements clientélistes

Le succès des opérations commerciales réalisées par les premières sociétés des proches du régime et la croissance de tout le secteur de l'importation transnationale ont encouragé le développement de nouvelles sociétés commerciales concurrentes. Ces dernières ont à leur tour cherché à affilier de nouveaux importateurs et à capter la manne – de 20 à 30 000 dinars par conteneurs.

Pour augmenter la rentabilité du dispositif et ses capacités alors que le marché tunisien demeurait restreint, les « clans » ont œuvré dans la décennie 2000 à rendre incontournable leur dispositif de contournement. Il ne s'agissait alors plus seulement d'offrir une voie d'accès avantageuse aux importateurs mais de les y contraindre en verrouillant toute forme d'importation transnationale indépendante. Importer hors du système des marchandises similaires ou concurrentes devient alors impossible : sans affiliation à une société intouchable, les taxes douanières étaient triplées, les conteneurs bloqués, parfois volés et les importateurs intimidés : perte de licence d'importation, incendie des stocks. Les hommes d'affaires de « La Famille » veillaient à garantir leur monopole en usant des leviers de coercition de l'État et de leur impunité. Les seules exceptions concernaient quelques grands importateurs et industriels, notamment sfaxiens d'après les commerçants de Tunis, mais de fait intouchables car affiliés aux cercles du parti unique, le Rassemblement Constitutionnel Démocratique (RCD), et au régime. Les « clans » ont également cherché à verrouiller les passages transfrontaliers qui échappaient à leur « prédation » (cf. II.3.).

Dans la perspective de monopoliser tous les contournements à l'échelle du pays, le dispositif s'est étendu hors de Tunis en se spatialisant en fonction des chasses gardées des « clans ». Les Trabelsi contrôlaient dès 2000 le souk Moncef Bey et s'imposèrent dans l'accès à l'importation des autres marchés de la capitale en accentuant leur emprise sur le port de Radès. Les Ben Ali et notamment Kais, neveu du président, se sont concentrés sur leur région d'origine, le Sahel tunisien, et, en contrôlant le port de Sousse, se sont immiscés dans le développement transnational des deux places marchandes de M'saken et El Jem.

Cette dérive, qualifiée de mafieuse et largement imputée aux Trabelsi par les commerçants eux-mêmes, s'accompagne également de tensions sur les marchés. Le contexte de la décennie 2000 d'accentuation de la prédation des « clans » est aussi celui

de la concurrence accrue entre les groupes qui prospéraient dans l'entourage présidentiel. C'est par exemple au début de la décennie que le « clan » Chiboub est supplanté par le « clan » Trabelsi grâce à l'influence grandissante de l'épouse du président et de son frère Belhacem Trabelsi. La manne que représentaient les importations transnationales était, au même titre que les grands contrats d'investissement, un terrain propice à une telle concurrence.

À Tunis, le souk Moncef Bey est sans doute celui qui a le plus cristallisé de tensions et où la dérive mafieuse des « clans » a été la plus perceptible à défaut d'être visible (cf. encadré 3.5.).

Encadré 3.5. : Tensions et incendies à Moncef Bey : un souk au cœur du dispositif clientéliste

Avant la révolution, le souk Moncef, pourtant aménagé par la municipalité, a connu deux incendies importants. Le premier site de Moncef Bey qui datait de 1994 a brûlé dans la nuit du 24 au 25 février 2000. Le marché a ensuite connu un fort développement jusqu'à s'étendre spontanément dans les rues adjacentes. Cette extension a été incendiée le 14 juin 2008.

L'incendie de février 2000 a fait l'objet d'un article co-signé par le journaliste et opposant tunisien Taoufik Ben Brik et intitulé « Le marché de tous les trafics a flambé »⁸⁸. L'auteur y décrit le souk d'alors, « installé sur les deux hectares d'une ancienne station d'autobus, à la périphérie de la capitale, [...] fleuron de tout un édifice d'échanges parallèles et de trafics divers. [...] Sur ses 740 étals, le consommateur pouvait trouver l'introuvable ». Il y décrit aussi les approvisionnements – contrebandes libyennes et algériennes, navetteurs et entrepreneurs transnationaux, écoulement des stocks réservés à l'exportation des entreprises tunisiennes – et les commerçants – migrants ruraux passé du colportage des menus objets à Zarkoun au commerce d'électroménager. Il s'arrête enfin sur la manifestation de 2000 personnes du souk devant le redouté Ministère de l'Intérieur, exigeant « réparation pour services rendus » suite aux pertes liées à l'incendie. Cet article vaut à son auteur de subir une répression accentuée de la part du régime. D'après lui : « Avec la publication de l'article [...], les geôliers de la parole ont estimé que j'étais allé trop loin en m'attaquant à l'intouchable : la corruption. Ils savaient que ce papier n'était que le prélude à une série d'article à venir parlant des clans, de la criminalisation de l'État, des sept familles qui pillent la Tunisie »⁸⁹.

Moncef Bey est un sujet sensible dans la Tunisie de Ben Ali tant s'y sont noués commerce transnational et criminalisation de l'État. En examinant les répercussions de l'incendie de 2000, on remarque d'une part que les commerçants ont obtenu gain de cause, avec leur réinstallation

⁸⁸ L'article a été initialement publié dans *La Tribune*, quotidien algérien, puis repris dans le numéro 498 du mensuel *Courrier International* daté du 17 mai 2000, p.44.

⁸⁹ Taoufik Ben Brik, « Pourquoi Ben Ali a voulu me faire taire. », *Courrier International*, n°498, p. 44.

dans les deux îlots d'entrepôts actuels, d'autre part que cette réinstallation correspond à un doublement de la surface du marché. Or le sauvetage et le développement de Moncef Bey par la puissance publique correspondent aux débuts de la mainmise du « clan » Trabelsi sur l'économie tunisienne en général et sur le commerce transnational à Tunis en particulier. Comme le résume Atef⁹⁰ commerçant du souk Boumendil : « À partir de 2000, les Trabelsi commencent à voler la Tunisie, et les Tunisiens n'ont plus la sécurité avec cette mafia, ni le niveau de vie ».

L'incendie de 2008, à l'angle des rues d'Italie et de Turquie correspond à l'extension spontanée du souk. Les pistes sont restées ici au stade de simples hypothèses, celle de l'intimidation de commerçants hors les murs et hors du système clientéliste ou bien celle d'une lutte entre hommes d'affaires affiliant les uns et les autres à leurs propres réseaux d'importation dans un contexte de concurrence accrue.

Forgé à Tunis et élargi aux marchés d'importation du Sahel tunisien, le dispositif de contournement des barrières douanières à l'importation a permis la constitution dans la décennie 2000 d'un régime d'exception pour le commerce transnational. Ce dernier a stimulé le formidable développement commercial comme sa dépendance à l'égard du régime. La Tunisie a ainsi constitué une quasi zone franche pour les importations maritimes grâce au détournement et à la privatisation des bénéfices du franchissement des barrières douanières portuaires. Ce dispositif de contournement offert aux acteurs marchands résultait d'une coproduction entre l'État de plus en plus privatisé et criminalisé par la prédation des « clans », la globalisation de l'économie transnationale qui accru la disponibilité des marchandises, la forte demande de ces produits sur le marché national, et un régime complice. Du point de vue des acteurs marchands, le dispositif de contournement a été une aubaine. S'il a profité aux « clans », il a aussi bénéficié à toute une génération de commerçants qui, nouveaux venus ou sortant de la misère des étals, ont acquis l'expérience et le statut d'importateur, la sécurité financière et les relations des *businessmen* qu'ils n'auraient pu espérer. Le dispositif a aussi entretenu l'abondance nécessaire pour satisfaire le besoin de consommation encouragé par le régime, et la foule des petits métiers souvent informels de l'économie marchande.

Cependant, en dehors des préjudices qu'il a portés aux comptes publics volés, à une industrie tunisienne déloyalement concurrencée, voire aux problèmes de santé publique que posent encore ces marchandises non contrôlées, le dispositif était aussi fragile. Aujourd'hui commerçant et importateur au souk Boumendil, Rafik⁹¹ a été agent

⁹⁰ Entretien, souk Boumendil, Tunis, printemps 2013.

⁹¹ Entretien, souk Boumendil, Tunis, printemps 2013.

commercial à Yiwu de 2002 à 2006 (cf. Partie I, chapitre 2, I.1.2., encadré 2.4.). En tant que principal transitaire tunisien en amont de la chaîne d'approvisionnement, derrière la centaine d'importateurs pour qui il opérait et avançait une partie des règlements, ce dernier n'avait en réalité que trois ou quatre sociétés clientes au nom des proches du régime tunisien. En 2006, il se dit que « *s'il arrive quelque chose à Ben Ali, on va me tuer !* ». Autrement dit, toutes les avances qu'il effectuait et qui pouvaient représenter plus de trois millions de dollars, étaient toutes en attente de remboursement de sociétés liées au régime. Ainsi, tout le dispositif, de l'impunité des « clans » en Tunisie et dans ses ports jusqu'aux extrémités chinoises de la route marchande, dépendaient de la pérennité du régime tunisien. Or cette dernière était de plus en plus menacée par la prédation des proches du régime que les slogans révolutionnaires de 2011 identifieront comme la « bande de voleurs ».

II. Vu de la région frontalière tuniso-libyenne : le laisser-faire pour zone franche

En Tunisie, les régions frontalières sont des espaces de contrebande aussi anciens que le tracé des frontières. À la prise de pouvoir du président Ben Ali en 1987, les échanges étaient déjà bien développés à la frontière tuniso-libyenne, en dépit de la fermeture et de la militarisation de la frontière depuis 1985 (Abaab, 1977 ; Chandoul, Boubakri, 1991).

Si le nouveau régime n'a pas organisé cette économie marchande transfrontalière à l'origine (Cf. Partie I, chapitre 1, III.2.), il a toutefois été complice de son expansion et de la quasi zone franche dont elle a bénéficié à partir de 1987. Derrière les fantasmes liés à une ancienne économie de contrebande, l'économie marchande qui s'est développée à Ben Gardane et plus largement au sud-est du pays n'avait rien de rebelle dans la Tunisie de Ben Ali. Elle a été le fruit d'une forme de négociation entre les acteurs de la place marchande et le régime. Elle a ainsi bénéficié d'une forme de protection jusqu'à ce que l'appétit des « clans » prédateurs ne se porte sur cette voie d'importation concurrente peu avant la révolution.

Quelle a été la relation entre le régime tunisien de Ben Ali et les trafics transfrontaliers ? En quoi les dispositifs de contournement aux frontières ont-ils aussi été le fruit d'interactions entre État et acteurs marchands ? Comment ces dispositifs ont-ils eux aussi fait l'objet de la prédation des « clans » proches du pouvoir ?

II.1. Une économie de contrebande domestiquée par le nouveau régime

Après plusieurs décennies de clandestinité et de contrebande, particulièrement pendant la période de fermeture et de militarisation de la frontière tuniso-libyenne de 1985 à 1988, l'avènement du régime du président Ben Ali a permis à Ben Gardane de passer du statut de base de passeurs et contrebandiers à celui de place marchande transfrontalière rayonnant sur l'ensemble du territoire tunisien.

II.1.1. La normalisation des relations tuniso-libyennes, facteur de développement commercial

Le chapitre 2 de la première partie de la thèse (cf. Partie I, chapitre 2, I.2.1.) a été l'occasion de présenter le passage d'une économie contrebandière à une économie transfrontalière. Il s'agit simplement de rappeler ici que le développement commercial de la région frontalière s'imbrique dans des considérations d'ordre politique. Il fut en effet une conséquence indirecte du changement de régime en Tunisie puisque la prise de pouvoir de Zine el Abidine Ben Ali a permis la normalisation des relations tuniso-libyennes et la libéralisation des passages transfrontaliers.

Par l'intermédiaire des autorités régionales et locales qui lui étaient inféodées, le régime du président Ben Ali a ensuite cherché à s'immiscer dans cette dynamique marchande en commençant par aménager un vaste marché et donc par la reconnaître.

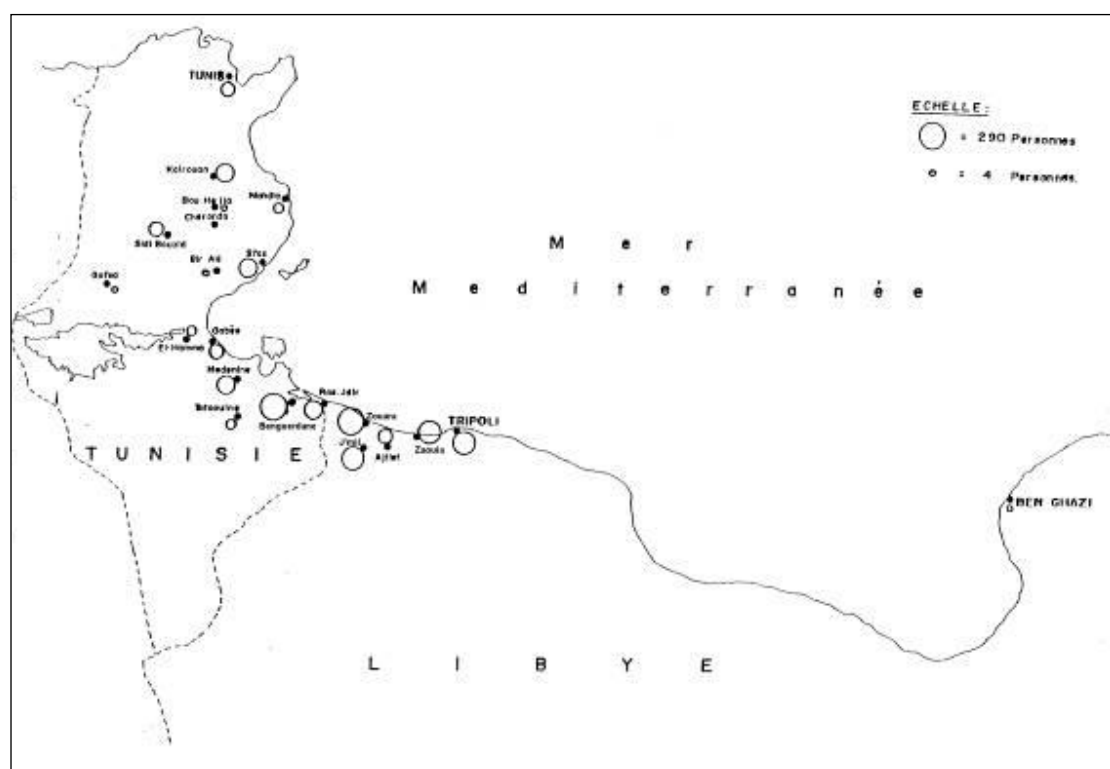
II.1.2. L'aménagement de la place marchande : une sortie de la clandestinité

Au tournant de la décennie 1990, l'économie marchande transfrontalière était bien peu structurée. L'explosion des trafics transfrontaliers opérés par une multitude de petits acteurs a conduit dans un premier temps à une transformation spontanée des paysages des localités et des bords des routes de la région frontalière, en gigantesque supermarché informel à ciel ouvert (Boubakri, 2000). À Médenine, un premier marché informel s'implante au cœur du noyau urbain, sur le site de l'ancien *ksar* en partie détruit sous la présidence Bourguiba (Tabib, 2011). Sur les 150 km qui séparent Mareth de la frontière, l'activité marchande se développe le long de cet axe routier devenu fréquenté et profitable : étals de marchandises libyennes, vente d'essence libyenne qui coûtait en 1992 moins du tiers du prix tunisien (Laroussi, 2013), stands de change informel de devises. À ces activités liées au trafic transfrontalier, il faut ajouter celles qui les accompagnaient au bord des routes comme dans les localités touchées par la nouvelle dynamique marchande : cafés, stands divers, restaurants.

Cette transformation de la Jeffara tunisienne par la nouvelle dynamique marchande initiée en 1988 s'est aussi accentuée rapidement. En effet, la région frontalière a vu son attractivité renforcée auprès des ressortissants d'autres régions de la Tunisie. Il

s'agissait de nouveaux acteurs marchands, parfois anciens travailleurs émigrés en Libye passés par là dans la décennie précédente ou nouveaux venus notamment des régions rurales paupérisées du Centre-Ouest du pays. L'ouverture de la frontière a également attiré dans la région une partie des petits navetteurs transméditerranéens détournés de la France et de l'Italie par la fermeture des frontières européennes. Tous ne se rendaient pas en Libye et évitaient ainsi les embouteillages et contrôles à la frontière. Mieux, ils pouvaient acheter dans la région frontalière tunisienne la quantité souhaitée collectée par les commerçants de la région qui effectuaient les fastidieux allers-retours avec de petites quantités de marchandises qui leur garantissaient de ne pas être inquiétés (Laroussi, 2013). Ainsi, l'aire de chalandise du dispositif commercial transfrontalier connut une extension rapide, matérialisée par l'éclosion de *souks Libya* spontanés dans les villes et les quartiers d'origine de ces commerçants de toute la Tunisie (cf. figure 3.1.).

Figure 3.1 : Origine des circulations à la frontière tuniso-libyenne repérées par Kamel Laroussi en 1992 (Laroussi, 2013)



À Ben Gardane, épicroe tunisien de cette nouvelle dynamique marchande transfrontalière, les étals anarchiques ont envahi dès l'ouverture de la frontière les axes du centre de la bourgade, à commencer par le principal, le GP1, qui traverse la localité en direction de la frontière et qui absorbait à peine la croissance brutale du trafic. Si l'on ne

peut qu'imaginer l'encombrement soudain de Ben Gardane – l'embouteillage de milliers de véhicules traversant une gigantesque foire informelle de marchandises et de devises –, la réaction des autorités municipales révèle plus précisément son ampleur.

Entre la pression exercée par le commerce informel sur le tissu urbain, l'arrivée de migrants du sud et du centre du pays attirés par les opportunités économiques de l'ouverture de la frontière, la fréquentation croissante de la ville et de ses étals par une clientèle venue de toute la Tunisie et les problèmes de circulation et d'accueil posés par ce développement commercial, la municipalité et la délégation de Ben Gardane ont pris la décision d'intervenir. En février 1992, un marché capable d'accueillir le *souk Libya* de Ben Gardane est aménagé sur une superficie de près de 37 000 m². Situé au nord de l'agglomération sur la route en direction de Zarzis, ce nouveau marché est appelé le souk Maghreb. Cette vaste surface est ceinte d'un mur percé de trois portes, un accès principal piéton à l'est, un pour les véhicule à l'ouest et un troisième pour les secours. L'intérieur du marché s'organisait en allées rectilignes le long desquelles se succédaient les échoppes ou *barraqua*. La capacité du marché était à l'origine de 600 boutiques de 8 à 30 m². Dès 1992, 260 échoppes furent construites et occupées. Les commerçants du souk – les *nasbas* en référence aux étals qu'ils occupaient avant cet aménagement – étaient alors environ 350. Le marché dans son ensemble employait près de 500 personnes (Laroussi, 2013). Face au succès du souk Maghreb, la municipalité aménagea également une vaste extension de plus de 5 ha au nord du marché. Elle était capable d'accueillir environ 550 commerçants ambulants présents lors des périodes de forte affluence les week-ends ou pour les fêtes et vacances scolaires. Progressivement, une troisième zone laissée vacante à l'ouest du premier noyau du souk permit d'installer 250 commerçants ambulants supplémentaires (Boubakri, M'barek, 2009). La clientèle était très présente, estimée à hauteur de 1500 à 3000 personnes par jour en semaine et de 7000 à 10 000 chalandes les week-ends, pendant les vacances et les veilles de jours de fête. D'après les auteurs qui l'ont étudié, le chiffre d'affaire quotidien d'un tel marché approchait le million de dinars en 1993 (Mzabi, 1995) et 2 à 3 millions de dinars en 1996 (Tabib, 2011). S'il est difficile de chiffrer avec exactitude l'état du marché lors de l'année de son ouverture, ces éléments donnent un ordre d'idée de l'ampleur de la dynamique marchande à Ben Gardane.

Cet aménagement répondait aussi à des objectifs propres à la municipalité. En effet, en plus d'organiser et de sécuriser la nouvelle place marchande, l'aménagement du souk Maghreb visait à tirer profit de cette dynamique commerciale et à la contrôler. Le marché fut ainsi équipé dès son ouverture d'un poste de gendarmerie pour la sécurité à

l'intérieure du souk, d'un bureau de prélèvements de taxes municipales et d'un bureau de contrôle de la réglementation municipale concernant les prix et les produits exposés (Laroussi, 2013). Pour une localité pauvre, sous-équipée, en marge du territoire national et ayant échappé aux investissements touristiques ou industriels, l'éclosion d'une place marchande attractive fut une aubaine. L'année de son ouverture en 1992, le souk rapporta à la municipalité près de 1 200 000 dinars. Les recettes se sont ensuite stabilisées autour de 350 000 dinars par an.

Non seulement le nouveau régime a indirectement impulsé une formidable dynamique marchande à Ben Gardane et dans la région, mais plus encore, à l'échelle locale, la délégation et la municipalité ont même été les moteurs de l'aménagement de la place marchande en 1992. Cet aménagement d'une dynamique marchande informelle par la puissance publique précède de deux ans l'exemple tunisois de l'évacuation du souk Zarkoun et de l'aménagement du souk Moncef Bey : il témoigne de l'imbrication précoce entre pouvoirs publics et activités dites informelles dans la Tunisie de Ben Ali. Ainsi, l'économie marchande transfrontalière est sortie de la clandestinité. Cependant, les effets secondaires d'une normalisation diplomatique et le constat de la captation de la manne de l'expansion commerciale ne permettent pas de conclure à un agenda du régime pour la région frontalière. Le dispositif de contournement des barrières douanières qui approvisionnait la place marchande n'impliquait pas explicitement le régime. En revanche, la pérennité de la place marchande, l'accompagnement continu de sa prospérité jusqu'en 2010 et le maintien par l'État dans la région d'une zone de tolérance pour des activités et trafics pourtant illégaux, renvoient à l'instauration d'une forme de négociation du laisser-faire et du laissez-passer entre les acteurs locaux et le régime.

II.2. Négociations et complicités entre acteurs locaux et régime : une zone franche protégée

Dans les décennies 1990 et 2000, le régime du président Ben Ali a pris acte du développement commercial pourtant informel et illégal des régions frontalières. Plus que l'organisation de l'économie marchande et du contournement des barrières douanières – la contrebande restait un savoir-faire local – le dispositif de

contournement transfrontalier a pris ici la forme d'une zone de tolérance accordée par le régime.

II.2.1. Des intérêts partagés entre régime et acteurs marchands de la frontière

Le nouveau régime comme les acteurs de l'économie transfrontalière ont chacun trouvé leur compte dans le formidable développement commercial de la région. Pour comprendre l'attitude des autorités envers cette économie marchande illégale, il faut d'abord souligner que la présence de l'État dans la région frontalière était fragile, et ce depuis l'indépendance. Elle a notamment été réduite durant toute la décennie 1980 au contrôle militaire de la frontière dans un contexte de relations diplomatiques très tendues avec la Libye. Le sous-investissement chronique de l'État dans la région renvoyait sous Bourguiba à une forme de mépris de l'État central pour cette périphérie frontalière, jugée mal arrimée au reste de la nation tunisienne, séditeuse et dont les archaïsmes tribaux devaient être combattus au nom de l'avènement d'un État-nation moderne (Tabib, 2011). Ce délaissement du sud s'est poursuivi sous la présidence Ben Ali, mais pour des raisons sensiblement différentes. En effet, l'heure était à la mise en œuvre de l'ajustement structurel, au désengagement de l'État et à la libéralisation. Or le régime restait sans projet industriel, agricole ou touristique pour la région frontalière. L'État manquait de moyens et se consacrait essentiellement à ouvrir à la mondialisation les régions les mieux dotées de Tunis et du Sahel tunisien, quitte à accentuer la fracture territoriale du pays (Bousnina, 2012).

Du point de vue d'un État tunisien largement en retrait dans la région, le formidable développement du commerce transfrontalier a été compris par le régime Ben Ali comme un palliatif à son désengagement. L'équipement des ménages progressait avec l'arrivée massive – à hauteur d'un demi-milliard de dinars en 1990 – de produits textiles et d'habillement, d'appareils électroménager et électroniques, d'ustensiles de cuisine, de tissus, de tapis et de produits alimentaires variés qui représentaient d'ailleurs près de la moitié des marchandises importées de Libye (Mzabi, 1995). Le chômage endémique était contenu. Le secteur marchand transfrontalier aurait en effet occupé jusqu'à 15 000 personnes en 1992, en activité principale ou secondaire, dont un quart étaient domiciliées à Ben Gardane (Mzabi, 1995). À cela il faut ajouter tous les emplois indirects liés à la fréquentation de la région : transports (minibus, taxis individuels ou collectifs),

restauration, petite hôtellerie. Cette croissance de l'emploi a fortement limité l'émigration depuis le gouvernorat de Médenine en général et tout particulièrement depuis la délégation de Ben Gardane (Boubakri, Nouri, 2009). Alors que le Sud-Est était traditionnellement un territoire de forte émigration, le gouvernorat de Médenine fut le seul à conserver un excédent dans la période 1994-2004, auquel contribuait la dynamique marchande transfrontalière (Boubakri, 2006). La région frontalière a même été la destination de migrations internes en provenance des régions pauvres et finalement moins bien pourvues du Centre-Ouest (Kasserine, Sidi Bouzid, Gafsa). Ces migrants que l'on trouvait au souk Maghreb de Ben Gardane représentaient 15 % des commerçants de la place marchande (Boubakri, M'barek, 2009). Ils étaient en particulier des membres des confédérations tribales H'mamma et Frechich dont les relations avec les Touazines de Ben Gardane étaient anciennes (Laroussi, 2013). Ainsi, non seulement l'économie marchande transfrontalière résorbait de manière informelle une bonne partie du chômage dans la région, mais elle représentait également un accès à l'emploi et à la subsistance pour les ressortissants d'autres régions en crise du pays. Pour le régime, le développement commercial de la région frontalière atténuait à peu de frais la crise sociale dans les régions délaissées et contribuait même à un large accès des Tunisiens les plus modestes à la consommation perçue comme une contrepartie au déficit de participation politique. L'ensemble des « *arrangements* » (Meddeb, 2012a) entre agents de l'État et acteurs économiques locaux venaient en plus, par les mécanismes de ponction et de petite corruption, compléter le maigre salaire des fonctionnaires de la frontière. Malgré les pertes en taxes et droits de douane, l'État bénalyste a ainsi rapidement trouvé son compte et n'a pas cherché à éradiquer ces échanges transfrontaliers. On peut d'ailleurs penser qu'au vu de l'organisation ancienne du dispositif de franchissement de la frontière, il n'en aurait pas eu les moyens.

En effet, le secteur marchand transfrontalier ne manquait pas d'atouts en vue d'une négociation avec le régime. L'expansion de l'économie transfrontalière et la « *ruée vers la Libye* » (Azlouk, 1995) à partir de 1988 ne doivent pas masquer la structuration ancienne, hiérarchisée et locale du dispositif de franchissement de la frontière. L'ancienneté des relations transfrontalières intertribales entre Touazine tunisiens et Nouayels libyens et la tradition contrebandière de Ben Gardane (cf. chapitre 1) ont constitué une solide expérience de la frontière et une parfaite connaissance des réseaux marchands libyens. En plus de risquer de provoquer une crise économique et sociale, de pousser à la contestation dans une région frontalière toujours sensible, de s'attaquer à une économie illégale mais socialement légitime, la répression par l'État du commerce

transfrontalier apparaissait vaine au vu des savoir-faire locaux du contournement. À cela, il faut ajouter que dès 1988, derrière l'anarchie des étals et des embouteillages à Ben Gardane, la place marchande était en réalité déjà organisée en fonction de l'organisation tribale et de l'expérience de la frontière accumulée. Ce « *cartel de la frontière* » (Tabib, 2011) dominé par les *sarafas*, anciens contrebandiers devenus grossistes de devises et banquiers informels de la place marchande, a permis au secteur marchand tout entier de disposer d'interlocuteurs avec le régime. Cette structuration sociale de la place marchande est soulignée par Kamel Laroussi pour qui « [...] *le commerce informel dans l'espace frontalier tuniso-libyen ne tire pas sa particularité de l'apparition du phénomène en soit, mais de la renaissance d'anciens modes d'organisation de la société nomade locale, où l'ancien cheikh reconverti vers le métier de "Cnetri" (propriétaire du capital marchand) se trouve au centre de cette dynamique* » (Laroussi, 2013, p. 146). Ces derniers ont alors cherché à obtenir sur le long terme la garantie du laisser-faire de l'État.

II.2.2. Une zone franche négociée : modalités et conditions

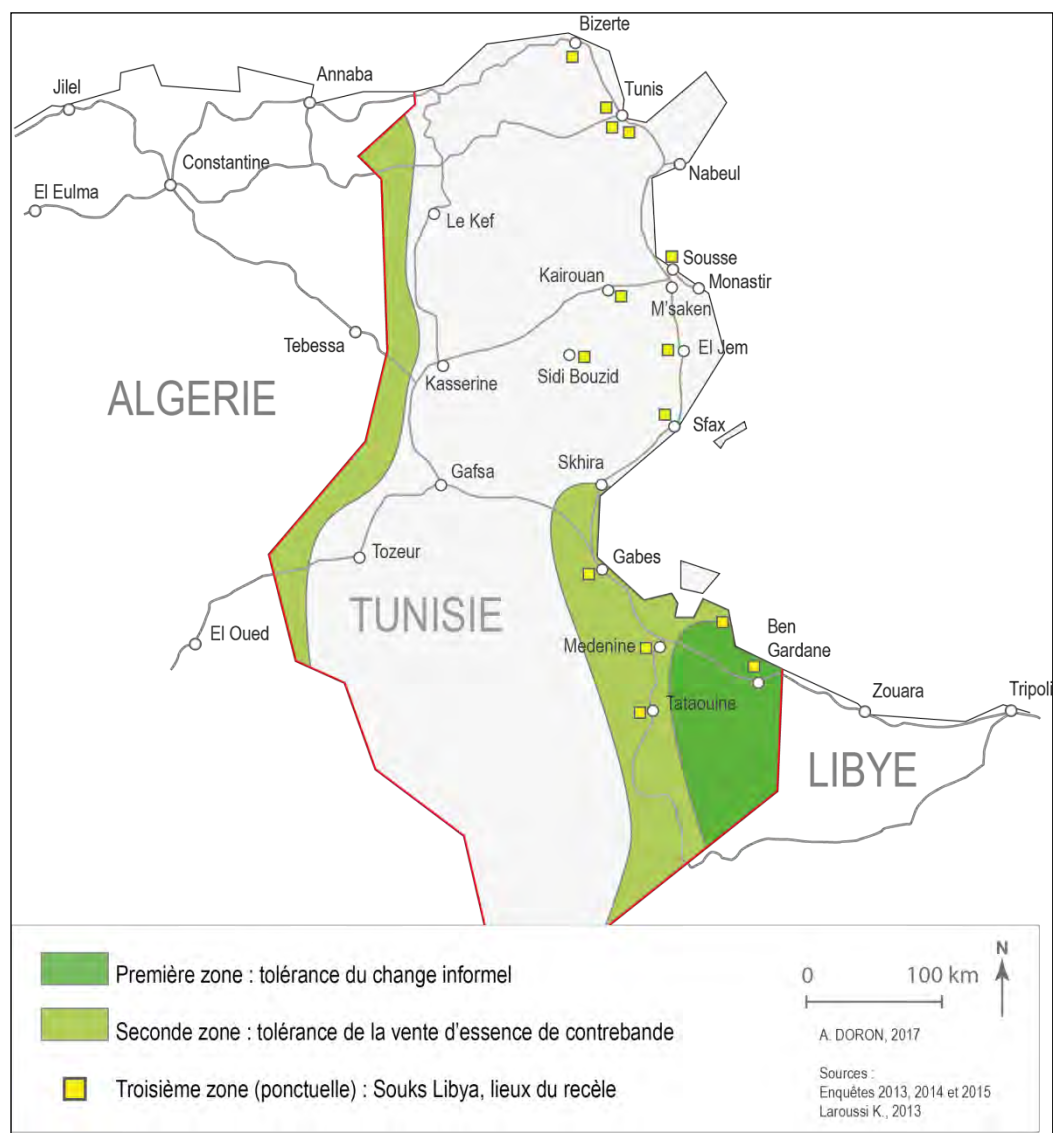
À la fin de l'année 1992, l'euphorie transfrontalière tuniso-libyenne retombe. Cela se manifeste par une réduction puis une stabilisation des flux de personnes qui traversaient la frontière. La Libye entrait en effet dans une difficile période d'embargo marquée par la chute des cours du pétrole et la dévaluation de sa monnaie (Boubakri, 2006). Avec la chute du revenu des ménages et le renchérissement des devises étrangères, le flux de voyageurs libyens se réduit. De plus, la lutte croissante contre l'export illégal de marchandises coûteusement subventionnées par l'État libyen complexifiait l'achat direct en Libye par les particuliers tunisiens qui étaient ainsi moins nombreux à traverser la frontière. En Tunisie, le régime devait donner des gages aux entreprises industrielles et agricoles tunisiennes. En effet, les associations professionnelles exerçaient une pression constante pour dénoncer un trafic jugé frauduleux et la concurrence déloyale des importations transfrontalières massives et non taxées. En réponse, l'État décide alors de renforcer les contrôles à la frontière. Toutefois, le régime tunisien se contente de freiner les flux transfrontaliers sans les stopper.

Ainsi, les voyages commerciaux en Libye de particuliers et de petits commerçants de toute la Tunisie chutent drastiquement. En 1995, le volume du commerce transfrontalier

aurait même été réduit de moitié par rapport à 1992 (Mzabi, 1995). Cependant, la restriction des flux transfrontaliers a paradoxalement renforcé la place marchande de Ben Gardane. Faute de pouvoir se rendre en Libye, les particuliers et petits commerçants tunisiens ont privilégié le voyage à Ben Gardane. De plus, ces restrictions ont opéré une concentration des activités transfrontalières au profit des locaux qui maîtrisaient le franchissement de la frontière et les réseaux d'approvisionnement libyens. Cette concentration rendait alors possible la négociation entre le régime et le cartel de la frontière.

Cette négociation consistait en l'instauration d'une sorte de zone franche commerciale qui prit la forme d'une zone d'exception juridique multiniveaux et multilocalisée (cf. figure 3.2.). Cette dernière se repère encore aujourd'hui grâce à des marqueurs territorialisés : l'activité du change, la vente d'essence de contrebande et celle des marchandises importées de Libye (Laroussi, 2013). Le cœur de la zone de dérogation aux lois (Tabib, 2011) correspondait à l'espace sur lequel l'activité informelle de change était tolérée et donc visible au bord de la route. À partir de Ras Jdir et de Ben Gardane, elle pénétrait sur une centaine de kilomètres le territoire tunisien jusqu'aux portes de Médenine. Au-delà, un agent de change informel devait opérer clandestinement sous peine d'arrestation. Ce territoire restreint à la région frontalière autour de Ben Gardane garantissait aux acteurs locaux de pouvoir librement exercer tout le spectre des activités marchandes de la frontière, commerciales et financières. Les zones suivantes matérialisaient la liberté d'écoulement des marchandises depuis la Libye et Ben Gardane à destination du reste du pays. La seconde zone correspondait à la vente d'essence libyenne de contrebande en bord de route. Cette activité était visible jusqu'à hauteur de Skhira à 240 km de la frontière et à 80 km au sud de Sfax. Cette limite marque la porte du sud et de la tolérance accordée aux régions périphériques méridionales. La troisième est plus ponctuelle et couvre l'ensemble du pays. Il s'agit des *souks Libya*, marchés informels alimentés depuis la Libye via Ben Gardane et que l'on trouve dans presque toutes les villes tunisiennes, dont la capitale. Ces lieux de tolérance du commerce informel dans la ville matérialisaient le laisser-faire et l'accès à la consommation accordé par le régime aux groupes sociaux les plus pauvres.

Figure 3.2 : Le contournement frontalier tuniso-libyen : une zone de tolérance multiniveaux.



En retour, les acteurs locaux dominants de Ben Gardane devaient répondre aux attentes du régime. L'expérience des trafics transfrontaliers leur permettait de garantir un blocage des flux illicites : commerce d'armes, de drogues et d'alcool, passage d'opposants politiques. À Ben Gardane, seuls les produits « inoffensifs » circulaient de part et d'autre de la frontière, y compris par les pistes de contrebande qui traversent la steppe et sillonnent entre les sebkhas. Or ces passages discrets à l'abri des regards, à bonne distance des postes de surveillance frontaliers et des patrouilles des douanes étaient bien mal contrôlés par les agents de l'État. Cette association des acteurs de l'économie transfrontalière à la surveillance des flux illicites a donné un rôle officieux à

la place marchande que résume Mansûr⁹², grossiste sur la route de la frontière : « *Ben Gardane est devenu le bawab⁹³ de la Tunisie* ». Autrement dit, les acteurs de l'économie transfrontalière devinrent les gardiens, les portiers, les concierges du pays, capables de filtrer les flux interdits en imposant une interdiction locale d'y contribuer et en signalant tout mouvement suspect aux autorités. L'organisation de la place marchande à la fois tribale et professionnelle était confirmée par la négociation avec le pouvoir tunisien et l'obtention d'une garantie de laisser-faire (Tabib, 2011). Cette entente avec le régime et ses intérêts lui permettait en retour d'imposer les restrictions aux activités les plus illicites, à la fois illégales et non tolérées par le régime, qui étaient aussi les moins légitimes localement au regard de la morale religieuse.

La condition de cette négociation officieuse, une sorte de zone franche commerciale en échange d'une surveillance de la frontière, était de sauvegarder les apparences. Pour légitimer cet espace d'exception juridique que nul n'ignorait en Tunisie et le refus de l'État d'y mettre un terme en dépit de discours récurrents sur la lutte contre le « commerce parallèle », il s'agissait de masquer les bénéfices locaux de l'expansion commerciale. Ainsi, conformément à un mode de vie local modeste hérité du souvenir du nomadisme et surtout de la pauvreté des aînés, les fortunes marchandes et financières de Ben Gardane se sont imposé une certaine discrétion. Cette « *éthique de la subsistance* » (Scott, 1976) revendiquée par une région délaissée par l'État tunisien a permis de légitimer la « *zone de dérogation aux lois* » (Tabib, 2011), fondée sur un droit localement légitime à la subsistance (Meddeb, 2012b). Contrairement à ce qui a pu être observé dans d'autres places marchandes à l'exemple d'El Eulma en Algérie (Benlakhlef, Bergel, 2011), point ici de constructions opulentes, même après une décennie 2000 d'expansion transnationale du commerce transfrontalier. L'autre condition était de laisser la douane pouvoir annoncer épisodiquement quelques saisies, toutefois sans commune mesure avec les volumes échangés de part et d'autre de la frontière, par la route ou par les pistes de contrebande.

Cet accord officieux négocié entre le régime et les acteurs de la place marchande a permis à Ben Gardane de profiter de près de deux décennies de relative stabilité. Après la fin de l'embargo en Libye et la libéralisation de l'économie libyenne, il semble que les

⁹² Entretien, Ben Gardane, printemps 2013.

⁹³ Littéralement, le portier, le concierge.

partenaires commerciaux libyens des marchands et financiers de Ben Gardane aient pu eux aussi développer leurs activités avec la bénédiction du régime libyen. Une partie de l'économie transfrontalière a pu dans ces conditions opérer sur des routes marchandes plus étendues, transnationales, à mesure que les approvisionnements libyens se mondialisaient, le tout en veillant à ne pas susciter la convoitise. Malgré cette précaution, ce contournement franc de la frontière douanière sous protection tacite du régime a attisé l'appétit des « clans » dont le dispositif de contournement portuaire s'était épanoui au nord du pays dans les années 2000. À la fin de la décennie, ces derniers ont ainsi tenté de prendre le contrôle de ce contournement concurrent au leur, mettant à jour par la même occasion la décadence d'un régime incapable de préserver les bénéfices politiques de ses négociations.

II.3. La tentative d'élimination de dispositifs de contournements concurrents

À la fin de la décennie 2000, les dynamiques de négociation qui avaient cours dans la Jeffara tunisienne entre État et acteurs locaux clients se grippent. L'État partenaire de négociation et protecteur de l'économie de la frontière cesse de garantir les arrangements à la frontière et donc les approvisionnements et les profits de la place marchande. Pour comprendre un tel revirement après deux décennies de stabilité, il s'agit de rappeler la privatisation de l'État par les « clans » et leur prédation sur tous les secteurs de l'extraversion tunisienne, y compris sur l'économie marchande transnationale. Les dispositifs de contournement transfrontaliers qui leur échappaient largement ne pouvaient que susciter leur convoitise.

II.3.1. Quand l'appétit des « clans » se porte sur les frontières

Du point de vue des « clans » dont le dispositif de contournement clientéliste s'était épanoui durant la décennie 2000, les régions frontalières représentaient des voies d'importation concurrentes qui contrariaient leur quasi-monopole sur les approvisionnements du commerce transnational.

Contrairement aux accès portuaires qu'ils avaient rapidement et facilement maîtrisés, les régions frontalières échappaient à leur contrôle. À la frontière libyenne comme à la frontière algérienne, les alliances tribales ou familiales transfrontalières et les traditions contrebandières anciennes permettaient mal à l'influence des hommes d'affaires proches du pouvoir de trouver des relais dans ces régions. Ils s'y sont pourtant employés en commençant par les régions frontalières de l'Algérie.

Les nombreux passages transfrontaliers tuniso-algériens n'ont pas été mentionnés jusqu'ici car les échanges y sont restés assez anecdotiques pendant la décennie 1990. En effet, cette décennie fut aussi celle de la guerre civile algérienne peu propice aux circulations marchandes et au développement d'une économie transfrontalière. De plus, de part et d'autre de la frontière, les « confins » tunisiens et algériens avaient bien peu à s'échanger. Entraient en Tunisie l'essence algérienne et les cigarettes remontant des trafics transsahariens en provenance du Sahel (Grégoire, 1999 ; Scheele, 2011). Vers l'Algérie s'exportaient en petites quantités « familiales » essentiellement des produits alimentaires. Ajoutons à ces modestes trafics l'introduction en Algérie des marchandises de l'économie transfrontalière tuniso-libyenne par les ambulants, notamment de la confédération tribale Frechich, qui opéraient alors sur les deux frontières depuis Ben Gardane et Feriana. Plus au sud, du côté algérien, le *souk Libya* d'El Oued (Belguidoum, Pliez, 2012) témoignait de la percolation de l'économie transfrontalière tuniso-libyenne vers l'Algérie.

Dans la décennie 2000, les potentialités commerciales de la frontière algérienne se développent. Elles étaient, à la fin de la guerre civile, le fait de l'expansion des grandes places marchandes de l'Est Algérien – El Eulma, Aïn Fakroun, Aïn Mlila – qui étaient prêtes à réexporter en Tunisie leurs importations de Dubaï et d'Asie orientale. C'est ce flux qu'ont tenté de contrôler les « clans » (cf. encadré 3.6.).

Encadré 3.6. : Deux témoignages sur la piste des Trabelsi dans la région de Kasserine

À Kasserine, au petit *souk el medina* construit après la révolution.

Un des commerçants⁹⁴ nous confiait en 2014 avoir commencé à vivre du commerce en 1991. Suite à un accident qui l'avait empêché de continuer à travailler dans le bâtiment, ce dernier a entamé des allers-retours pour s'approvisionner à Ben Gardane alors en pleine expansion. Il revendait ses marchandises dans les marchés forains hebdomadaires, à l'instar des autres commerçants ambulants de cette région pauvre et rurale. D'après lui, avant la révolution, les approvisionnements en provenance de l'Algérie étaient presque inexistantes puisque « *les Trabelsi bloquaient le transit* ».

À Bouchebka, petit village et poste frontalier à environ 60 km à l'ouest de Kasserine.

Lors de la visite de sa maison dont l'arrière-cour s'ouvre sur la frontière algérienne, un petit commerçant-contrebandier⁹⁵ local nous confiait avoir effectué ses premiers trafics avec son père dans les années 1990. Il s'agissait d'introduire en Tunisie des cigarettes qu'il supposait provenant des trafics de *Mr Marlboro*, surnom donné à Mokhtar Belmokhtar, chef djihadiste algérien. En Algérie s'exportaient les produits alimentaires (pâtes, huile, couscous). D'après lui, en 2007, les autorités ont bloqué l'export illégal de produits alimentaires car « *les Trabelsi cherchaient le monopole du commerce* ». Il a également précisé qu'à Bouchebka, un seul commerçant avait réussi à devenir grossiste de produits alimentaires destinés à l'exportation. Ce dernier fut contraint de s'installer à Kasserine et de travailler pour les Trabelsi.

Les « clans », à commencer par les Trabelsi, seuls mentionnés, semblent s'être immiscés dans une économie transfrontalière modeste et très déconcentrée. Les quelques acteurs ayant dépassé le stade du petit trafic familial de subsistance ont été les premiers intégrés dans un dispositif les contraignant à payer les passe-droits monnayés par les « clans » pour exercer une activité commerciale transfrontalière. Pour tous les petits acteurs, le commerce transfrontalier est demeuré local, au moyen de petite contrebande et de pots-de-vin versés aux agents de l'État. Du fait de la faible structuration et de la grande dispersion de l'économie transfrontalière tuniso-algérienne, les acteurs locaux ont peu accumulé et se sont visiblement contentés de trafics locaux pour les uns, et pour les autres d'un rôle de passeur au service des commerçants algériens ou tunisois et sous l'égide des « clans ».

⁹⁴ Entretien, Kasserine, printemps 2014, en compagnie de Zine El Abidine El Saoudi.

⁹⁵ Entretien, Bouchebka, printemps 2014, en compagnie de Zine El Abidine El Saoudi.

Le second point d'accroche des Trabelsi sur les contournements transfrontaliers tuniso-algériens ne se situait pas dans la région mais à Tunis. En effet, à partir de 2000, la prise de contrôle et l'extension du souk Moncef Bey par les « clans » leur ont permis de disposer de commerçants-clients justement originaires des régions frontalières du Centre-Ouest. Ils ont pu, comme ils le faisaient au port, offrir et monnayer des passe-droits sur la route algérienne. La route se vendait – c'est-à-dire était garantie sans contrôle – aux commerçants en deux tronçons. Le premier correspondait au passage de la frontière, le second au reste du trajet entre la région frontalière et Tunis.

Cet aperçu de la prise en main par les « clans » du dispositif de contournement tuniso-algérien à la fin de la décennie 2000 contraste avec la situation qui prévalait à la frontière tuniso-libyenne. En effet à Ben Gardane, place marchande hiérarchisée, puissante, concentrée, tribale, les « clans » avaient bien moins d'emprise. Les acteurs de l'économie transfrontalière n'entendaient pas voir s'immiscer les « clans » dans leurs affaires alors même qu'ils étaient protégés par leur négociation tacite avec le régime. C'est justement à cette négociation que s'attaquèrent les « clans » à la fin de la décennie 2000.

II.3.2. Retour sur la révolte de l'été 2010 à Ben Gardane, prologue révolutionnaire

Un an après l'introduction d'une taxe sur le franchissement de la frontière pour les ressortissants tunisiens, les autorités libyennes ferment la frontière en juin 2010. La taxe de 150 dinars par véhicule (205 pour les camionnettes et 350 pour les camions) avait déjà fortement entravé les circulations routinières de l'économie transfrontalière et tout particulièrement les norias de l'importation frauduleuse d'essence par la route. Avec, la clôture de la frontière libyenne, l'ensemble du trafic de la place marchande a été paralysé alors qu'il pouvait s'élever à près de 18 000 passages quotidiens (Meddeb, 2012a). Non seulement l'économie transfrontalière a été brutalement stoppée, mais aussi le segment transnational de la route marchande du *made in China* via la Libye, devenue une plateforme de réexportation des produits du commerce transnational à la faveur de la libéralisation commerciale de la décennie 2000. Une telle paralysie doit être comprise à l'aune des deux décennies de liberté de circulation négociée, celles d'une nouvelle génération de commerçants qui n'avaient pas connu la contrebande des années 1980 et le temps de la frontière close.

Ce retournement surprenant de la politique d'ouverture a mis à jour la rupture entre le régime tunisien et les acteurs de l'économie de la frontière. L'étonnement a en effet rapidement cédé la place à un profond sentiment d'injustice à Ben Gardane, étant donnée l'absence de réaction des autorités tunisiennes, laissant perdurer une asymétrie insupportable à la frontière – les taxes puis la fermeture ne touchant que les Tunisiens. Le sentiment d'injustice a ensuite cédé le pas à la révolte quand les autorités libyennes ont annoncé avoir décidé la fermeture en accord et même sur demande de l'État tunisien. Ainsi les acteurs de l'économie de la frontière ont perçu la rupture de la négociation comme une trahison du régime tunisien. La fermeture de la frontière et la paralysie de la place marchande ont également réactivé la perception de la marginalisation de la région frontalière, atténuée par deux décennies de développement économique transfrontalier puis transnational. Les locaux ont ainsi perçu la politique du régime comme une expropriation de leur « droit à la subsistance » (Meddeb, 2012a) tout en révélant l'absence complète d'investissements de l'État.

À ces raisons de la colère, il faut ajouter la perception locale du rôle des « clans » dans la fermeture de la frontière et la paralysie de la place marchande. Faute de pouvoir contrôler une place marchande et un dispositif de contournement concurrent bien structurés, les proches du régime ont fait pression pour obtenir la fermeture de la frontière. Pour les acteurs de l'économie de la frontière, le sentiment d'avoir été victimes de la prédation des « clans » et de leur volonté d'imposer leur propre dispositif de contournement à l'ensemble du pays a été souvent exprimé⁹⁶. Cette analyse est validée à Ben Gardane par le fait que la fermeture de la frontière est intervenue juste avant le mois de Ramadan où se réalise généralement près de la moitié du chiffre d'affaire annuel.

Pour Mansûr comme pour Mehdi, l'un grossiste de marchandises, l'autre de devises, cette rupture avec le régime imputée aux « clans » a clairement marqué un des prémices de la révolution deux ans après le soulèvement du bassin minier de Gafsa en 2008 (Allal, 2010). À Ben Gardane aussi, le consentement au régime s'est disloqué, entre blocage de la route et de la ville par les manifestants locaux et répression brutale d'un régime sans solution de remplacement et vendu aux intérêts des « clans ».

La réouverture de la frontière à la circulation le 20 août 2010 a signifié le recul de l'État répressif dans un espace sans autre alternative que la révolte pour imposer le libre accès à la frontière, seule ressource locale. Pour autant, les taxes de traversée ont été maintenues. Ces dernières ont continué d'asphyxier les acteurs les plus modestes, en

⁹⁶ Discussions menées en 2013, 2014 et 2015.

particulier les petits navetteurs de la frontière et les petits commerçants et employés « étrangers » du Centre-Ouest du pays, contraints de rentrer chez eux sans ressource⁹⁷. Cette rupture de la négociation et de la libre circulation a aussi perturbé l'organisation interne de la place marchande en favorisant une concentration des affaires au profit des plus gros acteurs de la place marchande. Tirant une bonne part de leur influence dans leur rôle d'interlocuteurs avec le régime, ces acteurs dominants sont toutefois devenus moins légitimes car incapables d'imposer le retour à une frontière profitable pour tous. La levée des taxes interviendra quelques mois plus tard, le 29 décembre 2010 pour tenter d'apaiser la région alors que le mouvement révolutionnaire tunisien était déjà entamé.

En somme, dans son processus de fabrication comme dans sa remise en cause, le dispositif de contournement de la frontière tuniso-libyenne permet de souligner la coproduction entre régime politique et acteurs économiques des voies de pénétration des marchandises du commerce transnational en Tunisie.

Conclusion

L'économie marchande transnationale qui s'est développée dans la Tunisie de Ben Ali a bénéficié de conditions d'importation proches de celle d'une zone franche. Ces conditions reposaient sur la fabrique conjointe, économique et politique, de dispositifs de contournement des barrières douanières. Le constat d'une telle co-construction sur près de vingt ans vient rappeler que les routes marchandes transnationales sont aussi modelée par les États, à l'échelle nationale. En Tunisie, l'implication de l'État et du politique dans l'économie marchande pourtant qualifiée d'« informelle » résidait dans l'organisation d'illégalismes, entre norme légale, flou de son application et arbitraire du pouvoir. En entretenant les mécanismes de négociation (Hibou, 1999), ces derniers ont été une ressource essentielle à la disposition du régime autoritaire tunisien, ce que permet de souligner la notion foucauldienne d'« *illégalisme* » :

⁹⁷ Une forme de théorie des dominos pour analyser la révolution est très répandue à Ben Gardane. Elle consiste à expliquer que la révolution a commencé à Ben Gardane. La crise de la frontière à l'été 2010 aurait constitué un modèle de lutte frontale contre le régime, au même titre que les grèves de Gafsa en 2008. Elle aurait aussi privé nombre d'habitants du Centre-Ouest d'une soupape de subsistance, accentuant les tensions qui devaient éclater en décembre 2010 à Sidi Bouzid.

« Dès qu'une loi est instaurée, elle interdit ou condamne du même coup un certain nombre de comportements. Aussitôt apparaît ainsi autour d'elle une aura d'illégalismes. Or ces illégalismes ne sont pas traités ni réprimés de la même façon par le système pénal et par la loi elle-même [...]. L'on peut se demander si la loi n'est pas, sous son apparence de règle générale, une manière de faire apparaître certains illégalismes, différenciés les uns des autres, qui vont permettre, par exemple, l'enrichissement des uns et l'appauvrissement des autres, qui vont tantôt assurer la tolérance, tantôt autoriser l'intolérance » (Foucault, 1975, p. 1586-1587).

Distribuant tolérance et répression, appauvrissement ou enrichissement par-delà la loi, les illégalismes ont été au cœur de l'organisation du franchissement des frontières et des barrières douanières par les flux de personnes et de marchandises d'une économie transnationale en développement. Permettant au pouvoir de sélectionner des populations clientes, les illégalismes ont aussi différencié les espaces marchands en Tunisie, entre une zone de dérogation aux lois dont bénéficiaient les marges frontalières du pays, essentiellement au contact de la Libye, des lieux de tolérance ponctuels et intra-urbains laissant se développer les *souks Libya* dans presque toutes les villes, ou des passages francs organisés dans les ports ouverts au transport de marchandises par conteneurs

Les approvisionnements transfrontaliers et transnationaux des marchés ont été facilités, encouragés, développés avec la complicité du régime du président Ben Ali, largement livré à la délinquance économique-politique (Khiari, 2004) des « clans ». Une telle implication a fortement affecté l'organisation spatiale du commerce transnational en Tunisie, marquée par les dispositifs concurrents nord et sud approvisionnant les marchés, par l'expansion et/ou la création de nouveaux marchés, par le développement du groupe des petits importateurs dans la capitale plus qu'ailleurs. L'hypothèse à suivre est alors celle d'un impact tout aussi déterminant de l'effondrement du régime et de la fuite de « clans » en 2011. Elle laisse entrevoir une recomposition voire une réinvention des contournements, des négociations, des itinéraires d'approvisionnement, de la trajectoire des marchés et de celle des commerçants.

Chapitre 4

Recomposer les contournements face au bouleversement politique

Introduction	208
I. La révolution : une remise en cause de la zone franche ?	209
I.1. À Tunis, la disparition brutale du dispositif de contournement clientéliste.....	210
I.2. À Ben Gardane, libéralisation et désorganisation des trafics.....	216
II. Stratégies d'acteurs marchands en quête d'arrangements	225
II.1. Le secteur importateur tunisois entre repli et redéploiement	225
II.2. À Ben Gardane, sauvegarder la ressource frontalière valorisée et menacée...	246
II.3. La quête d'arrangements.....	257
III. Une recomposition des imbrications politico-économiques dans la Tunisie en transition	265
III.1. La réactivation des anciennes pratiques.....	265
III.2. Instabilité des contournements et labilité des itinéraires d'approvisionnement	276
Conclusion	288

Introduction

Le 14 janvier 2011, le régime autoritaire tunisien s'effondre. Après les coups de semonce de Gafsa en 2008 et de Ben Gardane en 2010, c'est finalement le soulèvement du Centre-Ouest, cette Tunisie de l'envers du « miracle économique », qui a fini par emporter le régime. L'immolation de Mohamed Bouazizi, le 17 décembre 2010, avait cristallisé la colère des tunisiens. Le geste désespéré de ce *zawali*⁹⁸ avait mis en lumière les inégalités sociales et économiques régionales, l'arbitraire du régime, l'indignité de sa corruption et de celle des « clans » prédateurs.

En deçà de la séquence du soulèvement révolutionnaire et de son résultat inattendu, en particulier par la diplomatie française, la chute du régime tunisien renvoie aussi à l'anéantissement, plus lent et plus profond, du cadre politico-économique de structuration des dispositifs de contournement qui prévalait. La fin du régime est en effet celle de l'ensemble de négociations, de passe-droits et d'illégalismes qui avaient constitué les conditions favorables au développement du commerce transnational en Tunisie dans les décennies 1990 et surtout 2000. À ce bouleversement, se sont ajoutées l'instabilité et les incertitudes propres à la période de transition politique ouverte en janvier 2011 et pendant laquelle nous avons enquêté. Le changement politique questionne alors la perturbation de l'économie transnationale tunisienne, non pas à l'échelle globale des routes marchandes, mais à l'échelle plus politique des franchissements frontaliers et de son organisation sur le territoire national.

⁹⁸ Le « misérable », terme repris par Amin Allal synthétisant les figures dominées de la débrouille et de la précarité, « ces survivants de la fin de mois » qui accumulent les petits métiers sans possibilité d'épargner pour faire face aux aléas ou aux exigences de la reproduction sociale (Allal, 2016).

Il s'agit alors d'envisager les effets de la révolution et du changement politique sur la fabrique des contournements des barrières douanières dans laquelle le régime était impliqué. Comment la révolution a-t-elle remis en cause la quasi zone franche qui avait contribué à l'expansion commerciale à Tunis comme à la frontière tuniso-libyenne ? Que révèlent les impacts de la révolution sur la dépendance des importations transnationales à l'égard des contournements négociés avec le régime déchu ?

La remise en cause du cadre de développement de l'importation transnationale interroge en conséquence les stratégies développées par les acteurs marchands pour faire face au bouleversement des conditions de leur prospérité. Ces stratégies, différenciées spatialement selon le dispositif auquel les acteurs étaient liés, renvoient toutes à une quête d'arrangements et de négociations multiples depuis la révolution.

Enfin, si la révolution tunisienne est une rupture politique historique, la coupure apparaît cependant plus floue quant à l'organisation des dispositifs de contournement post-révolution. Il s'agit donc aussi d'interroger les continuités, les persistances des anciennes pratiques et, finalement, d'envisager davantage la recomposition des imbrications politico-économiques que leur disparition. Entre facteurs d'instabilité multiples aux échelles nationale et régionale, recomposition progressive des anciennes pratiques de contournement, quête de passe-droits et de tolérance, l'organisation spatiale des approvisionnements du commerce transnational apparaît fortement instable et brouillée depuis 2011.

I. La révolution : une remise en cause de la zone franche ?

Avec la fuite du président Ben Ali et de ses proches, la révolution a bouleversé les modalités de l'importation transnationale en Tunisie. Cependant, l'impact diffère selon qu'on l'observe depuis Tunis ou depuis les régions frontalières. En effet, les importateurs impliqués dans le dispositif clientéliste et portuaire ont semblé davantage pris au dépourvu par la fuite des « clans » que les commerçants de Ben Gardane pour qui la négociation avec le régime avait commencé à s'effriter six mois auparavant. L'analyse de la rupture de dispositifs de contournement trouve également son prolongement dans ses effets sur l'organisation même des places marchandes étudiées.

I.1. À Tunis, la disparition brutale du dispositif de contournement clientéliste

Avec le régime et les « clans », les importateurs tunisois ont vu disparaître l'ensemble des conditions qui avaient présidé au formidable développement de l'économie marchande transnationale de la capitale.

I.1.1. La paralysie des approvisionnements portuaires du commerce transnational

La révolution tunisienne a fortement surpris les importateurs, à commencer par ceux de la capitale. Chokri⁹⁹ fait partie de ceux qui n'ont pas vu venir la fin du régime. Pour cause, ce jeune importateur de faux bijoux est parti en voyage d'affaires en Chine le 10 janvier 2011, soit quatre jours seulement avant la fuite du président, alors que le pays était en pleine ébullition. Il attribue son aveuglement à un régime qui, du point de vue des petits importateurs, avait encouragé les affaires du secteur : « *Le système Trabelsi avait sorti des milliers de gens de la pauvreté. Des vendeurs de rue étaient devenus commerçants, avec un magasin, une maison et des transactions à 100 000 euros !* ». Il n'y avait donc pas lieu de songer à la chute du président ou d'accorder une grande attention à la détestation de ses proches dans la population. Surpris à Yiwu par l'effondrement du régime et devant l'inconnu pesant sur les conditions d'importation, Chokri est resté bloqué en Chine pendant quatre mois, dans un comptoir de la mondialisation déserté par les commerçants tunisiens, mais aussi égyptiens, libyens, syriens¹⁰⁰. La révolution tunisienne et le « *Printemps arabe* » ont en effet fortement retenti à la source des marchandises, à l'autre extrémité des routes commerciales. Rafik¹⁰¹, ex-agent commercial à Yiwu, était resté en contact avec son associé jordanien qui avait repris la clientèle tunisienne de son bureau commercial. En 2011, ce dernier voit s'accumuler les dettes, les commerçants cessant de rembourser l'avance du bureau commercial, faute de réception du conteneur. L'ancien associé jordanien de Rafik a ainsi perdu près de deux millions de dollars en quelques mois et, ruiné, a dû fuir la Chine. L'exemple tunisien

⁹⁹ Entretien, souk Sidi Makhez, Tunis, automne 2014.

¹⁰⁰ Sur ce point, Chokri nous a également confié la crise du secteur de la prostitution à Yiwu ayant notamment laissé sans revenus une « amie » colombienne.

¹⁰¹ Entretien, souk Boumendil, Tunis, printemps 2013.

permet de mieux comprendre ce qui se passait au même moment à l'arrivée des marchandises.

À Tunis, la révolution a provoqué la fuite des personnalités des « clans », symboles honnis de la kleptocratie du régime. La plupart des sociétés des conglomérats des proches du régime sont d'ailleurs saisies ou confisquées. Ayant perdu leurs employeurs et leurs protecteurs, les transitaires de ces sociétés « prête-nom » se sont dispersés. En effet, le contournement qu'ils opéraient, associé au régime déchu et à la corruption, est devenu illégitime dans le nouvel espace politique post-révolutionnaire. Faute de dispositif de contournement et de transitaires pour le mettre en œuvre, les importateurs ont dû se plier au cadre réglementaire douanier. Or, ce dernier, sous l'influence des « clans », était resté, d'après les commerçants, extrêmement complexe, voire rétrograde selon le type de marchandise importé. Cet héritage des « clans », entre tarifs prohibitifs visant à encourager le recèle de passe-droits et restrictions diverses garantissant les monopoles des proches du régime, a considérablement renforcé l'obstacle douanier après la révolution. De plus, ce cadre réglementaire s'est retrouvé appliqué avec zèle par des agents douaniers soucieux de se dissocier des pratiques de l'ancien régime en période post-révolutionnaire. Dans les ports tunisiens, à commencer par celui de Radès (Tunis), les obstacles qui se dressent sur la route des marchandises du commerce transnational revêtent trois formes après le 14 janvier 2011.

Premièrement, les conteneurs appartenant aux sociétés confisquées aux proches du régime sont saisis. Or, c'est au nom de ces sociétés que les commerçants tunisois impliqués dans le dispositif clientéliste importaient. Les transitaires disparus, les importateurs peinent à prouver que les marchandises leur appartiennent en réalité. À ce titre, Rafik¹⁰² a vu deux de ses conteneurs bloqués au port en 2011. La valeur de la marchandise s'élevait à 425 000 dinars. S'il a finalement pu retirer ses conteneurs après de fastidieuses négociations pour prouver sa propriété, d'après lui, d'autres n'ont jamais pu faire reconnaître que les marchandises leur appartenaient.

Ensuite, tous les conteneurs sont de nouveau contrôlés. Les marchandises sans certificat d'authenticité sont déclarées illégales, mises sous scellés, voire confisquées. Au port, le flux de contrefaçons qui s'était développé sans restriction dans la décennie précédente est alors stoppé net. Mais cet obstacle touche en réalité bien d'autres articles déclarés interdits d'importation en fonction de tel ou tel composant ou matériau. D'après

¹⁰² Entretien, souk Boumendil, Tunis, printemps 2014.

Habib¹⁰³, les importateurs de prêt-à-porter ont été les plus nombreux à perdre leurs marchandises. Ce type d'article est en effet particulièrement touché par la contrefaçon.

Enfin, les importateurs ne peuvent plus se soustraire aux taxes. Ceux dont les marchandises n'étaient ni prohibées, ni confisquées ont vu le coût de l'importation flamber. En effet, le montant des tarifs douaniers est non seulement plus élevé que le coût du dispositif de contournement clientéliste, mais il devient même prohibitif. Multiplié par deux voire par trois, il représente alors un surcoût important et imprévu dans la comptabilité des petits et moyens entrepreneurs. Pour beaucoup, il correspond même à la marge escomptée, voire davantage. Le retrait d'un conteneur sous-entend alors des ventes à perte. D'autres petits importateurs n'ont parfois même pas la trésorerie suffisante pour s'acquitter des droits de douane et renoncent donc à leurs marchandises. Lyes¹⁰⁴ précise que le coût du franchissement de la douane pour un conteneur de marchandises de quincaillerie est ainsi passé de 20 000 à 60 000 dinars. Pour Ahmed¹⁰⁵, le prix du retrait d'un conteneur de faux bijoux et de babioles pour les souks touristiques aurait même été multiplié par six, de 20 000 à 120 000 dinars.

L'explosion des coûts d'importation, aggravé par l'inflation, nous a été sans cesse rappelée à Tunis, mais aussi à M'saken ou à El Jem, les deux grands marchés du Sahel tunisien, dessinant un espace de l'importation transnationale paralysée dans les ports, aux contours similaires à ceux de la zone d'expansion du dispositif de contournement clientéliste et portuaire de la Tunisie de Ben Ali. De tels surcoûts, renchérissant voir bloquant parfois l'acheminement des marchandises vers les magasins, ainsi que l'ensemble des « tracasseries » que découvraient les importateurs, ont fortement perturbé les marchés.

I.1.2. Au souk Boumendil, la dégradation de l'environnement entrepreneurial des petits importateurs

Au-delà du seul renchérissement de l'importation et des blocages aux douanes portuaires, les petits importateurs voient leur environnement professionnel se dégrader fortement au lendemain de la révolution.

¹⁰³ Entretien, souk Boumendil, Tunis, printemps 2013.

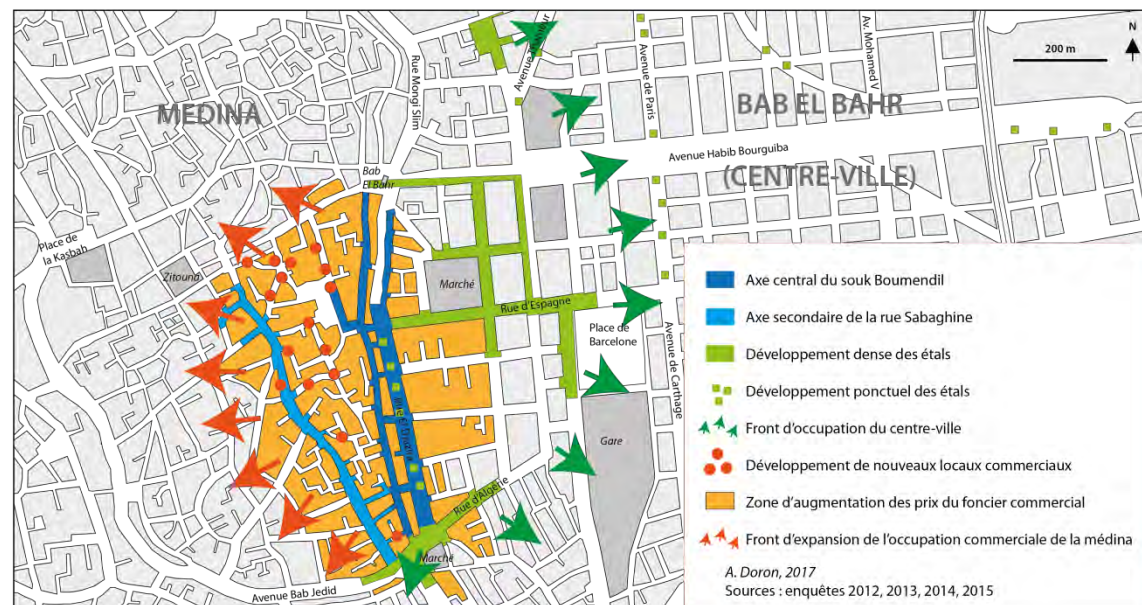
¹⁰⁴ Entretien, souk Boumendil, Tunis, décembre 2012.

¹⁰⁵ Entretien, médina, Tunis, décembre 2012.

Premièrement, le changement politique entraîne une certaine vacuité des dispositifs de contrôle. Dans le temps post-révolutionnaire, les forces de police, délégitimées dans la répression des protestations, sont quasiment absentes au centre de Tunis. Un tel flottement de l'autorité engage alors une dérégulation de l'installation de nouveaux commerçants au souk et à ses abords. Or, jusqu'à la révolution, la croissance du souk Boumendil avait été importante mais maîtrisée. D'une part, les mécanismes de cooptation et d'intégration au dispositif clientélistes assuraient une certaine sélection des candidats à l'installation commerciale. D'autre part, les dispositifs de contrôle et de répression prévenaient le développement d'espaces de vente sur des étals dans les rues du centre-ville de Tunis. Les effets d'une telle dérégulation et la problématique urbaine de gouvernance de l'espace public dans la période de transition seront précisés dans le chapitre suivant (cf. chapitre 5).

Ainsi, depuis janvier 2011, les commerçants installés au souk Boumendil assistent à l'arrivée difficilement quantifiable, mais bien visible, de nouveaux acteurs marchands. Il s'agit pour la plupart de jeunes migrants originaires du Centre-Ouest de la Tunisie (Jelma, Sidi Bouzid, Kasserine). Dans une période de flottement de l'autorité publique, ces derniers viennent tenter, à l'instar des générations plus anciennes, de capter les opportunités économiques de la médina de Tunis, entre souks du « commerce parallèle » et logements précaires dans les *oukalas* (cf. chapitre 5, I.1.2, encadré 5.2.). L'arrivée de ces nouveaux acteurs est ambivalente du point de vue des petits importateurs déjà en difficulté du fait du renchérissement de leurs approvisionnements. En effet, si elle favorise l'écoulement des stocks des importateurs et des grossistes auprès desquels ces petits revendeurs achètent les marchandises qu'ils proposent ensuite dans les rues du centre-ville, elle accentue cependant fortement la concurrence entre commerçants. La vente dérégulée des marchandises du commerce transnational dans les rues de Tunis tend à court-circuiter les magasins au cœur du souk. La stratégie de cette nouvelle génération de *nasbas* consiste à s'interposer entre la clientèle du centre-ville et les commerçants du souk (cf. planche photographique 4.1., clichés a et b), le long d'un front d'occupation du centre-ville par les activités marchandes informelles (cf. figure 4.1., en vert).

Figure 4.1. : Effets de la dérégulation post-révolution sur l'organisation spatiale du souk Boumendil



À la concurrence des étals, il faut ajouter celle de nouveaux commerces de revendeurs qui s'ouvrent, participant d'une croissance du souk vers l'intérieur de la médina. D'après Atef¹⁰⁶, « beaucoup de personnes se lancent dans le commerce. Ce sont des gens qui abandonnent leurs terres ». Il s'agit pour ces nouveaux venus, essentiellement des régions ouest, du Kef à Sidi Bouzid, de profiter de l'occasion d'une installation non réglementaire malgré la morosité des affaires qui s'annonce au lendemain de la révolution. Après tout, les difficultés touchent d'abord les importateurs. Cette croissance du marché dans la médina traduit une forte concurrence pour l'accès aux locaux commerciaux dont les prix augmentent dans et aux abords du marché (cf. figure 4.1., en orange). Localisé près du centre de la médina, à quelques rues de la mosquée de la Zitouna, Ahmed¹⁰⁷ déplore l'augmentation du loyer de son local commercial. Alors que ses marges fondent, le prix de la location de son magasin d'une vingtaine de mètres carrés est passé de 600 à 1000 dinars mensuels. La médina, inaccessible aux livraisons en véhicule à moteur, est moins chère que les rues plus proches du centre-ville (cf. chapitre 1). Il s'agit donc de l'espace le plus recherché par les nouveaux commerçants pour aménager de nouveaux locaux commerciaux (cf. planche photographique 4.1., clichés c et d). La pression sur le foncier commercial s'accroît d'abord dans les espaces où les prix sont plus abordables.

¹⁰⁶ Entretien, souk Boumendil, Tunis, printemps 2013.

¹⁰⁷ Entretien, médina, Tunis, décembre 2012.

Planche photographique 4.1. : Étals et nouveaux locaux commerciaux en période post-révolution au centre de Tunis

Les jeunes vendeurs de rue installent leurs étals dans les artères du centre-ville, dans la continuité du souk Boumendil, rue d'Espagne, (cliché a) ou, de manière plus ponctuelle, dans des espaces passants et stratégiques, à l'instar du Passage, station centrale du tramway tunisois (cliché b). Dans la médina, de nouveaux espaces commerciaux sont aménagés, en partageant la surface d'un café pour vendre des chaussures (cliché c) ou en construisant de nouveaux locaux à la place des rez-de-chaussée aveugles (cliché d).

(Clichés : A. Doron)



L'arrivée de nouveaux acteurs marchands dans le moment de flottement post-révolutionnaire exerce une pression constante, entre concurrence accrue, prix cassés par les vendeurs de rue et augmentation des loyers commerciaux, qui pèsent sur les marges des petits importateurs déjà affectés par le renchérissement du passage de la douane.

À cette dégradation de l'environnement économique des petits entrepreneurs du commerce transnational, il faut deuxièmement ajouter la délégitimation de leur activité dans la Tunisie post-révolutionnaire. En effet, non seulement l'importation transnationale est privée de ses facilités et de ses protections politiques, mais elle est

montrée du doigt en raison de ses liens clientélistes étroits avec le régime déchu. Localement, le souk Boumendil pâtit en plus de l'image des jeunes jelmiens associés à la dégradation et à la dépossession de leur quartier par les habitants. À plus petite échelle, le commerce et les souks d'importation pâtiennent du soupçon entretenu dans la presse et par la centrale patronale tunisienne, l'UTICA. Le changement de régime est aussi l'occasion pour les industriels et commerçants du secteur dit formel de faire pression, à grand renfort de métaphores médicales, sur les nouvelles autorités contre ces importations transnationales. En 2012, Hamadi Kooli, président de la Fédération de l'Exportation de l'UTICA allait d'ailleurs jusqu'à déclarer que le commerce informel était un « *cancer métastaté* »¹⁰⁸.

Au lendemain de la révolution, les difficultés du secteur autrefois protégé et privilégié de la petite importation transnationale sont immenses. La chute du régime et la fin d'un dispositif de contournement dédié pèsent sur les approvisionnements et les marges des entrepreneurs. Plus indirectement, les incertitudes entre mouvement de dérégulation et pressions multiples ont également entamé l'accès au foncier et la légitimité de l'activité des petits importateurs. Ces derniers sont alors contraints de s'adapter.

I.2. À Ben Gardane, libéralisation et désorganisation des trafics

À la frontière tuniso-libyenne, la remise en cause du laisser-faire négocié entre la place marchande et le régime du président Ben Ali a précédé de quelques mois la révolution. À l'inverse des petits importateurs tunisois, cette dernière n'a donc ni été comprise comme un bouleversement, ni été subie par les acteurs de l'économie de la frontière. Au contraire, ceux qui s'étaient soulevés durant l'été 2010 ont même activement soutenu et accompagné le mouvement de protestations initié en décembre à Sidi Bouzid. À Ben Gardane, le changement de régime en Tunisie, pourtant souhaité, a fortement déstabilisé l'organisation de l'économie de la frontière. Mais l'impact de la révolution s'observe ici à l'échelle régionale étant donné l'éclosion des contestations dans les pays voisins, à commencer par la Libye dont dépendent les approvisionnements de la place marchande.

¹⁰⁸ « Tunisie – Conférence de l'UTICA sur le secteur informel : «Un cancer métastaté» », webmanagercenter.com [en ligne], 17 décembre 2012.
URL : <http://www.webmanagercenter.com/actualite/economie/2012/12/17/128835/tunisie-conference-de-l-utica-sur-le-secteur-informel-un-cancer-metastate>

I.2.1. La double perte du patronage politique de la frontière, une autonomie retrouvée de la place marchande ?

À Ben Gardane, la fuite du président Ben Ali le 14 janvier 2011 a d'abord acté la fin de l'ensemble de négociations qui encadraient l'usage de la frontière et les modalités de contournement des barrières douanières. La fin d'un tel patronage politique accordant une tolérance négociée à l'économie transfrontalière a alors été substituée par une libéralisation *de facto* des trafics, faute d'interlocuteur politique en Tunisie et pour cause de vacuité des dispositifs de contrôle et de sécurité de l'État en plein bouleversement. Ce moment de flottement, presque équivalent à une disparition de l'autorité de l'État sur la frontière, a même rendu superflu le recours à un dispositif de contournement en l'absence de barrière douanière opérationnelle. À ces errements du contrôle étatique en Tunisie, il faut ajouter la confusion provoquée par la contestation puis par la guerre en Libye.

En effet, dès 2011, les révoltes ont également touché la Libye ; le 15 février, l'insurrection éclate à Benghazi et s'étend en Cyrénaïque et en Tripolitaine avant de se muer en guerre civile qui provoque une intervention militaire occidentale. Trois jours après la mort de Mouammar Kadhafi, le président du Conseil national de transition libyen proclame la fin de la guerre et la libération de la Libye le 23 octobre 2011. Cependant, le contexte est loin d'être apaisé depuis. L'État ne semble avoir d'autre reconnaissance qu'internationale. À l'intérieur du pays, une autre guerre, moins lisible, est le lieu d'une recomposition des équilibres tribaux et politiques entre factions révolutionnaires, contre-révolutionnaires et djihadistes, qui est aussi celle des territoires et de l'accès aux ressources.

En 2011, les mois de lutte qui précèdent la disparition du dictateur libyen sont l'occasion d'une véritable libéralisation des trafics de part et d'autre de la frontière. Le flux le plus visible est celui des réfugiés fuyant les combats en Libye. D'après le Haut Commissariat aux Réfugiés des Nations Unies (HCR)¹⁰⁹, entre février et septembre 2011, plus d'un millions de migrants et réfugiés ont fui la Libye, en premier lieu vers l'Égypte et la Tunisie. Au plus fort de la crise, les principaux postes frontaliers aux portes de la Libye, à Salloum (Égypte) et Ras Jdir (Tunisie), étaient traversés par 15 000 à 20 000

¹⁰⁹ HCR, 2011, *Actualisation régionale – Moyen-Orient et Afrique du Nord*. Comité exécutif du Programme du Haut Commissaire. Soixante-deuxième session. Genève, 3-7 octobre 2011. <http://www.unhcr.org>

personnes par jour. Le HCR estime qu'en septembre 2011, 990 900 personnes avaient traversé la frontière en direction de la Tunisie. Aux ressortissants libyens et tunisiens s'ajoutaient en effet ceux de pays tiers, employés dans l'économie rentière du pays : Égyptiens, Soudanais, Érythréens, Somaliens. La gestion dans l'urgence de l'accueil des migrants et des réfugiés a largement été couverte par les médias. Si le HCR procède à l'organisation de camps dans la région frontalière tunisienne – à Choucha, El Hayet, Remada et Tataouine – l'hospitalité des locaux relatée dans la presse, essentiellement tournée vers les Libyens, fait encore la fierté des habitants de Ben Gardane. Les événements en Libye et l'accueil des migrants et réfugiés ont aussi occupé les douaniers et autres agents tunisiens de sécurité et de contrôle de la frontière, alors que le poste frontalier côté libyen était déserté par les fonctionnaires de la *Jamahiriya* en déliquescence. L'intensité des circulations de personnes a eu pour effet d'invisibiliser d'autres flux, en particulier de marchandises, que cette situation chaotique a contribué à fortement libéraliser.

Parmi les circulations qui se développent à la faveur de la vacuité des dispositifs de contrôle de la frontière et de l'urgence de l'accueil des réfugiés et migrants, il faut souligner un effet d'accélération des circulations d'importation en Tunisie. D'une part le passage de la frontière est libre du coût de la petite corruption, faute d'agents de chacun des États. Il s'agit donc de profiter de l'absence temporaire de contrôle pour acheminer les livraisons des importateurs libyens à destination des grossistes tunisiens, en particulier à Ben Gardane¹¹⁰. D'autre part, la mutation de la révolte en guerre civile en Libye accentue les incertitudes et les inquiétudes des importateurs libyens et les encourage à vider leurs entrepôts et à écouler rapidement leurs marchandises en Tunisie.

Ensuite, il s'agit de mettre en lumière la mise en place, également temporaire, de flux inverses, de la Tunisie vers la Libye en guerre. Le plus original est sans doute l'approvisionnement de la Libye en carburant. Traditionnellement exportateur, le secteur de la production de carburant est alors à l'arrêt en Libye. La demande est néanmoins très forte tant cette ressource est stratégique pour les belligérants. Depuis la région frontalière tunisienne s'organise alors un marché de carburant décrit dans un

¹¹⁰ Jaulmes A., 2011, « La Tunisie débordée par les réfugiés libyens », *lefigaro.fr* [en ligne], mis en ligne le 28/02/2011.

URL : <http://www.lefigaro.fr/international/2011/02/28/01003-20110228ARTFIG00701-la-tunisie-debordee-par-les-refugies-libyens.php>

article du *Guardian*¹¹¹ en 2011. La multiplication par près de 50 du prix du litre de carburant en Libye a constitué une opportunité d'enrichissement saisie au moyen d'une coopération transnationale appuyée sur les anciennes alliances tribales. En effet, l'essence vendue aux Libyens provient alors d'Algérie. Les relations entre les Touazines de Ben Gardane et les Frechichs de la région de Kasserine permettent l'activation rapide d'un réseau de drainage de l'essence algérienne en direction de la Libye. Comme le précise Mehdi¹¹², enseignant, changeur et fin connaisseur de la région frontalière, le chemin entre les frontières algérienne et libyenne n'est pas nouveau. Il a été constitué à la fin des années 1980 pour acheminer en Algérie les marchandises libyennes, notamment par les petits commerçants des confédérations tribales H'mammas et Frechichs qui faisaient les navettes entre la région de Kasserine et Ben Gardane alors en pleine expansion (cf. chapitre 3). Plus que l'organisation spontanée d'une route marchande à la faveur de la guerre, il s'agit d'avantage en 2011 d'une inversion du sens des flux et d'un changement de marchandises sur un réseau marchand préexistant. Ainsi, à la frontière tuniso-algérienne, les stations-services algériennes sont siphonnées par des réseaux de contrebande de carburant anciens et bien structurés de la région de Kasserine, à Feriana et Foussana. L'essence est ensuite acheminée jusqu'à la frontière libyenne où elle est vendue en gros. Cet approvisionnement de la Libye en carburant algérien, entre autres marchandises, n'est pas entravé. Cela met en lumière l'absence de barrière à la frontière tuniso-libyenne où le dispositif de contrôle est à la fois fragile et débordé par les flux de personnes. Quant aux autorités algériennes, elles laissent largement les contrebandiers s'approvisionner.

Enfin, la guerre civile libyenne et la faiblesse du contrôle de sa frontière par l'État tunisien post-révolutionnaire ont également contribué à l'émergence de flux plus illicites encore. Alors qu'il faisait partie des interdits du temps de l'usage négocié de la frontière avec le régime Ben Ali, le trafic d'armes a connu une forte expansion en 2011. Il apparaît particulièrement développé au sud de la plaine de la Jeffara, dans le gouvernorat de Tataouine, aux abords du poste frontalier moins fréquenté de Dhiba (Kartas, 2013). Il est aussi déconcentré, car en deçà de réseaux commerciaux, des combattants libyens réfugiés en Tunisie vendent leurs armes à leur entrée dans le pays (ICG, 2013).

¹¹¹ Abdul-Ahad G., 2011, "Fuel smuggler's paradise: a day on the border between Libya and Tunisia", *theguardian.com* [en ligne], mis en ligne le 10/08/2011.

URL : <https://www.theguardian.com/world/2011/aug/10/fuel-smugglers-border-libya-tunisia>

¹¹² Entretien, Rahba des sarafas, Ben Gardane, automne 2014.

Derrière ces flux marchands profitant de la faiblesse des États et du conflit libyen se cachent cependant les recompositions induites par la perte des patronages des régimes tunisien et libyen sur la frontière et son économie. Une telle libéralisation des trafics témoigne aussi d'une remise en cause des hiérarchies entre acteurs de la frontière. L'autonomie de la région frontalière a évidemment un coût, notamment pour ceux qui garantissaient leur position par leur rôle d'interlocuteurs avec les régimes autoritaires tunisien et libyen.

I.2.2. La désorganisation de la hiérarchie marchande

Ce que Rafea Tabib (2011) désigne comme « *le cartel de frontière* » correspond à une imbrication de positions économiques (changeurs, grossistes, contrebandiers) et d'appartenance tribales (confédération, tribu, clan). Cette organisation hiérarchisée, dominée par les *sarafas* Touazines, a été consolidée dans les décennies 1990 et 2000, grâce à leur position d'interlocuteurs privilégiés de la négociation avec le régime tunisien. En Libye, les Nouayels de Zouara, partenaires des Touazines, ont semblé jouir du même statut, bénéfice de leur négociation avec le régime du colonel Kadhafi. De la hiérarchie de chacune de ces économies de part et d'autre de la frontière, découlaient une division inégale du travail, ne laissant aux tribus et clans subalternes que les activités de passeurs les plus fastidieuses et les moins lucratives.

La révolution tunisienne puis la guerre en Libye ont fragilisé ces acteurs dominants. La fin des régimes autoritaires, la vacuité des dispositifs de contrôle et de sécurité à la frontière de chacun des deux États et, *de facto*, la libéralisation des trafics, ont rendu dispensables, voire obsolètes, les hiérarchies tribales et la division du travail et des profits sur la frontière. À Ben Gardane, l'autorité des grands *sarafas* déjà sapée par la rupture avec le régime tunisien et sa disparition, fut aussi minée par l'affaiblissement de leurs partenaires Nouayels libyens, isolés par la chute du guide libyen. Cette disparition, à la fois en Tunisie et en Libye, du patronage politique sur l'économie de la frontière a alors eu pour effet d'attiser les concurrences entre acteurs dans un mouvement de recomposition des hiérarchies et de l'accès aux bénéfices de la frontière. En Tunisie, de nombreux acteurs ont saisi l'occasion historique de briser le monopole des *sarafas* Touazines de Ben Gardane sur la frontière. À l'échelle de la région frontalière, des groupes tribaux Jlidetes et Oudernes, localisés plus au sud à Dhiba, Remada et Tataouine, sont entrés en lutte pour le contrôle de la frontière, y compris au prix de combats armés

(Tabib, 2012 ; Kartas, 2013). Ils ont alors profité de leur connaissance du djebel Nefoussa et de la présence d'un poste frontalier secondaire à Dhiba pour se saisir des trafics frontaliers, y compris prohibés et illégitimes (drogues, alcool, armes). De l'autre côté de la frontière, dans les environs de la localité de Nalout, ceux qui n'étaient que de simples passeurs et intermédiaires ont aussi décidé de concurrencer les Nouayels. Ainsi en 2011, s'organisent des « cartels » transfrontaliers concurrents au duopole Touazines/Nouayels sur la frontière.

Dans cette lutte pour la ressource frontalière et son usage sont également encastrées des considérations politiques. En effet, parmi les groupes dominants, de part et d'autre liés aux régimes autoritaires, certains auraient pris parti pour les forces loyalistes dans le conflit libyen. D'après Mehdi¹¹³, à Ben Gardane, certains riches *sarafas* auraient aidé financièrement leurs relations loyalistes en Libye. Il précise que ces positions ont été rares et critiquées à Ben Gardane. La chute de Kadhafi a d'ailleurs anéanti le capital social de ceux qui l'avaient soutenu. Plus au sud, les groupes tribaux subalternes du gouvernorat de Tataouine¹¹⁴ ont à l'inverse saisi l'opportunité de soutenir les groupes rebelles, quitte à opérer des flux criminels d'armes. Pour Mehdi, comme pour Marwane¹¹⁵ également grossiste de devises à Ben Gardane, ce partage nord-sud, économique et politique de part et d'autre de la frontière, est très net.

À l'échelle de la place marchande de Ben Gardane, la désorganisation de la hiérarchie marchande s'est traduite par une concurrence accrue pour les activités les plus lucratives, et en particulier les activités financières. La dizaine de grand *sarafas* a ainsi perdu le monopole des opérations transnationales de change et de financement des flux marchands. Des grossistes de marchandises ont en effet saisi l'occasion d'anéantir le monopole des « *banquiers du système* » (Tabib, 2011) en mutualisant leurs capitaux pour financer de nouveaux *sarafas*. Marwane est justement l'un de ces nouveaux *sarafas*. Il n'a bien sûr ni l'expérience, ni le réseau transnational étoffé, ni le capital d'un grand *sarafa*. Il n'empêche, ces derniers ont perdu leur monopole. Si beaucoup gardent une certaine influence, « *aucun n'est propriétaire du souk* » comme Marwane le souligne. À Ben Gardane, la concurrence a également touché la contrebande et le commerce. De nouveaux venus, plus jeunes, issus de familles et de clans subalternes, ont saisi l'occasion des troubles de 2011 pour se lancer dans la contrebande lucrative des biens

¹¹³ Entretien, Rahba des *sarafas*, Ben Gardane, automne 2014.

¹¹⁴ Le projet d'ouverture d'un terrain dans le gouvernorat de Tataouine (Tataouine, Dhiba, Remada) n'a pu être mené à bien, compte tenu de la grande dispersion spatiale de notre enquête lorsque cette information a émergé. Elle n'a donc pas été recoupée *in situ*.

¹¹⁵ Entretien, Rahba des *sarafas*, Ben Gardane, printemps 2014.

illégitimes. Armes, drogues, alcool, ont ainsi circulé à Ben Gardane, faute d'autorité locale morale incontestée. De véritables fortunes ont été rapidement amassées par ceux que Mehdi appelle les « *jeunes cow-boys* ». Ces derniers ont depuis pour la plupart arrêté et se sont concentrés sur le blanchiment de leur fortune, notamment dans des villas luxueuses qui ont récemment poussé dans la périphérie nord de Ben Gardane. La transformation du paysage de la périphérie de Ben Gardane par les constructions des « *nouveaux riches* », à l'instar de ce qui a pu être observé en Algérie à El Eulma (Benlakhlef, Bergel, 2011), est l'un des effets les plus visibles de la recomposition de la hiérarchie marchande induite par la révolution tunisienne (cf. Planche photographique 4.2.).

Planche photographique 4.2 : Les villas des « nouveaux riches », un paysage nouveau en périphérie de Ben Gardane

Les clichés suivants ont été pris lors d'une visite de la périphérie nord de Ben Gardane à l'automne 2014. Il s'agit d'un espace peu densément urbanisé intercalant des habitations généralement modestes et basses, et des parcelles agricoles (cliché a). Dans un paysage semi-aride, l'irruption de luxueuses villas (cliché b, c et d) n'en est que plus saisissante, en rupture avec une éthique de la discrétion des profits de la frontière. Ces bâtisses cumulent les canons de l'opulence et de la modernité en Tunisie : vitres teintées bleues, colonnes, balustrades, clôtures et portails. C'est aussi en questionnant la présence de ces villas, dont certaines visiblement encore en construction, voire en extension (cliché e et f) que nous avons envisagé la piste des recompositions de la hiérarchie marchande à Ben Gardane en 2011.

(Clichés, A. Doron, 2014)



À Tunis comme à Ben Gardane, la révolution a provoqué une certaine fébrilité auprès des acteurs qui bénéficiaient de contournements négociés auprès du régime ou organisé par lui. La dépendance aux anciens pouvoirs des uns à Tunis et l'accommodement des autres à Ben Gardane, ont fragilisé les acteurs les plus impliqués auprès du régime déchu. Dans le même temps, la vacuité des dispositifs de contrôle désorganisait les places marchandes et participait de la dérégulation de l'économie transnationale. Entre fin des passe-droits, concurrence débridée et incertitudes de la période de transition politique, les acteurs marchands ont été contraints de réagir pour préserver leur activité et renégocier leur place dans un contexte politique nouveau et instable.

II. Stratégies d'acteurs marchands en quête d'arrangements

Blocages, obstacles, concurrence, et remise en cause des contournements établis questionnent les stratégies des acteurs marchands. Comment ces derniers, dans les régions frontalières ou à Tunis se sont-ils adaptés aux difficultés rencontrées, avec quels effets sur la géographie des routes marchandes en Tunisie ? Entre repli de l'activité d'importation, redéploiement des approvisionnements, recherche de nouveaux accès francs et de nouvelles négociations, quels sont les arrangements et les stratégies qui président à la reconfiguration de la fabrique des contournements empruntés par les flux de commerciaux transnationaux dans la Tunisie en transition ?

II.1. Le secteur importateur tunisois entre repli et redéploiement

À Tunis, la rupture du dispositif de contournement clientéliste a fait apparaître la grande dépendance de la petite importation directe aux sociétés « prête-nom » des « clans ». Au lendemain de la révolution, alors que les difficultés et les obstacles s'accroissent, les importateurs sont contraints au repli, au moins un temps, et à la reconfiguration de leurs approvisionnements qui se redéplient aux échelles nationale et régionale.

II.1.1. Le repli de l'importation, faute de contournement

La disparition du passage franc au port de Radès (Tunis) en 2011 a d'abord provoqué une forte et brutale rétractation de l'activité d'importation. Sur les deux cent petits et moyens importateurs estimés au souk Boumendil, nous pensons que plus de la moitié a cessé de se rendre en Chine. Il s'agit seulement d'un ordre d'idée, une recension systématique s'étant avérée trop difficile à mener. Sur les dix importateurs interrogés au souk, suivis entre 2012 à 2015, et qui s'étaient lancés dans l'importation transnationale par l'intermédiaire des transitaires avant 2011, cinq ont en effet cessé ces voyages d'affaires et la commande de marchandises en Chine, au cours de notre période d'enquête. Au souk Zahrouni, qui avait écloso rapidement dans l'euphorie importatrice de

la décennie 2000, Hatem¹¹⁶ nous a certifié en 2014 que l'activité d'importation directe dans ce souk récent de la périphérie ouest de Tunis avait complètement disparu depuis la révolution. Au souk Boumendil, ceux qui persistent à importer, malgré l'accroissement des difficultés et du coût de la barrière douanière, déclarent avoir réduit le volume importé. Amir¹¹⁷ effectuait généralement deux à trois voyages d'affaires à Yiwu par an avant 2011. Depuis, ce dernier s'est contenté d'un voyage pour une commande plus réduite des couvertures synthétiques qu'il importe. Rafik¹¹⁸, toujours importateur, a commencé à prévoir un changement d'activité en investissant dans l'immobilier de luxe à Hammamet en 2014 : « *Si tu as des affaires qui marchent mal, il faut investir dans de nouvelles avant que tu ne puisses plus rien faire !* ».

Ce repli de l'importation directe à Tunis fait également apparaître des temporalités particulières. Si le début de l'année 2011 signifie presque partout un arrêt des importations du fait des troubles engendrés par le changement de régime, cet arrêt doit être d'abord compris comme une stratégie d'adaptation à une crise perçue comme temporaire par les importateurs. Il s'agit en fait davantage d'une suspension provisoire des projets de commande. Cet état d'esprit est bien résumé par Ahmed¹¹⁹ en décembre 2012 : « *J'arrête la Chine tant que la situation n'est pas stabilisée et que l'on ne sait pas à quoi s'attendre* ». Cette stratégie de repli tend toutefois à devenir durable sur notre période d'enquête, étant donné que les facteurs de la crise de la petite importation transnationale se maintiennent – surenchérissement de l'import, cadre réglementaire douanier peu lisible, incertitude sur la tolérance des autorités, concurrence accrue, croissance des prix du foncier commercial – voire s'aggravent, avec la dégradation du taux de change dinar tunisien/dollar¹²⁰, continue de 2011 à 2015. La devise internationale nécessaire aux transactions des importateurs est en effet de plus en plus chère. Les opérations d'importation nécessitent alors de mobiliser d'autant plus de capitaux, dont les petits importateurs ne disposent pas.

Cette rétractation de la petite importation transnationale avec la disparition du dispositif de contournement s'accompagne parfois également d'un repli spatial. Ce repli est presque invisible au regard de l'animation constante du souk Boumendil et de ses abords, notamment du fait de la dérégulation de la vente sur les étals depuis 2011. Il

¹¹⁶ Entretien, souk Zahrouni, Tunis, printemps 2014.

¹¹⁷ Entretien suivi, souk Boumendil, Tunis, 2013, 2014, 2015 (cf. encadré 5.2.)

¹¹⁸ Entretien, souk Boumendil, Tunis, printemps 2015.

¹¹⁹ Entretien, médina, Tunis, décembre 2012.

¹²⁰ Alors qu'un dollar valait 1,3640 dinars en avril 2011, il coûte à la même période 1,5135 dinars en 2012 ; 1,6045 en 2013 et 2014 ; 1,9687 en 2015 et plus de 2 dinars depuis 2016 (source : xe.com / <http://www.xe.com/fr/currencycharts/?from=USD&to=TND&view=10Y>)

concerne d'abord les entrepôts dispersés dans l'agglomération tunisoise où les importateurs stockaient leurs marchandises. Pour Amir, les commerçants qui ont cessé d'importer ont également renoncé à leurs dépôts. Ce repli spatial a été confirmé plusieurs fois, notamment par Atef¹²¹ qui louait jusqu'en 2011 un entrepôt dans le quartier de Zahrouni. Faute d'importer, les commerçants opérant des stocks plus réduits, soucieux d'une conjoncture instable et veillant à limiter leurs frais, ont préféré optimiser l'espace de leurs magasins, quitte à entreposer aussi à leur domicile. Ensuite, ce repli spatial s'opère parfois à l'échelle micro, celle de la boutique des commerçants, au croisement des difficultés d'approvisionnement et du renchérissement du foncier commercial. Certains ont déménagé leur commerce vers des zones du souk moins onéreuses, notamment vers l'intérieur de la médina, d'autres, comme Amir (cf. encadré 4.1.), ont décidé de partager leur local avec un autre commerçant.

Encadré 4.1. : Amir, de l'importateur au commerçant en difficulté

J'ai rencontré Amir au printemps 2013, rue Sidi Boumendil, au cœur du souk. C'est son neveu, Nadir, installé comme commerçant dans l'ancien magasin familial reconverti en petite galerie marchande – le centre Boumendil (cliché a) -, qui m'avait orienté vers son oncle alors en voyage d'affaires en Chine. Le premier entretien a donc eu lieu peu de temps après le retour de cet importateur vraisemblablement expérimenté. Héritier d'un magasin de matériaux de construction, Amir s'est converti précocement, en 1998, à la vente de marchandises importées. Grâce au dispositif clientéliste qui se mettait en place, Amir est rapidement devenu importateur. Après une première expérience de businessman à Dubaï en 2000, il effectue son premier voyage d'affaires à Yiwu en 2002. Amir m'a longuement fait le récit de ces voyages en Chine. « *En Chine la première fois, c'était catastrophique... en plus c'était carême... il faut avoir des couilles... il y avait des Chinois, ils avaient jamais vu d'étrangers !* ». Depuis, les comptoirs se sont étoffés et l'accueil des importateurs s'est amélioré. C'est en tout cas en tant qu'importateur qu'Amir s'adressait à moi : ses voyages en avion, ses hôtels, ses commandes, ses collègues importateurs de Boumendil rencontrés à l'aéroport de Shanghai ou dans les restaurants arabes de Yiwu comme le *Meidah*. Devenu importateur, Amir a cherché à développer ses affaires : en 2008, il tente d'ouvrir un magasin à Marseille, rue des Dominicaines. Sans succès, cette tentative de développement vers le comptoir méditerranéen historique est alors compensée par une expansion tunisoise avec la transformation du magasin de construction familial en petite galerie marchande, le *centre Boumendil*, où la dizaine de boutiques est tenue par des parents ou d'anciens employés, et l'ouverture d'un magasin de chaussures importées de Yiwu au souk el Ouzar, au cœur de la médina.

¹²¹ Entretien suivi, souk Boumendil, Tunis, 2013, 2014, 2015.

a. Le centre Boumendil, ancien magasin transformé en petite galerie marchande -

(Cliché : A. Doron, 2013) :



La crise de la petite importation transnationale depuis 2011 a fortement touché les affaires d'Amir. Le symbole de ce repli est sans doute le partage en 2012 de son magasin principal (cliché b), rue Sidi Boumendil avec le commerçant qui était jusque-là son voisin, Hakim, dit « Hakim ceinture », puisque ce dernier s'est spécialisé dans l'importation de ceintures. Sur le cliché b, on remarque à gauche les couvertures, lustres et objets de décoration importés par Amir, et sur la droite le côté de Hakim avec les ceintures exposées. Au premier plan, un jeune employé monte les lustres importés en pièces détachées.

b. Le magasin partagé d'Amir (à gauche) et « Hakim ceinture » (à droite) en 2013 –

(Cliché : A. Doron, 2013) :



En 2013, Amir avait déjà réduit ses voyages en Chine, de deux à trois fois par an avant la révolution, à une seule fois depuis. L'année suivante, cet entrepreneur est apparu très déprimé par le climat des affaires pour les petits importateurs comme lui. « *Ce n'est plus comme avant !* » répète-t-il, à l'instar des autres commerçants et petits importateurs de la place marchande tunisoise, pour qui les affaires marchent mal. La parole se rétracte au même rythme que le chiffre d'affaires, et il est de plus en plus question du passé plutôt que du présent dans nos échanges. Lors de ma dernière visite en 2014, c'est au centre Boumendil que j'ai rencontré Amir. Il a finalement quitté le magasin qu'il partageait avec « Hakim ceinture ». Son expérience des affaires en Chine lui a permis d'offrir ses services à d'autres commerçants pour qui il assure les commandes. Amir continue donc de voyager vers Yiwu mais plus seulement pour son compte.

L'exemple d'Amir illustre la persistance des difficultés de la petite importation transnationale qui était très dépendante du dispositif de contournement des « clans ». Contrainte, la rétractation de l'activité tient davantage de mécanismes de subsistance

que de stratégies proactives d'adaptation à un nouvel environnement économique et politique. Ces dernières apparaissent plus nettement dans le redéploiement des approvisionnements des commerçants tunisois.

II.1.2. Les effets du repli de l'importation transnationale : entre concentration et redéploiement des approvisionnements aux échelles nationale et régionale.

Après la suspension temporaire des importations au début de l'année 2011, la reprise progressive des approvisionnements laisse entrevoir que la crise a surtout touché les petits et moyens importateurs. Bien que les stocks aient été réduits après 2011, et que près d'un importateur sur deux a cessé son activité depuis la révolution, les étals sont toujours bien achalandés au souk Boumendil. La continuité des approvisionnements avec moins d'importateurs laisse donc penser à un phénomène de concentration de l'activité d'importation transnationale au profit des acteurs les plus solides du secteur. En effet, avec la disparition du dispositif de contournement clientéliste, il apparaît que les plus gros importateurs, au-delà de dix conteneurs annuels, parviennent davantage à maintenir, voire à augmenter, leurs approvisionnements sur les places marchandes globales. Cette piste a toutefois été difficile à enquêter dans le sens où ces acteurs plus importants n'opèrent souvent pas seulement pour eux-mêmes mais pour leur clientèle de commerçants et de grossistes. Les importateurs les plus importants tendent même à se spécialiser et à se détacher du modèle de l'importateur-commerçant et de sa boutique-entrepôt au cœur du souk. En effet, la concentration de l'activité d'importation s'accompagne aussi d'un mouvement de sortie de cette activité du site du souk pour se localiser dans des entrepôts et des bureaux dispersés dans l'agglomération tunisoise. De tels acteurs, discrets, sont alors beaucoup plus difficiles à repérer et à contacter, d'autant que les commerçants par lesquels nous identifions de tels entrepreneurs restent évasifs à propos de leurs fournisseurs. Une telle discrétion laisse envisager l'hypothèse de nouveaux contournements et de nouvelles imbrications économique-politiques post-révolution (cf. chapitre 4, partie III).

Au souk Zahrouni où tous les petits importateurs qui opéraient via le dispositif de contournement clientéliste ont cessé d'importer, Hatem mentionne qu'il ne resterait à Tunis qu'une petite vingtaine de gros importateurs pour approvisionner les souks de la

capitale. L'ordre d'idée, mentionné au souk Moncef Bey par un jeune commerçant¹²², en 2013 est de trois ou quatre gros importateurs capables d'opérer les commandes groupées des commerçants de ce grand marché de l'électroménager et de l'électronique. Ces importateurs rencontreraient les commerçants hors du souk, « *dans un hôtel* » de la capitale, précise-t-il, avant de se reprendre, pensant en avoir trop dit. Le souk Boumendil est aussi marqué par la concentration de l'importation. Au cœur de la médina, Ahmed¹²³ n'importe plus de faux bijoux dès 2011 mais se contente de les acheter à ceux qui importent encore, comme son cousin qui avait contribué à lancer son affaire. Habib¹²⁴ a maintenu une activité d'importation plus longtemps, en 2013 et 2014, avant de se replier vers des fournisseurs locaux. En 2015, il avait décidé de se contenter d'écouler son stock avant de se fournir auprès des « *gros importateurs* » capables de proposer choix et prix avantageux.

Depuis 2011, cette concentration de l'activité d'importation, dont nous esquissons ici le phénomène difficilement quantifiable, s'accompagne intrinsèquement d'un mouvement de redéploiement des approvisionnements des commerçants qui ont cessé d'importer et de s'auto-provisionner. Ce phénomène de redéploiement des approvisionnements est à la fois multiscalaire et labile, révélateur de la stratégie de recherche des meilleures opportunités pour des commerçants impactés par une crise sans précédent. Vue de Tunis, la redistribution spatiale des approvisionnements dépasse largement le cadre d'un redéploiement local auprès des plus gros importateurs de la capitale ayant bénéficié de la concentration du secteur.

À l'échelle nationale, les ex-importateurs tunisois se sont notamment tournés vers une concentration de fournisseurs installés à M'saken, ville moyenne de la banlieue de Sousse à 160 km au sud de Tunis. M'saken est devenu un lieu d'approvisionnement attractif pour ces commerçants tunisois depuis 2011, représentant une alternative bienvenue à l'importation et à ses tracasseries. À moins de deux heures de Tunis en véhicule utilitaire, il est possible d'y faire l'aller-retour dans la matinée en partant tôt. Ainsi, une partie des approvisionnements du souk Zahrouni se sont redéployés vers M'saken d'après Hatem. Au souk Boumendil, en 2013 et 2014, alors qu'il avait arrêté l'importation, Atef¹²⁵ s'y rendait par exemple au moins une fois par semaine pour

¹²² Discussion, souk Moncef Bey, Tunis, printemps 2013.

¹²³ Entretien, médina, Tunis, décembre 2012.

¹²⁴ Discussion complémentaire, souk Boumendil, Tunis, printemps 2015.

¹²⁵ Entretien et navette d'approvisionnement, Tunis et M'saken, printemps 2013.

alimenter les stocks de ses deux magasins rue de la Commission et rue d'Angleterre. Ce marché constitue également le principal lieu d'approvisionnement pour Nadir qui fréquente aussi M'saken chaque semaine. D'après ces deux commerçants que nous avons accompagnés trois fois lors de leurs navettes commerciales en 2013 et 2014, l'avantage de cette place marchande est d'abord le choix proposé par la plus importante concentration de grands importateurs en Tunisie. On compte ici une trentaine de sociétés important essentiellement de Guangzhou de 20 à plus de 70 conteneurs par an. Un tel volume de marchandises leur permet aussi de pratiquer des prix avantageux grâce à des marges réduites. Enfin, la plupart de ces sociétés proposent à leurs clients des justificatifs, factures et bons de livraisons, qui leur permettent d'être en règle en cas de contrôle lors du trajet retour.

À l'échelle régionale, les ex-importateurs tunisois, privés de dispositifs de contournement portuaires, ont également reconsidéré l'importance des approvisionnements transfrontaliers auprès d'importateurs Algériens ou Libyens. Les approvisionnements dans les grandes places marchandes de l'est algérien – Aïn Fakroun, Aïn Mlila et surtout El Eulma – ont connu un développement sans précédent. Au débouché de cette route commerciale, à Tunis, la conquête de ce marché par les grands importateurs algériens est palpable. Ces derniers ont saisi l'occasion de s'engouffrer sur un marché libéré de la mainmise des « clans » depuis 2011 et de répondre à la forte demande en marchandises importées des acteurs du secteur de la petite importation transnationale en crise.

Au souk Moncef Bey, la connexion avec les fournisseurs algériens a largement précédé la révolution. Le marché est en effet connecté à la région frontalière tuniso-algérienne du fait de l'origine géographique des commerçants tous venus du Centre-Ouest du pays : Jendouba, Le Kef, Kasserine, Sidi Bouzid. Avec le développement des grands marchés d'importation algériens dans la décennie 2000, le souk Moncef Bey était devenu leur principal débouché à Tunis. Pour autant, la route n'était pas libre. D'après Rachid¹²⁶ qui tient un magasin de téléphonie mobile au souk, « *les Trabelsi contrôlaient les intermédiaires à Kasserine* », ce qui supposait une relation indirecte aux fournisseurs algériens. Depuis la révolution, la situation s'est améliorée pour lui : « *sans les Trabelsi, je vais directement en Algérie* ». Il se rend à El Eulma pour passer commande. Ensuite, ce sont les importateurs algériens qui se chargent de l'expédition.

¹²⁶ Entretien, souk Moncef Bey, Tunis, printemps 2014, en compagnie de Raja Marzougi.

Au souk Boumendil, la percée des fournisseurs algériens est aussi importante et plus récente. Après avoir cessé l'importation en Chine dès 2011, puis s'être approvisionné un temps auprès de commerçants plus importants comme son cousin, Ahmed¹²⁷ a été démarché par des fournisseurs algériens en 2012. Il s'agissait de représentants d'importateurs du souk Dubaï d'El Eulma. Convaincu, il s'est rendu dans cette place marchande plus accessible pour choisir et passer sa commande en faux bijoux. L'expédition des marchandises était organisée par son fournisseur. Il ignore donc comment, par où et avec qui s'est organisée la livraison. Depuis 2012 également, Lyes¹²⁸ s'approvisionne de plus en plus via l'Algérie, au souk Dubaï d'El Eulma qu'il appelle « *la petite Chine* ». Lors de nos échanges, ce commerçant en quincaillerie et produits cosmétiques importés imaginait la grande place marchande de l'est algérien comme gigantesque par rapport à Tunis. Il l'imaginait justement parce qu'il n'y était jamais allé. Il aimerait bien voir ce grand souk « en vrai », mais il n'en a à vrai dire pas besoin. Ce sont les marchandises importées qui viennent à lui, grâce à ceux que Lyes appelle les « *haragas* ». Pour lui, il s'agit des représentants des importateurs algériens qui viennent chaque semaine démarcher les commerçants avec des échantillons. Certains se logent d'ailleurs tout près de son magasin, dans les petits hôtels bon marché du sud-est de la médina. Une fois le client démarché et la commande passée, les *haragas* se chargent, d'après Lyes, de l'achat à El Eulma puis du transport de la marchandise vers Tunis en prenant soin d'éviter la douane, pour les taxes mais aussi parce que certains produits sont interdits (fusées, pétards, certains cosmétiques).

Pour les anciens importateurs impliqués dans le dispositif de contournement clientéliste, mais aussi pour les nouveaux commerçants qui se sont installés depuis la révolution comme Nadir, l'Algérie représente une source d'approvisionnement attractive et compétitive depuis la fin de l'accès généralisé des marchés tunisois à l'importation et aux contournements de la barrière douanière portuaire.

La stratégie de redéploiement des commerçants tunisois s'est développée à l'échelle urbaine, auprès des grossistes qui se sont maintenus depuis 2011 et à l'échelle nationale, tout particulièrement en direction des importateurs de M'saken. À l'échelle régionale, la recherche de nouveaux approvisionnements compétitifs par les commerçants tunisois a rencontré la stratégie de conquête du marché tunisien par les importateurs algériens. À

¹²⁷ Entretien, médina, Tunis, décembre 2012.

¹²⁸ Entretien, souk Boumendil, Tunis, décembre 2012.

cette échelle, le redéploiement des approvisionnements en direction de la Libye a été tout aussi important (cf. II.2.1.). Avant de l'observer depuis Ben Gardane, observons-le d'abord depuis les espaces bénéficiaires à M'saken et à la frontière algérienne.

II.1.3. Le redéploiement des approvisionnements des souks tunisois observés depuis les espaces bénéficiaires

En plus d'un redéploiement des approvisionnements en direction de Ben Gardane et de la Libye dont il sera plus largement question dans la partie suivante (cf. II.2.1.) deux espaces sont particulièrement marqués par la recomposition des approvisionnements tunisois. Il s'agit d'une part des marchés importateurs du Sahel, et tout particulièrement de la place marchande de M'saken, et d'autre part de l'espace frontalier tuniso-algérien que nous avons observé depuis la région de Kasserine.

Jusqu'à la fin de la décennie 2000, le grand marché de la région du Sahel tunisien était à El Jem. La situation stratégique de cette bourgade d'un peu plus de 20 000 habitants, à mi-chemin entre les deux grandes agglomérations du Sahel, Sousse au nord (75 km) et Sfax au sud (65 km), a contribué au développement d'un important marché. Le souk s'étire à la bordure occidentale de la ville, le long de la route nationale, le GP1 reliant Tunis à Ben Gardane. Sur près de deux kilomètres, ce marché aligne environ 200 magasins de marchandises importées, proposant des ventes en gros, demi-gros et détail (cf. figure 4.2. et planche photographique 4.3.).

Figure 4.2 : El Jem, un « marché-route » au Sahel



Planche photographique 4.3. : El Jem, un souk en bord de route

Au souk d'El Jem, les magasins installés généralement dans des constructions basses, sont disposés de part et d'autre de la route nationale (clichés a et b). Les bas-côtés de la route, larges, permettent d'exposer la marchandise et d'assurer le stationnement des véhicules. La similarité avec Ben Gardane et la région frontalière tuniso-libyenne est visible dans le paysage avec la présence de points de vente de carburant libyen de contrebande la plus septentrionale du pays (cliché b, à droite) ou de pneus (cliché a et c) particulièrement bon marché en Libye et que l'on retrouve généralement dans tous les *souks Libya*.

(Clichés : A. Doron, 2013)



Le marché d'El Jem s'est développé comme un avant-poste de Ben Gardane dans la région fortement urbanisée du Sahel. Dès le début des années 1990, il s'agissait donc d'un *souk Libya* important, capable de redistribuer les marchandises en provenance de Libye à l'ensemble régional allant de Sousse à Sfax. À la fin de la décennie 1990, quelques commerçants se lancent dans l'importation transnationale. Bilel ¹²⁹ commerçant au souk depuis 1994 devenu importateur d'articles ménagers *made in China* en 2002, parle de quatre ou cinq pionniers. D'après lui, les premiers seraient

¹²⁹ Entretien, El Jem, printemps 2013.

devenus importateurs grâce à des liens tissés avec des commerçants Égyptiens, par-delà la Libye dont l'accès s'était ouvert en 1987. La seconde phase de développement du souk s'est produite dans la décennie 2000. Le marché bénéficie alors d'un double approvisionnement, en provenance de la région frontalière et de Ben Gardane d'une part, et de plus en plus grâce à un secteur importateur local qui se développe en intégrant le dispositif de contournement clientéliste des « clans », plus particulièrement de la famille Ben Ali dans cette région. L'aire de chalandise de cet important marché s'étend sur tout le quart nord-ouest du pays, Tunis comprise. À la fin de la décennie, le souk d'El Jem est le plus fréquenté du pays d'après les commerçants locaux et ceux de Tunis. Sur l'ensemble des magasins, le souk compte alors une quinzaine d'importateurs. Toutefois, la conjoncture devient moins favorable dès 2010. L'ouverture de l'autoroute A1 entre Sousse et Sfax détourne une grande partie du trafic de la route nationale et de la clientèle de passage. Le souk rencontre également des difficultés d'approvisionnement avec la fermeture temporaire de la frontière libyenne l'été 2010 puis la disparition du dispositif de contournement clientéliste en janvier 2011. Ici comme à Tunis, les approvisionnements se sont redéployés, en provenance d'Algérie et de Libye. Aux facteurs du déclin du souk d'El Jem, il faut ajouter l'essor de la place marchande concurrente de M'saken, à 55 km au nord. Plus proches de Tunis, les importateurs et grossistes de M'saken ont davantage tiré profit du redéploiement des approvisionnements tunisois. La dynamique dont bénéficie M'saken depuis 2011 a en conséquence attiré les grands importateurs d'El Jem qui ont commencé à ouvrir des succursales et des magasins à M'saken (cf. planche photographique 4.4., clichés e). D'après Abdallah¹³⁰, grand importateur de M'saken, 80% des importateurs d'El Jem auraient délocalisé leurs activités de vente dans la place marchande septentrionale en pleine croissance.

¹³⁰ Entretien, M'saken, automne 2014.

M'saken, ville moyenne de 70 000 habitants à une vingtaine de kilomètres au sud de Sousse, accueille aujourd'hui une forte concentration de grands importateurs. Comme à El Jem, la centaine de magasins du souk « Ter fer¹³¹ » s'étire sur 1,5 km le long d'une large avenue en périphérie sud de la ville (cf. figure 4.3.).

Figure 4.3. : Le souk « Ter fer » à M'saken



La circulation est dense sur cet axe, notamment du fait du cabotage automobile des commerçants tunisois entre les magasins des grossistes et importateurs. M'saken est une marché de gros importateurs à destination d'une clientèle de commerçants professionnels. À de rares exceptions près, la vente au détail n'y est pas pratiquée. Ici, rien ne vient rappeler l'effervescence populaires et l'abondance désordonnée des marchés libyens. Les magasins sont vastes avec généralement une surface d'au moins 100 m², neufs – dont beaucoup sont encore en construction –, ordonnés, clinquants parfois. Il s'agit généralement de show-rooms où chacun des articles en stock est présenté. Pour accompagner les commerçants dans leurs commandes, les magasins des sociétés les plus importantes mettent à disposition des commerçants un personnel généralement féminin – une exception notable dans le monde professionnel très masculin des marchés tunisiens. Cette organisation de l'espace marchand et la pratique de la vente ne sont pas sans évoquer les standards internationaux que les ex-importateurs tunisois ont connus en Chine, à Yiwu ou à Guangzhou (cf. planche photographique 4.4.).

¹³¹ « Ter fer » ou « Tir fir » est le nom officieux du marché de M'saken. Tous les commerçants semblent avoir leur idée du sens de cette expression. Pour Malik comme pour Abdallah, l'expression désigne un pionnier « celui qui n'a rien mais qui fait du commerce ». Pour Adjil, l'expression signifie « rien dans les poches » et semble désigner la clientèle : « À M'saken tu viens avec de l'argent et tu repars « tir fir » ». D'après lui, « Tir fir » serait le nom du magasin, disparu aujourd'hui, du premier commerçant local à être parti en Chine.

Planche photographique 4.4. : Le souk « ter fer » à M’saken, un marché de professionnels

M’saken présente aussi un souk longitudinal de part et d’autre de l’ancienne route de ceinture au sud de la ville (cliché a). De part et d’autre de cet axe routier l’urbanisation se densifie. Près d’un immeuble sur trois était en chantier en 2013 et 2014 (cliché b). L’activité commerciale n’est pas étrangère à cette dynamique d’urbanisation, notamment verticale, et à la pression immobilière, d’autant que le marché attire des importateurs d’El Jem. Cet immeuble vide en 2013 (cliché e, à gauche) a été racheté et investi par un importateur d’El Jem en 2014 (cliché e, à droite).

Les rez-de-chaussée sont occupés par les magasins. Le premier étage sert généralement d’entrepôt et de vitrine sur la rue (cliché b). Les magasins sont souvent vastes et organisés en show-rooms (cliché c et d). Faute de vente au détail, le souk apparaît moins animé que ceux du centre de Tunis. Ici tout est organisé pour satisfaire des commerçants professionnels, notamment avec l’accompagnement des commandes (cliché f).

(Clichés : A. Doron : 2013 (b, c, e1) et 2014 (a, d, e2, f))



Les importateurs locaux (cf. encadré 4.2.) ont joué un rôle déterminant pour attirer à M'saken les ex-importateurs tunisois et répondre à la stratégie de redéploiement des approvisionnements de ces derniers. À l'instar de leurs confrères algériens, les importateurs du Sahel tunisien ont démarché activement les commerçants tunisois, en envoyant des représentants au souk Boumendil comme au souk Zahrouni.

Encadré 4.2. : Deux grandes sociétés d'importation¹³² à M'saken

La société d'Abdallah est une des sociétés d'import et de vente en gros les plus importantes de M'saken. Il importe chaque mois six à sept conteneurs pour un montant de 350 000 dinars.

Après une expérience professionnelle dans une société pétrolière et un important capital financier accumulé, Abdallah a entamé une activité commerciale en 1988 avec des approvisionnements en France, au Maroc et en Égypte. Comme d'autres, il s'est ensuite orienté vers Dubaï en 1998, puis Guangzhou en 2002. Abdallah ne fréquente pas les « petits ». Il voyage en première classe et descend dans des hôtels cinq étoiles. En Chine, il se spécialise ensuite dans l'importation de luminaires, en ciblant ses approvisionnements à Guzhen¹³³, où se concentrent les show-rooms et la vente de ce type d'articles à 75 km au sud de Guangzhou. Il n'est pas le seul à M'saken où le lustre à pampilles est devenu le produit emblématique. Les importateurs de la ville comme Abdallah sont seuls en Tunisie sur ce marché. D'après lui, la révolution a provoqué une forte croissance de l'activité à M'saken malgré la concurrence des importateurs algériens et libyens qui ciblent également le marché tunisien. Abdallah argue de la légalité de son activité d'importation et déplore les « *importations illégales* » via les régions frontalières, les « *mafias* » dans les ports, la corruption des agents de l'État, et le cadre réglementaire douanier tunisien toujours flou et incertain.

La société familiale d'Adjil importe une vingtaine de conteneurs par an, essentiellement de luminaires et de décoration. L'activité commerciale remonte ici au début de la décennie 1970, quand le père et son frère achetaient aux émigrés le contenu des cabas rapportés de France. Les navettes de ces derniers et leurs remises (Ma Mung, 1986) ont fortement contribué à l'accumulation du premier capital financier pour l'importation à M'saken. Le dimanche, ils revendaient au souk hebdomadaire de Sousse des ustensiles de cuisine. En 1995, ils ont

¹³² Rencontrer les importateurs de M'saken a été une tâche difficile. Ces derniers étaient rarement présents dans les magasins et leurs employés rechignaient même à discuter. C'est lors de ma quatrième visite à M'saken que j'ai pu entrer en contact avec ces importateurs. L'intermédiation de Nadir, commerçant du souk Boumendil que nous accompagnions, facilita grandement la mise en relation et l'accès à l'entretien.

¹³³ La ville concentre les entreprises du secteur (environ 20 000 représentées) et couvre 70 % des exports chinois en la matière pour un demi-milliard de dollars (source : http://www.gzlightingfair.com/en/Home/About_Us). Une foire annuelle, la *Guzhen Lighting Fair*, a lieu chaque année dans la ville autoproclamée *China's Lighting Capital*, et couramment appelée *City Selling Lamps* ou *City of Lights*.

commencé à se fournir auprès des premiers importateurs locaux. Deux ans plus tard, avec un troisième associé, ils fondent leur propre société commerciale, important initialement depuis Marseille. À l'instar des autres importateurs du sud de la Méditerranée, ils se connectent à la Chine à la fin de la décennie 1990, d'abord à partir de Guangzhou. Alors que les « clans » commencent à verrouiller l'importation transnationale dans la décennie 2000, la stratégie consiste à cibler des marchandises qui ne sont pas en concurrence avec les importateurs du dispositif « Trabelsi ». La découverte de Guzhen permet alors à la société de se spécialiser, comme d'autres à M'saken, sur la niche commerciale des luminaires. Aujourd'hui, la société familiale ne travaille qu'avec la Chine. L'aîné des fils, anglophone, gère les achats en Chine et l'expédition des marchandises. Le cadet est en charge de la clientèle et de la gestion comptable à M'saken. Le père voyage entre les deux.

M'saken et ses importateurs ont pleinement bénéficié du redéploiement des ex-importateurs tunisois. Ce succès a toutefois eu un impact sur cette place marchande. En effet, le développement des affaires a fortement accentué la pression sur le foncier commercial, notamment avec l'implantation des importateurs d'El Jem. Malik¹³⁴ a ainsi vu son loyer tripler depuis 2011 alors que ses ventes n'ont guère progressé. Si la disparition du dispositif clientéliste a été une aubaine pour M'saken, les importateurs et commerçants locaux ne sont pas les seuls à chercher à capter le marché tunisois. Algériens et Libyens les concurrencent fortement dans un marché tunisien qui, d'après cet importateur, arrive à saturation.

Du côté des importateurs algériens cherchant à ouvrir des débouchés commerciaux en Tunisie et à Tunis, la région frontalière de Kasserine est apparue comme un bon site d'observation du développement d'un tel segment commercial. À Kasserine, le développement du souk *el medina* construit par un promoteur local au lendemain de la révolution, le long de la voie ferrée à l'est de la gare, atteste d'un développement commercial local récent aux abords du site du marché libyen de la ville. En mars 2014, une première discussion avec Nessim¹³⁵, commerçant de vêtements féminins, nous renseignait sur l'évolution récente de la dynamique commerciale locale. L'Algérie pourtant si proche ne représentait guère d'opportunité commerciale pendant les années 1990, pour cause de guerre civile, et pendant la décennie 2000, du fait de la mainmise des « clans » sur une voie de contournement concurrente à celle qu'ils développaient à Tunis. Ce commerçant âgé d'une soixantaine d'année a donc pendant près de 20 ans

¹³⁴ Entretien, M'saken, printemps 2013 et 2014.

¹³⁵ Entretien, souk el medina, Kasserine, printemps 2014, en compagnie de Zine el Abidine El Saoudi.

effectué des navettes régulières pour s'approvisionner à Ben Gardane. Depuis 2011, la révolution a permis une libéralisation des trafics transfrontaliers tuniso-algériens. Avec son installation dans le nouveau souk en 2011, Nessim a commencé à se rendre régulièrement à Aïn Fakroun, centre d'importation de prêt-à-porter à quatre heures de route de Kasserine. Les prix y sont avantageux, 15 dinars pour un jean au lieu de 25 en Tunisie, 2 dinars pour voile au lieu de 8. Juste avant le poste frontalier, il confie sa marchandise à une *harraga* – un passeur – qui prend 20 dinars pour le passage. Pour les produits légaux et en petite quantité, le *harraga* passe la frontière avec une brouette à la vue des agents qui tolèrent ces petits trafics.

Toutefois, il apparaît que les approvisionnements en Algérie évoluent rapidement. En effet, les importateurs algériens jouent un rôle très actif dans le développement de leurs débouchés commerciaux en Tunisie depuis 2011. Ils proposent par exemple des catalogues permettant de commander en ligne. Depuis 2013, Nessim commande par Skype. Les importateurs d'Aïn Fakroun comme d'El Eulma démarchent également activement les commerçants tunisiens. Leurs représentants viennent en Tunisie avec catalogues et échantillons et proposent des facilités pour fidéliser leur clientèle : opérations de change, avance de marchandises lors de la première transaction, réductions pour encourager le parrainage de nouveaux clients. Les importateurs algériens tendent aussi à contrôler l'ensemble de la route pour proposer à leurs clients la livraison de leur commande partout en Tunisie. Nous avons observé le passage, toujours délicat, de la frontière à Bouchebka (cf. encadré 4.3.).

Encadré 4.3. : Les approvisionnements algériens observés depuis le village transfrontalier de Bouchebka

À Bouchebka (cf. figure 4.4.), village transfrontalier et poste frontalier tuniso-algérien le plus proche de Kasserine (55 km), j'ai pu observer en 2014 les *harragas* passer tranquillement la frontière avec leurs brouettes. Loin de l'image aventureuse du contrebandier et plus encore de celle du migrant clandestin « brûlant » la frontière au péril de sa vie, les *harragas* de Bouchebka sont en fait des manutentionnaires routiniers des petits trafics transfrontaliers. Le village est également un point de passage parmi d'autres de flux plus importants, notamment à destination de Tunis. Ici, la frontière est estompée d'après Mourad¹³⁶, habitant, commerçant et contrebandier local pour qui « *la frontière existe, mais pas dans les familles* ». Son activité contribue d'ailleurs directement à l'entrée des marchandises algériennes en Tunisie et au franchissement de la frontière. Sa maison donne d'un côté sur une rue du village (cf. planche photographique 4.5., cliché a et b), de l'autre directement sur la frontière dont la borne délimite également son terrain (cf. planche photographique 4.5., cliché c). Mourad a valorisé la situation stratégique de sa maison et ses relations familiales (la famille de sa femme habite à quelques centaines de mètres en Algérie) pour développer son activité de passeur depuis la révolution et l'intensification du trafic entre les deux pays. De nuit, un temps de tolérance est ainsi acheté aux douaniers du poste frontalier. D'après lui, les Algériens se contentent de *chamia*¹³⁷ et les Tunisiens de dinars ou de vodka. Quinze minutes suffisent alors pour qu'un camion traverse le *no man's land* entre les deux villages et décharge la marchandise directement dans la maison de Mourad (cf. planche photographique 4.5., cliché d). Quand les commerçants de la région ne viennent pas directement chercher leur commande, des transporteurs se chargent d'expédier la marchandise en Tunisie.

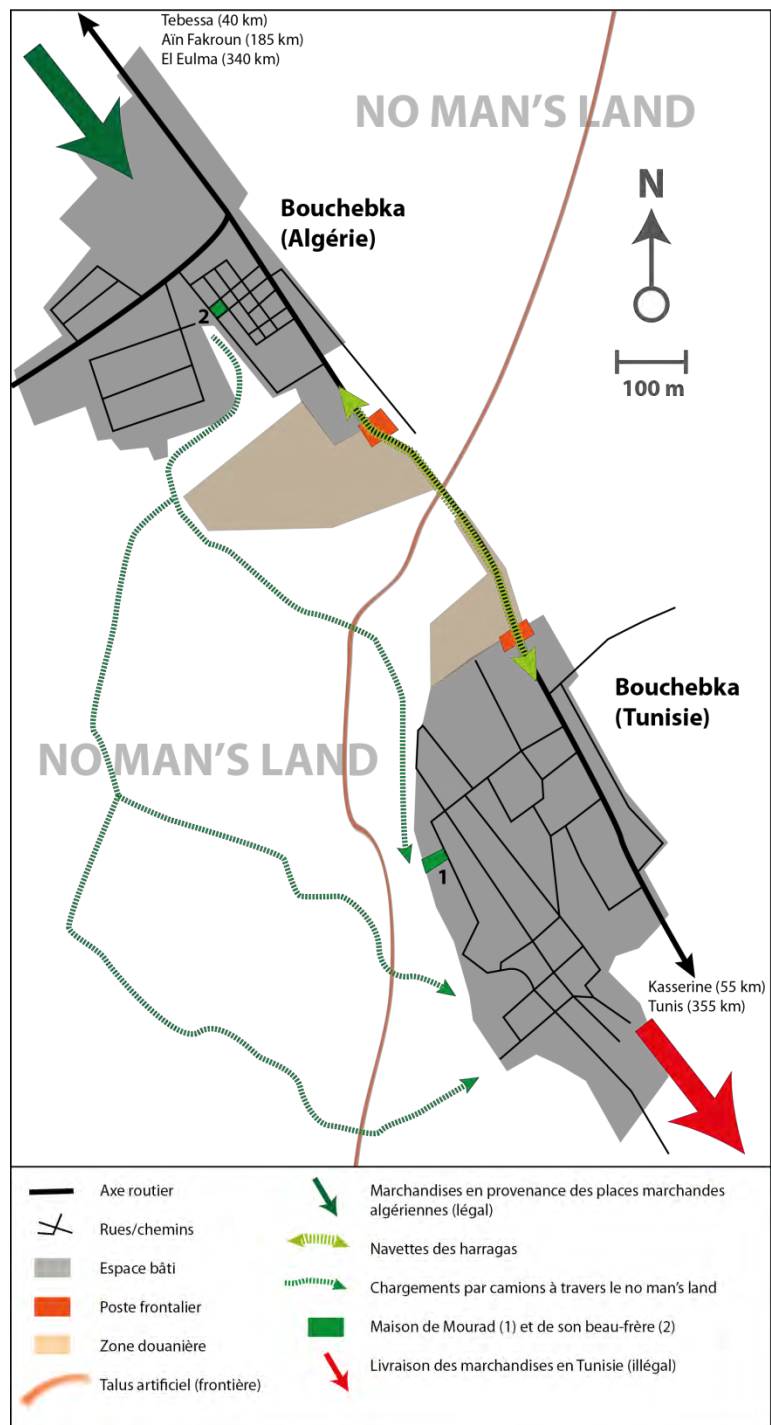
Le petit marché de Kasserine et les passeurs de Bouchebka renvoient à deux échelles de développement des flux commerciaux dans la région. La première est locale et transfrontalière. Elle approvisionne les petits commerçants locaux de la région qui se rendent sur les marchés importateurs algériens. La seconde est transnationale et contrôlée par les grands importateurs algériens à destination du reste de la Tunisie. Ces derniers cherchent à la fois des débouchés commerciaux et une introduction de leurs marchandises en Tunisie à la fois fluide et peu coûteuse. Pour ces marchandises, les acteurs de la région frontalière se contentent de jouer un rôle de passeur et d'intermédiaire de ces flux organisés depuis El Eulma ou Aïn Fakroun¹³⁸.

¹³⁶ Entretien, Bouchebka, printemps 2014, en compagnie de Zine El Abidine El Saudi.

¹³⁷ Pâte de sésame sucrée et aromatisée tunisienne, visiblement très appréciée en Algérie. La *chamia* est comparable au *halva* turc.

¹³⁸ Une campagne de terrain à la frontière tuniso-algérienne puis en Algérie par la route jusqu'aux places marchandes de l'est du pays a été organisée à l'automne 2014. Le projet était de questionner l'organisation de la route marchande vers Tunis. L'assassinat d'Hervé Gourdel en Kabylie le 24

Figure 4.4. : Bouchebka, une étape transfrontalière sur le segment commercial algéro-tunisien (A. Doron, 2017)



septembre 2014 et le climat de tension dans la région frontalière ont conduit à l'annulation de cette mission de terrain.

Planche photographique 4.5 : Une maison « synapse » sur la route commerciale transnationale algéro-tunisienne.

(Clichés : A. Doron, 2014)



Le troisième espace bénéficiaire du redéploiement des approvisionnements des ex-importateurs tunisois après la révolution correspond au dispositif transfrontalier tuniso-libyen.

II.2. À Ben Gardane, sauvegarder la ressource frontalière valorisée et menacée

À Ben Gardane, la période de transition politique qui s'installe au lendemain de la révolution est ambivalente pour les acteurs de l'économie transnationale et transfrontalière. L'effondrement du dispositif de contournement clientéliste et portuaire au nord a revalorisé presque mécaniquement l'entrée de flux de marchandises en Tunisie via la Libye et Ben Gardane. Cependant, alors que l'État tunisien tente progressivement de restaurer ses prérogatives sur la frontière depuis 2011, la Libye apparaît éclatée entre groupes armés en conflit, au point que le pays s'enfonce dans une seconde guerre civile en février 2014. Ce second conflit pèse fortement sur la frontière tuniso-libyenne, jusqu'à menacer les approvisionnements libyens de la place marchande.

II.2.1. La revalorisation de la place marchande à l'échelle nationale

Au-delà du phénomène de libéralisation de l'accès à la frontière et des trafics à la faveur du changement de régime en 2011, les discours entendus auprès des commerçants et changeurs de Ben Gardane ont fortement contrasté avec ceux entendus à Tunis sur notre période d'enquête jusqu'en 2015. En effet, alors que les seconds déploraient une conjoncture difficile, les premiers sont apparus très satisfaits d'une conjoncture favorable au moins jusqu'en 2014. De fait, la coupure du dispositif de contournement portuaire a bénéficié aux acteurs de Ben Gardane. La place marchande s'est notamment retrouvée seule en Tunisie à profiter de l'accès à un port franc, celui de Tripoli.

À Tunis, parmi les ex-importateurs cherchant des approvisionnements alternatifs à une importation directe trop coûteuse et incertaine, certains ont pris, ou repris, le chemin de Ben Gardane. Le « *khat* » (Meddeb, 2011), ce chemin d'approvisionnement à Ben Gardane, massivement fréquenté au début des années 1990, était devenu moins attractif pour les professionnels dans les années 2000, à mesure que les commerçants tunisois

découvraient l'opportunité d'importer directement. Pour Hatem¹³⁹, au souk Zahrouni, « *El khat, c'est la route des amateurs. 70 % des gens du khat ont fini par perdre ou bien ne rien gagner !* ». Pourtant, ce ne sont plus seulement des amateurs qui s'approvisionnent via Ben Gardane depuis 2011. Atef¹⁴⁰, ex importateur du souk Boumendil, a utilisé le contournement tuniso-libyen pour importer des lustres en 2013. Le même lustre démonté acheté 100 dinars à M'saken coûtait alors l'équivalent de 75 dinars à Tripoli. Même avec le coût du transport, il faut compter 5 dinars par carton de Tripoli à Ben Gardane et 5 dinars de plus de Ben Gardane à Tunis, l'achat via la place marchande frontalière reste compétitif. Au souk Zahrouni, les approvisionnements à Ben Gardane complètent ceux opérés à M'saken ou en Algérie.

Ben Gardane, toujours attractive pour les plus petits acteurs marchands, a aussi bénéficié de la dérégulation du commerce de rue à Tunis. Les *nasbas* continuent à effectuer le voyage à Ben Gardane, généralement en groupe et en louage. Parmi eux, on trouve Amine¹⁴¹, rencontré en 2013 alors qu'il était employé dans le magasin d'Atef. Un an plus tard, ce dernier a perdu son emploi, à l'instar de bien d'autres employés de commerçants et importateurs en difficulté à Tunis. Avec trois amis, il occupait au printemps 2014 un étal à l'angle des rues d'Angleterre et Al Jazira. Le point de vente était approvisionné depuis les grossistes de Boumendil et de M'saken. Une fois par mois, il se rendent également à Ben Gardane en transport collectif.

Ben Gardane est une place marchande ancienne et réputée. Elle est souvent un passage obligé dans les trajectoires des commerçants qui se sont lancés dans le commerce en empruntant « *el khat* » au début des années 1990. Dans une période de difficultés, ce chemin est alors réactivé. Une telle réactivation n'est toutefois pas étrangère aux acteurs de la place marchande frontalière. En effet, certains commerçants et grossistes de Ben Gardane démarchent aussi des commerçants, comme au *souk Libya* de Kairouan. Cette concentration de petits magasins en tôle créée au début des années 1990, lors de la ruée vers la Libye, s'était peu à peu détournée du lien d'approvisionnement à Ben Gardane. En 2013, plus de la moitié des 200 échoppes de ce bidonville marchand revendaient des fripes. Cette centralité marchande d'une époque révolue, désertée par les clients et de plus en plus par les commerçants, a pourtant attiré, d'après Anouar¹⁴², des représentants de grossistes de Ben Gardane soucieux de reconnecter ce *souk Libya* à leur réseau commercial.

¹³⁹ Entretien, souk Zahrouni, Tunis, printemps 2014.

¹⁴⁰ Entretien, souk Boumendil, Tunis, printemps 2013.

¹⁴¹ Entretien, souk Boumendil, printemps 2013.

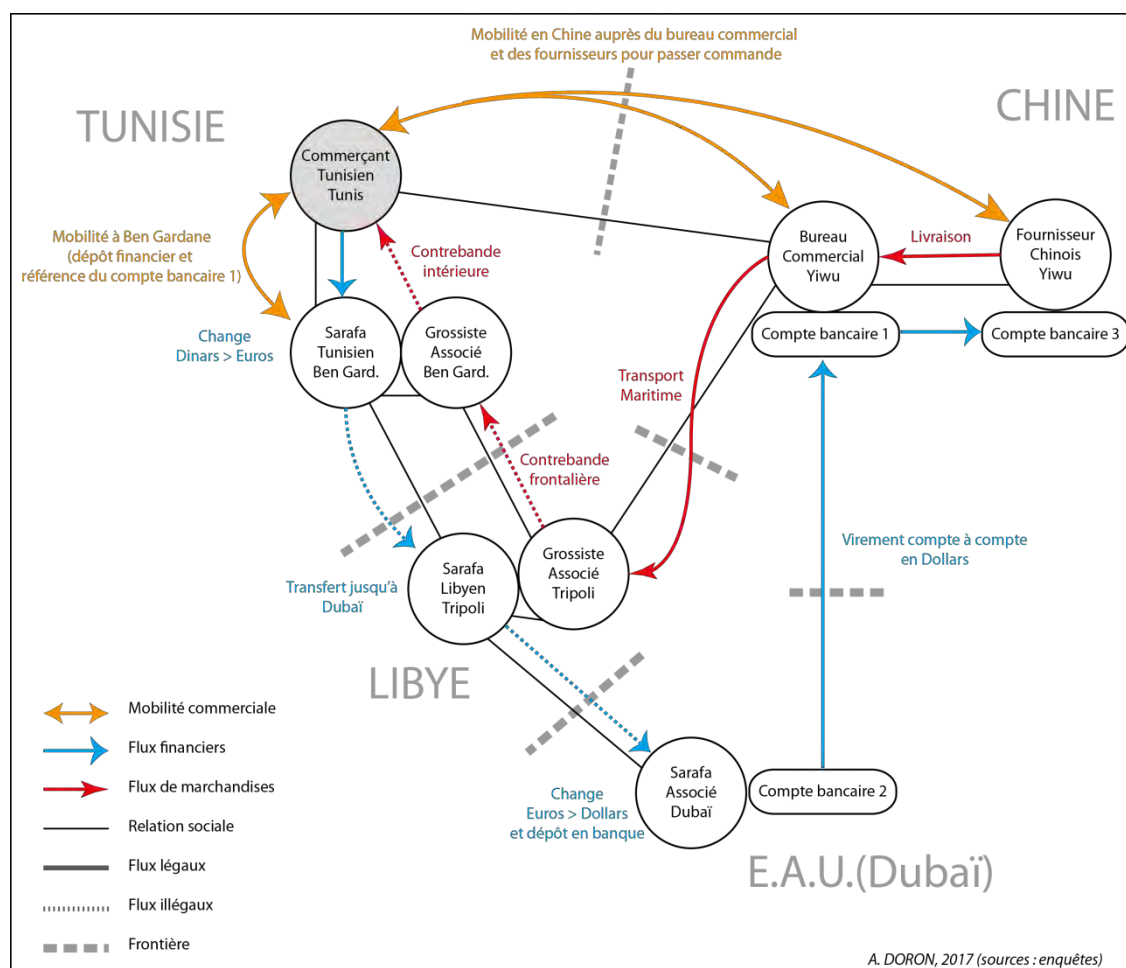
¹⁴² Entretien, souk *Libya*, Kairouan, printemps 2013.

Au-delà de la réactivation des approvisionnements à Ben Gardane des acteurs marchands petits et moyens à travers le pays, la revalorisation active de la centralité marchande frontalière passe aussi par le contournement offert par ses acteurs à ceux qui se maintiennent en tant qu'importateurs en Tunisie. Forts de leurs réseaux libyens, les financiers et grossistes de Ben Gardane proposent ainsi aux importateurs Tunisois à la fois un service de transit de leurs marchandises via Tripoli et Ben Gardane, mais également un service de change et de transfert international de devises (cf. figure 4.5.). À Tunis, Rafik¹⁴³, ancien agent commercial pour les importateurs transnationaux en Chine, devenu importateur à Tunis en 2006, a cherché à compenser la disparition du dispositif de contournement clientéliste à Tunis. Fort de son expérience et de ses relations en Chine, ce dernier a tout fait pour maintenir son statut d'importateur. En 2012, approché à Tunis par les intermédiaires des *sarafas* touazines de Ben Gardane, Rafik a décidé d'essayer la voie libyenne. Cependant, le recours au contournement tuniso-libyen opéré depuis Ben Gardane fut pour lui une cause de grand stress : « *Imagine, je suis allé à Ben Gardane avec l'équivalent en dinars de 100 000 dollars. J'ai déposé l'argent et le numéro de compte de mon bureau commercial à Yiwu et puis je suis reparti avec le numéro de téléphone du sarafa... sans contrat, sans rien !* ». Ensuite Rafik est parti à Yiwu effectuer sa commande. L'argent avait été transféré, en dollars, sur le compte de son trader, chargé de régler sa commande aux fournisseurs chinois et d'organiser l'expédition de la marchandise à un grossiste de Tripoli. Ensuite, il est rentré à Tunis et a attendu que lui soit livrée sa commande quatre mois plus tard.

¹⁴³ Entretien, souk Boumendil, Tunis, printemps 2013, 2014 et 2015.

Figure 4.5. : Aperçu du dispositif de transfert de marchandises et de devises via Ben Gardane

Le graphe ci-dessous présente de manière schématique l'organisation du transfert de devises et de marchandises opéré depuis Ben Gardane pour le compte d'importateurs tunisois. Cette illustration s'appuie sur le récit de Rafik à Tunis d'une part et de Marwane¹⁴⁴, un jeune *sarafa* installé comme changeur et grossiste de devises à Ben Gardane depuis mars 2014. Le graphe se lit à partir du commerçant tunisois. Opéré depuis Ben Gardane, ce réseau n'en est pas moins décentralisé. Autrement dit, chaque acteur opère son segment en relation avec les acteurs connexes, mais aucun ne maîtrise l'ensemble du réseau. Le *sarafa* de Ben Gardane représente alors une entrée dans le réseau.



Le contournement opéré via Ben Gardane est extrêmement opaque du point de vue des importateurs tunisois, étrangers aux réseaux de confiance de la place marchande frontalière. Pourtant, Rafik n'est pas le seul à avoir importé via Ben Gardane. Dans la rue Sabaghine, spécialisée dans la vente de vêtements et chaussures pour hommes, la quinzaine de grossistes qui alimentent une centaine de magasins récents (2010-2011) et tenus essentiellement par de jeunes hommes originaires du Centre-Ouest,

¹⁴⁴ Entretien, Rahba des Sarafas, Ben Gardane, printemps 2014.

s'approvisionnement via Ben Gardane. D'après Chokri¹⁴⁵, qui y est commerçant, si certains grossistes vont en Chine ou en Turquie pour passer commande, la livraison est opérée depuis Ben Gardane.

Ainsi, les acteurs de Ben Gardane ont su mettre à profit l'opportunité des difficultés que rencontraient les importateurs tunisois privés de dispositifs de contournement. En plus d'un rôle ancien de fournisseur de marchandises, activité pour laquelle Ben Gardane est en concurrence avec les grands importateurs tunisiens de M'saken ou Algériens à El Eulma, les acteurs de la place marchande frontalière ont proposé leurs services à des commerçants étrangers à leur propre dispositif de transfert transnational de devises et de marchandises. Cependant la période de transition politique voit s'accumuler les difficultés sur le segment tuniso-libyen de ce dispositif.

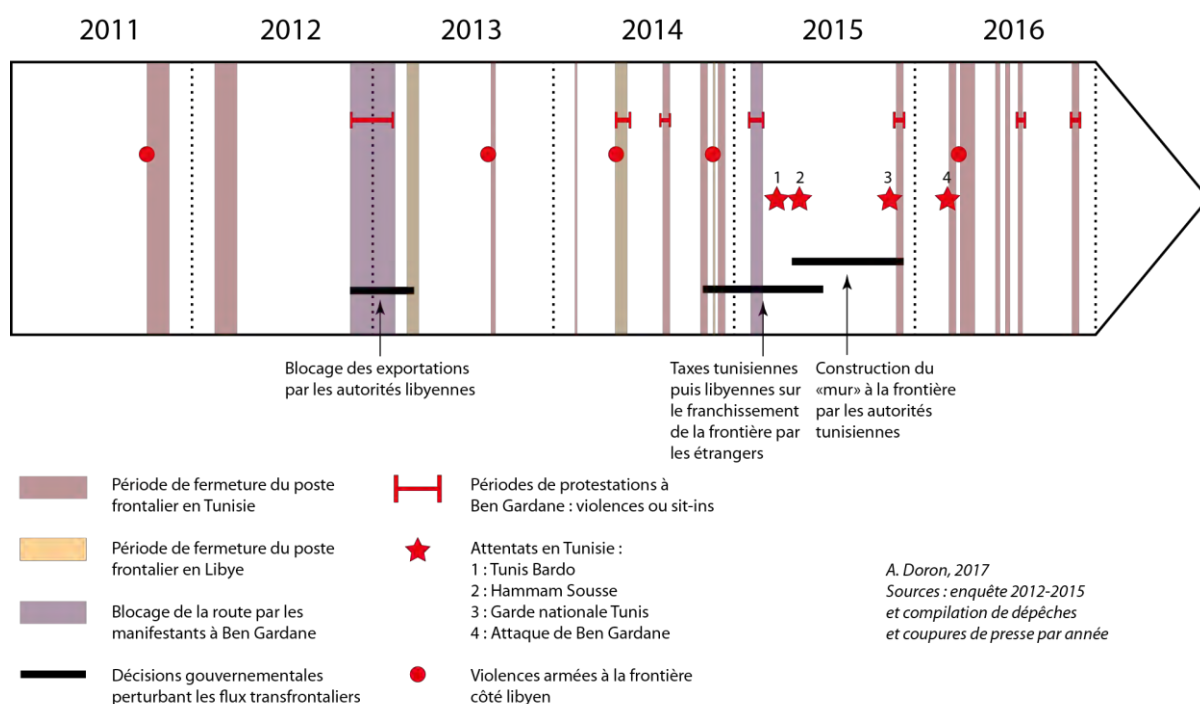
II.2.2. Une ressource frontalière de plus en plus menacée

Depuis 2011, l'accès des acteurs de l'économie transfrontalière ou transnationale à la Libye apparaît de plus en plus difficile. Ces difficultés se cristallisent à la traversée du poste frontalier de Ras Jdir, dont les périodes de fermeture par les autorités tunisiennes comme libyennes sont de plus en plus fréquentes (cf. figure 4.6.). Les causes de ces fermetures du poste frontalier, par lequel passe quotidiennement l'essentiel des flux marchands, s'enracinent d'abord dans la crise politique qui touche la Libye à la suite de la chute du colonel Kadhafi. L'instabilité du pays, parcouru par des circulations de combattants et d'armes, débouche en 2014 sur une seconde guerre civile dans laquelle les factions djihadistes affirment leur présence. Du côté des autorités tunisiennes, la fermeture de la frontière répond d'abord à un impératif de sécurité nationale, comme en novembre 2011, février 2012 et août 2014, ou lors des élections de l'automne 2014. La décision de fermer la frontière est également une mesure de protection suite aux accrochages (agressions, coups de feu) entre transfrontaliers Tunisiens et Libyens comme en septembre 2013 par la Tunisie et février 2014 par la Libye. Ces tensions ont culminé suite aux attentats djihadistes de 2015 perpétrés en Tunisie par des membres de l'Organisation État Islamique et à l'attaque de Ben Gardane par un commando djihadiste en mars 2016. En dehors de ces périodes de fermeture, des entraves

¹⁴⁵ Entretien, Sabaghine, Tunis, automne 2014.

politiques contraignent également les circulations transfrontalières comme ce fut le cas pendant l'hiver 2012-2013 avec l'interdiction d'exporter en Tunisie décrétée par les autorités libyennes ou en 2014-2015 avec l'application d'une taxe de sortie de territoire de 30 dinars pour les étrangers non-résidents par les autorités tunisiennes le 1^{er} octobre 2014, suivie de la mise en œuvre en Libye d'une taxe similaire assortie de 150 dinars pour chaque véhicule. Au blocage de la route s'est ajouté celui des pistes de contrebande à travers la steppe et les sebkhas. En effet, ces passages sont devenus plus dangereux encore depuis la militarisation de la frontière et la construction du « mur » (en réalité un fossé) décidé au lendemain de l'attentat du musée du Bardo à Tunis le 18 mars 2015.

Figure 4.6. : Fermetures du poste frontalier de Ras Jdir. Une frontière sous tension (2011-2016).



Ces entraves aux circulations transfrontalières, vitales pour la place marchande, ont provoqué de vives réactions à Ben Gardane. En janvier 2013, dans la période d'interdiction des exportations par la Libye, les manifestants incendiaient le poste de police et le local du parti *Ennadha* tandis que le gouvernement déployait l'armée. Commerçants et habitants accusaient alors le gouvernement d'avoir fait pression sur les

autorités libyennes pour asphyxier Ben Gardane¹⁴⁶. Le plus souvent violentes, ces protestations reflètent la paralysie de l'économie transfrontalière à chaque interruption de la circulation. Chaque fermeture est dramatique, tout particulièrement pour les petits acteurs, comme ceux de la contrebande d'essence, dépendants de navettes quotidiennes, qui perdent alors toute source de revenu. En réaction aux entraves qu'ils subissent, les acteurs de la place marchande peuvent aussi interrompre toutes les circulations par des barrages routiers comme à l'hiver 2012-2013 et en février 2015.

Si elles touchent d'abord les acteurs les plus modestes, cette multiplication des entraves aux circulations transfrontalières menacent aussi ceux qui peuvent se permettre d'attendre, grossistes ou *sarafas*. Premièrement, les violences, les blocages, les dangers à la frontière et les saisies d'armes médiatisées, ont fortement dégradé la réputation de la place marchande. Ceci a eu pour effet de détourner presque toute la clientèle de particuliers du vaste souk Maghreb. Le premier des souks *Libya* du pays s'est resserré sur son noyau originel (cf. planche photographique 4.6.). Ses extensions sont aujourd'hui abandonnées. Même au cœur du marché, une allée sur deux est ouverte et toutes sont presque désertes. Jusqu'en 2011, des bus pleins amenaient chaque semaine et encore davantage les week-end, des clients de toute la Tunisie. Lors de nos enquêtes en 2013, 2014 et 2015 une telle animation n'a jamais été rencontrée, au contraire. D'après Mehdi¹⁴⁷, le déclin du souk Maghreb avait été amorcé avant la révolution. Mais les blocages l'ont accentué. Ce grand marché au rayonnement national se contente aujourd'hui d'une aire de chalandise locale voire régionale. C'est aujourd'hui le souk *Libya* de Médenine, épargné par les troubles, en amont de Ben Gardane sur la route de Tunis, qui fait figure de plus grand marché de détail du sud tunisien.

¹⁴⁶ Ces accusations sont directement liées au souvenir local du blocage de la frontière orchestré par les « clans » à l'été 2010.

¹⁴⁷ Entretien, Ben Gardane, automne 2014.

Planche photographique 4.6. : Le déclin du souk Maghreb

Le souk Maghreb poursuit son déclin. L'extension nord créée au début des années 1990 est aujourd'hui abandonnée (cliché a.). Le revenu annuel de la municipalité en provenance du marché poursuit sa forte baisse (graphique b, en dinars). Et pour cause les allées sont désertes et plus de la moitié des *barraquas* (échoppes) sont closes (cliché c en 2013 et d en 2014). À Médenine, le *souk Libya* (cliché e) et son extension, le souk *El Oued* (ici la partie en plein air, cliché f) ont capté une partie de la clientèle régionale du souk Maghreb

(Clichés et graphique : A. Doron).

The composite image consists of five photographs and one line graph, all labeled with letters a through f.

- a.** A photograph showing a desolate, sandy area with several abandoned, partially constructed wooden structures under a clear blue sky.
- b.** A line graph showing the annual municipal revenue from the market in dinars from 2005 to 2014. The y-axis ranges from 0 to 800,000 in increments of 200,000. The x-axis shows years from 2005 to 2014. The red line starts at approximately 450,000 in 2005, rises to a peak of about 750,000 in 2007, and then shows a sharp decline to around 100,000 by 2014.
- c.** A photograph of an interior market aisle with many stalls closed, showing a state of disrepair and abandonment.
- d.** A photograph of an outdoor market aisle with many stalls closed, showing a state of disrepair and abandonment.
- e.** A photograph of an indoor market stall with various goods, including tires and household items, with a person in the foreground.
- f.** A photograph of an outdoor market stall with various goods, including textiles and household items, with people walking through the aisle.

Source :Galien, 2015

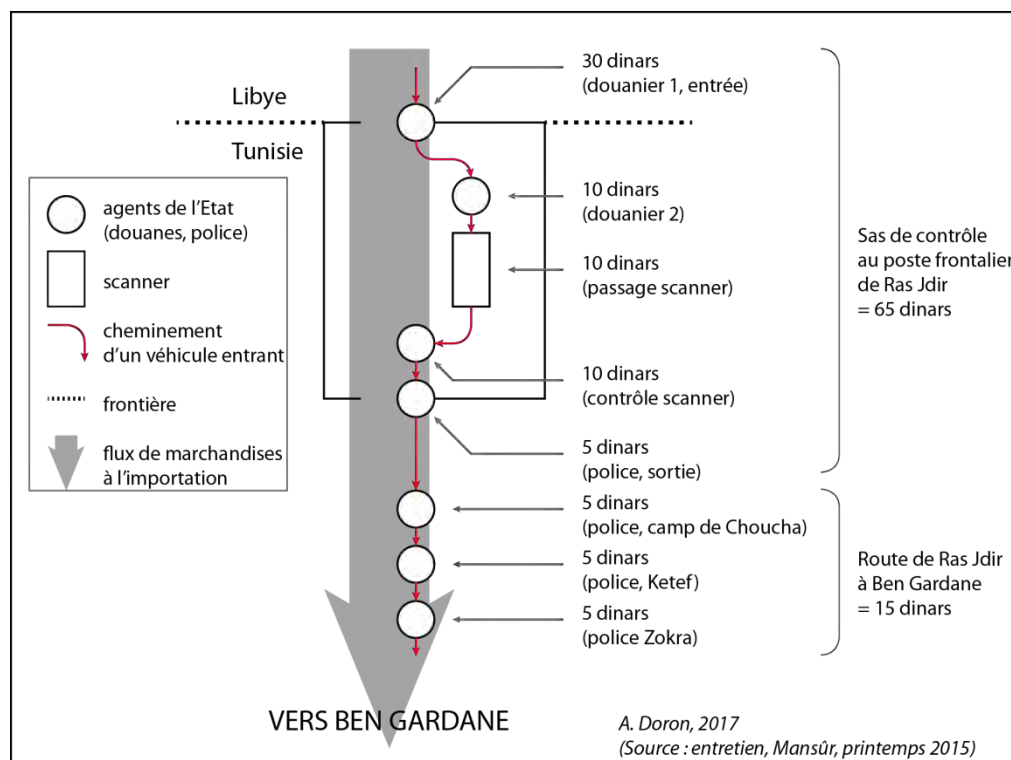
La rupture des circulations transfrontalières affecte aussi la place financière qu'est Ben Gardane. En effet, la baisse de la fréquentation de la route, en particulier des Libyens, et la réduction des sommes véhiculées par ces voyageurs, ont impacté les petites opérations de change réalisées en bord de route. Or ces dernières alimentent aussi les grossistes de devises, les *sarafas*, qui les achètent en vue d'opérations de change transnationales et de plus grande ampleur. Bien qu'à la marge, étant donné les réserves financières conséquentes des *sarafas*, ce phénomène inquiète toutefois les acteurs du secteur.

Enfin, les grossistes de marchandise essentiellement installés au souk Zokra, sur la route de la frontière à la sortie de Ben Gardane, voient aussi leurs approvisionnements perturbés, sinon menacés. Si les entrepôts pleins laissent penser que ces commerçants peuvent différer leurs approvisionnements en provenance de Libye, le contexte n'en est pas moins difficile. L'instabilité en Libye et l'insécurité les affectent directement, entre barrages des milices qui pratiquent le racket et combats qui menacent directement les convois de marchandises. À ces dangers sur le segment libyen, il faut ajouter le renchérissement du coût de franchissement de la frontière. En effet, depuis 2015, le poste frontalier de Ras Jdir a été renforcé. Lorsqu'il est ouvert, les véhicules doivent désormais traverser un sas de cinq points de contrôle équipé d'un scanner, censé garantir le contrôle rigoureux des flux entrant en Tunisie. Pour Mansûr, il s'agit davantage d'un lieu de racket renforcé, puisque chaque point de contrôle a son prix (cf. figure 4.7.). Du côté des pistes de la contrebande, la tranchée creusée en 2015 par les autorités tunisiennes et la militarisation de la frontière ont rendu la tâche des contrebandiers plus dangereuse. Ces derniers ne comptent plus seulement les arrestations et les saisies de véhicule, mais aussi régulièrement leurs morts comme en septembre 2016¹⁴⁸.

¹⁴⁸ « Tunisie : nouvelles tensions à Ben Gardane après la mort d'un contrebandier », *middleeasteye.com* [en ligne], mis en ligne le 6 septembre 2016, consulté le 5 juillet 2017. URL : <http://www.middleeasteye.net/fr/reportages/tunisie-nouvelles-tensions-ben-guerdane-apr-s-la-mort-d-un-contrebandier-112372892>

Figure 4.7. : Le sas de contrôle au poste frontalier de Ras Jdir

Au poste frontalier de Ras Jdir, la multiplication des contrôles a considérablement renchéri le coût du passage de la frontière. En effet, la multiplication des agents a multiplié les étapes de ponctions de la petite corruption. Avant 2011, le contrôle se limitait à deux points, contre huit en 2015, de l'entrée en Tunisie jusqu'à Ben Gardane 30 km plus loin. L'exemple ici est celui d'un transport moyen : un pick-up chargé en provenance de Libye.



En réponse aux menaces croissantes pesant sur la ressource vitale qu'est l'accès à la frontière, les acteurs de la place marchande se sont organisés, entre eux et avec leurs partenaires commerciaux libyens. En 2012 a été créée *L'Association des Frères Tunisiens et Libyens*. Présidée par Mansûr¹⁴⁹, cette dernière a vocation à représenter les acteurs de l'économie de la frontière et comprend dans son bureau 11 membres, essentiellement grossistes, *sarafas* et transporteurs. L'objectif de cette association et de son homologue libyenne est de pallier la faiblesse des États tunisien et libyen dans la sécurisation de la route de Tripoli à Ben Gardane. L'association est active pour tous. Elle répertorie les problèmes survenus sur la route et signalés par les acteurs de l'économie de la frontière. Elle entre ensuite en contact avec les autorités libyennes ou tunisiennes pour tenter de trouver une solution. Cette organisation est aussi financière et permet, sous forme de

¹⁴⁹ Entretien sur ce sujet en 2013 et 2014.

tontine à contribution libre, de dédommager les membres des difficultés rencontrées sur la route.

La force de cette association est un réseau dense d'information et d'informateurs sur les flux transfrontaliers de Tripoli à Ben Gardane. Reconnue par l'État tunisien, ses représentants ont été reçus par le président Marzouki en avril 2014 pour tenter de trouver une solution à la fermeture de la frontière côté libyen. L'association a même été sollicitée par les autorités tunisiennes pour aider à la recherche de diplomates tunisiens enlevés en Libye en 2014. Mais ce patient travail relationnel a parfois une portée limitée, notamment face à la guerre. En décembre 2014, les combats terrestres et aériens entre deux factions libyennes visaient directement le contrôle du poste frontalier de Ras Jdir, provoquant une fois de plus la fermeture de la route côté tunisien.

Cette organisation collective des acteurs de la place marchande s'est poursuivie en 2015, mais avec davantage de difficultés suite aux élections de fin 2014. Pour Mansûr : « *Depuis le départ de Marzouki, la porte de Carthage est fermée !* ». Faute d'être entendue, notamment à propos de la taxe de franchissement de la frontière, l'association œuvre à l'organisation des *sit-ins* et du blocage de la route en février 2015. Dans cette lutte, elle s'est rapprochée d'autres acteurs de Ben Gardane, syndicalistes, diplômés chômeurs, habitants, membres de l'association « *Unité et Développement* ». Cette dernière vise pourtant, d'après son vice-président¹⁵⁰, « *à faire sortir Ben Gardane de la dépendance à la frontière et à la Libye* ». Un objectif qui apparaît bien utopique.

Stratégique mais menacée dans la Tunisie en transition, la ressource frontalière est toujours négociée par les acteurs de la place marchande. Cependant, l'État tunisien en transition est un interlocuteur instable, ce qui est *a fortiori* le cas en Libye. La stratégie des acteurs de la place marchande face à l'État, entre négociation et opposition, reste donc précaire et nécessairement ambivalente. Elle renvoie à une quête d'arrangements des acteurs de l'économie transnationale de l'ensemble du pays avec l'État et face aux difficultés rencontrées depuis la révolution.

¹⁵⁰ Entretien, Ben Gardane, printemps 2015.

II.3. La quête d'arrangements

Face à la rupture des dispositifs de contournement préexistants et/ou aux difficultés qui affectent les entrepreneurs transnationaux tunisiens depuis 2011, les stratégies développées par les acteurs, à Tunis comme à Ben Gardane, sont aussi sous-tendues par une quête d'arrangements avec le pouvoir politique. Cette dernière renvoie à une recomposition ambivalente du rapport entre ces entrepreneurs et l'État, cadre politique et réglementaire qu'ils jugent instable et peu fiable. En effet, les acteurs de l'économie marchande transnationale cherchent à la fois à refonder une négociation avec l'État post-révolutionnaire et à s'en extraire.

II.3.1. Une demande de normalisation portée par de nouvelles organisations collectives

À la suite de la révolution et de la rupture des négociations qui présidaient à l'organisation des dispositifs de contournement, les acteurs du commerce transnational ont cherché à renouer le dialogue avec l'État. Ce dialogue consiste à porter une demande de normalisation de cette économie marchande, notamment par l'intermédiaire de nouvelles organisations collectives. Face au projet de restauration d'un système économique et d'un espace public normalisés (cf. chapitre 5), les acteurs de l'économie transnationale se sont trouvés rangés dans la sphère illégale et illégitime. Ils ont donc cherché à s'en extraire en affichant une volonté de normaliser à leur tour leurs affaires.

Dans les discours des commerçants, ces derniers justifient d'abord leurs activités illégales par un statut de « victime » d'un cadre réglementaire douanier au coût prohibitif auquel ils se sont retrouvés confrontés faute de contournement. Pour Atef¹⁵¹, « *Si c'est 30 000 [dinars de droits de douanes par conteneur] on paye, si c'est 60 000, on fait le tour!* ». Comme l'exprime Rafik¹⁵², devant les difficultés de l'importation transnationale depuis 2011 : « *tu rentres chez toi ou tu suis la route inclinée [illégale]* ». Avec un cadre réglementaire douanier inchangé depuis le régime Ben Ali et sans harmonisation avec les États voisins, « *on te pousse à devenir un bandit* » précise-t-il. Même à M'saken, où les grands importateurs comme Abdallah¹⁵³ arguent qu' « *ici, tout*

¹⁵¹ Entretien, souk Boumendil, printemps 2013.

¹⁵² Entretien, souk Boumendil, Tunis, printemps 2013.

¹⁵³ Entretien, M'saken, automne 2014.

est légal à 90% », ces derniers ont recours au change parallèle mais « c'est la douane et les taxes qui obligent ».

Faute de pouvoir le contourner efficacement, le cadre réglementaire devient donc le principal souci des commerçants qui se considèrent avant tout comme des entrepreneurs respectables, travailleurs et honnêtes. Ce souci passe par l'exigence d'une nouvelle réglementation douanière. Rafik à Tunis et Mansûr à Ben Gardane ont d'ailleurs eu la même expression qu'ils rétorquent aux discours politiques qui les cantonnent au « commerce parallèle » et à l'illégalité : « *donne-moi une loi !* ». Paradoxe pour des professionnels du contournement, cette exigence d'une législation juste et claire est pourtant constante. Elle renvoie à un profond sentiment d'injustice face aux cadres réglementaires et douaniers en vigueur en Algérie et en Libye. En la matière, selon Abdallah, le modèle absolu est Dubaï : « *entre loi stricte et opportunités de développement* ». À l'inverse, le cadre réglementaire tunisien est perçu comme inefficace en plus d'être injuste. Comme le souligne Malik¹⁵⁴, importateur à M'saken : « *À cause des taxes, notre argent va à l'Algérie et à la Libye !* ». En somme, la normalisation de l'économie transnationale tunisienne passerait par une réglementation claire et libérale, empêchant tout illégalisme et rendant caduque tout contournement, notamment via les États voisins et les régions frontalières. Ce dernier résume d'ailleurs l'analyse de la plupart des importateurs : « *La circulation est nécessaire, tous les blocages sont néfastes. Quand ça bloque, il y a la contrebande* ».

Cette exigence de libéralisation, inaboutie au temps du régime Ben Ali, n'empêche pas pour autant l'attente de soutien de la part de l'État, notamment là où le développement du commerce illégal vient compenser la pauvreté et le sous-investissement. Cette demande de soutien est généralement portée collectivement, par de nouvelles organisations qui ont émergé depuis 2011. À Ben Gardane, lors des protestations et du blocage de la route de la frontière de l'hiver 2012-2013, les négociations avec le pouvoir ont été portées par l'« *Association des frères tunisiens et libyens* » de Mansûr. Cette dernière, au nom des habitants de la ville, et pas seulement en tant que groupement d'acteurs marchands, a obtenu des promesses de mesures de la part du gouvernement. Or ces dernières ne portent pas tant sur une libéralisation que sur une demande d'investissement public (cf. encadré 4.4.).

¹⁵⁴ Entretien, M'saken, printemps 2013 et 2014.

Encadré 4.4. : Mesures promises par le gouvernement en vue d'une sortie de crise à Ben Gardane en janvier 2013

D'après un article¹⁵⁵ publié en ligne le 19 janvier 2013, voici les mesures négociées par les représentants de Ben Gardane et retenues par les autorités en vue d'une sortie de crise :

« - *Poursuite du dialogue avec les autorités libyennes et mise en place de moyens pour résoudre le problème du poste frontalier de Ras Jedir*

- *Une réunion aura lieu le 19 janvier dans la délégation de Ben Gardane pour mettre fin aux problèmes de la zone industrielle au plus tôt*
- *Amélioration de la circulation à Ben Gardane*
- *Accélérer l'achèvement du réseau d'assainissement et de la station d'épuration des eaux usées.*
- *Réalisation du projet de drainage des eaux de pluie.*
- *Installation de l'électricité et des compteurs dans le souk*
- *Maintenance du réseau d'éclairage public sur l'ensemble du marché.*
- *Remettre en place le Centre de fabrication artisanale*
- *Achever la construction du Centre de sport de Ben Gardane*
- *Intégrer la municipalité de Ben Gardane parmi les municipalités jouissant de Fonds d'intervention pour la protection des zones touristiques*
- *Amélioration des quartiers populaires (Cités Amria, Yaqdha, Al Nasr...)*
- *Une offre d'appel pour le projet d'élargissement du port de pêche a été lancée en 2012, le chantier devra être entamé dès le deuxième trimestre de l'année 2013*
- *Promotion des projets de développement pastoral*
- *Amélioration des équipements de l'hôpital régional de Ben Gardane*
- *Réalisation d'un théâtre ouvert*
- *Réalisation d'un parc urbain*
- *Mise en place d'une radio à Ben Gardane*
- *Fermeture de l'ancien abattoir et ouverture d'un nouveau*
- *Appui envers la municipalité de Ben Gardane pour le projet de gestion durable des déchets municipaux, préparé en collaboration avec la Suisse. »*

L'essentiel des mesures viennent répondre à une exigence d'investissements et d'aménagements publics à Ben Gardane (surligné en **jaune**). D'autres viennent encourager la promotion d'emplois locaux (en **bleu**). Trois seulement concernent directement le commerce (en **vert**) et une seule, la première, correspond à l'attente de libéralisation du passage frontalier.

En 2015, le nouveau blocage de la ville et de la route, co-organisé par l' « Association des frères tunisiens et libyens » et l' « Association unité et développement », porte la même ambivalence entre laisser-faire pour l'économie transfrontalière et demande d'investissements de l'État dans la ville et sa région. Alors que la seconde association cherche à lutter contre la dépendance de l'économie de Ben Gardane à la frontière, une des premières revendications du mouvement qu'elle a porté a été de faire stopper les

¹⁵⁵ Cherif R., « Tunisie : les mouvements sociaux enflamment Ben Guerdane », *nawaat.org* [en ligne], 19 janvier 2013. URL : <http://nawaat.org/portail/2013/01/19/tunisie-les-mouvements-sociaux-enflamment-ben-guerdane/>

travaux de la route de contournement de Ben Gardane alors en construction, pour ne pas « *tuer le commerce* », d'après Aymen¹⁵⁶, un des responsables de l'association.

À Tunis, les revendications des commerçants, toujours importateurs ou souhaitant retrouver des conditions favorables à l'importation transnationale, ont également été portées collectivement. Une organisation syndicale a été créée fin 2012 pour porter les revendications de ces acteurs quant au cadre réglementaire et douanier en Tunisie. Parmi la centaine de membres, nous retrouvons Amir, Habib, secrétaire, et Rafik, trésorier. Cette organisation professionnelle comptait une centaine de membres en 2013, essentiellement au souk Boumendil, et était hébergée au sein de l'UTICA, le patronat tunisien pourtant très hostile aux importations dérégulées. La première action de ce syndicat des petits importateurs a été d'organiser une manifestation au port de Radès en 2012, pour réclamer un abaissement des droits de douane et une clarification de la législation. Au printemps, une nouvelle mobilisation exigeait un rendez-vous avec la direction des douanes. Collectives et partagées par tous, ces revendications ont toutefois peu mobilisé les importateurs et ex-importateurs. Rafik déplorait cette absence de mobilisation à la manifestation de 2012 : « *Après avoir distribué 2000 tracts à Boumendil, nous n'étions qu'une trentaine à manifester devant l'entrée du port de Radès !* » Chacun semble poursuivre ses propres opportunités. En 2014 et 2015, d'après Habib et Amir, ils étaient moins de dix à se rendre aux réunions.

Si les commerçants et importateurs peinent à se mobiliser, les vendeurs de rue tunisois, en particulier ceux de la rue Charles de Gaulle au centre-ville, ont davantage réussi à structurer un collectif (cf. encadré 4.5.).

¹⁵⁶ Entretien, Ben Gardane, printemps 2015.

Encadré 4.5. : Moez et le « syndicat des commerçants indépendants »

Moez¹⁵⁷ est une personnalité de la rue Charles de Gaulle. Cette rue commerçante du centre-ville de Tunis, située entre l'avenue Bourguiba et le marché central, est presque en totalité occupée par des *nasbas*, des vendeurs de rue, depuis 2011. Ces derniers, symboles des dérégulations de l'occupation de l'espace public urbain depuis la révolution et cible récurrente des autorités qui s'emploient à les disperser presque quotidiennement, ont décidé de s'organiser en créant le « *Syndicat des commerçants indépendants*¹⁵⁸ ». Ce syndicat de vendeurs de rue compte près de 250 membres et est hébergé depuis l'été 2011 par la centrale syndicale tunisienne, l'UGTT¹⁵⁹. Moez en est le vice-président.

Le syndicat organise régulièrement des manifestations au centre-ville de Tunis pour réclamer une normalisation de l'activité de ces petits commerçants informels. La principale revendication porte sur l'aménagement par la municipalité d'un terrain vague avenue de Carthage, à 200 m de la gare centrale. Ce projet, sans cesse repoussé doit pouvoir accueillir les *nasbas* dans un espace dédié et légal.

À l'instar des projets de normalisation du commerce informel portés par les autorités au début du régime du président Ben Ali (souk Moncef Bey à Tunis et souk Maghreb à Ben Gardane), les petits commerçants de rue tunisois revendiquent la normalisation de leur activité, la légalisation et la sécurisation de leur emploi et l'aménagement d'un espace propice à la poursuite de leur activité par les pouvoirs publics.

Entre demande de laisser-faire et de libéralisation d'un côté et exigence de soutien et d'intervention de l'État de l'autre, les acteurs de l'économie transnationale, principaux ou secondaires et au bout de la chaîne commerciale, à Ben Gardane comme à Tunis, se sont organisés collectivement. Face aux difficultés à contourner les barrières douanières et à négocier les conditions de leur activité, ces acteurs ont tenté de normaliser leur présence dans l'espace économique et social tunisien depuis la révolution.

Pourtant, en même temps que s'exprime cette demande de normalisation de l'économie marchande transnationale depuis 2011, d'anciennes pratiques de fraude et de dissimulation se sont réactivées. Entre dissimulations et recherche de nouveaux contournements, les acteurs de l'économie transnationale cherchent à s'extraire de la négociation avec le pouvoir post-révolutionnaire, jugé instable, changeant et peu fiable

¹⁵⁷ Entretien, Tunis, automne 2014.

¹⁵⁸ Sur ce sujet, écoute disponible du reportage de Camille Lafrance diffusé le 14 janvier 2014 sur RFI : URL : <http://www.rfi.fr/emission/20140114-tunisie-desillusion-nassabas-vendeurs-ambulants>

¹⁵⁹ Union Générale Tunisienne du Travail

en pleine période de transition politique, si bien que selon Rafik, « *pour dire non ils sont là mais pour dire oui, ils sont temporaires !* ».

II.3.2. Entre pratiques de la fraude et recherche du « *bon filon* » : une quête d'autonomisation des acteurs marchands du politique ?

Face au pouvoir et au cadre réglementaire et douanier, les stratégies des acteurs de l'économie transnationale tunisienne sont ambivalentes. Tout en œuvrant à rechercher de nouvelles négociations avec le pouvoir politique, voire son soutien et son intermédiation, ces acteurs développent aussi des stratégies d'évitement en réactivant des pratiques de fraude et en poursuivant la recherche de dispositifs contournements nouveaux et non politiques.

La pratique de la fraude suggère la dissimulation et la ruse dans le but de payer moins de taxes tout en acquérant une façade de légalité (Blundo, Olivier de Sardan, 2007). À l'inverse de la négociation ou d'un dispositif de contournement tel qu'il était en vigueur à Tunis avant la révolution, l'intermédiation du politique est ici évitée. Si la pratique de la fraude n'est pas nouvelle, elle était toutefois peu pratiquée car inutile quand les importateurs étaient impliqués dans le dispositif de contournement clientéliste. Faute de contournement, il s'agit pour eux d'éviter les taxes en jouant notamment sur les déclarations. Une technique courante pour tirer avantage de la très complexe réglementation douanière tunisienne est de sur-déclarer les produits les moins taxés et de sous-déclarer ceux qui le sont davantage. Les importateurs jouent aussi sur les matériaux des marchandises importées. Comme l'explique Habib¹⁶⁰, « *C'est toujours mieux de déclarer du verre à 1,2 dinar le kilo que du plastique à 2 dinars ou du bois à 3,5* ». Le jeu sur les déclarations porte également sur les quantités, 5000 pièces par conteneur au lieu de 10 000, 100 000 dinars d'import au lieu de 500 000. C'est, selon Rafik, une pratique à même d'expliquer le succès des importateurs de M'saken, d'autant que ces pratiques favorisent les plus gros importateurs¹⁶¹. En effet, avec 20 voire 50 ou 70 conteneurs par an, les plus gros peuvent prendre le risque de l'amende quand au maximum un seul conteneur sur 10 est véritablement contrôlé par les douaniers. Pour

¹⁶⁰ Entretien, souk Boumendil, Tunis, printemps 2015.

¹⁶¹ En dehors du recours au change illégal, aucun des importateurs enquêtés à M'saken n'a reconnu ou évoqué la pratique de la fraude. Au contraire, le discours portait sur la légalité des transactions, jusqu'à me présenter la comptabilité de la société. Pourtant, les économies d'échelles au vu des quantités importées n'expliquent pas seules la compétitivité des produits des importateurs de M'saken.

les petits en revanche, à un, deux ou trois conteneurs annuels, le risque du contrôle et de l'amende est beaucoup plus élevé. À cela, il faut ajouter les moyens de corruption des grands importateurs qui peuvent ainsi s'offrir des contrôles moins zélés.

La fraude sur les déclarations en douane peut aussi être complétée par de vieilles techniques de dissimulation. Ces dernières consistent à organiser le conteneur en disposant au fond les marchandises les plus taxées, ou même celles qui sont interdites d'importation, et de compléter par des produits banals et peu taxés. Comme le résume Wafik¹⁶², « *Après la cocaïne sous les bananes au temps des Trabelsi, maintenant c'est les feux d'artifice sous la vaisselle* ». Pour Atef, les faux-bijoux font partie des marchandises les plus souvent dissimulées car fortement taxées mais peu volumineuses et avec une importante marge bénéficiaire à la clé. Il s'agit toujours de mixer l'illicite et l'illégal, le toléré et le prohibé, dont les petites quantités moins volumineuses et dissimulées peuvent rapporter gros.

Pour les importateurs, en particulier les plus modestes, le recours à la fraude n'offre qu'une solution à la marge, incomplète et peu sûre contrairement à un dispositif de contournement des barrières douanières en bonne et due forme. À Tunis, tous recherchent un tel dispositif depuis la révolution, anciens importateurs liés aux dispositifs de contournement clientéliste ou nouveaux commerçants et candidats à l'importation comme Wafik¹⁶³. C'est ce que ce dernier appelle d'ailleurs la recherche du « *bon filon* ». Puisque « *ce qui est dur, c'est de faire entrer la marchandise* », la recherche du « *bon filon* » consiste alors à rechercher la voie d'importation la plus rentable et la plus efficace. En somme, il s'agit de trouver une opportunité de contourner les douanes portuaires en mobilisant ses relations pour trouver l'information sur un éventuel intermédiaire capable d'opérer un tel contournement et entrer en contact avec lui. Ainsi, Wafik affirmait être « *à l'affût de tout ce qui bouge* » en 2012. En 2015, ce jeune commerçant d'articles de fête, installé au souk Boumendil depuis janvier 2011 a fini par trouver un contournement pour faire entrer ses commandes passées à Yiwu. Avec trois associés et désormais deux magasins rue de la Commission, il est un des rares à prospérer parmi les acteurs rencontrés au souk. Il ne dira rien de plus de ce « *bon filon* », soucieux de préserver une information rare, précieuse et sensible. Si la recherche d'un intermédiaire à la douane est largement partagée, trouver le « *bon filon* » peut aussi

¹⁶² Entretien, souk Boumendil, Tunis, printemps 2015.

¹⁶³ Entretien, souk Boumendil, Tunis, décembre 2012 et printemps 2015.

signifier accéder à une nouvelle niche commerciale pour faire repartir ses affaires. Atef¹⁶⁴, qui avait cessé d'importer depuis 2011, s'est relancé en transformant une partie de son activité commerciale. Entre 2013 et 2014, ce dernier a entrepris l'importation de parfums d'imitation de grandes marques internationales. C'est par l'intermédiation de l'un de ses fournisseurs, un importateur de M'saken, qu'Atef est entré en relation avec un homme d'affaires jordanien établi à Dubaï et cherchant à développer la vente de ce type de produit sur le marché tunisien. Ce « bon filon », ici un produit nouveau qu'il est le seul à vendre au souk, lui a permis de transformer la moitié de son espace de vente en parfumerie, avec une clientèle au rendez-vous.

Ainsi, les acteurs du commerce transnational cherchent à s'arranger des contraintes qui pèsent sur leurs activités depuis 2011. Leurs stratégies sont multiples, repli, redéploiement des approvisionnements, recherche de nouvelles opportunités, et ambivalentes entre tentatives de normalisation et négociation avec le pouvoir politique d'une part, et fraude et évitement de l'autre. Or, ces stratégies d'acteurs, parfois contradictoires, peuvent être menées conjointement. Un importateur peut poursuivre la normalisation de son activité tout en œuvrant à l'évitement de la norme légale en cherchant un « bon filon ». Ces stratégies participent à une fabrique particulièrement instable et mouvementée des contournements et des modalités labiles d'approvisionnement du commerce transnational en Tunisie. Une telle volonté de retrouver des conditions d'importation favorables, et donc une forte demande en dispositifs de contournement, invite également à examiner ce que sont devenues les imbrications politico-économiques depuis la révolution.

¹⁶⁴ Entretien, souk Boumendil, Tunis, printemps 2013, 2014 et 2015.

III. Une recomposition des imbrications politico-économiques dans la Tunisie en transition

En dépit des discours de rupture avec l'ancien régime de la part des responsables politiques qui se sont succédés au pouvoir depuis 2011, illégalismes et gestion de la tolérance n'ont pas disparu dans la Tunisie en transition, pas plus que les dispositifs de contournement, même portuaires. En effet, comment expliquer sinon, le maintien, voire la montée en puissance, des flux transfrontaliers dans les régions frontalières, ou encore le maintien de l'importation transnationale, voire son renouveau en 2015 à Tunis ? La piste suivie est alors celle d'une reconfiguration des imbrications politico-économiques qui affectent l'économie transnationale et l'organisation des approvisionnements. Cette dernière passe par la réactivation d'anciennes pratiques, celles de l'État bénaliste, avec la conservation des illégalismes et de la distribution de la tolérance, et celles des « clans » en dépit de la révolution, avec le renouveau des contournements clientélistes. Répondant à la forte demande des acteurs marchands, cette recomposition participe à la labilité des approvisionnements et à l'instabilité des contournements depuis 2011.

III.1. La réactivation des anciennes pratiques

Si la révolution a fortement bouleversé les dispositifs de contournement et contraint les acteurs marchands à des stratégies d'adaptation difficiles, la rupture n'est pas aussi nette qu'il y paraît. En effet, depuis 2011, année du changement de régime, la réorganisation des approvisionnements des marchés tunisiens est aussi marquée par le renouvellement des pratiques de l'ancien régime. En effet, d'une part le pouvoir politique en transition a réactivé des formes de négociation avec les acteurs de l'économie transnationale qui avaient court sous le régime Ben Ali, et d'autre part le dispositif de contournement clientéliste auparavant organisé par les « clans » s'est recomposé et reformé.

III.1.1. Le maintien des illégalismes

En Janvier 2011, après avoir chassé le président et une bonne partie de ses proches, cette « bande de voleurs » fustigés dans les slogans révolutionnaires, l'attente des

Tunisiens était forte, notamment en matière de lutte contre la corruption. L'assainissement de l'environnement économique, politique et social fut donc une priorité affichée par les gouvernements successifs. Pourtant, en 2016, Amine Allal souligne qu'en Tunisie, « *la structuration économique de la domination politique* » n'a pas changé (Allal, 2016). En premier lieu, cela implique le maintien des illégalismes et des mécanismes de négociation et de distribution de la tolérance par-delà la révolution. Au point de vue de l'économie marchande transnationale, urbaine et transfrontalière, la période de transition politique depuis 2011 a révélé l'ambivalence des pouvoirs successifs.

D'un côté, les gouvernements affichent une volonté de rétablir la norme juridique sur l'ensemble du territoire. Dans les ports tunisiens comme aux frontières, cela implique alors la fin des passe-droits et des contournements. Cette volonté est aussi mue par des objectifs économiques. En effet, les dispositifs de contournement ont un coût élevé pour le budget de l'État, déjà impacté par la crise économique et dans une période où les défis, et donc les sources de dépenses, sont immenses. En 2014, un rapport de la Banque Mondiale a estimé que le commerce informel aux frontières terrestres du pays avait généré un manque à gagner pour l'État s'élevant à 1,2 milliard de dinars, dont 500 millions en droits de douanes (Ayadi *et al.*, 2013). Cette somme est d'ailleurs en croissance depuis 2011 d'après les auteurs du rapport. Ces derniers soulignent le volontarisme des autorités tunisiennes mais déplorent l'inefficacité des mesures engagées. Le plan anti-contrebande annoncé en 2013¹⁶⁵ insiste particulièrement sur l'équipement des douanes (véhicules, scanner, surveillance électronique aux frontières) pourtant totalement inefficaces sans lutte contre la corruption (cf. rappel figure 4.7.). D'autres mesures apparaissent contre-productives. La taxe sur le franchissement de la frontière fin 2014 a ainsi généré peu de revenu et a augmenté les flux entrant non contrôlés. Ainsi, l'État tunisien post-révolution a affiché une certaine ambition en matière de lutte contre les dispositifs de contournement des barrières douanières empruntés par les flux de marchandises. Faute d'être réellement efficaces, ces mesures ont en tout cas généré des surcoûts pour les flux commerciaux entrants, sans toutefois les stopper. Cette volonté de rétablir le droit s'est cependant appuyée sur un cadre réglementaire contraignant et générateur d'illégalismes. Il avait été amendé sous le régime Ben Ali, notamment pour entretenir l'attractivité et les bénéfices des dispositifs de contournement des « clans ». Or ce cadre est resté inchangé. Il est pourtant le

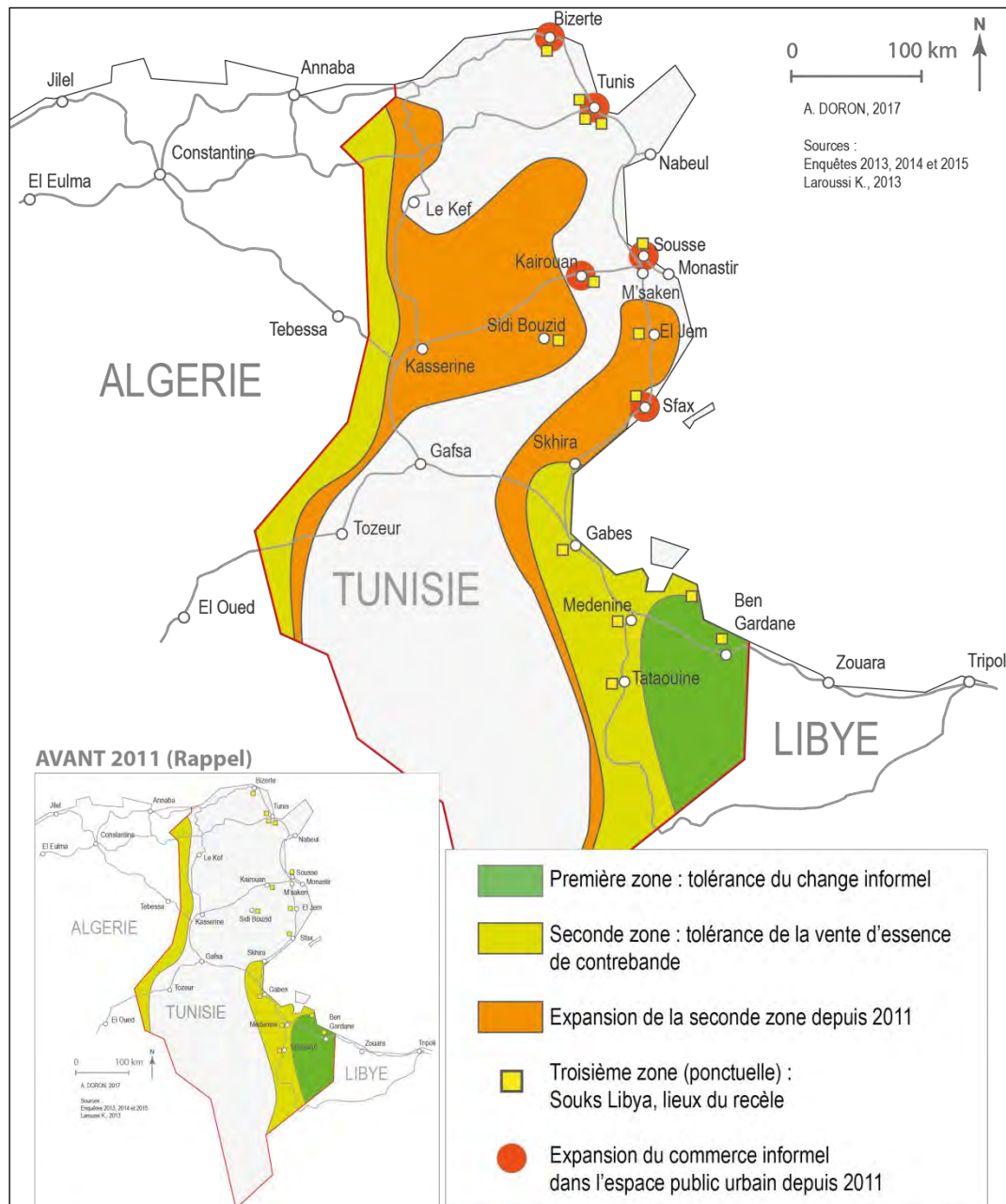
¹⁶⁵ L'auteur s'appuie ici sur une interview du directeur général des douanes publiée le 11 juillet 2013 dans le journal en ligne *Leader.com* : URL : <http://www.leaders.com.tn/article/11817-tout-sur-le-plan-tunisien-anti-contrebande>

principal moteur de la fabrique de contournements avec l'absence d'harmonisation douanière à l'échelle régionale.

De l'autre côté, les tentatives de réinstauration d'un cadre réglementaire, en dépit de leur inefficacité, sont contrebalancées par la restauration d'une distribution négociée de la tolérance. Finalement, cette dernière n'a jamais cessé, et le laisser-faire est toujours prodigué en attente de bénéfiques politiques. Il s'agit alors essentiellement de prévenir les mouvements sociaux. Dans une période de difficultés économiques et de moindre consentement aux inégalités sociales et économiques, depuis la révolution qui les avait dénoncées, et dans un moment de transition démocratique et de relative instabilité politique, les pouvoirs successifs ont repris à leur compte les mécanismes de négociation, au moins jusqu'en 2015. On peut même dire que la fabrique des illégalismes en Tunisie se renforce depuis 2011, entre obstacles, cadre légal inadapté, crise économique, et recherche de soutien politique, sinon d'apaisement des tensions. La carte qui suit (cf. figure 4.8.) montre le débordement des zones de tolérance instaurées sous le régime Ben Ali. Cette tolérance est d'abord accordée aux activités des plus modestes, à savoir la vente d'essence de contrebande et la revente dans la rue des articles issus du commerce transnational. La vente d'essence en provenance de la frontière algérienne a été observée en mars 2014 sur la route entre Kasserine et Tunis. Les derniers points de vente visibles en bord de route étaient à 90 km de Tunis. Les points de vente de carburant libyen sont observables jusque dans le gouvernorat de Mahdia, aux alentours d'El Jem.

Figure 4.8. : Une illustration de la croissance des espaces de tolérance depuis 2011

La carte ci dessous repose sur des observations menées lors de trajets vers et depuis nos terrains des régions frontalières (Ben Gardane, Kasserine), mais aussi d'autres excursions dans le pays (Le Kef, Jendouba, route Kairouan-Gafsa-Tozeur-Kebili-Gabes). Ces observations conduisent à une estimation zonale illustrée ici. Il ne s'agit en aucun cas d'une enquête systématique. La délimitation de la seconde zone (en vert clair) s'inspire d'une carte produite en 2006 par Kamel Laroussi (Laroussi, 2013).



Si l'on peut, dans le cas d'activités subalternes comme la revente d'essence au bord des routes ou celle de marchandises sur les étals dans les rues des villes, avancer une certaine impuissance de l'État, ce dernier joue aussi un rôle actif dans la négociation des contournements aux frontières. À Ben Gardane, chaque mouvement social contre les obstacles aux circulations marchandes transfrontalière a jusqu'ici obtenu gain de cause, avec une pression exercée sur les autorités libyennes contre les restrictions commerciales en janvier 2013 et une levée des taxes de franchissement de la frontière au printemps 2015.

À la fois impuissantes et sans alternative autre que la répression dans un climat social, économique et politique tendu, les autorités laissent souvent faire. L'État est conscient de la porosité des frontières mais aussi de la ressource que représentent les flux transfrontaliers dans les régions pauvres de l'Ouest et du Sud. Ainsi, les illégalismes perdurent, notamment dans les régions frontalières après la révolution. Les agents de l'État, qui complètent leurs salaires grâce à la petite corruption, laissent passer les flux dans un contexte économique et politique décourageant toute intervention d'ampleur sans solution alternative de développement. À Ben Gardane, les termes de la négociation ont toutefois changé. Il ne s'agit plus de négocier le laisser-faire en échange de la surveillance de la frontière, mais de limiter les obstacles aux circulations pour éviter une révolte dans une région sensible.

Illégalismes, mécanismes de négociation et de distribution de la tolérance associant les autorités post-révolutionnaires aux acteurs de l'économie transnationale et transfrontalière ont donc été réactivés depuis 2011. Ces derniers semblent toutefois toucher davantage les régions frontalières et les activités subalternes. L'importation transnationale bénéficie quant à elle de la reformation de dispositifs de contournement clientélistes qui semblent échapper davantage aux autorités.

III.1.2. Maintien et renouveau des transitaires

À mesure que nous constatons les difficultés du secteur de la petite importation transnationale à Tunis, plusieurs questions, sans réponse de la part de nos interlocuteurs, ont émergé. Le phénomène de concentration de l'importation depuis 2011 a permis le maintien de plus gros importateurs, mais comment ces derniers

restent-ils compétitifs, entre franchissement de la barrière douanière et organisation de leurs approvisionnements ? Au souk Moncef Bey, comment opèrent les trois ou quatre acteurs de l'importation évoqués et qui approvisionnent le marché ? À M'saken, le recours à la fraude et les économies d'échelle des plus gros importateurs peuvent-ils suffire à expliquer que ces acteurs soutiennent sans difficulté la concurrence, y compris avec les marchandises issues de la contrebande ? Au souk Boumendil, comment expliquer le retour à l'importation, à partir de 2014-2015, de petits et moyens importateurs pourtant en difficulté ou qui avaient cessé d'importer ? Les « bons filons » ont-ils été trouvés ? Avec qui ? Selon quelles modalités ?

La première piste suivie pour répondre à ces questions est inspirée des analyses des politologues pour qui les « *big men multipositionnés* » (Allal, 2016), et autres acteurs intermédiaires de la négociation et de la dispense de la protection sociale du régime Ben Ali, n'ont pas subitement disparu le 14 janvier 2011. Nous avons donc émis l'hypothèse que les dispositifs de contournement clientélistes n'avaient pas plus de raison de disparaître avec leurs commanditaires membres des « clans ». En somme, si les membres de « La Famille » ont fui ou sont emprisonnés, les transitaires et leurs réseaux se sont maintenus. La recherche est ici plus sensible, car le sujet mêle imbrications politico-économiques, corruption de grande ampleur et illégitimité de ces pratiques liées aux « clans » chassés par la révolution. Les acteurs de ces dispositifs de contournement opèrent donc dans l'ombre. Faute d'avoir pu rencontrer ces transitaires, nous avons rassemblé les informations recueillies sur les marchés de Moncef Bey et Boumendil et auprès d'observateurs. Mounir, expert maritime au port de Radès entre 2010 et 2013 est formel :

« Les personnes clés au temps de Ben Ali étaient les transitaires. Ils sont toujours présents et ont organisé leur réseau. Ils ont toujours gardé leurs privilèges d'accès au port car ils payaient les douaniers depuis longtemps. La révolution n'a rien changé. Les sociétés des Ben Ali et Trabelsi ont été remplacées par de nouvelles sociétés commerciales montées par les transitaires et même des retraités des douanes »¹⁶⁶.

Béchir Boujdai, vice-président de l'UTICA¹⁶⁷ chargé des questions de « commerce parallèle », corrobore cette analyse.

¹⁶⁶ Entretien, Tunis, printemps 2014.

¹⁶⁷ UTICA : Union Tunisienne de l'Industrie, du Commerce et de l'Artisanat (organisation patronale tunisienne).

« Avec la révolution, les intermédiaires ont récupéré tout un réseau qui fonctionne à plein. Les réseaux se sont même développés avec la corruption de hauts responsables et de chefs des douanes. [...] L'État ferme les yeux et le système de corruption l'aide. Certains acteurs ont pris du volume. Il y a d'abord la vingtaine [de grands importateurs/transitaires]. Ce sont des gens identifiés mais intouchables. Il y a ensuite une centaine de personnes qui ont des magasins et des stocks énormes. Certains bénéficient de connivences politiques. Sinon, les réseaux clientélistes ne sont pas une priorité politique [contrairement à la contrebande et aux réseaux transfrontaliers] car ils ne posent pas de problème sécuritaire »¹⁶⁸.

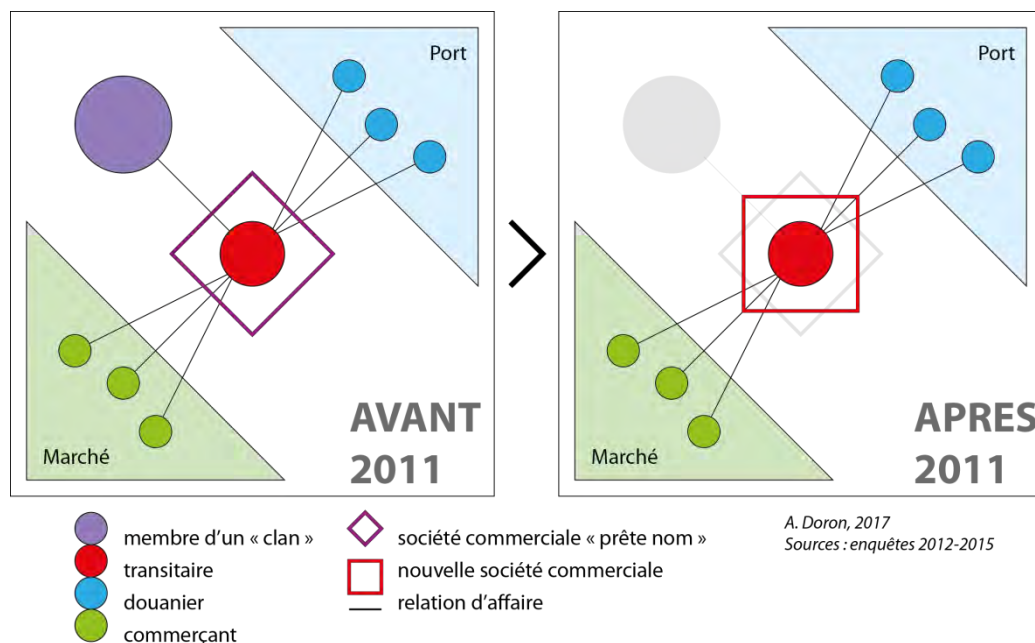
Même Imed Trabelsi, neveu de Leïla Ben Ali, emprisonné depuis la révolution, a commencé à parler en mai 2017 dans une vidéo largement relayée par les médias. Il y décrit les dispositifs de contournement clientélistes et la prédation des « clans » avec la complicité des hauts fonctionnaires et agents de l'État. D'après lui : *« Il y a eu la révolution, mais rien n'a changé. Selon mes échos, le même système est encore opérationnel »¹⁶⁹.*

Ainsi les dispositifs de contournement portuaires n'ont pas disparu. Ils sont opérés depuis 2011 par les professionnels de l'intermédiation que sont les transitaires, non plus au service des « clans » mais pour leur propre compte. En somme, si les têtes de réseau ont disparu avec leurs sociétés saisies à la révolution, leurs agents d'intermédiation ont poursuivi cette entreprise lucrative (cf. figure 4.9.).

¹⁶⁸ Entretien, zone industrielle de Ben Arous (banlieue sud de Tunis), automne 2014.

¹⁶⁹ Retranscrit dans l'article du Monde.fr : Bobin F., « A Tunis, un membre du clan Ben Ali révèle l'ampleur de la corruption de l'ancien régime », lemonde.fr [en ligne], 20 mai 2017. URL : http://www.lemonde.fr/afrique/article/2017/05/20/a-tunis-un-membre-du-clan-ben-ali-revele-l-ampleur-de-la-corruption-de-l-ancien-regime_5130974_3212.html

Figure 4.9. : Du dispositif de contournement des « clans » à celui des transitaires



Au-delà du maintien des dispositifs de contournement des « clans » et de leurs discrets agents d'intermédiation, la forte demande en « bons filons » venue des acteurs marchands a également encouragé de nouveaux opérateurs à proposer de nouveaux dispositifs de contournement de type clientéliste. Ces opérateurs ont ainsi cherché à vendre aux commerçants leur influence dans les ports et auprès des douanes. Ces acteurs influents capables de convaincre et de rémunérer des douaniers pour éviter taxes et contrôles aux conteneurs désignés sont, ou ont été, de hauts fonctionnaires et agents de l'État (gradé des douanes à la retraite par exemple). D'autres sont de grands entrepreneurs et industriels du secteur dit « formel », et en particulier les patrons d'entreprise sous le régime de la *loi 72* en lien permanent avec les services des douanes¹⁷⁰. Parfois, les dispositifs de contournement sont le fruit d'une coopération entre ces deux types d'acteurs. C'est typiquement ce qu'a révélé l'affaire de contrebande de feux d'artifice de Sfax (cf. introduction générale).

Rafik¹⁷¹ a lui aussi fait l'expérience de ces nouveaux dispositifs de contournement, non pour des feux d'artifice, mais pour les faux bijoux et accessoires féminins qu'il importe.

¹⁷⁰ Les usines de la *loi 72* sont généralement des entreprises issues d'investissements étrangers, bénéficiant d'un régime de zone franche et censées être totalement exportatrices. Leurs productions dédouanées, en particulier textiles, tendent aussi à rejoindre les étals des souks du commerce transnational. Le souk de Ksar Hellal (au sud de Monastir) est connu pour drainer ce type d'articles sorti du circuit censé être fermé des entreprises *loi 72*.

¹⁷¹ Entretien, souk Boumendil, Tunis, printemps 2015.

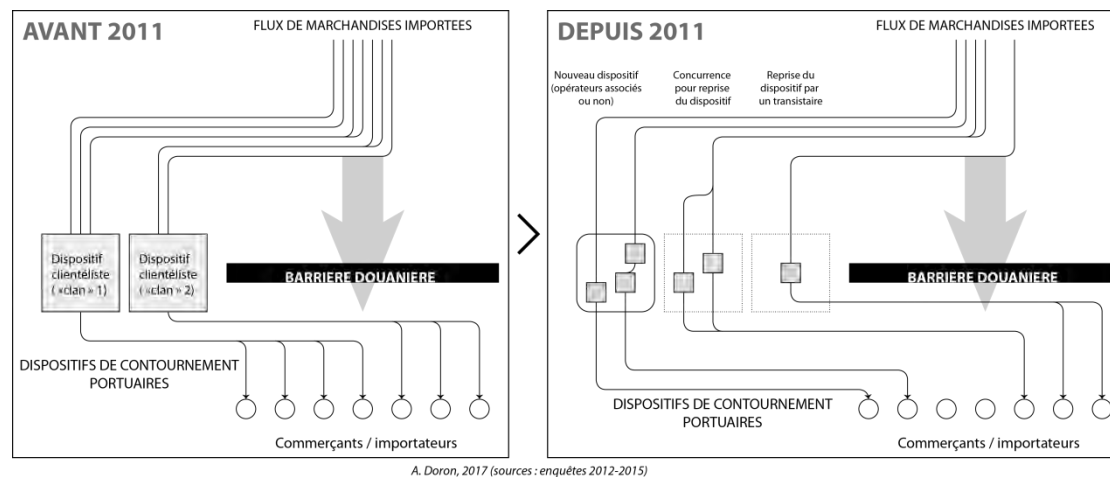
Fin 2014, ce dernier a saisi l'opportunité de réorienter ses importations via le port de Sfax où « *de grands patrons ont commencé à entretenir un trafic avec un ancien agent des Trabelsi* ». Pour lui, « *chaque grand capitaliste ou proche de ministre peut maîtriser un complexe douanier* ». Parfois, les nouveaux opérateurs de contournements clientélistes s'associent d'ailleurs aux anciens transitaires des « clans ».

Le coup de filet sur l'entrepôt de feux d'artifices de Sfax fin mars 2015 impliquait hommes d'affaires, douaniers et commerçants. Mais ce dispositif n'était pas réservé à ces marchandises. En effet, début juin 2015, lors du dernier entretien mené auprès de Rafik, ce dernier avait encore l'un de ses conteneurs bloqué au port de Sfax, pour une valeur de 525 000 dinars. Ceux que la presse a présentés comme des contrebandiers de feux d'artifices étaient en fait les opérateurs d'un dispositif de contournement destiné à tout type de marchandises en fonction des importateurs qui souscrivaient à ce service. Le blocage du conteneur de Rafik montre aussi qu'un dispositif de contournement peut ouvrir un nouvel itinéraire d'entrée des marchandises importées en Tunisie mais que ces contournements peuvent aussitôt se fermer s'ils sont découverts.

La recomposition des dispositifs de contournement est intense depuis la révolution. Le changement de régime a pour ainsi dire libéré la niche très profitable des dispositifs de contournement portuaires jusqu'alors opérés par les « clans ». Or cette place vacante a aussi engagé une formidable déconcentration de l'entreprise de contournement. Comme le résume Rafik : « *Au lieu d'avoir dix Trabelsi, maintenant, tu en as cent!* » (cf. figure 4.10).

Figure 4.10. : « Au lieu d’avoir dix Trabelsi, maintenant, tu en as cent ! »

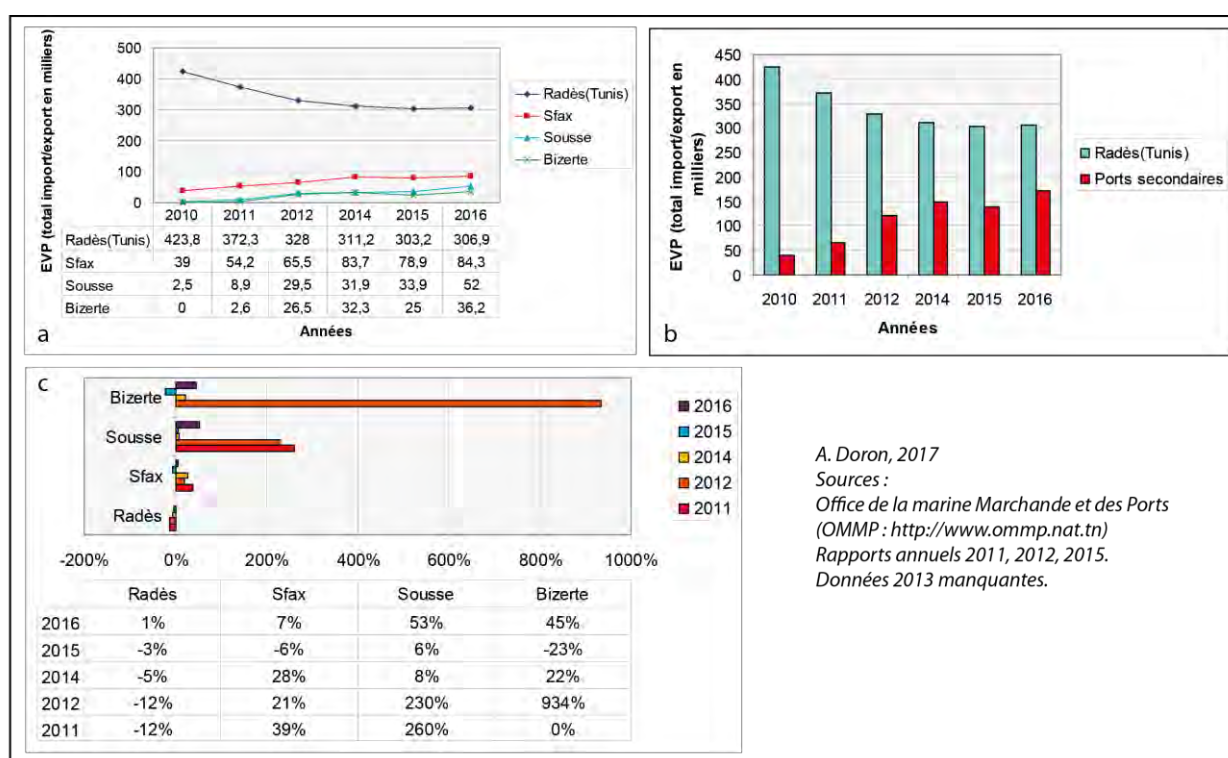
À gauche, le schéma montre l’organisation des contournements clientélistes des « clans » avant la révolution. La barrière douanière est contournée par l’intermédiaire des sociétés commerciales des « clans ». À droite, le schéma montre les recompositions de ce dispositif. Les sociétés des clans ont disparu mais elles ont été reprises par les transitaires, parfois en concurrence. Ces agents d’intermédiation (petits carrés grisés) peuvent aussi émerger ailleurs avec la mise en place de nouveaux dispositifs de contournement opéré par plusieurs agents d’intermédiation associés ou en concurrence. Le risque pris par ces acteurs est plus important au regard de la loi et l’absence d’impunité politique. Ces contournements sont donc moins systématiques et ne bénéficient pas à tous les commerçants.



Cette déconcentration des dispositifs de contournement portuaires s’accompagne aussi d’une dispersion des itinéraires d’approvisionnement depuis le port de Radès vers les ports secondaires de Sfax, Sousse et Bizerte (cf. figure 4.11.).

Figure 4.11. : La déconcentration du trafic portuaire depuis 2011 en Tunisie

D’après les rapports annuels de l’Office de la Marine Marchand et des Ports (OMMP), nous avons pu analyser l’évolution du trafic conteneurs (en EVP) des ports tunisiens depuis 2010. Les données disponibles ne ciblent en aucun cas les importations et encore moins celles approvisionnant les souks du commerce transnational. Pourtant les tendances qui se dégagent confirment l’hypothèse d’une déconcentration des itinéraires d’approvisionnement au profit des ports secondaires. Si Radès demeure, et de loin, le premier port à conteneurs du pays, son trafic a fortement décliné depuis 2010 (graphique a). À l’inverse, la montée en puissance des ports secondaires tend à rééquilibrer la distribution du trafic conteneurs en Tunisie (graphique b). Le dynamisme de ces ports apparaît nettement avec de très fortes progressions du trafic (graphique c), comme à Bizerte qui n’opérait aucun conteneur en 2010 ou Sousse qui a connu une croissance du trafic de plus de 200 % de 2010 à 2011 et de 2011 à 2012.



La forte demande en contournements de la part des commerçants, les grands profits attendus de telles opérations et la multiplication des dispositifs, ont également considérablement accru la concurrence entre eux. Alors que cette concurrence entre membres des « clans » restait limitée au cercle des proches du président, elle apparaît depuis bien plus débridée, d’autant que, sans famille, tous les coups sont permis. C’est d’ailleurs l’analyse de Wafik¹⁷² : « S’ils se sont fait prendre à Sfax, c’est que certains ont mis des bâtons dans les roues des autres ! ». Il faut dire que ces entrepreneurs des nouveaux dispositifs de contournement ne bénéficient pas de l’impunité qui était celle

¹⁷² Entretien, souk Boumendil, Tunis, printemps 2015.

des proches du président Ben Ali et peuvent donc être inquiétés. Cela dit, pour Wafik, les commanditaires ne sont jamais en liens direct avec les commerçants ou les douaniers et sont donc rarement inquiétés. Certains, ces « intouchables » dont parlait Béchir Boujdai, resteraient toutefois protégés par des relations jusqu'aux plus hautes instances de l'État. C'est aussi l'analyse des grossistes de Ben Gardane. Lorsque le gouvernement Jomaa a décidé la mise en place d'une taxe sur la sortie du territoire en 2014, suivi par la Libye, cet acteur de l'économie de la frontière y a vu la réplique de celle de 2010 souhaitée par les Trabelsi.

En Tunisie, le sujet est d'actualité, au moment polémique de la loi sur la réconciliation économique et financière qui pour ses détracteurs vise « *la remise en selle des patrons prédateurs* » (Allal, 2016). Le gouvernement de Youssef Chahed apparaît cependant déterminé à lutter contre la corruption, ce qui pourrait bien, une fois encore, recomposer les modalités d'approvisionnement et la fabrique des dispositifs de contournement du commerce transnational tunisien. C'est d'ailleurs là une constante de la période post-révolution, entre dispositifs multiples, concurrents et fragiles d'une part et génération de nouveaux obstacles rendant la fabrique des dispositifs de contournement et leur organisation spatiale particulièrement labiles.

III.2. Instabilité des contournements et labilité des itinéraires d'approvisionnement

Depuis 2011, le choc de la révolution sur les dispositifs de contournements négociés et les stratégies des acteurs marchands œuvrant à recomposer les modalités de leurs approvisionnements ont rendu particulièrement labiles les itinéraires empruntés par les marchandises du commerce transnational en Tunisie. Il s'agit alors de synthétiser les facteurs de l'instabilité de la géographie des flux d'approvisionnement. Une telle instabilité questionne ensuite la possibilité de cartographier l'organisation spatiale particulièrement brouillée de ces approvisionnements.

III.2.1. Des facteurs d'instabilité multiples : stratégies, opportunités, obstacles

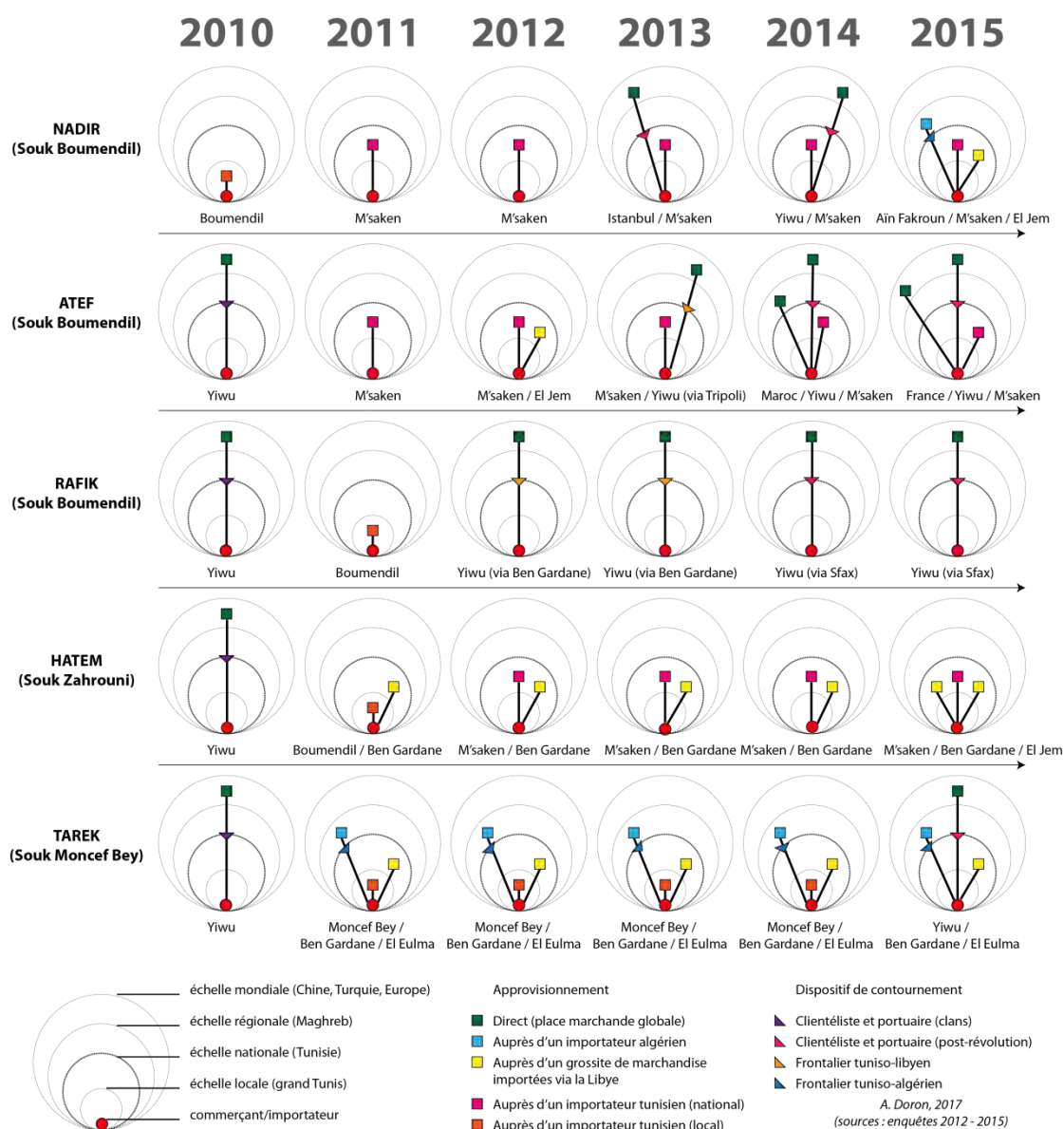
Comprendre l'instabilité des itinéraires empruntés par les flux de marchandise approvisionnant les souks tunisiens du commerce transnational nécessite de prendre en compte de multiples facteurs en interaction.

Depuis 2011, les stratégies des acteurs marchands, ceux qui importaient directement sur les places marchandes globales ou qui souhaitent devenir importateurs, consistent à retrouver les conditions les plus favorables à l'importation transnationale. Ces stratégies impliquant une recherche permanente de dispositifs de contournement, compte tenu des barrières douanières existantes, consiste en un constant redéploiement des modalités (itinéraires, réseaux marchands mobilisés, échelles) d'approvisionnement. Le paysage marchand apparaît à ce titre extrêmement complexe. En effet, les entrepreneurs n'opèrent plus sur une route marchande et un dispositif de contournement mais sur un faisceau d'opportunités, successives ou simultanées, multi-localisées, et fondamentalement labiles en fonction des nouvelles opportunités qui se présentent ou des obstacles qui se dressent sur les dispositifs de contournement empruntés.

Une telle complexité s'explique aussi par une stratégie de sécurisation des approvisionnements mise en place par les commerçants et les incitant à jouer sur plusieurs dispositifs en même temps, en opérant sur plusieurs échelles d'approvisionnement et plusieurs réseaux marchands associés à des dispositifs de contournement distincts. Au souk Boumendil de Tunis, cette pratique est bien illustrée par l'exemple d'Atef. En 2013, ce dernier retente l'importation transnationale en Chine. Cependant, il limite la prise de risque. D'une part cette nouvelle importation porte seulement sur des flacons destinés aux parfums d'imitation qu'il vend pour le compte d'un commerçant jordanien. Il s'agit au départ d'un essai qu'il poursuit face aux succès de ces produits. Ils s'autonomise même, en continuant à importer les flacons de Yiwu et en trouvant ses propres fournisseurs de parfums au Maroc puis en France. D'autre part, Atef préserve son activité première, celle de la vente de cadeaux, luminaires et bibelots qu'il importait lui-même grâce au dispositif de contournement des « clans » jusqu'à la révolution, puis qu'il s'est contenté d'acheter aux importateurs de M'saken depuis 2011 (cf. figure 4.12., Atef).

Figure 4.12. : Dispersion et complexification des approvisionnements de commerçants tunisiens depuis la révolution.

La figure ci-dessous montre les modalités d'approvisionnements déclarés par des commerçants tunisois entre 2010 et 2015. Ces approvisionnements sont classés par type et échelle de provenance. Au-delà des frontières tunisiennes les approvisionnements impliquent un dispositif de contournement des barrières douanières. Les approvisionnements tendent à se diversifier et à se complexifier. Ces derniers sont également particulièrement instables d'une année sur l'autre.



Ces stratégies déjà complexes s'articulent ensuite à l'émergence de nouvelles opportunités d'approvisionnement mais aussi à l'apparition d'obstacles venant gêner, bloquer voire conduire à la disparition d'un dispositif de contournement et d'un

itinéraire d'approvisionnement. L'émergence de nouvelles opportunités est entretenue par la forte demande en dispositifs de contournement depuis le choc de la révolution sur les conditions de l'importation transnationale. Ces nouvelles opportunités d'approvisionnement peuvent revêtir plusieurs formes. Il peut s'agir d'opportunités anciennes, souvent délaissées mais revalorisées du fait d'un obstacle dévaluant l'itinéraire d'approvisionnement jusque-là emprunté. C'est typiquement l'exemple de commerçant tunisois retournant aux grossistes locaux ou retrouvant le chemin de Ben Gardane à partir de 2011, après avoir importé pendant près d'une décennie avec le dispositif de contournement des « clans ». D'autres opportunités sont offertes par des acteurs extérieurs au marché mais profitant des difficultés d'approvisionnement pour ouvrir un nouveau débouché commercial ou pour offrir une opportunité de contournement. C'est là l'exemple des grands importateurs tunisiens de M'saken ou algériens de El Eulma ou Aïn Fakroun, mais aussi des grands *sarafas* de Ben Gardane, proposant dispositif de transfert de devises et de livraison de marchandises. Enfin, de telles opportunités peuvent être créées par la recomposition ou la formation de dispositifs de contournement portuaires et clientélistes.

Si ces opportunités se renouvellent depuis 2011, c'est que les obstacles qui entravent les unes ou les autres sont aussi plus fréquents. La pression croissante sur les zones frontalières s'est répercutée sur les circulations transfrontalières qui souffrent des blocages et de l'insécurisation des flux marchands. Quant aux opportunités portuaires, ces dernières sont particulièrement fragiles. Elles ne bénéficient plus de l'impunité du temps des « clans » et se concurrencent fortement entre elles. Elles sont alors d'autant plus vulnérables à une intervention de la police et de la justice tunisiennes. Comme à Sfax en 2015, l'arrestation des opérateurs du contournement ferme le dispositif et nécessite pour les commerçants de trouver une nouvelle opportunité d'approvisionnement.

Ajoutant à ces facteurs de la labilité et de la complexité des approvisionnements des commerçants tunisiens, ces itinéraires d'approvisionnement et dispositifs de contournement y afférents sont en constante interaction. Par exemple, d'après Mansûr, grossiste à Ben Gardane, l'émergence de dispositifs de contournement dans les ports secondaires tunisiens comme Sfax a eu un effet négatif à Ben Gardane. D'une part les commerçants tunisois qui ont saisi cette nouvelle opportunité ont détourné leurs approvisionnement « de secours » de Ben Gardane. D'autre part, les nouvelles possibilités des entrepreneurs tunisois de renouer avec l'importation transnationale ont conduit à un renchérissement des devises internationales sur la place financière de Ben

Gardane. À l'inverse, le blocage de Sfax au printemps 2015 a été positivement ressenti par les acteurs de la place marchande frontalière. Et chaque blocage de Ben Gardane ou au port de Tunis semble profiter aux grands importateurs de M'saken.

III.2.2. Une organisation spatiale brouillée des approvisionnements du commerce transnational en Tunisie

Déjà complexe du fait des dispositifs de contournement multiples qui orientent la géographie des itinéraires empruntés par les flux de marchandises d'importation, l'organisation spatiale des approvisionnements des marchés tunisiens apparaît encore plus enchevêtrée depuis la révolution.

Les trois planches cartographiques suivantes (cf. figures 4.13., 4.14. et 4.15) montrent l'évolution des itinéraires d'approvisionnement et la dynamique des marchés tunisiens depuis la décennie 2000 (cf. figure 4.13.). Grâce aux imbrications multiples entre l'économie marchande transnationale et le régime du président Ben Ali, l'importation en provenance des places marchandes globales bénéficie d'un statut proche de celui d'une zone franche. Les marchés importateurs de Tunis, M'saken et El Jem connaissent une forte croissance. Ils bénéficient du dispositif de contournement clientéliste dont la principale interface portuaire est localisée à Radès (Tunis). Au sud, le dispositif transfrontalier tuniso-libyen permet la diffusion en Tunisie de marchandises importées via le port de Tripoli. En Algérie, les grandes places marchandes de l'ouest se développent sans toutefois parvenir à accéder pleinement au marché tunisien verrouillé par les « clans ».

Au lendemain de la révolution, cette géographie est fortement perturbée. Deux phases correspondant à la période de transition politique du pays apparaissent. La première (cf. figure 4.14.), en 2011-2012, est celle de la contraction de l'activité d'importation. À l'exception du marché de M'saken, l'ensemble des marchés importateurs connaissent un net déclin. Faute de dispositif de contournement, l'interface portuaire de Radès est obstruée. Au sud, la vacuité des dispositifs de contrôle induite par la révolution tunisienne, puis les combats en Libye, provoque une dérégulation des flux marchands. Ben Gardane bénéficie d'un surplus d'activité grâce aux obstacles que rencontrent les importateurs au nord du pays. À l'ouest, la chute du régime tunisien et des « clans »

laisse le champ libre aux importateurs algériens pour développer leurs débouchés commerciaux en Tunisie.

La seconde phase (cf. figure 4.15.), de 2013 à 2015 est celle d'un redéploiement complexe des approvisionnements. À l'ouest, les flux marchands en provenance d'Algérie se confirment. Au sud, Ben Gardane fait en revanche face aux difficultés induites par la situation politique libyenne et par les fermetures fréquentes de la frontière. Ces difficultés permettent aux places marchandes concurrentes de Médenine et Tataouine de bénéficier du report d'une partie de la clientèle de Ben Gardane. Au nord, les contournements portuaires se recomposent. Ces nouveaux dispositifs de contournement clientélistes se redéplient spatialement au profit des interfaces portuaires secondaires (Sfax, Sousse, Bizerte). Les itinéraires se démultiplient. Le renouveau de l'importation permet d'enrayer le déclin de l'importation dans les deux principaux marchés tunisois de Boumendil et Moncef Bey. La fragilité de ces nouveaux itinéraires et les difficultés au sud permettent à M'saken de poursuivre sa croissance, en attirant notamment l'activité d'importation d'El Jem.

Figure 4.13. : Itinéraires d’approvisionnement et dynamiques des marchés (I)

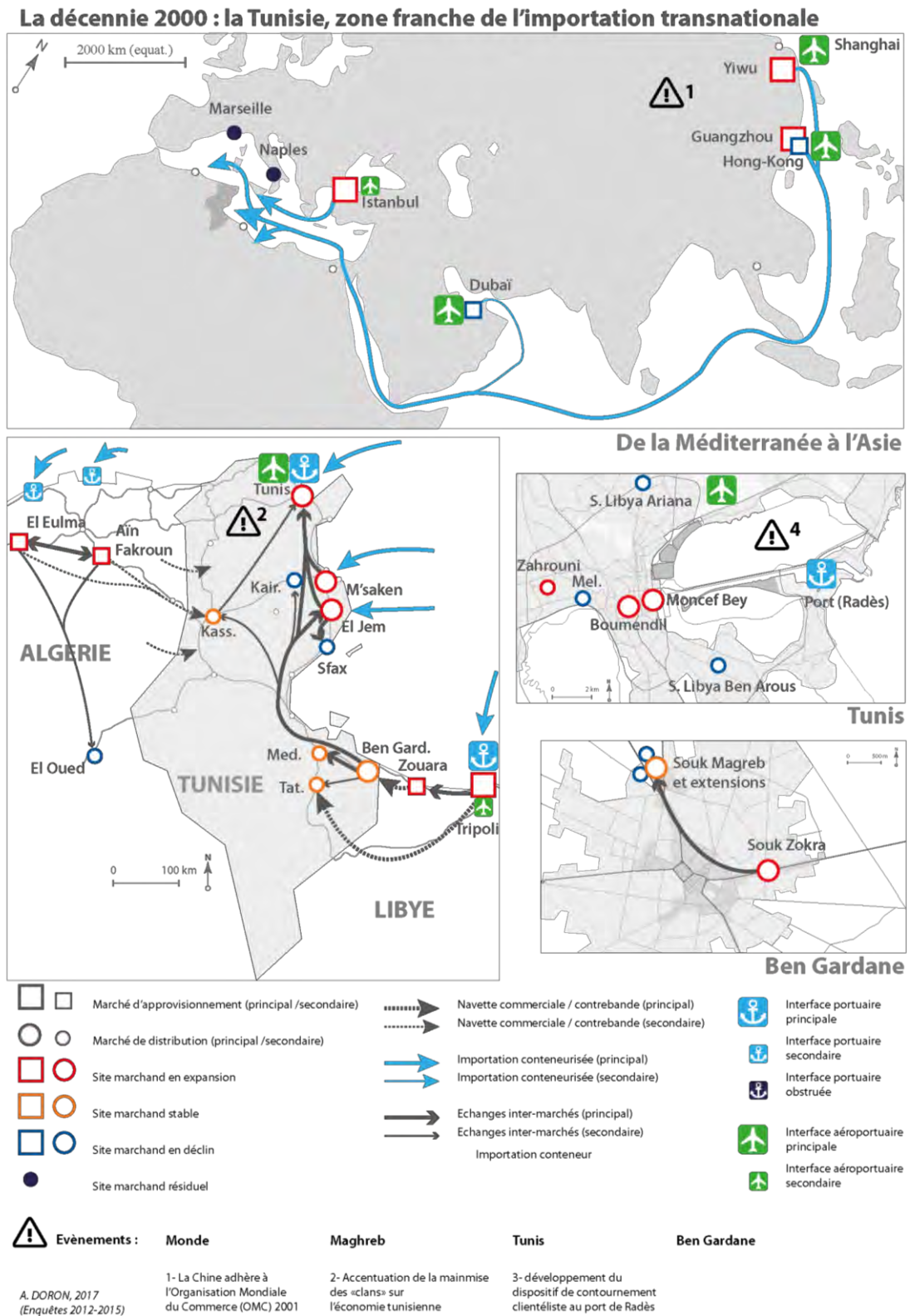


Figure 4.14. : Itinéraires d’approvisionnement et dynamiques des marchés (II)

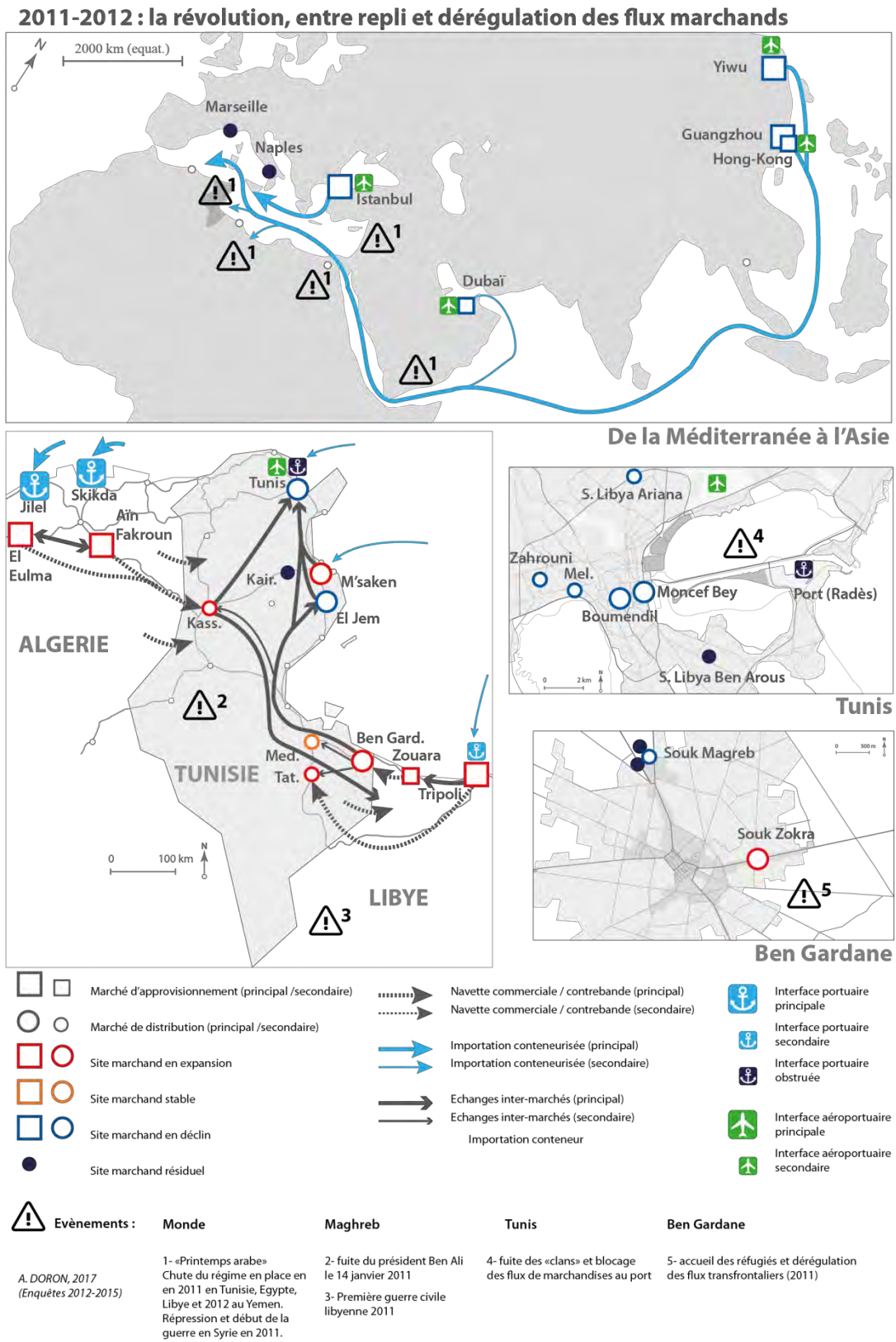
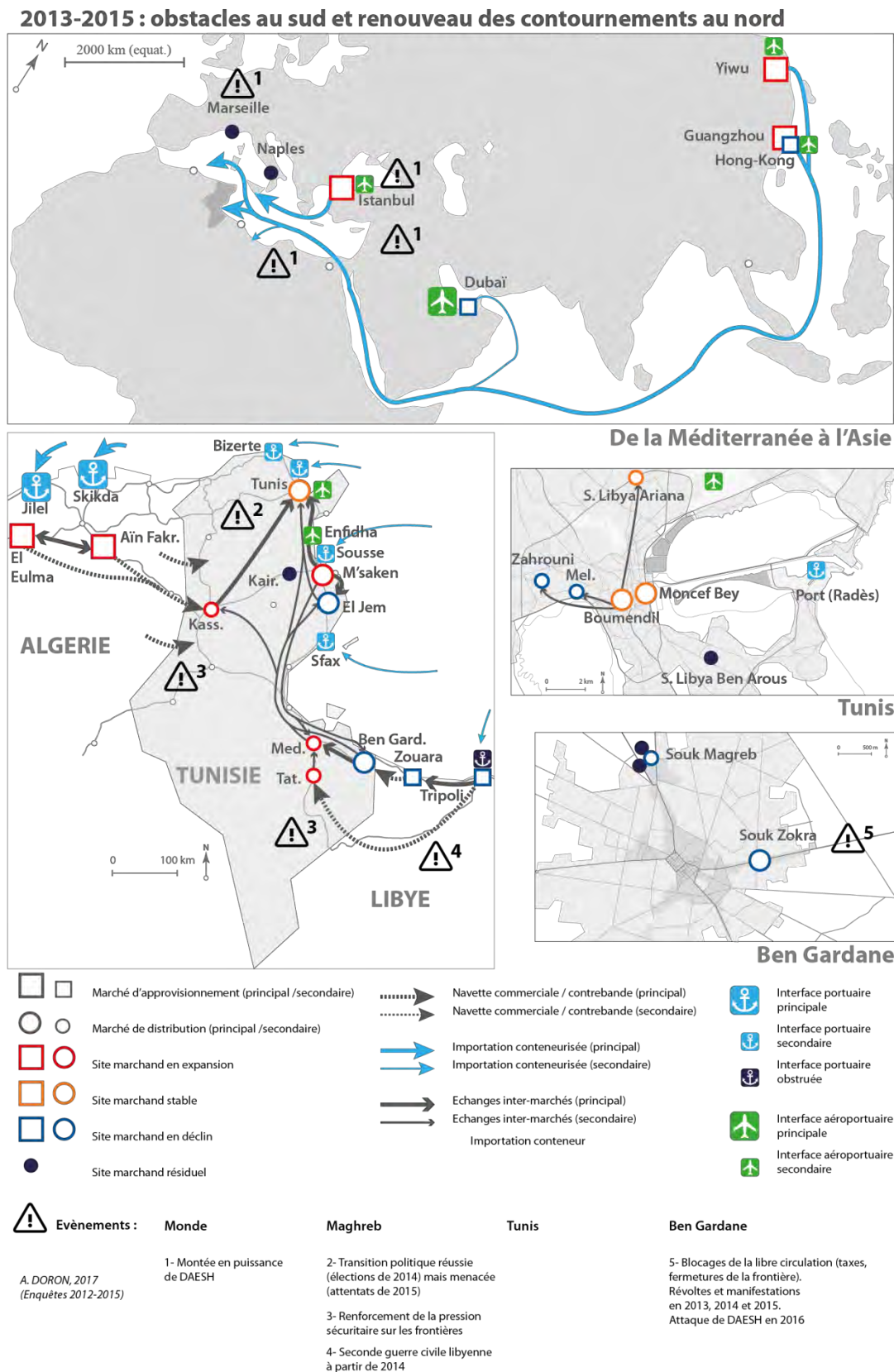


Figure 4.15. : Itinéraires d’approvisionnement et dynamiques des marchés (III)



En deçà de cette recomposition des itinéraires d'approvisionnement des marchés tunisiens, la période post-révolutionnaire est aussi celle d'une croissance des interactions entre les marchés et entre les voies d'approvisionnement. Face aux obstacles qu'ils rencontrent depuis 2011, les stratégies opportunistes des commerçants (cf. figure 4.12.) les conduisent à diversifier leurs sources d'approvisionnement. D'une part, ces dernières se recomposent constamment en fonction des obstacles et des nouvelles opportunités d'approvisionnement qui apparaissent dans la période post-révolutionnaire. D'autre part, les commerçants tendent à opérer leurs commandes simultanément via des sources et des modalités d'approvisionnement distinctes. À l'échelle des marchés, l'achalandage s'est considérablement complexifié depuis la révolution (cf. figure 4.16.).

La planche cartographique de gauche illustre la situation qui précède la révolution. Les approvisionnements sont essentiellement réalisés via les dispositifs de contournement, clientéliste au nord (en violet) et transfrontalier au sud (en jaune). La majorité des marchés est connectée à un seul dispositif de contournement qui pourvoit à tous les approvisionnements.

Depuis la révolution, les marchés sont davantage en situation de multi-approvisionnement. En vert, les approvisionnements en provenance d'Algérie se sont fortement développés à El Jem et à Tunis. Ces marchandises côtoient dans les mêmes marchés, et souvent dans les mêmes magasins, les marchandises ayant transité par Ben Gardane et la Libye, et celle achetées aux importateurs de M'saken. Ces derniers ont réussi à développer leurs débouchés commerciaux non seulement à Tunis, mais aussi dans la région frontalière tuniso-libyenne, au souk Maghreb de Ben Gardane et au *souk Libya* de Médenine (cf. planche photographique 4.7.). Cette organisation spatiale complexifiée des approvisionnements des marchés tunisiens illustre les stratégies de sécurisation de leurs approvisionnements par les commerçants dans un contexte d'instabilité et de réversibilité des opportunités commerciales.

Figure 4.16. : L'imbrication des approvisionnements des marchés depuis 2011

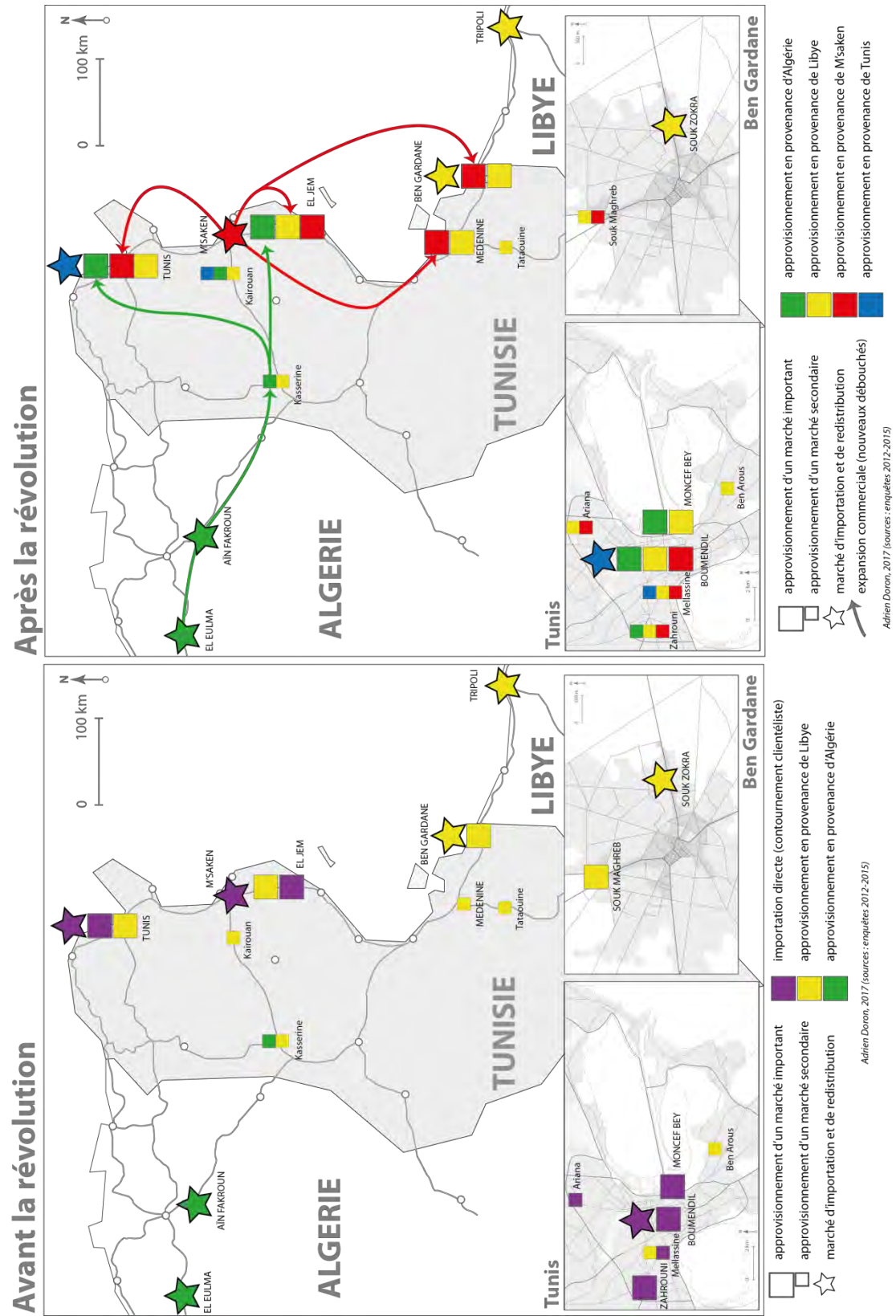


Planche photographique 4.7. : La diffusion des marchandises d'une société de M'saken en Tunisie

L'Espace Ajej est une des grandes sociétés d'importation du souk « Ter Fer » de M'saken. Ses marchandises sont conditionnées dans des cartons estampillés au nom de la société (cliché a, dans le magasin à M'saken). Cette marque nous a permis de retrouver les marchandises de cette société : à Tunis au souk hebdomadaire de Mellassine avec des couvertures sur un étal (cliché b) et à Médenine, dans une boutique du *souk Libya* où l'on retrouve, en plus du nom de la société sur les cartons, les fameux lustres importés à M'saken.

[Clichés : A. Doron 2014 (a et c) et E. Fernandez 2012 (b)]



Cette complexification depuis 2011 de la géographie des approvisionnements des marchés tunisiens participe d'une remise en questions des évidences spatiales. La planche photographique ci-dessus montre la présence de marchandises d'une grande société d'importation de M'saken dans les *souks Libya* de Mellassine (Tunis) et Médenine. Si ces marchés sont toujours connectés aux approvisionnements libyens, la réalité de leurs approvisionnements est de fait plus complexe que leur nom – issu d'une période de mono-approvisionnement – ne l'indique. De plus, comment considérer des marchés dits libyens, symboles d'un commerce « parallèle » alimenté par la contrebande à la frontière libyenne, s'ils sont aussi approvisionnés par de grandes sociétés commerciales déclarées et reconnues comme des réussites de l'économie « formelle » ?

Une autre évidence battue en brèche est que la logique économique, a fortiori en contexte de mondialisation, favorise les lieux centraux et les concentrations les plus

compétitives. La déconcentration portuaire à laquelle on assiste en Tunisie depuis 2011 (cf. figure 4.11.) illustre d'une part la réversibilité d'une telle logique et d'autre part que la compétitivité peut s'appuyer sur des avantages comparatifs tel que la discrétion, l'influence et la corruption facilitées à l'échelle d'une petite infrastructure portuaire. Ces avantages sont alors bien éloignés des traditionnelles économies d'échelle favorisant la baisse des coûts de manutention dans les grands ports.

Conclusion

Le bouleversement politique en Tunisie et les incertitudes économiques, politiques et géopolitiques qui l'ont accompagné depuis 2011, ont participé à une remise en cause de la zone franche d'importation transnationale qui présidait à l'organisation des approvisionnements des marchés sous le régime du président Ben Ali. L'ampleur du bouleversement des approvisionnements et des dispositifs de contournement empruntés par les flux de marchandises à la suite du changement politique a révélé les profondes imbrications économique-politiques qui concourraient à la fabrique de ces dispositifs de contournement.

Face à la réversibilité brutale des conditions de leur prospérité, les commerçants ont développé des stratégies de pérennisation de leurs activités et de sécurisation de leurs approvisionnements, entre repli de l'importation et redéploiement des approvisionnements aux échelles locale, nationale et macro-régionale. Ces stratégies ont eu un impact sur la structuration de l'activité d'importation avec sa concentration bénéficiant aux acteurs les mieux placés, les plus grands importateurs, et aux espaces dans lesquels ils déploient leur activité, à M'saken ou le long de la route marchande renforcée depuis les places marchandes de l'ouest algérien. Les stratégies opportunistes des commerçants, dans une période de transition politique et d'instabilité économique, sociale et géopolitique, ont aussi porté une forte demande d'arrangements pour maintenir ou retrouver des conditions favorables à l'importation transnationale.

Une telle demande a fortement encouragé la recomposition des imbrications économique-politiques, concourant à la réactivation et à la création de dispositifs de contournement de type clientéliste. Entre obstacles, stratégies d'acteurs et nouvelles opportunités de contournement, la période post-révolutionnaire est celle d'une organisation spatiale

particulièrement instable, réactive, et déconcentrée des approvisionnements et des dispositifs de contournement.

Cette géographie en mouvement, d'une grande complexité, tant ces approvisionnements sont organisés pour échapper aux obstacles et aux contrôles, questionne la gouvernance du commerce transnational en Tunisie.

Alors que depuis 2011, les autorités ont affiché une volonté de maîtriser les flux qui traversent le territoire national, entre coût des contournements pour les finances publiques et impératif sécuritaire renforcé, les mesures prises semblent jusqu'à présent inefficaces. Entre la déconcentration des contournements, la réactivité des acteurs face aux obstacles et l'interpénétration croissante des opportunités d'approvisionnement, la gouvernance du commerce transnational est-elle alors impossible en Tunisie ?

Chapitre 5

L'impossible gouvernance de l'économie transnationale dans la Tunisie en transition ?

Introduction	292
I. Une économie transnationale de plus en plus criminalisée	294
I.1. L' « invasion » et la « dégradation » de l'espace public urbain par le « commerce parallèle ».....	295
I.2. L'assimilation des flux transfrontaliers à des trafics porteurs de risque.....	311
II. Une politique de lutte contre le « commerce parallèle »	319
II.1. À Tunis, la lutte contre les <i>nasbas</i>	319
II.2. L'illusoire imperméabilisation des frontières	326
II.3. Des centres urbains aux régions frontalières : caractéristiques transversales d'un retour à l'ordre.....	337
III. Vers une gouvernance plus pragmatique ?	339
III.1. L'aménagement des espaces de vente pour les <i>nasbas</i>	339
III.2. Intégrer les territoires du « commerce parallèle » : une zone franche pour Ben Gardane ?	340
III.3. Vers une politique globale et multiscalaire ?.....	342
Conclusion	344

Introduction

Depuis 2011, la période de transition politique en Tunisie est marquée par une recomposition généralisée et labile de l'économie transnationale et de ses itinéraires d'approvisionnement. Le chapitre précédent a montré combien la fabrique de dispositifs de contournement est dynamique et réactive face aux obstacles renchérissant l'importation ou entravant les flux de marchandises. L'organisation des approvisionnements des marchés n'en est que plus difficilement saisissable, et donc, contrôlable. Ce constat invite alors à questionner la gouvernance de l'économie transnationale en Tunisie, autrement dit, sa gestion par les autorités politiques post-révolution, de l'échelle urbaine à l'échelle nationale.

À propos de l'ambulantage¹⁷³, Jérôme Monnet identifie le défi que pose une économie du contournement aux cadres de la gouvernance :

« L'ambulantage généralisé apparaît ainsi comme un défi à une gouvernance métropolitaine qui resterait conçue comme une structure de coopération entre institutions dont la compétence aréolaire et monoscalaire a de moins en moins de pertinence pour un citoyen dont l'expérience et les demandes se déploient, dans une territorialité réticulaire, floue et fluide, différenciée (et inégalitaire), du local au global » (Monnet, 2006, p. 106).

¹⁷³ L'auteur résume ainsi la définition de l'ambulantage :

« - des situations d'échange économique (*vente de biens et prestation de services*),
 - caractérisées par l'occupation temporaire ou précaire d'un espace de circulation ouvert au public (et pas nécessairement juridiquement public, *comme les bus, trains, centres commerciaux, hôpitaux, etc.*),
 - l'une ou les deux parties de l'échange (*vendeur ou client*) étant « ambulante », c'est-à-dire en mouvement ». (Monnet, 2006, p. 98)

Ce propos met en lumière les deux registres de territorialité en jeu, celui de l'économie de contournement, réticulaire et multiscale, et celui du territoire politique, aréolaire et monoscale. La question de la gouvernance de l'économie transnationale se joue précisément à l'articulation des deux, la seconde cherchant, sans succès, à contenir ou maîtriser la première qui lui échappe.

En Tunisie, les dimensions de cette question de gouvernance de l'économie transnationale sont complexes. La gestion, sinon l'endiguement, de ce que les autorités, les médias et la population en général nomment le « commerce parallèle » est devenue un sujet de société majeur. Les gouvernements successifs en ont fait une question prioritaire dont les cinq dimensions ont largement été reprises dans les médias :

- un enjeu politique de restauration de la norme légale sur l'ensemble du territoire face aux zones de tolérance et aux zones de dérogation aux lois.
- un enjeu financier de recouvrement du manque à gagner pour les finances publiques face aux contournements des barrières douanières.
- un enjeu économique, promu par les industriels et le patronat tunisien, de lutte contre la concurrence déloyale des importations illégales.
- un enjeu de sécurité nationale et de maîtrise des flux transfrontaliers porteurs de risque, dans un environnement régional instable et menaçant, particulièrement en Libye.
- un enjeu d'aménagement et de maîtrise de l'espace public urbain face à l'expansion spatiale dérégulée de la vente illégale des produits importés.

Cependant, il s'agit de différencier les déclarations affichées à destination de l'opinion publique et la réalité de la gouvernance de l'économie transnationale tunisienne. D'une part, les marges de manœuvre de l'État tunisien sont réduites depuis 2011. La gestion brutale et arbitraire des questions sociales et économiques n'est plus permise depuis la révolution et la chute du régime autoritaire du président Ben Ali. De plus, la crise économique, les fortes inégalités socio-spatiales et les attentes portées par la révolution, ont rendu la population réactive et toute action à l'encontre des régions ou des populations les plus pauvres extrêmement sensible. D'autre part, alors que les marges de manœuvre des autorités sont réduites, l'organisation de l'économie transnationale tunisienne, de ses approvisionnements et de ses dispositifs de contournement, n'a

jamais été aussi complexe : entre dérégulation des hiérarchies marchandes, déconcentration, redéploiement et labilité des modalités d'approvisionnement.

En somme, cette volonté de maîtriser, voire d'endiguer, le « commerce parallèle » affichée par les autorités, à l'échelle nationale ou urbaine, questionne la politique mise en œuvre, ses moyens et leur efficacité, et, ses résultats puis ses effets sur l'organisation de l'économie marchande transnationale en Tunisie. Il s'agit donc de préciser les enjeux de cette gouvernance du commerce transnational de plus en plus criminalisé. Nous montrerons ensuite la mise en œuvre d'une politique de lutte censée résorber le « commerce parallèle » et ses carences. Enfin, entre déclarations politiques et *statu quo*, nous envisagerons les articulations effectives entre autorités et économie marchande transnationale où un changement de paradigme semble à l'œuvre.

I. Une économie transnationale de plus en plus criminalisée

Depuis 2011, deux phénomènes problématiques pour les autorités sont au cœur des questions de gouvernance en Tunisie : d'une part l'expansion des marchés urbains au centre des principales agglomérations du pays et particulièrement dans la capitale, et d'autre part, la contrebande et les flux transfrontaliers illégaux dans les régions frontalières.

Ces deux phénomènes, qui ne sont pas nouveaux, sont devenus moins légitimes, sinon inacceptables pour les autorités. Renforcés pendant la période de vacuité des dispositifs de contrôle et de sécurité induite par la chute du régime du président Ben Ali, ces deux phénomènes sont devenus un enjeu de restauration de l'autorité et de crédibilité majeur, politique, économique, financier, sécuritaire, pour les gouvernements qui se sont succédés depuis la révolution.

Il s'agit alors de présenter, depuis Tunis pour l'un et depuis Ben Gardane pour l'autre, les données du problème de gouvernance posé aux autorités et la manière dont ces dernières se saisissent de ces questions. Le propos cherche également ici à comprendre la rhétorique de la criminalisation qui s'installe dans les discours politiques depuis 2011 et de la confronter aux faits.

I.1. L' « invasion » et la « dégradation » de l'espace public urbain par le « commerce parallèle »

À Tunis, la problématique de gouvernance posée par l'économie marchande transnationale s'est portée sur les petits acteurs en bout de chaîne commerciale, autrement dit, les vendeurs de rue ou *nasbas*. Ces derniers ont rendu visible la crise de gouvernance de l'espace public urbain illégalement occupé par les étals et plus largement les difficultés du retour à l'ordre depuis la révolution. Cette occupation a été d'autant plus marquante qu'elle a touché le centre-ville de Tunis, jusqu'à l'avenue Bourguiba, vitrine de la capitale et lieu symbolique des protestations de la révolution.

I.1.1. L'expansion du « commerce parallèle » dans la capitale

Une partie du phénomène d'expansion non réglementaire des espaces de vente à Tunis a été abordée du point de vue de la dégradation de l'environnement entrepreneurial des petits importateurs du souk Boumendil au lendemain de la révolution (cf. chapitre 4, I.1.2.). Il s'agit ici de préciser les dimensions du phénomène : facteurs, acteurs, modalités, espaces.

En 2011, la chute du régime engage un processus de dérégulation des modalités d'occupation de l'espace par l'activité marchande alimentée par les réseaux du commerce transnational. Les limites d'occupation de l'espace imposées par la police disparaissent. Ce moment de vacuité des dispositifs de contrôle et de sécurité à Tunis est bien illustré – et sans doute un peu romancé – dans cet extrait d'article de presse de février 2011 :

« Il tient un paquet de Marlboro entre ses paumes. « Tu vois, il avait mon destin entre ses mains. » Il écrase le paquet. « Ben Ali aurait pu faire la même chose avec ma vie. » Et ses cigarettes, il les vend dans la rue désormais, sans crainte. Le commerce de Mahir est l'une des manifestations les plus visibles du changement dans les rues de Tunis. Comme une cinquantaine d'autres vendeurs ambulants, il promène sa marchandise dans la capitale sans plus jamais se la faire confisquer

par la police. Jusque-là relégués au souk Sidi Boumendil, les « nasbas » s'étendent désormais avenue Bourguiba, avenue de France, place de Barcelone... »¹⁷⁴.

Non seulement la révolution a contribué à légitimer les figures de la lutte contre la misère, à l'instar de son martyr, Mohammed Bouazizi, mais elle a de surcroît durablement amenuisé la crainte des forces de l'ordre. Par conséquent, l'occupation de l'espace public urbain par les étals du commerce non réglementaire s'est libéralisée.

Les acteurs de cette occupation sont plus diversifiés qu'il n'y paraît. Aux abords du souk Boumendil et au centre-ville du Tunis, les plus visibles, et sans doute les plus nombreux, sont les migrants ruraux, essentiellement originaires des gouvernorats pauvres du Centre-Ouest. Associés à la bourgade de Jelma (Gouvernorat de Sidi Bouzid), ces derniers sont de jeunes hommes qui revendent les marchandises issues des approvisionnements du commerce transnational, mais aussi les produits de la contrebande frontalière, essentiellement les cigarettes en provenance d'Algérie. Les autres acteurs de la vente sur les étals sont plus généralement des Tunisois impactés par la crise sociale et économique. Leurs profils sont plus diversifiés. Des adolescents jusqu'aux retraités à la recherche d'un complément de revenu, des professionnels de la débrouille mais aussi des débutants souvent formés à l'université et associés à la catégorie des « diplômés chômeurs », des hommes surtout, et parfois quelques femmes¹⁷⁵. Enfin, à mesure que la crise de la petite importation transnationale frappait les magasins-entrepôts du souk Boumendil, les employés non familiaux des commerçants du marché sont venus grossir les rangs des *nasbas*, après avoir perdu leur emploi.

Les modalités de l'occupation de l'espace public urbain par les *nasbas* consistent en une installation répétée quotidiennement (sauf le dimanche, jour de fermeture des magasins) dans les espaces vacants aux abords du marché. Il s'agit d'abord des trottoirs, puis, à mesure de densification de cette occupation, de la chaussée, jusqu'à l'obstruction du trafic des véhicules, voire son interruption (planche photographique 5.1., cliché a et b). L'occupation d'une portion de trottoir ou de chaussée est généralement collective.

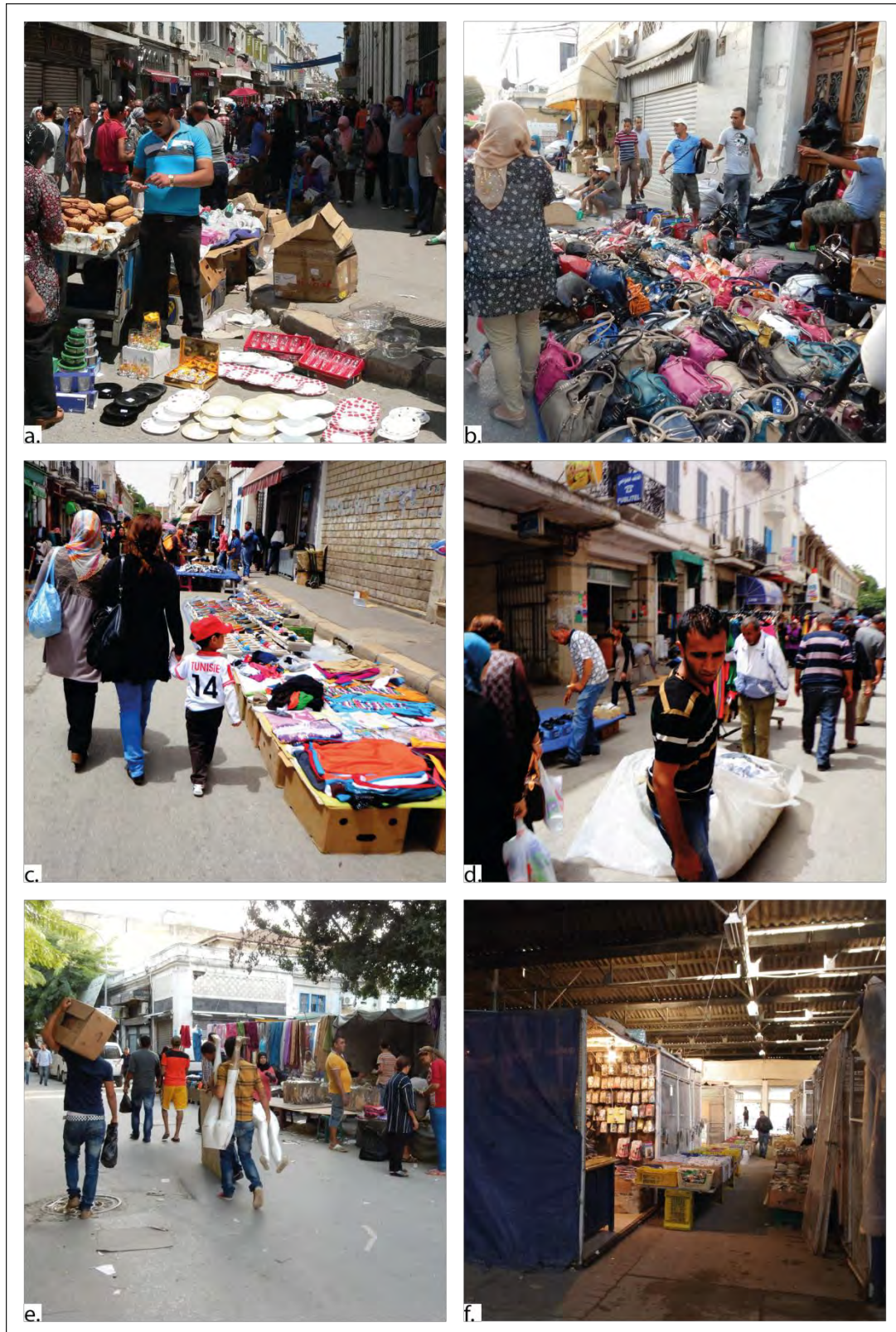
¹⁷⁴ Dryef Z., 2011, « La fièvre révolutionnaire des Tunisiens n'est pas retombée », *tempsreel.nouvelobs.com* [en ligne], 13 février 2011. URL : <http://tempsreel.nouvelobs.com/rue89/rue89-monde/20110213.RUE0831/la-fievre-revolutionnaire-des-tunisiens-n-est-pas-retombe.html>

¹⁷⁵ Les rares *nasbas* féminines sont, à Tunis, rue Charles de Gaulle. Certaines se sont d'ailleurs affiliées au syndicat des vendeurs indépendants de la rue. D'après Moez qui mène ce collectif de 200 à 300 *nasbas*, l'association comprend deux femmes.

L'étal peut être partagé entre plusieurs vendeurs qui y disposent chacun leur propre marchandise (planche photographique 5.1., cliché b). Ils peuvent ainsi se relayer à la vente, s'octroyer des pauses et assurer en même temps une présence et une surveillance continue, notamment en cas de repli d'urgence devant une intervention de déguerpissement menée par la police. Si le vendeur est seul sur son étal, la coopération avec ses voisins n'en est pas moins fréquente et aboutit aux mêmes possibilités que lorsque l'étal est collectif.

Planche photographique 5.1 : Caractéristiques de l'occupation de l'espace public par les *nasbas*

Clichés : A. Doron : Rue d'Espagne, Tunis (a : printemps 2013 / b : automne 2014 / c : printemps 2013 / d : printemps 2014) et rue Al Jazira, Tunis (e : automne 2014). E. Fernandez : Place Bab el Jazira (f : décembre 2012)



Les étals fabriqués par les *nasbas* sont de formes diverses. Les plus élaborés sont constitués de tabourets en plastique achetés au souk sur lesquels sont disposés des cartons dépliés formant le plateau. Ce dernier peut être aussi constitué d'une pièce de bois comme une porte récupérée ou des panneaux d'aggloméré. Le plus souvent, l'ensemble socle/plateau est en carton (planche photographique 5.1., cliché c), un matériau disponible en abondance aux abords du souk Boumendil qui fournit ainsi la structure et le contenu des étals. Les étals les plus modestes se résument à une pièce de carton posée à même le sol. Certains vendeurs n'ont pour ainsi dire pas d'étals du tout et exposent la marchandise à même le sol (planche photographique 5.1., cliché a). Alors que les autorités municipales et le gouvernorat de Tunis prenaient la mesure de l'urgence d'une action pour endiguer l'expansion des *nasbas* au centre de la capitale, les rondes de la police et les interventions de déguerpissement devenaient plus fréquentes. En réponse, les étals se sont adaptés à la mobilité. Pour les *nasbas*, l'outil de la mobilité est la bâche en plastique. Posée sur l'étal, ou bien à même le sol, c'est sur la bâche que sont généralement disposés les articles (planche photographique 5.1., cliché d). En cas de déguerpissement, la bâche peut être repliée en quelques secondes, formant un sac contenant la marchandise, tandis que la structure de l'étal est laissée sur place. Certains *nasbas* proposant des vêtements ont également opté pour le portant à roulettes permettant de s'esquiver aussi rapidement.

Enfin, le stockage des marchandises est également diversifié. Certains emportent la marchandise au domicile familial ou, pour les plus précaires, dans les *oukalas* dans lesquels ils logent dans des conditions sommaires. D'autres, avec une quantité d'articles plus importante ou volumineuse, ont négocié avec les commerçants fixes le stockage de leurs marchandises. Dans certains cas, le stockage se fait au cœur du souk Boumendil, auprès des grossistes qui les approvisionnent (planche photographique 6.1., cliché e, retour des *nasbas* vers le souk Boumendil). Les *nasbas* seraient ainsi les agents d'une vente externalisée des stocks du souk Boumendil. Dans d'autres cas, certains commerces du centre-ville, desquels ils occupent la devanture, acceptent de stocker les articles des *nasbas*. Cette négociation se déroule généralement à l'insu des propriétaires absents, auprès des employés de ces magasins, en échange d'une compensation financière journalière de quelques dinars. Le constat de telles collaborations vient nuancer les concurrences et les incompatibilités *a priori* entre *nasbas* et commerçants fixes du souk ou des boutiques traditionnelles du centre-ville. Seuls les plus privilégiés disposent de leur propre espace de stockage, souvent partagé. L'ancien marché de la place Bab el Jazira (planche photographique 5.1., cliché f), alloué aux vendeurs de rue sous le régime

Ben Ali mais déserté par la clientèle, a été reconverti. Les box grillagés servent désormais à entreposer les marchandises des *nasbas*.

La localisation des espaces de vente de rue au centre de Tunis suit une logique de diffusion et d'expansion du souk Boumendil en direction du centre-ville de Tunis. L'urbanisme colonial constitue, spécifiquement en comparaison avec la médina, une réserve d'espace public importante avec ses trottoirs et ses rues larges et passantes. Cet environnement urbain a donc été privilégié par les vendeurs de rue.

Au cœur du souk Boumendil, les étroites rues de la Commission, Sidi Boumendil et l'axe secondaire de la rue Sabaghine, n'offrent que de rares emplacements interstitiels pour installer un étal. Dans ces rues, les commerçants investissent eux-mêmes leurs pas de porte avec leur marchandises qu'ils exposent ainsi aux chalands (planche photographique 5.2., cliché a). Les *nasbas* sont en revanche plus nombreux aux abords du souk. Au sud du souk, la place Bab el Jazira est densément occupée par les étales de marchandises issues de l'importation transnationale mais aussi de cigarettes de contrebande (planche photographique 5.2., cliché b). Au nord, la place Bab el Bhar est peu occupée en comparaison. Cette entrée principale et touristique de la médina donnant sur l'axe de l'avenue Bourguiba est restée contrôlée. Au centre, la friche de la Kherba offre un espace disponible en dehors du marché hebdomadaire qui l'occupe le lundi. Sur la bordure orientale du souk, au contact avec le centre-ville, les *nasbas* ont investi la rue el Jazira seulement ponctuellement, faute de place. En revanche les axes perpendiculaires pénétrant vers le centre-ville et la gare centrale ont été densément occupés (cf. figure 5.1.). À ce titre, la rue d'Espagne, qui relie la friche de la Kherba, le marché central alimentaire et la place Barcelone, est exemplaire (cf. encadré 5.1.). Les abords du marché central, assurant une fréquentation quotidienne du quartier, constituent une aire privilégiée d'installation des étales. La rue Charles de Gaulle, perpendiculaire à la rue d'Espagne, en est le second axe principal. Cette dernière débouche sur l'avenue de France (prolongement de l'avenue Bourguiba) également investie, côté sud, à hauteur des arcades (planche photographique 5.2., cliché c). Ce front d'occupation a été l'un des plus disputés de Tunis entre vendeurs et autorités.

Planche photographique 5.2. : Des étals aux abords des souks

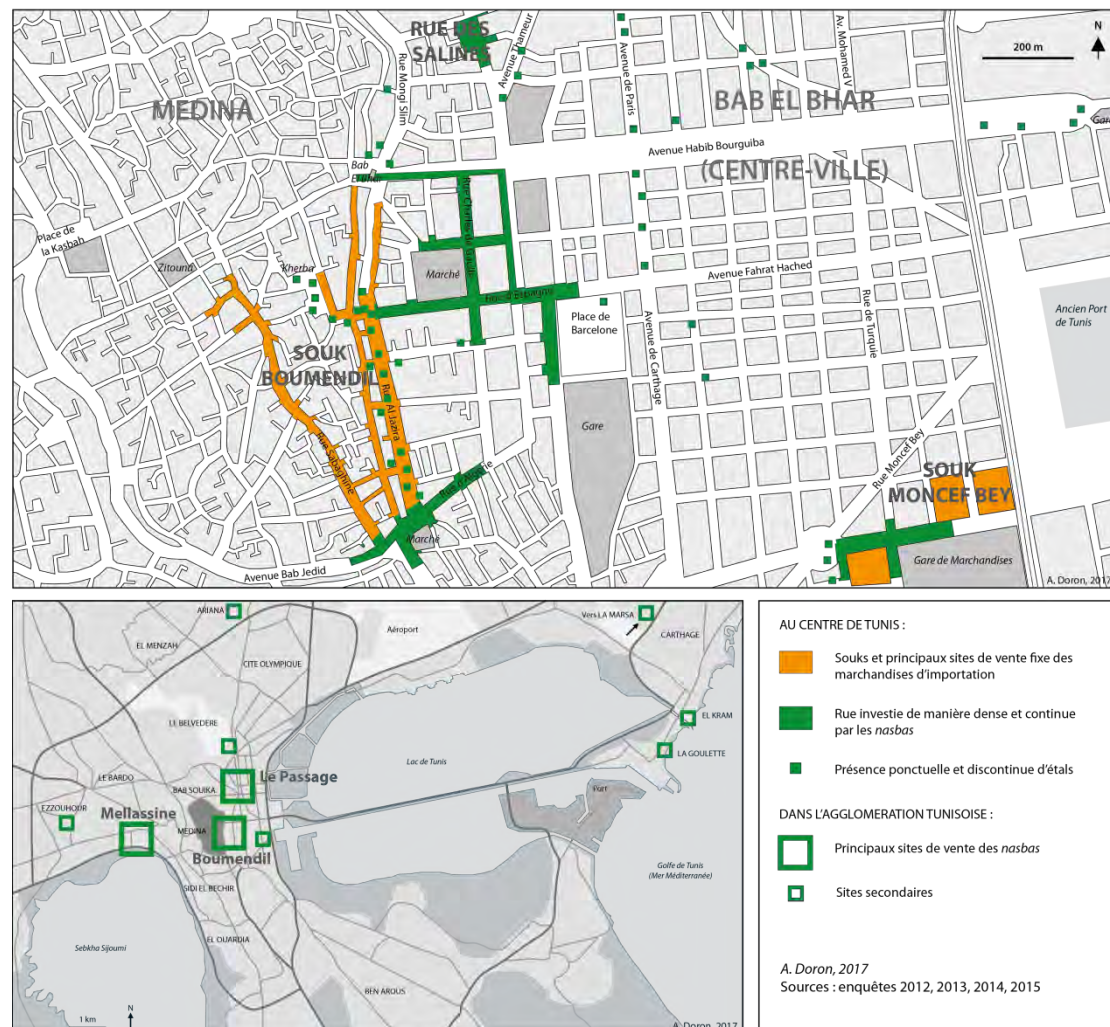
Le cliché a (E. Fernandez, 2012) offre une vue plongeante de la rue Sidi Boumendil. L'occupation de la rue ne laisse aucune place aux étals des vendeurs de rue. Ces derniers privilégient les abords du souk, place Bab el Jazira sur le cliché b (E. Fernandez, 2012). Le centre-ville de Tunis est occupé jusqu'à la place de la gare (place Barcelone) et jusqu'aux arcades de l'avenue de France (cliché c, A. Doron, 2015). L'expansion des souks par les étals est semblable au *souk Libya* de l'Ariana (cliché d, A. Doron, 2014). Ici, les étals se sont pérennisés depuis 2011.



Cette logique d'installation des *nasbas* dans le prolongement du souk se répète dans presque tous les autres marchés de l'agglomération tunisoise (cf. figure 5.1.). Au centre-ville, c'est le cas aux abords du petit marché de la rue des Salines ou autour des entrepôts du souk Moncef Bey. En périphérie, c'est le cas le long des accès au souk hebdomadaire de Mellassine, seulement le dimanche, et tous les autres jours à l'entrée du souk Zahrouni et du *souk Libya* de l'Ariana (planche photographique 5.2., cliché d).

Dans ce dernier marché, les *nasbas* ont même profité des troubles de l'année 2011 pour pérenniser leur présence en construisant des stands en tôles et armatures métalliques.

Figure 5.1. : La présence des étals à Tunis depuis 2011



L'installation des étals dans l'espace public urbain n'est toutefois pas uniquement localisée dans la continuité des marchés de vente des articles importés. Les *nasbas* ont essaimé sur d'autres sites. Il s'agit généralement de lieux choisis pour leur fréquentation comme les nœuds de transport urbains. À ce titre, la place du Passage, aux abords de la principale station de correspondance du réseau de tramway tunisois et d'un carrefour dense de circulation, est remarquable. Cette logique d'installation des étals se retrouve le long des axes fréquentés du centre-ville, les avenues de Paris ou de Carthage, plus rarement l'avenue Bourguiba, très surveillée. De manière plus temporaire, essentiellement les week-ends, les sites de loisirs sont aussi des localisations

privilégiées par les *nasbas*, alors que le centre-ville est déserté. Les stations balnéaires de La Goulette, le Kram ou la Marsa ainsi que l'entrée du parc du Belvédère attirent quelques étals.

I.1.2. Une « boumendilisation » de la capitale ?

La présence accentuée des *nasbas* à Tunis est indéniable. Cependant, l'« invasion », terme régulièrement employé dans les médias, est finalement assez circonscrite, dans des sites précis. Au débouché nord du souk Boumendil, la place Bab el Bhar a finalement peu été touchée par le phénomène. Et si l'on excepte quelques étals sous les arcades de l'avenue de France, l'axe central de l'avenue Bourguiba est resté intact. Pourquoi la présence des étals est-elle devenue un sujet récurrent des discours politiques et médiatiques et un problème exigeant une politique de lutte ?

Tout d'abord, la présence des étals soulève un problème d'aménagement urbain, celui de la « soukalisierung » du centre de la capitale. À propos de Sanaa (Yemen), Roman Stadnicki définit ce processus comme suit :

« La « soukalisierung » peut se définir comme l'extension ou la constitution d'un souk, préexistant ou non, jusqu'à ce qu'il érode le tissu résidentiel environnant ou qu'il occupe des espaces non voués à cet effet. Mais au-delà de son aspect morphologique, la « soukalisierung » est à l'origine d'une dynamique commerçante renouvelée, impliquant de nouveaux acteurs et de nouveaux rapports sociaux » (Stadnicki, 2006, p. 136).

L'auteur rappelle que le phénomène n'a pas épargné les médinas tunisiennes. À ce titre, la médina de Sfax a été particulièrement étudiée (Gdoura, 1982 ; Moualem, 2008). Ces travaux ciblent plus précisément le déclin de la fonction résidentielle au profit des activités marchandes et des ateliers. Si ce constat est valable à Tunis, dans la période post-révolution que nous étudions, le processus de soukalisierung y apparaît original. L'extension des activités du souk Boumendil touche d'abord à la fois la médina et le centre-ville de Tunis. Ces activités ne posent ensuite pas tant un problème de déclin – déjà ancien – de la fonction résidentielle des espaces investis par les activités commerciales, mais davantage de privatisation et de dégradation visibles (étals,

magasins, marchandises) de l'espace public. Enfin, le processus de soukalisation est ici spécifiquement lié aux marchés de vente des marchandises issues de l'importation transnationale, profondément désorganisés et dérégulés par la chute du régime tunisien en 2011. Autrement dit, la soukalisation de Tunis serait davantage une « *boumendilisation* »¹⁷⁶.

Cette expansion visible de la vente des produits importés équivaut d'une part à une « bazarisation » (Troin, 2010) des rues du centre-ville. La rue d'Espagne en est le meilleur exemple tunisois (cf. encadré 5.1. et planche photographique 5.3.).

Encadré 5.1. : La « boumendilisation » de la rue d'Espagne

À partir de la jonction entre les rues de la Commission et Sidi Boumendil, axe centre du souk, à hauteur de la friche de la Kherba donnant sur la médina, la rue d'Espagne coupe la rue El Jazira pour rejoindre la place Barcelone en direction du centre-ville (cf. figure 5.1.). Cette rue qui longe le côté sud du marché alimentaire central est l'une des plus touchée par le phénomène d'expansion des étals au centre de Tunis. Les magasins, d'épiceries et alimentation générale (gros et détail) à hauteur du marché central et de prêt-à-porter généralement de fabrication tunisienne, sont invisibilisés par les *nasbas* qui occupent les trottoirs et les étals qui s'avance sur la chaussée. Les magasins d'habillement, de milieu de gamme, sont directement concurrencés par les *nasbas* et les articles importés, voire les contrefaçons à la mode, qu'ils vendent. Pour les magasins d'alimentation, le problème n'est pas moins important puisque la présence des *nasbas* gêne l'accès de la clientèle et les livraisons. Tous les jours ouvrés et le lundi en particulier, la circulation automobile est paralysée. La rue est de fait piétonnisée entre 8 h et 16 h.

Le phénomène rappelle le sort de la rue Sidi Boumendil à la fin de la décennie 1990, devenue une rue soukrière, en situation de monoactivité commerciale, en quelques années à partir de l'installation des premiers étals. Toutefois, contrairement à la rue Sidi Boumendil, le foncier commercial n'est ici pas accessible aux *nasbas* et les fonds de commerce ne sont, pour l'instant, pas à vendre.

¹⁷⁶ Ce néologisme a été relevé pour la première fois au printemps 2014, dans les propos de M. Hassan, antiquaire de la rue des Glacières. Ce dernier signifiait par-là l'invasion du centre de Tunis par les articles *made in China* et la dégradation de sa ville depuis 2011.

Planche photographique 5.3. : La rue d'Espagne, un exemple de « boumendilisation » du centre-ville de Tunis

Vue depuis le carrefour avec la rue el Jazira (cliché a, 2013) ou depuis la place Barcelone (cliché e, 2014), la rue apparaît entièrement dédiée aux étals. Aux abords du marché central, les livraisons en sont gênées (cliché b – boucherie – et c – bidons d'olives –, 2013). Les magasins de prêt-à-porter affichent des « prix choc » au mieux trois fois plus élevés que ceux proposés par les *nasbas* et sont désertés (cliché d). (Clichés, A. Doron)



D'autre part, la « boumendilisation » touche aussi la médina. Ici, non pas sous la forme d'étals de vendeurs de rue, mais de magasins. L'axe secondaire du souk Boumendil, de la rue Sabaghine au souk el Blat, en est exemplaire. Les boutiques de vente de *sportswear* masculin dans la partie sud ou de faux bijoux dans la partie nord, remplacent progressivement les magasins et ateliers existants, en particulier les boutiques traditionnelles de plantes médicinales. Ce phénomène inquiète – faute de réels moyens d'action – d'ailleurs le directeur de l'Association de Sauvegarde de la Médina (ASM)¹⁷⁷, M. Zoubeïr Mouhli, rencontré en mars 2014. L'expansion du souk Boumendil dans la quart sud-est de la médina est comprise comme une menace, entre dégradation du patrimoine architectural d'un site classé au patrimoine mondial de l'UNESCO et disparition du patrimoine vivant des métiers traditionnels des souks (cf. planche photographique 5.4.).

¹⁷⁷ L'ASM a été créée en 1967 par la municipalité de Tunis. D'après son site, elle « *a pour vocation non seulement de conserver la spécificité et l'unité de la ville historique mais aussi d'assurer son intégration au reste de la ville, afin d'éviter sa marginalisation* » (<http://www.asmtunis.com/>).

Planche photographique 5.4 : La « boumendilisation » de la médina de Tunis

Sur ces photographies figurent les principaux aspects de la transformation de la médina par l'expansion du commerce de produits d'importation, ici le long de la rue Sabaghine :

- la disparition des boutiques traditionnelles comme la vente de plantes médicinales (cliché b) progressivement remplacée par l'habillement masculin *made in China* (cliché a et c).
- l'aménagement non réglementaire des devantures, extensions carrelées de magasins (cliché d) ou recouvrement des façades pour les besoins de l'exposition des marchandises (cliché e).
- la dégradation du patrimoine architectural recouvert par les marchandises d'importation comme la mosquée des Teinturiers du XVIIe siècle (cliché f) ou un ancien hammam (cliché g).

Ces transformations spontanées prennent le contre-pied des travaux de restauration menés sous l'égide de l'ASM au nord-ouest de la médina, notamment rue du Pacha (cliché central).

[Clichés : E. Fernandez, décembre 2012 (a, c, d, e, f, g) ; A. Doron, 2015 (b et centre)]



Ensuite, il faut ajouter que le phénomène de soukalisation ne se cantonne pas à la seule question de la réglementation de l'occupation de l'espace public. En effet, la présence des *nasbas* génère des tensions qui posent aussi un problème d'ordre public. À trois reprises – en avril 2011 avec un mort, mars 2012 et janvier 2014 – des violences ont éclaté entre les commerçants du souk Boumendil et les « *citoyens ordinaires* » (Berry-Chikhaoui, Deboulet, 2000) des faubourgs de Bab Jdid et Bab el Fella au sud du souk Boumendil. À la suite des trois jours de violence d'avril 2011, les habitants témoignent de l'ampleur des tensions entre ces derniers et les *nasbas* : « *Chaque matin [...] nous rusons pour sortir de chez nous et aller travailler. C'est infernal, notre zone ne supporte plus ce surnombre de vendeurs de rue et ce mouvement incessant de voitures et de personnes. [...] Nous en voulons aux marchands « jelmiens » qui ravivent maintenant un esprit tribal que nous croyions révolu et recourent à une violence inouïe pour soi-disant défendre leurs intérêts [...] Les autorités les craignaient et réagissaient mollement contre leurs exactions ; tout le monde sait que nombre d'entre eux traitaient avec la mafia des Trabelsi. Bon, nous n'avons rien contre cette traque [de la police à l'encontre des auteurs des violences], mais nous aimerions que la zone retrouve une fois pour toutes, l'ordre et le calme.* »¹⁷⁸

Ces « *batailles rangées* », telle que la presse en fait mention¹⁷⁹, cristallisent l'accumulation de tensions que peut provoquer l'expansion déréglée d'une place marchande au cœur de la ville. La colère des habitants repose sur un sentiment de dépossession et d'invasion du quartier, du fait de la présence des jeunes migrants de la région de Jelma (cf. encadré 5.2.). À cela s'ajoute une dégradation manifeste de l'environnement urbain (insécurité, déchets, paralysie de la circulation) et une légitimité politique à cette colère avec des liens toujours rappelés entre le « commerce parallèle » et la « mafia » des Trabelsi.

¹⁷⁸ Ben Henda B., « Guerre de clans à Boumendil et à Bab El Fella », *Le Temps*, 6 avril 2011, in *turess.com* [en ligne]. URL : <http://www.turess.com/fr/letemps/54785>

¹⁷⁹ « Tunisie - Bataille rangée à Sidi Boumendil, 11 personnes arrêtées », *businessnews.com* [en ligne], 11 janvier 2014. URL : http://www.businessnews.com.tn/details_article.php?temp=1&t=520&a=43499

Encadré 5.2. : Les jeunes de Jelma, la dernière génération malvenue aux abords du souk Boumendil

Depuis la révolution, les trottoirs du centre de la capitale sont massivement occupés par les étals tenus par des jeunes hommes de 14 à 25 ans. Ces derniers arrivent des régions déshéritées du Centre-Ouest et sont tout particulièrement associés à la bourgade de Jelma, près de Sidi Bouzid. Quand ils ne vendent pas les cigarettes issues de la contrebande à la frontière algérienne ou les produits achetés aux grossistes du quartier, ils s'emploient dans les petits métiers du souk, comme charretiers ou *hamalas*. Peu éduqués, sans relais familiaux à Tunis, ces derniers apparaissent livrés à eux-mêmes. Pour se loger, ils occupent au mieux les *oukalas* de la médina, sinon les cages d'escalier des immeubles dégradés du quartier.

Ces « *ouled jelma* » font l'objet d'un rejet assez unanime. À bien des égards, les jeunes de Jelma font figure de « nouveaux barbares ». Mahmoud¹⁸⁰, commerçant âgé installé rue al Jazira les perçoit comme des « *gitans, voleurs, sales et mal vus. Ils achètent un jean chinois plutôt que de laver leurs vêtements !* ». Il n'est pas le seul. Chacun a son récit de leur incivilité : privatisation et rançonnement des places de stationnement, insultes, violences, saleté, drogue, alcool. Ceci a scellé la réputation d'insécurité de la rue Sabaghine et du quartier entier à la nuit tombée. Ainsi les commerçants les accusent de détériorer la réputation du souk et de jeter l'opprobre sur l'ensemble de la place marchande. Leur présence ferait fuir la clientèle. Les vendeurs de rue originaires de Tunis les rejettent également, de peur de leur être associés. Le président de leur association, Mohamed¹⁸¹, illustre l'état de leur rapport avec les jelmiens : « *Eux c'est le feu et nous l'essence !* ».

Quant aux habitants du quartier et des faubourgs alentour de Bab el Fellah et Bab Jdid, ils sont excédés par la présence de ceux qu'ils jugent responsables de la dégradation de leur espace de vie et de sa transformation en zone de trafics. Pour beaucoup, le quartier est devenu invivable. Aux éléments précédents, il faut ajouter la monoactivité commerciale, la croissance des prix du foncier, et la crise sociale qui s'accroît depuis 2011 et poursuit de cristalliser les tensions entre des jeunes habitants, souvent diplômés mais sans emploi et sans perspective, et des jeunes migrants connectés aux trafics du souk et à l'argent que les premiers jugent facile.

Les commerçants du centre-ville, et en particulier les boutiques de prêt-à-porter du centre-ville (rue d'Espagne et rue Charles de Gaulle), sont eux aussi excédés par la présence des étals. En 2017, ces derniers ont organisé une grève et une manifestation à Tunis le 28 mars. Ce mouvement de protestation « *contre la propagation excessive du commerce parallèle et des étals anarchiques* » a pris de l'ampleur avec la reprise en avril 2017 de ce type de mouvement à l'échelle nationale, sous l'égide de la Fédération

¹⁸⁰ Entretien, souk Boumendil, Tunis, printemps 2013.

¹⁸¹ Entretien, Tunis, automne 2014.

Nationale du Textile (FENATEX), organisation membre du patronat tunisien, l'UTICA. Cette grève également soutenue par la centrale syndicale, l'UGTT, a été organisée conjointement à Tunis, Sfax et Sousse.

Enfin, les tensions sont également vives entre les *nasbas*. Elles opposent les « *ouled Jelma* » aux commerçants de rue originaires de Tunis, comme en avril 2011, quand la violence entre groupes de *nasbas* éclata entre la rue Sidi Boumendil et la rue Charles de Gaulle¹⁸². À chaque affrontement, les forces de l'ordre sont sommées d'intervenir. Mais comme le suggère Badreddine Ben Henda à la fin de son article¹⁸³, la présence des *nasbas* « *n'est guère un phénomène passager qu'on peut éradiquer à coups de matraque ou de bombes lacrymogènes* ».

Pour les autorités, à l'échelle urbaine comme à l'échelle nationale, la « boumendilisation » est devenue un problème politique. La gestion du phénomène est d'abord un enjeu de crédibilité pour les autorités. Laisser-faire équivaut à s'associer, dans l'opinion publique, aux pratiques de l'ancien régime dont les liens avec le « commerce parallèle » et les *nasbas* sont sans cesse rappelés. Reste que la reconstruction d'un État de droit ne pouvait précéder la reconstruction de l'État tunisien tout court. Face aux immenses défis, politiques, économiques et sociaux, de la période de transition politique, et faute de solution pour un problème qui apparaissait finalement comme secondaire, les autorités se sont limitées à traiter le phénomène à la marge, en envoyant les forces de l'ordre si nécessaire.

Faute de réaction politique dans un premier temps, les discours à l'encontre des *nasbas* en particulier, et de tout ce qui apparaît lié au « commerce parallèle » en général, se sont radicalisés. Dans les médias tunisiens consultés en ligne¹⁸⁴, les dépêches sont souvent agrémentées de points de vue instruisant le procès en illégitimité des *nasbas*. Un article publié dans le journal *La Presse*¹⁸⁵ offre un bon exemple de ce que les médias véhiculent. Ainsi, les *nasbas*, « bandits commerçants » appelés aussi « petits hors-la-loi », « arrogants et envahissants » « enlaidissent les villes », avec leurs « étals anarchiques »

¹⁸² Ben Henda B., « Régionalisme, tribalisme, «ourouchya»... Nouvelle bataille rangée, hier, au centre-ville entre marchands ambulants. », *Le Temps*, 17 mars 2011, in *turess.com* [en ligne]. URL : <http://www.turess.com/fr/letemps/54126>

¹⁸³ Ben Henda B., « Guerre de clans à Boumendil et à Bab El Fella », *Le Temps*, 6 avril 2011, in *turess.com* [en ligne]. URL : <http://www.turess.com/fr/letemps/54785>

¹⁸⁴ Des sites tels que : <http://www.businessnews.com.tn>, <http://www.kapitalis.com>, <http://www.webdo.tn/>

¹⁸⁵ <http://www.lapresse.tn/component/societe/?task=article&id=129036>

de « contrefaçons », leurs « mafias », leurs liens avec la contrebande. Il s'agit donc de mettre en place une « stratégie contre ce fléau » et d'organiser « la chasse aux commerçants ».

Ce constat rejoint celui d'Amine Allal (2016) pour qui la période de transition politique a aussi été celle d'une « *stigmatisation accrue des exclus du système de protection sociale. Le zawali [le misérable] n'est (déjà) plus à la mode. [...] Ce dernier est, pour ainsi dire, à nouveau rentré dans les rangs des classes dangereuses.* ». L'exemple des « ouled Jelma », toujours associés aux violences, à l'ancien régime et aux trafics illégaux, illustre parfaitement cette analyse. Pendant ce temps, la clientèle nombreuse de ces commerçants, les inégalités socio-économiques et régionales qui font du commerce de rue une ressource pour les plus précaires, ou les dispositifs de contournement qui alimentent ces étals, ne sont presque jamais évoqués. Le développement d'un discours de criminalisation du « commerce parallèle », à partir d'un phénomène bien réel d'expansion des étals dans la ville, justifie et exige alors à une politique de lutte. Les régions frontalières et les flux marchands transfrontaliers sont également, mais pour d'autres raisons, l'objet d'une telle criminalisation.

I.2. L'assimilation des flux transfrontaliers à des trafics porteurs de risque

À Ben Gardane, les termes de la négociation entre les acteurs de l'économie marchande de la frontière et le régime du président Ben Ali avaient, entre autres, instauré une zone de tolérance en échange d'une surveillance des flux transfrontaliers. Avec la chute du régime, cette négociation devint caduque et les acteurs de la place marchande frontalière furent marginalisés. Plus encore, surtout depuis les élections de 2014, ces derniers tendent aussi à être dénoncés et associés par les autorités et les médias, à une menace pour l'économie et la sécurité nationales. Cette criminalisation des économies marchandes transfrontalières se déroule dans un contexte géopolitique et sécuritaire de plus en plus tendu et qui renforce l'assimilation de tous les flux transfrontaliers à des trafics porteurs de risques.

I.2.1. Des régions frontalières de plus en plus sensibles

Depuis 2011, entre révolution tunisienne et faillite de l'État libyen, les frontières sont devenues un sujet sensible. Rappelons d'abord que les menaces sur la sécurité du pays et de sa transition démocratique sont bien réelles.

La situation de la Libye et celle, plus lointaine, de la Syrie, ont concouru à nourrir organisations terroristes et mouvements islamistes radicaux en faisant toutes deux figures de bases d'entraînement, de combat et de diffusion de leur idéologie. En Tunisie, l'instabilité politique, le vide sécuritaire temporaire de 2011 et la dégradation de la situation sociale et économique, ont permis à de telles organisations de prospérer (ICG, 2016). À l'échelle nationale, la mouvance salafiste-djihadiste se cristallise d'abord dans l'organisation *Ansar el Charia* qui transforme sa tentative de participation politique en actions de plus en plus violentes. En 2012, elle participe à l'attaque de l'ambassade des États-Unis à Tunis. Face à la réaction sécuritaire des autorités, la violence du mouvement s'intensifie et s'associe à celle du djihad international. En février et juin 2013, deux figures politiques de gauche sont assassinées, Chokri Belaïd et Mohamed Brahmi. Ces assassinats seront ensuite revendiqués par l'organisation État islamique. La même année, la présence de brigades djihadistes se renforce le long de la frontière tuniso-algérienne et particulièrement aux abords du mont Chaambi, près de Kasserine, où des militaires sont attaqués et tués. Une forme de guérilla s'installe ouvertement sur le territoire tunisien. En 2015, la violence s'accroît encore. Trois attentats revendiqués par l'organisation État islamique frappent la Tunisie. En mars et en juin les attaques du musée du Bardo à Tunis et de l'hôtel *Marhaba* près de Sousse visent les touristes internationaux. Le secteur d'activité, déjà fragile, voit ses recettes diminuer de moitié¹⁸⁶ entre 2015 et 2016. Enfin en novembre, un attentat suicide vise la garde présidentielle à Tunis. L'année 2016 est marquée par l'attaque d'un commando de la branche libyenne de l'organisation État islamique visant à s'emparer de la ville frontalière de Ben Gardane. Si l'organisation échoue à s'implanter directement sur le territoire tunisien, cette attaque d'ampleur témoigne des menaces croissantes qui pèsent sur la Tunisie et notamment sur ses zones frontalières.

Chacune de ces attaques soulève l'indignation de l'opinion publique et met au centre du débat public la question de la sécurité du territoire national. Or ce débat se cristallise sur

¹⁸⁶ Source : Ministère tunisien du tourisme et de l'artisanat : <http://www.tourisme.gov.tn/realisations-et-perspectives/tourisme-en-chiffres/statistiques-2016.html>

les frontières terrestres du pays, dont la porosité se serait accentuée depuis la révolution. Ainsi, de nombreux articles de presse et rencontres d'experts et de décideurs politiques portent aujourd'hui sur la nécessité d'endiguer des trafics porteurs de risques – en particulier ceux liés à l'islamisme radical – ou sur un meilleur contrôle des frontières terrestres (ICG, 2013).

Ajoutons ensuite que les flux criminels (armes, drogues, djihadistes) semblent s'être intensifiés, justifiant à eux seuls le constat d'une porosité accrue des frontières. Le trafic d'armes (Kartas, 2013) est une réalité, particulièrement à la frontière libyenne depuis la première guerre civile libyenne et la chute de Kadhafi, comme celui des stupéfiants, notamment de la résine de cannabis marocaine ayant transité via l'Algérie (ICG, 2013).

En conséquence, la pression s'accroît sur les régions frontalières. Or cette exigence d'étanchéité des frontières terrestres tunisiennes conduit à la confusion de tous les trafics, y compris ceux des dispositifs de contournement de l'économie transnationale de biens banals. Tous les flux transfrontaliers et les acteurs qui les opèrent sont, du point de vue des autorités, devenus suspects tandis que les économies frontalières sont réduites à la seule question de la montée de l'insécurité.

1.2.2. De la contrebande au djihad, une criminalisation des régions et des économies frontalières

Au-delà de la réalité des menaces qui pèsent sur la sécurité nationale en Tunisie, il s'agit de comprendre la logique de criminalisation de populations et d'acteurs économiques, certes dans l'illégalité, mais qui ne représentaient pourtant pas une menace sécuritaire. Au contraire, à Ben Gardane, ceux qui se qualifient eux-mêmes de commerçants et d'entrepreneurs, étaient associés à la protection des frontières sous le régime Ben Ali. Quels sont alors les facteurs qui ont conduit à une criminalisation des économies transfrontalières et leur association aux flux criminels et terroristes ?

Le premier facteur est interne aux économies transfrontalières et transnationales. À Ben Gardane et dans la Jeffara tunisienne, il renvoie à la désorganisation des hiérarchies marchandes et à la libéralisation des trafics en 2011, à la faveur de la vacuité des dispositifs de contrôle et de sécurité induite par la chute du régime tunisien et par la première guerre civile libyenne (cf. chapitre 4, 1.2.). Une telle libéralisation concourt alors à l'épanouissement de trafics jusque-là prohibés. L'essentiel du stock d'armes a

pénétré en Tunisie en 2011, notamment avec les réfugiés libyens, dont de nombreux combattants. Ces armes se sont ensuite diffusées dans le pays. Certaines ont été stockées dans la région frontalière tuniso-libyenne. Ces trafics et la découverte médiatisée de ces caches d'armes, parfois sans lien avec un trafic actif (Kartas, 2013 et ICG, 2013), ont jeté durablement l'opprobre sur les flux transfrontaliers.

Ensuite, il s'agit de mettre en lumière un facteur politique, à l'échelle nationale, pendant la période de transition. Ce dernier prend la forme d'une radicalisation des discours des responsables politiques, face à l'incapacité de ceux qui se succèdent au pouvoir à endiguer trafics et menaces (ICG, 2013). Depuis l'élection de l'Assemblée Nationale Constituante (ANC) en octobre 2011, largement dominée par le parti *Ennahdha* se revendiquant de l'islam politique, le paysage politique tunisien n'a cessé de se polariser – et de se simplifier – entre islamistes d'une part et sécularistes d'autre part (Gobe, Chouikha, 2014). Cette bipolarisation a contribué à articuler le débat public autour des questions liées à la place de l'Islam dans la société, alors que la révolution était partie de revendications économiques et sociales. Or, les attaques que le pays subit ne cessent d'alimenter et d'accentuer les tensions politiques. En 2013, le débat tourne à l'invective. Pour les partisans d'*Ennahdha* et ceux de son allié, le *Congrès pour la République* du président provisoire Moncef Marzouki, l'opposition séculariste regrouperait les anciens cadres de la dictature et préparerait l'échec de la transition politique, comme en Égypte¹⁸⁷. Pour les partisans de cette opposition, *Ennahdha* et le gouvernement seraient responsables des menaces qui pèsent sur le pays, entre laxisme, sinon complicité avec les groupes djihadistes. Alimentée par l'inefficacité de la gestion des menaces qui pèsent sur le pays, une telle bipolarisation aggrave à son tour les carences de la sécurité nationale comme le souligne le rapport de l'*International Crisis Group* de 2013 :

« En résulte un cercle vicieux : les forces politiques, qui tentent d'apaiser le climat de confrontation idéologique, notamment dans le cadre du dialogue national, se rejettent la responsabilité de tout déficit en matière de sécurité, que leur incapacité à trouver un minimum de consensus ne fait qu'aggraver » (ICG, 2013, p. 10).

Les élections de l'automne 2014, législatives puis présidentielles, sont à nouveau l'occasion d'une radicalisation du débat politique – en somme « dictateurs corrompus »

¹⁸⁷ Le président égyptien Mohamed Morsi, issu des rangs des Frères Musulmans, a été renversé par un coup d'État organisé par l'armée le 3 juillet 2013.

contre « terroristes islamistes ». Le candidat finalement vainqueur de la présidentielle, Béji Caïd Essebsi du parti séculariste *Nidaa Tounes*, a même déclaré que l'électorat de son concurrent au second tour, Moncef Marzouki, « *était composé d'islamistes, de salafistes, d'extrémistes et de jihadistes* », suscitant des manifestations indignées, particulièrement au sud du pays (Chouikha, Gobe, 2015).

Les caricatures portées par les discours politiques des plus hauts représentants de l'État ne tardent pas, à partir des élections de 2014, à s'appliquer aux régions frontalières. Non seulement ces dernières sont déjà considérées comme les voies d'accès des dangers qui menacent le pays, mais elles se sont en plus massivement opposées à l'élection du président Essebsi. En somme l'évolution politique tunisienne post-révolution réactive les clivages entre régions urbanisées et littorales et régions intérieures, rurales, frontalières.

« À travers cette opposition des « deux Tunisie », se rejouerait, de manière euphémisée, un vieil antagonisme entre la Tunisie du pouvoir central et un Sud, supposé frondeur et youssefiste¹⁸⁸, ayant historiquement un sentiment d'abandon à l'égard de la capitale et du Sahel » (Gobe, Chouika, 2015).

La simplification et la radicalisation du discours politique au sommet de l'État conduit à réduire les économies frontalières à des anomalies. Cela va d'ailleurs dans le sens du constat d'Amine Allal : « *la situation n'est envisagée peu ou prou que par rapport à la politique représentative, les arrangements économiques quotidiens et les conflits qu'ils génèrent sont à nouveau pensés comme des anomalies (de corruption/de violences «tribales»/de troubles à l'ordre public...)*. » (Allal, 2016). Pourtant, on ne peut réduire l'ampleur de ces économies à la seule montée de l'insécurité et le statut des frontières à celui d'espaces troubles. Rappelons que le secteur dit informel représente alors 54 % du commerce global tunisien. Dans les régions frontalières du sud et de l'ouest, il mobilise un nombre considérable d'acteurs, y employant près de 20 % de la population active (Haddar, 2013), et irriguant l'ensemble du marché de consommation national en période de crise économique. C'est ce défi, au-delà des discours électoralistes, que rappelle le journal *Jeune Afrique* :

¹⁸⁸ Par référence au conflit qui, au sein du Néo-Destour, a opposé au moment de l'indépendance les partisans de Salah Ben Youssef à ceux du futur président de la République de Tunisie, Habib Bourguiba (Gobe, Chouika, 2015). Se référer également à ICG, 2014.

« La "restauration de l'autorité de l'État", promesse phare du président élu (Essebsi), risque de se heurter à des "spécificités" explosives. Comment lutter contre la contrebande, qui déstabilise le système de production et les réseaux de distribution et engendre un terrible manque à gagner pour les finances publiques, sans donner le sentiment aux populations du Sud qu'on les stigmatise ? »¹⁸⁹

Sur le terrain, la radicalisation du discours politique a été clairement ressentie par les acteurs de la place marchande. Mansûr avait été reçu avec une délégation de Ben Gardane par le président Marzouki en 2014. Il s'agissait alors de trouver une sortie de crise après la fermeture de la frontière et de discuter l'intégration du commerce frontalier dans le circuit économique officiel. Les élections de fin 2014 ont radicalement changé le rapport entre les acteurs de la place marchande et l'État. Pour Mansûr : *« Depuis le départ de Marzouki, la porte de Carthage (la présidence) est fermée ! »¹⁹⁰*. Autrement dit, tout dialogue avec ce que les nouveaux responsables politiques considèrent comme des criminels est rompu. Mansûr avait, de son côté, une vision bien négative du nouveau président lors de notre dernière rencontre en 2015 : *« Avec Essebsi, c'est le retour des mafias, comme avec Ben Ali, sauf que ce n'est plus une famille. La presse est pleine de mensonges sur les arrestations et les saisies à Ben Gardane. À chaque fois je me renseigne et il n'y a rien ici. Les agents du ministère viennent à Ben Gardane et accusent les commerçants et les contrebandiers d'être des djihadistes »*. Même pour cette personnalité de la place marchande, interlocuteur des services de l'État, les choses ont failli mal tourner au printemps 2015 : *« Les mafias ont fait pression en disant "Mansûr a de l'argent et c'est un contrebandier proche des terroristes". Alors la police a organisé un contrôle. Moi j'avais un indic qui m'a prévenu avant. Le jour du contrôle, trente voitures et soixante hommes ont débarqué chez moi. Ils raflent tout sur leur passage, même les bijoux. Tu n'as aucun recours possible car l'arbre a beaucoup de branches jusqu'au tribunal »*.

La criminalisation des économies frontalières est bien avancée en 2015, alors que les rapports d'experts internationaux (ICG, 2013 et 2014) préconisent au contraire de maintenir le dialogue avec ces acteurs des frontières qui sont de précieux relais d'information et des appuis indispensables au contrôle des flux criminels. Une telle

¹⁸⁹ Ghorbal S., « Tunisie : Béji Caïd Essebsi, les défis du nouveau président », jeuneafrique.com [en ligne], mis en ligne le 5 janvier 2015. URL : <http://www.jeuneafrique.com/Article/JA2816p054-057.xml0/>

¹⁹⁰ Entretien, Ben Gardane, printemps 2015.

criminalisation, justifiant une politique de lutte et de fermeture, oblitère toute approche nuancée. Elle coïncide avec une vision politique simpliste et jacobine des marges frontalière, frondeuses et menaçantes. Elle correspond aussi à la lutte déclarée contre le « commerce parallèle » en général, menace économique et menace sur les espaces urbains. Enfin, elle alimente réciproquement la paranoïa entretenue par les médias et certains experts autoproclamés en sécurité. La réduction est toujours la même : tous les flux transfrontaliers sont assimilés à la contrebande et la contrebande est assimilée au terrorisme djihadiste. En ce sens, les prises de position dans la presse de Mohamed Meddeb, expert médiatisé et ancien directeur général de la Douane, sont particulièrement exemplaires :

« [...] la contrebande ne se limite plus aux seuls articles habituels tels que produits alimentaires, textile, cigarettes, boissons alcoolisées et drogues ; les contrebandiers s'intéressent aussi aux armes, munitions, explosifs ainsi qu'aux déplacements illicites des êtres humains, sources de grands profits. En effet, à travers les frontières pas du tout ou très peu contrôlées se sont infiltrés, selon le cas dans l'un ou l'autre sens, sans distinction des réfugiés fuyants la guerre, de simples migrants à la recherche du travail, des contrebandiers, des criminels fuyants la justice et surtout des terroristes. Ce mouvement massif de personnes s'est aussi accompagné de l'entrée sur le territoire tunisien d'énormes quantités de produits divers dont des armes avec munitions et ce en quantité impressionnante. [...] »

En réalité, Contrebande et Terrorisme sont très interconnectés et, excepté leur objectif final respectif, ils n'ont que des points communs [...]

Ces interconnexions font, sur le plan pratique, que la lutte contre la contrebande contribue, en même temps à faire face, d'une part aux menaces sécuritaires dont notamment le terrorisme et d'autre part permet de juguler le commerce parallèle, et par là sauver l'économie nationale et aider son redressement. »¹⁹¹

Cet extrait, parmi d'autres, comprends les éléments redondants tels que le glissement des flux de biens banals aux drogues et aux armes, les quantités exagérées (ICG, 2013) de flux criminels, l'association entre contrebande et terrorisme, incarnée par le

¹⁹¹ Meddeb M., « Lutte contre la contrebande et le terrorisme, quelles stratégies ? », leaders.com [en ligne], publié le 2 février 2014. URL : <http://www.leaders.com.tn/article/13415-lutte-contre-le-terrorisme-et-la-contrebande-quelle-strategie>

sempiternel exemple de Mokhtar Belmokhtar, *Mr Marlboro*, passé de la contrebande de cigarettes au djihadisme international au Sahara-Sahel.

Tous les éléments sont réunis pour la mise sur pied d'une politique de lutte contre le « commerce parallèle » et le terrorisme ainsi confondus. Il s'agit alors de mettre en lumière les modalités d'une « gouvernance de lutte » contre les flux illicites qui sont aussi ceux de l'économie transnationale en Tunisie.

II. Une politique de lutte contre le « commerce parallèle »

La criminalisation de l'économie transnationale dans la Tunisie en transition se cristallise sur la vente de rue en ville et sur les flux transfrontaliers et la contrebande dans les régions frontalières. La gestion de ces deux activités par les autorités tunisiennes se traduit alors par une politique de lutte et une volonté affichée d'éradiquer ces deux « menaces » perçues pour l'économie du pays comme pour sa sécurité. Cette politique répressive s'applique toutefois de manière différenciée en fonction des phénomènes ciblés et donc des espaces, urbains, ou frontaliers. Elle apparaît réductrice, à l'image des constats qui l'ont justifiée, et à bien des égards peu efficace.

II.1. À Tunis, la lutte contre les *nasbas*

L'agglomération capitale offre l'exemple de la tentative d'endiguement puis d'éradication du « commerce parallèle » incarné par la présence des *nasbas*. Pour les autorités, il s'agit avant tout de cibler l'inscription visible du phénomène dans l'espace urbain. Entre impuissance manifeste dans la période post-révolution et démonstrations de force depuis 2016, comment s'organise cette gouvernance, du laisser-faire aux bulldozers ?

II.1.1. Une lutte différenciée et accentuée contre les étals

À Tunis se joue la tentative de reprise de contrôle de l'espace public face à ce que les médias et les décideurs politiques n'hésitent plus à appeler les « étals anarchiques » depuis 2011. Le constat n'est guère original avec, comme ailleurs, un mouvement classique combinant les interventions de déguerpissement menées par la police et les réinstallations presque immédiates des *nasbas* après le passage du véhicule des forces de l'ordre. Les sites de la rue Charles de Gaulle débouchant sur l'avenue de France (planche photographique 5.5., série a.) et de la place du Passage (planche photographique 5.5., série b.) constituent deux fronts de lutte contre l'occupation de l'espace par les étals. En effet, ils sont deux postes avancés de l'expansion des étals dans le centre-ville de Tunis (cf. figure 5.1.).

Au-delà du constat des interventions peu efficaces de la police, il est toutefois possible d'affiner l'analyse. D'une part, tous les sites occupés par les étals ne sont pas traités de la même manière. Perpendiculaire à la rue Charles de Gaulle, la rue d'Espagne, où la densité des étals est pourtant encore plus forte, semble avoir été abandonnée aux étals. Nous n'y avons jamais observé d'intervention policière de déguerpissement entre 2012 et 2015. En octobre 2016, alors que le nouveau gouverneur de Tunis, Omar Mansour, faisait procéder au dégagement de l'avenue de France, il négociait dans le même temps le repli, certes temporaire, des *nasbas* vers la rue d'Espagne¹⁹², de fait considérée comme perdue. De manière plus générale, plus les espaces de vente des *nasbas* apparaissent denses et proches de l'axe central du souk Boumendil (rue el Jazira, place Bab el Jazira), moins ils sont combattus. De fait, la lutte s'est essentiellement concentrée sur les espaces visibles, autrement dit, sur les espaces « vitrine » les plus touristiques de Tunis, comme l'axe de l'avenue Bourguiba à la médina. On peut également émettre l'hypothèse d'un évitement des sites les plus denses et les plus proches du cœur du souk qui, sans opération d'envergure, sont devenus intouchables, entre corruption des agents et capacité de mobilisation des *nasbas* et des commerçants en cas d'intervention.

¹⁹² « Tunis : Interdiction du commerce ambulant dans les circuits touristiques », kapitalis.com [en ligne], 14 octobre 2016. URL : <http://kapitalis.com/tunisie/2016/10/14/tunis-interdiction-du-commerce-ambulant-dans-les-circuits-touristiques/>

Planche photographique 5.5. : Des opérations de déguerpissement récurrentes et aux effets limités
(Clichés : A. Doron, 2014)

			
20/05/2014 11h21	20/05/2014 11h21	20/05/2014 11h22	20/05/2014 11h26
			
25/02/2014 09h30	11/03/2014 13h	13/03/2014 14h	20/03/2014 14h

La rue Charles de Gaulle est un des fronts de lutte contre les étals (série a.1 à a.4, le même jour). Alertés par leurs collègues de l'arrivée de la police, les *nasbas* se dispersent, laissant seulement la structure de leur étal (cliché a.1). Certains évacuent leur marchandise dans une bâche repliée (a.2). Quelques minutes plus tard, le véhicule de police passe dans la rue désertée par les vendeurs (a.3). Ce simple passage est sans conséquence pour les *nasbas* qui se réinstallent dans la foulée (a.4).

Le site stratégique du Passage (série b.1 à b.4, dates différentes) est un autre site particulièrement disputé entre *nasbas* et police. Pour empêcher l'installation des étals, la police se positionne directement sur la place en y stationnant plusieurs véhicules (cliché b.1

D'autre part, à la différenciation spatiale de la politique de lutte s'adjoint une différenciation temporelle. Depuis les premières observations menées en 2012 et 2013, la pression s'accroît manifestement sur les *nasbas*. Difficilement quantifiable, nous identifions toutefois une première phase d'intensification de la lutte en 2014, avec les premières observations de dispersion des *nasbas* avant l'arrivée de la police¹⁹³ et avec les premières interventions d'ampleur mobilisant plusieurs véhicules et des dizaines d'agents (cf. planche photographique 5.5.). La seconde phase est plus nette et brutale, bien que nous ne l'ayons pas observée directement¹⁹⁴. Elle correspond à l'arrivée en septembre 2016 d'un nouveau gouverneur, Omar Mansour, particulièrement actif quant à la problématique des étals. Ce dernier commence par dégager l'avenue de France en négociant auprès du *Syndicat des commerçants indépendants* dirigé par Moez, *nasba* de la rue Charles de Gaulle (cf. chapitre 4, II.3.1., encadré 4.5.), et en leur promettant une réinstallation dans un site dédié. En 2017, la politique du gouverneur Mansour se durcit avec l'appui du premier ministre qui décrète une campagne de lutte dans toutes les grandes villes du pays. En juin 2017, un ultimatum est lancé. Il concernait non seulement le dégagement des rues du centre-ville par les *nasbas*, mais également toutes les constructions non réglementaires, celles des vendeurs de rue ayant consolidé leur espace de vente, et celles des commerçants s'étant étendus sur les trottoirs notamment rue el Jazira. Dans la nuit du 26 au 27 juin 2017, une opération d'ampleur est lancée, au bulldozer, simultanément dans les principaux sites d'installation des étals. La date choisie n'est pas fortuite, la nuit de l'Aïd el Fitr, clôture du mois de Ramadan et moment où la plupart des commerçants et *nasbas* migrants ou originaires des régions du Centre-Ouest (Sidi Bouzid, Jelma, Kasserine) retournent auprès de leurs familles. Ce durcissement de la lutte, encouragé par le gouvernement avait également été engagé à Bizerte, L'Ariana, Kairouan et Sousse. Dans le même temps, des solutions de réinstallation sont proposées aux *nasbas*. Ces dernières semblent venir justifier la radicalité de la lutte. Cependant, ces lieux de recasement sont en projet et donc non garantis. Sans pour autant être trop éloignés (rue Sidi el Béchir, Mongi Slim, Zarkoun), ils sont également en dehors des centralités de passage et des marchandes dans lesquelles les *nasbas* tirent le meilleur revenu.

Face à ce type d'intervention d'ampleur et devant des solutions de recasement peu satisfaisantes, la riposte des commerçants est vive. Le 2 juillet 2017, une manifestation

¹⁹³ Lors de la mission de 2012, nous avons pu observer que le passage des agents n'inquiétait pas les vendeurs de rue sur l'avenue de France.

¹⁹⁴ Le dernier terrain date de mai/juin 2015. La situation a été suivie depuis en compilant les articles de presse.

organisée devant le siège du gouvernorat de Tunis dégénère en affrontement avec les forces de l'ordre. Le 18, deux agents sont blessés dans une tentative de reprise de contrôle des abords du souk Boumendil par les *nasbas*.

Au-delà des violences qui accompagnent la confrontation entre commerçants et autorités, se pose la question de la pérennité des telles opérations alors que les *nasbas* sont toujours revenus. Il s'agit aussi de questionner les conséquences d'une gouvernance par l'affrontement qui se concentre finalement sur la visibilité du phénomène dans l'espace urbain et en aucun cas sur les causes qui l'alimentent : inégalités socio-spatiale et crise économique qui encouragent le recours à la débrouille, réseaux d'approvisionnement qui ne se résument pas à la contrebande, petite corruption qui entretient les arrangements quotidiens avec la norme légale. Une telle confrontation peut aussi glisser vers une criminalisation de la lutte, entre incapacité à saisir les réseaux du « commerce parallèle » et aveu d'impuissance des autorités à faire respecter la loi.

II.1.2. L'incendie, une méthode de gestion de l'occupation de l'espace ?

La politique de lutte contre les étals et le « commerce parallèle » en général a, jusqu'à présent, obtenu de maigres résultats. Les marchés demeurent, les réseaux d'approvisionnement se recomposent et la revente des produits importés reste une source de revenus attractive dans une économie en crise. Malgré la lutte annoncée par les autorités, la reprise en main de l'espace public se heurte aux faibles moyens d'une action publique minée par la corruption. Dans ce contexte nous avons aussi suivi la piste des incendies de marchés. Ces derniers sont fréquents et coïncident généralement avec des projets de réaffectation, par les autorités, des espaces occupés illégalement par le commerce non réglementaire. Le plus souvent déclarés accidentels, ces sinistres pourraient toutefois bien servir d'outil de lutte contre l'emprise spatiale des marchés. Entre aveu d'impuissance et incapacité à s'attaquer aux fameux « réseaux mafieux » dénoncés dans la presse, l'incendie apparaît comme un moyen radical de lutte, criminel mais finalement légitimé par la radicalisation des discours. Nous illustrerons ce qu'il convient de circonscrire à la simple hypothèse avec les exemples de trois marchés incendiés dans l'agglomération tunisoise : le souk Moncef Bey, le *souk Libya* de l'Ariana

et le souk Boumendil. Ces trois marchés ont en commun leur expansion depuis 2011 au-delà des limites du site que chacun occupait avant la révolution.

Au souk Moncef Bey, deux incendies, en mai 2012 et avril 2015 ont touché chacun des îlots d'entrepôts de la rue d'Italie, autrement dit, le cœur de ce grand marché de l'électroménager. Ces deux sinistres se seraient déclarés vers 6 h du matin, alors que le marché est fermé et que l'électricité est coupée entre 18 h 30 et 7 h du matin. Le premier, attribué à un court-circuit, a suscité la colère des commerçants qui ont manifesté, non pas pour demander l'aide du gouvernement comme au temps des Trabelsi, mais pour incriminer les agents du ministère de l'Intérieur dont les responsables ont dû publier un démenti officiel. Le second incendie est officiellement qualifié de criminel.

Le souk Moncef est un haut lieu de l'importation transnationale, en lien avec les recompositions des dispositifs de contournement clientélistes. On peut d'abord faire l'hypothèse d'une recomposition des réseaux clientélistes d'importation à Moncef Bey selon des modalités semblables à celle de la route sfaxienne des approvisionnements du souk Boumendil (cf. Introduction générale et chapitre 4). Et ces recompositions ne sont pas exemptes de concurrences et de conflits entre les acteurs qui se positionnent sur les segments lucratifs des routes détournées du commerce transnational. Une autre hypothèse est toutefois plausible. Elle, a trait aux projets d'aménagement et de requalification du quartier. Le projet *Petite Sicile* ambitionne de réaliser dans le quartier « *la ville du futur* » : requalification du port en marina, nouveau *waterfront* tunisois, construction de logements et de tours. Si ce projet est déjà ancien, initié à la fin de la décennie 1990, relancé en 2002 (Barthel, 2003), il est toujours affiché sur le site Internet de la municipalité. Et le souk Moncef Bey n'a pas sa place dans une « ville vitrine » en projet ou espérée. Un tel projet urbain, en dépit de l'absence de réalisation, pourrait servir de moyens permettant de s'attaquer au marché et à ses fournisseurs et protecteurs que Béchir Boujdai, vice-président de l'UTICA, déclarait « intouchables ».

Au *souk Libya* de l'Ariana, depuis 2011, les vendeurs de rue ont saisi l'opportunité de la période de vacuité des dispositifs de contrôle de l'espace public pour pérenniser leurs étals sous forme de petits kiosques. Ces installations fixes – armatures métalliques recouvertes de tôles – occupent le côté nord de la rue, contre le mur d'enceinte d'un centre de formation et d'apprentissage. Côté sud, les commerçants installés dans des locaux commerciaux ont à leur tour dressé des étals pour prévenir la construction de kiosques devant leurs boutiques. Avec près de 250 commerces, cette expansion du *souk*

Libya interpelle les nouvelles autorités municipales de l'Ariana qui annoncent le 26 mai 2011 un projet de déplacement du souk en marge du centre-ville sur le site d'une fourrière et d'un dépôt des services techniques de la municipalité. D'après la municipalité, une surface de 1500 m² est prévue avec un investissement de près de 500 000 dinars. Mais les commerçants refusent de quitter le marché qu'ils ont créé. La mise en suspens du projet attise les tensions, notamment entre les *nasbas* et les commerçants du pourtour du marché central qui manifestent contre « la prolifération et la concurrence des étals anarchiques » en mars 2012 et juin 2013.

En Janvier 2014, la partie centrale du *souk Libya* est incendiée. Selon Samir, commerçant de quincaillerie et vaisselle : « *La version officielle est celle de l'accident, mais ici tout le monde pense que c'est intentionnel. Un problème électrique... de nuit, quand tout est éteint... avec un feu qui se propage de manière fulgurante ? Il y a une main derrière, et ce n'est pas celle des nasbas* »¹⁹⁵. Entre le projet de déménagement du souk et le projet immobilier censé le remplacer, l'observateur ne peut qu'entendre la logique d'expulsion et de rejet des marchés libyens, à la fois symboles de la connivence de ce commerce avec l'ancien régime et de la gabegie de la période de transition politique. Cependant, comme pour le souk Moncef Bey, et à chaque fois qu'un marché brûle, il est difficile d'investiguer plus avant. Lors de notre dernière visite au *souk Libya* en avril 2014, les commerçants de la partie incendiée du souk achevaient de reconstruire les boutiques, remplaçant les armatures métalliques et les anciennes cloisons bricolées par des murs en parpaings, comme pour mieux marquer leur ancrage dans le lieu qu'ils ont fabriqué. En Juillet 2014, quelques mois après notre dernier passage, au premier jour de l'Aïd el Fitr, période de forte consommation, un incendie détruit à nouveau quelques boutiques.

Enfin, alors qu'il avait jusque-là été épargné, le souk Boumendil est à son tour le théâtre d'un incendie le 27 mars 2017, au moment où la pression s'intensifie considérablement sur les *nasbas* et le « commerce parallèle » en général. L'incendie a d'ailleurs lieu la veille de la première grève des commerçants du centre-ville de Tunis « *contre la propagation excessive du commerce parallèle et des étals anarchiques* ».

Sans pousser ces coïncidences plus avant, vers des conjectures que notre enquête n'a pas eu les moyens de vérifier, reste le constat d'une radicalisation de la lutte qui accompagne celle des discours. Les marchés et leurs abords sont en Tunisie des espaces de tensions multiples. Et la gouvernance de lutte, frontale, faute de mieux, contribue à exacerber ces tensions.

¹⁹⁵ Entretien, *souk Libya* de l'Ariana, avril 2014.

II.2. L'illusoire imperméabilisation des frontières

Devant les dangers qui menacent la sécurité nationale, les autorités tunisiennes développent une approche sécuritaire en cherchant à imperméabiliser les frontières terrestres du pays contre les flux porteurs de risques. Cette politique vise à répondre non seulement aux menaces régionales mais aussi aux attentes de l'opinion publique, alimentées par les discours de criminalisation des flux transfrontaliers et de leurs acteurs. Elle a davantage été développée le long de la frontière libyenne, à la fois parce que les risques identifiés étaient plus prégnants face à la guerre en Libye, et parce que les caractéristiques physiques de la région frontalière – paysage ouvert de steppe désertique et de sebkhas - se prêtait mieux à la fermeture et au contrôle que la frontière algérienne au relief plus accidenté et aux passages transfrontaliers multiples et diffus. Cette politique de lutte contre les flux transfrontaliers, illicites comme criminels, s'avère toutefois peu efficace, ambivalente, voire contre-productive.

II.2.1. Une politique de fermeture et une approche sécuritaire des frontières

Devant l'exigence politique de renforcement du contrôle des frontières et des flux qui les traversent, et à la suite de la période de vacuité des dispositifs de contrôle et de sécurité en 2011, l'État tunisien cherche à retrouver la maîtrise de son territoire et de ses frontières.

« Durant 2011, la chute drastique des opérations de contrôles de la garde nationale, des douanes et de la police sur les grands axes routiers a facilité l'entrée de produits fortement prohibés sous l'ancien régime. Cette année-là, les procès-verbaux dressés contre les contrebandiers et les saisies de marchandises par les douanes ont été très rares. Ceux-ci ont été multipliés par trois durant 2012, retrouvant le niveau de 2010. De même, d'après le ministère de l'Intérieur, les opérations de contrebande avortées par les unités de la garde nationale étaient seulement de 91 pour 2011 et 441 pour 2012, contre 3 650 pour 2010 » (ICG, 2013, p. 16).

À partir de ce phénomène de rattrapage, le renforcement du contrôle des frontières devient plus manifeste dès 2013, avec l'instauration d'une « zone tampon »¹⁹⁶ le long des frontières terrestres, puis en 2014, à cause de la seconde guerre civile libyenne et de la radicalisation des discours politiques lors des élections, et encore davantage, à partir de 2015, avec la série d'attentats qui frappent le territoire tunisien. L'approche privilégiée est sécuritaire et vise à renforcer les quatre corps chargés du contrôle des frontières terrestres : douanes, garde nationale, armée, police (des frontières)¹⁹⁷. Les trois premiers effectuent des patrouilles entre les postes avancés disposés le long de la frontière, dont certains fortins hérités de l'armée française, le troisième contrôle davantage, mais non exclusivement, les axes routiers. Ce renforcement passe essentiellement par une augmentation des moyens matériels et humains. Le budget de l'armée est par exemple passé de l'équivalent de 542 millions d'euros en 2013, à 678 en 2014 puis 838 en 2015. Tous corps confondus, les moyens humains sont augmentés avec près de 10 000 recrutements annoncés en 2015, soit une augmentation des effectifs sécuritaires de plus de 7,69 % pour cette seule année¹⁹⁸. Aux moyens humains s'ajoutent les moyens matériels : véhicules de patrouilles, équipement des agents, surveillance électronique, scanner pour véhicules aux postes frontaliers de Ras Jdir puis Dhiba. Les technologies de pointe sont installées avec le soutien des partenaires étrangers de la Tunisie : France, Allemagne, Etats-Unis. Depuis le vide sécuritaire de 2011, la (re)militarisation des frontières est donc en cours en Tunisie. L'influence de hauts gradés, y compris celle de ceux qui se sont reconvertis en tant qu'experts, n'y est pas étrangère, à l'instar de Mohammed Meddeb¹⁹⁹, qui appelait déjà en 2013 à une telle militarisation des zones frontalières comme à une mise au pas de la presse indispensable au soutien moral des forces armées.

En juillet 2015, suite aux attentats du musée du Bardo puis de Sousse, cette militarisation s'intensifie avec la réinstauration de l'état d'urgence et l'annonce par le gouvernement de la construction d'un « système d'obstacle » le long de la frontière libyenne, entre les postes frontaliers de Ras Jdir et Dhiba. Il s'agit d'une tranchée d'eau

¹⁹⁶ Zone de contrôle renforcé où les circulations sont soumises à un strict contrôle et où les forces sécuritaires sont autorisées à ouvrir le feu. Elles ont été instaurées le 29 août 2013 aux frontières avec l'Algérie et la Libye.

¹⁹⁷ Communément appelés les « sécuritaires » en Tunisie.

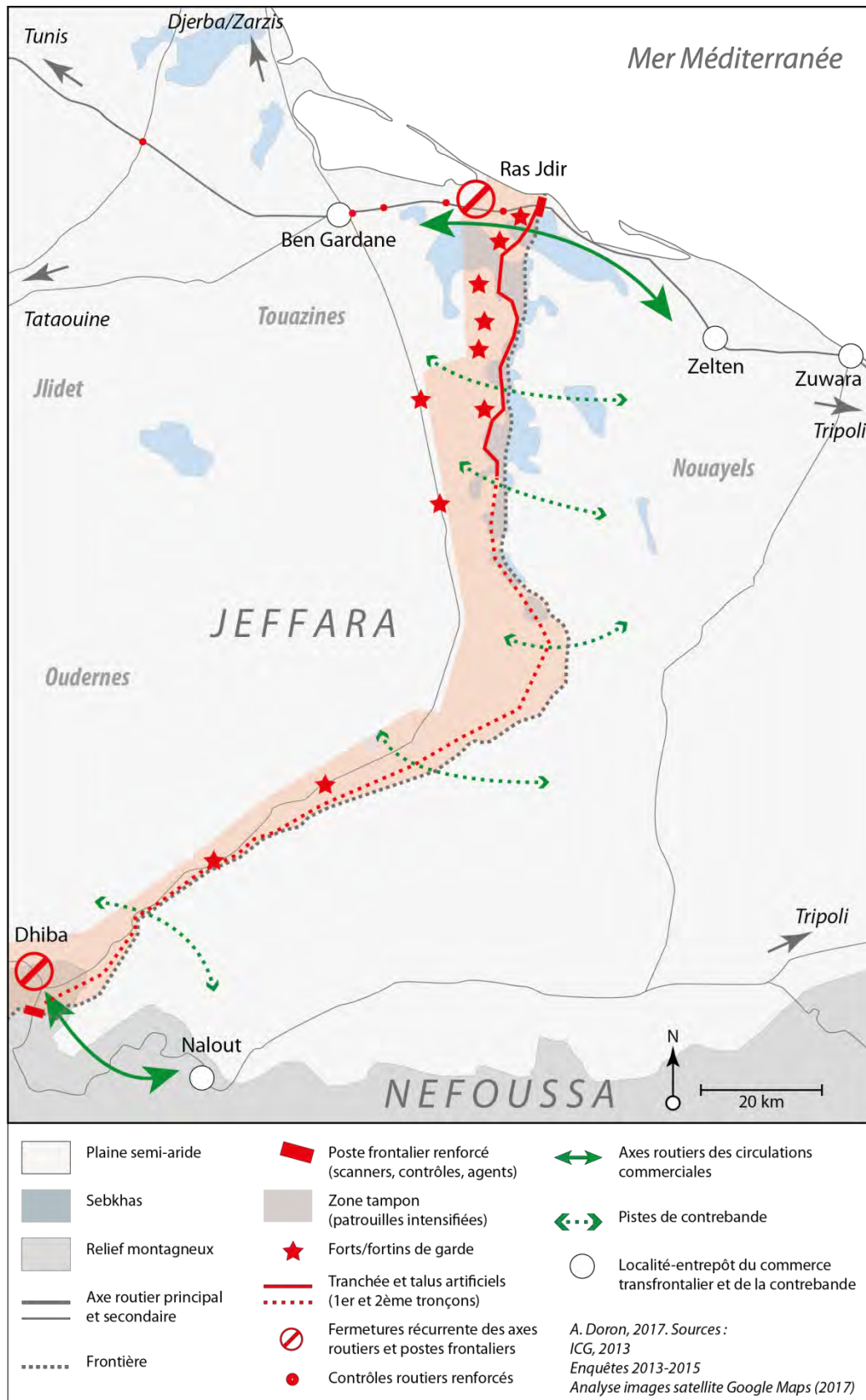
¹⁹⁸ « La question sécuritaire en Tunisie : trois questions à Mourad Chabbi », *Politique étrangère* [en ligne], mis en ligne le 17 avril 2015. URL : <http://politique-etrangere.com/2015/04/17/la-question-securitaire-en-tunisie-trois-questions-a-mourad-chabbi/>

¹⁹⁹ M. Meddeb, « Lutte contre la contrebande et le terrorisme, quelles stratégies ? », *leaders.com* [en ligne], publié le 2 février 2014. URL : <http://www.leaders.com.tn/article/13415-lutte-contre-le-terrorisme-et-la-contrebande-quelle-strategie>

de quelques mètres de large, creusée à même les *sebkhas*, et d'un monticule de sable, s'étirant sur près de 200 km le long de la frontière. L'ensemble est censé bloquer le passage de tout véhicule (cf. figure 5.2.).

Ce dispositif sécuritaire est complété par des mesures d'urgence, comme les fermetures sporadiques, puis de plus en plus fréquentes, des postes frontaliers (cf. chapitre 4, II.2.2., figure 4.6.), et par une surveillance accrue des axes reliant, les régions frontalières à risque aux régions littorales touristiques et à la capitale.

Figure 5.2. : La (re)militarisation de la frontière tuniso-libyenne (2013-2016)



Face aux menaces bien réelles qui pèsent sur son territoire et ses frontières, l'État tunisien illustre parfaitement le « tournant frontalier » décrit par Karine Bennafla au Maghreb (Bennafla, 2015). Il illustre également cette « obsession des frontières » analysée par Michel Foucher.

« Et il convient que l'État interpellé pour avoir « perdu le contrôle de sa frontière », qu'il n'avait sans doute jamais complètement maîtrisée, démontre sa capacité à prendre les mesures qui s'imposent pour y restaurer son autorité, moins sur les segments concernés qu'aux yeux de ses administrés. » (Foucher, 2012).

Derrière les mesures inspirées par des menaces géopolitiques aussi bien que par la nécessité de diffuser un message politique de fermeté se pose la question de l'efficacité de ces mesures sur « *les segments concernés* ».

II.2.2. Une politique de fermeture ambivalente, voire contreproductive

Sur le terrain, dans la région frontalière tuniso-libyenne et à Ben Gardane, la politique de fermeture apparaît ambivalente et même parfois contre-productive, au-delà des satisfécits de la communication gouvernementale à chaque saisie ou découverte d'armes.

La volonté de fermeture du pays aux trafics illicites et la militarisation de la frontière ont été portées par un discours politique de fermeté à l'encontre des contrebandiers, souvent associés aux djihadistes. En dépit d'une politique radicale annoncée, on remarque toutefois que la tolérance n'en a pas moins été maintenue à Ben Gardane. La place marchande – changeurs, financiers, grossistes approvisionnés par le contournement des douanes ou la contrebande – n'a pas été attaquée frontalement. Cette ambivalence entre répression et tolérance, qui apparaît comme un aveu d'impuissance au regard des discours, est aussi liée aux carences de l'approche sécuritaire. En effet, l'absence de politique globale ambitieuse, notamment en matière de développement social et économique de la région frontalière, ne produit aucune alternative à l'économie transfrontalière telle qu'elle est pratiquée au moins depuis la décennie 1980.

De plus, la volonté politique ferme de normaliser le territoire – fin des zones de tolérance, application rigoureuse de la loi – n'a non seulement pas abouti à la résorption de l'économie de contournement transfrontalière, mais elle a même conduit à entériner

la différenciation spatiale d'application de la norme légale à l'échelle nationale. Cette ambivalence de la politique de fermeté et de fermeture est apparue lors d'un trajet en Ben Gardane et Tunis (cf. encadré 5.3.).

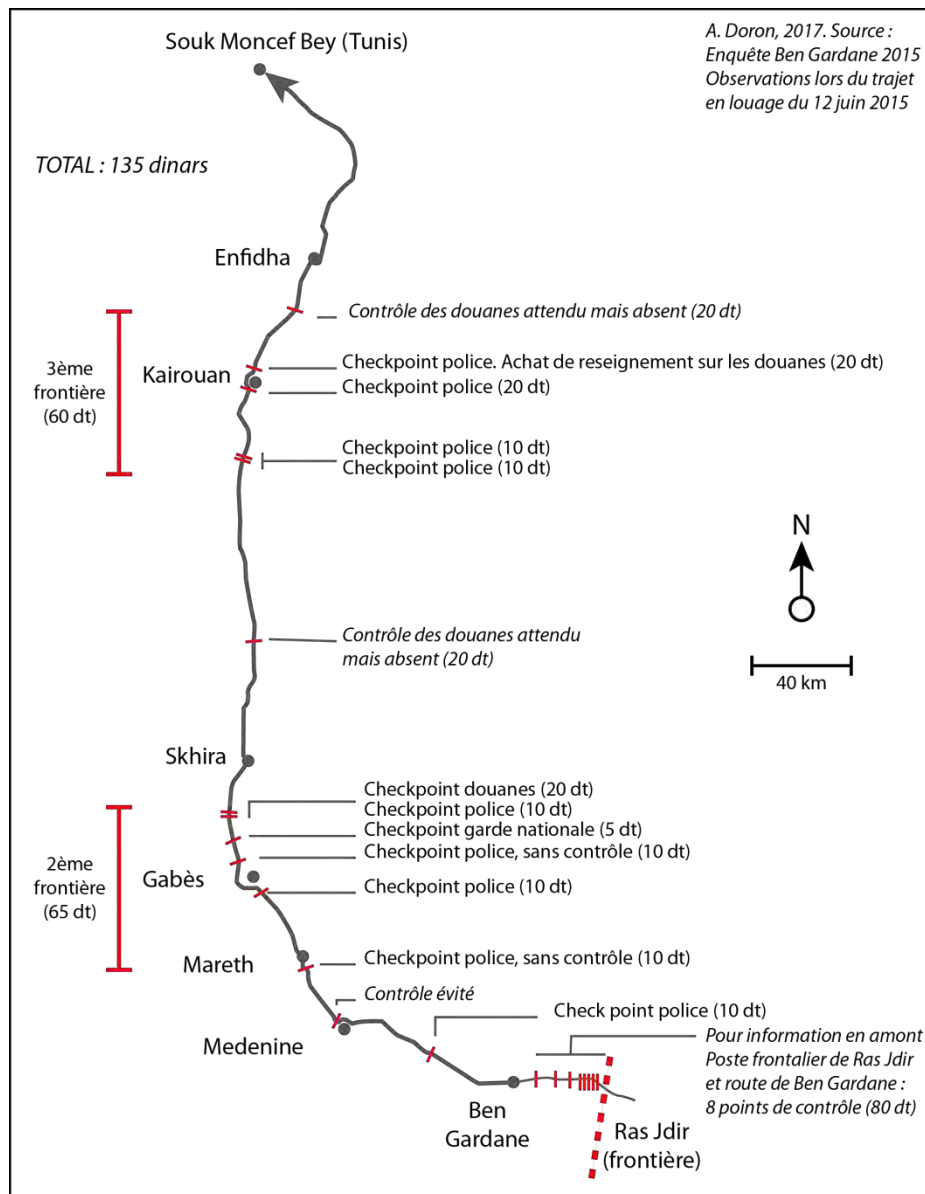
Encadré 5.3. : L'expérience du prix de la route, de Ben Gardane à Tunis.

Le 12 juin 2015, à l'issue d'une quatrième et dernière enquête de terrain à Ben Gardane, j'avais prévu de rentrer à Tunis en louage, les taxis collectifs interrégionaux. Il s'agit d'un mode de transport populaire rapide – environ 8 h – et bon marché pour parcourir les 500 km entre Ben Gardane et Tunis. Chaque véhicule part quand il est plein. Les fourgonnettes comptent généralement 7 à 8 place, la huitième étant généralement la moins confortable, sur la banquette entre le chauffeur et le passager avant. À mon arrivée à la station des louages, j'écopais de cette huitième place. Par chance, le trajet qui s'annonçait fastidieux fut l'occasion d'observer le « prix de la route » entre Ben Gardane et Tunis. En effet, à ma droite, le passager était un commerçant du souk Moncef Bey de Tunis, auparavant navetteur entre Tunis et Naples, avant l'instauration des visas au début des années 1990. Ce dernier remontait à la capitale avec une cargaison de téléphones portables ayant transité par la Libye, peu volumineuse mais à haute valeur ajoutée. À ma gauche, le chauffeur, originaire de Ben Gardane, était non seulement un professionnel de la route en général, mais un professionnel de cet itinéraire en particulier avec en moyenne 25 allers-retours mensuels. Autrement dit, ce dernier connaissait la plupart des agents des points de contrôle le long de la route et disposais d'informations en temps réel, grâce à ses collègues d'autres véhicules, pour connaître l'emplacement des contrôles (police, douanes, garde nationale). Il était donc capable de négocier la petite corruption des agents au meilleur prix et c'est la raison pour laquelle le commerçant l'avait justement choisi. En amont du premier point de contrôle, à une trentaine de kilomètres de Médenine, le commerçant tendit au chauffeur un billet soigneusement plié en petit carré. Installé entre eux deux, je pouvais soit être une gêne, soit un intermédiaire. En saisissant l'occasion d'une observation participante, je choisis le second rôle et fis passer le billet. Le véhicule fut arrêté. Le chauffeur descendit, ouvrit le coffre, échangea quelques mots avec l'agent, referma le coffre et revint au volant sans le billet discrètement passé de main en main.

Tout au long du trajet, je notais sur mon téléphone, carnet de terrain improvisé, la localisation, le prix et le déroulement de chacun des onze points de contrôle entre Ben Gardane et Tunis. Je rechargeais aussi le crédit sur le téléphone du chauffeur, outils indispensables à l'information routière. Avant d'arriver à la station de louage jouxtant le souk Moncef Bey, le commerçant et sa cargaison furent transférés dans un utilitaire, sous un pont d'autoroute de la banlieue sud de Tunis. Au total, le montant de la corruption pour ce trajet s'est élevé à 135 dinars. Au-delà du prix, la pratique de la corruption permet non seulement de souligner les faiblesses de la politique sécuritaire mais aussi son inégale répartition (cf. figure 5.3.).

Figure 5.3. : Répartition des checkpoints et coût de la corruption de Ben Gardane à Tunis (12 juin 2015)

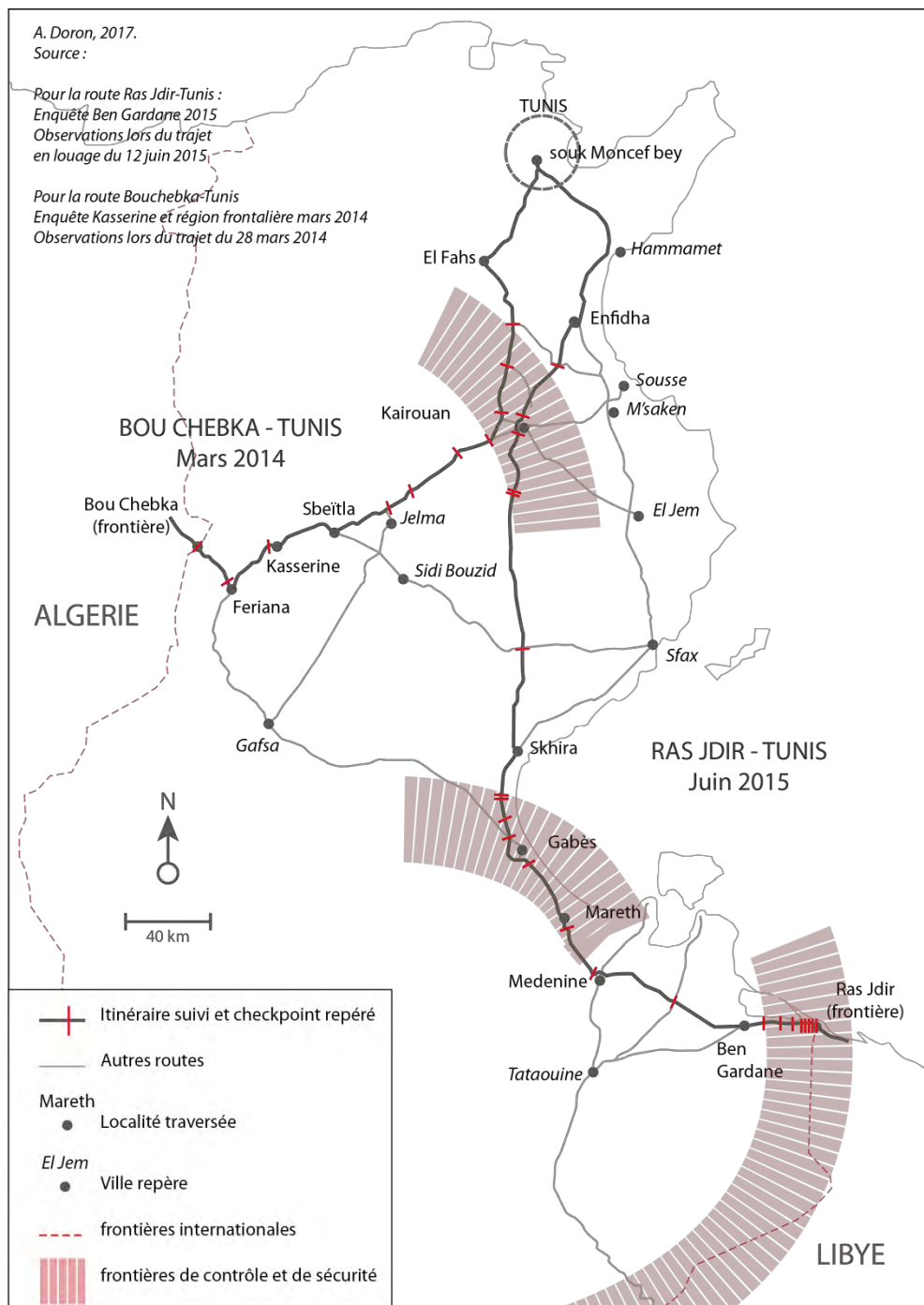
Le trajet illustré permet de localiser les points de contrôle le long de la route de Ben Gardane à Tunis. Chacun détaille le corps impliqué (garde nationale, douanes, police) et le prix du laissez-passer, voire des renseignements demandés comme au nord de Kairouan. Certains contrôles annoncés étaient finalement absents (en italique). Un seul (Médenine) a laissé passer le véhicule sans l'arrêter. Tous les autres ont veillé à prélever leur *rachoua* (pot-de-vin) parfois sans mêmes prendre la peine d'ouvrir le coffre. En plus du trajet sont figurés les contrôles au poste frontalier de Ras Jdir (cf. chapitre 4, II.2.2., fig. 4.7.). La répartition permet d'observer deux frontières intérieures, à hauteur de Gabès, porte du sud, et à hauteur de Kairouan à la jonction avec la route de la frontière algérienne.



La multiplication des points de contrôle sur la route en direction de la capitale ne stoppe pas le flux de marchandises, voire d'autres produits plus illicites encore. Il le renchérit tout au plus avec la multiplication des prélèvements de la petite corruption. En plus de l'efficacité toute relative de cette surveillance accrue des routes, la répartition de ces contrôles laisse apparaître d'autres frontières, cette fois à l'intérieur du pays, séparant la Tunisie des frontières de la Tunisie « utile » des littoraux touristiques et urbanisés et de la capitale. Ces frontières intérieures sont représentées dans la figure suivante (cf. figure 5.4.). En plus de la route de la frontière libyenne, est également représentée celle de la frontière algérienne, de Bou Chebka à Tunis, observée au printemps 2014. Depuis la Libye, la zone de concentration des contrôles à hauteur de Gabès et celle à hauteur de Kairouan sont équivalentes à celle de la frontière *réelle* en terme de quantité de contrôles et de coût du passage. Le tournant sécuritaire en Tunisie n'a alors rien d'une normalisation du territoire. Au contraire, il entérine non seulement les anciennes zones de tolérances élargies depuis 2011 (cf. chapitre 4) mais en plus, il contribue à confirmer l'existence d'espaces sous-intégrés au territoire national, séparés de la Tunisie « utile » par des barrières peu efficaces mais bien réelles. Ces dernières n'empêchent pas l'activité mais contraignent ses acteurs à intégrer à leurs opérations des coûts annexes non négligeables.

Figure 5.4 : Deux itinéraires révélateurs des frontières intérieures de la Tunisie

Bien que les deux routes représentées n'aient pas été empruntées au même moment, ni dans les mêmes conditions (le louage sur la route algérienne fut plus banal), la confrontation des deux itinéraires permet de souligner le rôle de carrefour de la région de Kairouan, à la jonction des routes algériennes et libyenne, à la fois première porte du sud et première porte du Centre-Ouest depuis Tunis. Le dispositif sécuritaire de surveillance des flux en provenance des frontières place de notre point de vue cette région intérieure en situation de marge frontalière, à l'instar de Gabès, et, plus logiquement, de Ben Gardane.



Ambivalente, entre discours et réalité sur le terrain, la politique de fermeture et de normalisation menée par les autorités tunisiennes vis-à-vis des trafics transfrontaliers est également parfois contre-productive. D'une part, la lutte pour le contrôle de la frontière et des flux qui les traversent a fortement réactivé le recours à la contrebande. Les flux qui passaient auparavant par la route et les postes frontaliers se sont en partie détournés de cet itinéraire devenu trop onéreux, avec la multiplication des checkpoints et des ponctions de la petite corruption, voire impraticable du fait des fermetures répétées des accès routiers entre la Tunisie et la Libye. Non seulement les flux entrent quand même en Tunisie, bien que plus difficilement, mais ils échappent aussi à tout contrôle en passant de la fraude et de la petite corruption, qui entretiennent les arrangements avec les agents de l'État, à la contrebande, qui les évitent (ICG, 2013). De plus, l'approche sécuritaire de la gestion des frontières a délaissé les autres dimensions du problème, moins rentables électoralement. Les projets de développement économique alternatif, avec la création de zones franches commerciales toujours annoncées mais jamais réalisées, sont aussi absents que la réflexion globale sur les différentiels transfrontaliers, qui entretiennent la profitabilité des flux transfrontaliers. Pendant ce temps, la politique de renforcement des moyens matériels et humains des corps en charge de la sécurité nationale s'avère peu efficace. Aucune mesure d'ampleur n'a été pensée pour lutter contre la corruption. Or, tant que la pratique est aussi courante, on peut douter de l'efficacité du renforcement de la surveillance des flux. Parfois, l'inefficacité de la présence des forces de l'ordre est aussi due à leur impuissance. Dans des régions aux réseaux de commerce et de contrebande puissants et bien structurés comme à Ben Gardane ou à Foussana et Feriana près de Kasserine, les agents de l'État ne sont bien souvent pas en mesure d'imposer la loi aux populations locales, d'autant plus s'ils sont « étrangers » à la région et inexpérimentés. Cet extrait d'entretien d'un jeune garde national en poste à la frontière algérienne montre l'ambiguïté du rôle des agents de l'État dans les régions frontalières, entre simple figuration et action au risque de l'hostilité des habitants et des contrebandiers :

« Nous les gardes nationaux, les contrebandiers nous appellent " Les patrouilles du bonjour ". Nos supérieurs nous disent " faites un peu de contrôle, regardez s'il y a des armes et de la drogue, c'est tout. Et surtout, faites attention à vous " » (ICG, 2013, p. 22).

Un moment de l'enquête menée près de Foussana, dans la région frontalière de Kasserine avec Zine el Abidine el Saoudi en mars 2014, illustre parfaitement ce propos.

En recherchant les petites routes transfrontalières, nous fûmes arrêtés en vue d'un contrôle en passant devant un petit fortin de la garde nationale. La présence d'un Tunisien et d'un Français au cœur d'une région réputée dangereuse nous valut d'être immobilisés, le temps d'attendre de la hiérarchie l'ordre nous intimant de rebrousser chemin. Cette attente fut l'occasion d'échanger avec de jeunes recrues originaires de Monastir et peu à l'aise dans un territoire périphérique dont les appartenances tribales leur étaient en tout point étrangères. Pendant que nous étions immobilisés, trois pick-ups de contrebande d'essence passèrent à vive allure sur la petite route, échangeant un rapide signe de la main avec les trois gardes nationaux, sans que personne n'en soit gêné. Que pouvaient bien faire ces quelques gardes nationaux, isolés dans leur petit fortin aux barbelés duquel séchait leur linge, face à des flux transfrontalier rodés, solidement implantés dans les villages et les familles de part et d'autre de la frontière ?

Dans le cas contraire, celui de l'intervention musclée telle qu'elle fut opérée à la frontière tuniso-libyenne, la politique de lutte se traduit par une aggravation nette des tensions et des violences qui à son tour, dessert la tentative de contrôle des flux criminels. La reprise en main des frontières par l'État, sans négociation ni implication des acteurs locaux, avait déjà aggravé la défiance des populations des régions concernées. Les discours politiques les stigmatisant, les fermetures des postes frontaliers toujours dramatiques pour les petits acteurs sans autre ressource l'ont accentué. En somme, le discours des acteurs du commerce et de la contrebande est similaire d'une frontière à l'autre. L'État ne se préoccupe de ses marges que pour réprimer et non pour développer (ICG, 2013). Le retour à l'état d'urgence, la militarisation de la zone tampon et les jeunes contrebandiers tués lors du franchissement de la frontière ont encore aggravé les tensions. Dans les régions frontalières, les relations entre les représentants de l'État et les populations locales sont de plus en plus violentes. Quant aux acteurs de la contrebande, cette accentuation des violences tend à favoriser les plus « durs » d'entre eux, finalement peu inquiétés, car à même d'organiser des représailles à l'encontre de ceux qui les gênent (ICG, 2013). La conséquence de cette accentuation des tensions, des violences et de la défiance est, d'une part, la marginalisation des acteurs les plus modérés. D'autre part, et c'est sans doute le plus contreproductif, cette politique met également à l'écart les indispensables appuis locaux au contrôle de la frontière. Cette négociation n'avait pas disparu avec le régime Ben Ali, preuve en sont les sollicitations de Mansûr et de l'*Association des frères tunisiens et libyens* de Ben Gardane pour connaître la situation en Libye, trouver des relais pour localiser les diplomates tunisiens enlevés en 2014, négocier la réouverture

de la frontière auprès du président Marzouki. Au moins depuis 2015, la communication est rompue. Et la seule militarisation de la frontière n'a pas empêché l'attaque de Ben Gardane par le commando de *Daech* en provenance de Libye en mars 2016.

II.3. Des centres urbains aux régions frontalières : caractéristiques transversales d'un retour à l'ordre

Entre la reprise en main de l'espace public urbain contre les étals et la reprise en main des frontières face aux trafics illicites qui les traversent, la politique de fermeté développée en Tunisie s'applique *a priori* sans coordination, sur des phénomènes et des espaces distincts. Pourtant, dans chacun des cas, il est question de restaurer la puissance publique dans sa capacité à exercer son autorité sur des territoires « perdus » au moins depuis 2011. Et ce même mouvement de retour à l'ordre a des points communs, au cœur de Tunis et aux frontières.

D'une part, la politique de lutte contre le « commerce parallèle » et la contrebande se détourne des acteurs les plus importants et cible davantage les plus vulnérables. À Tunis, la présence des marchés n'a pas été remise en question. Les souk Boumendil et Moncef Bey sont toujours bien achalandés et approvisionnés par des dispositifs de contournement opérationnels, et même de type clientéliste. Ceux que la presse appelle les « barons de la contrebande », et que Béchir Boujdai, vice-président de l'UTICA, nomme les « intouchables »²⁰⁰ n'ont pas été inquiétés avant 2017. Alors que les *nasbas* apparaissaient comme le problème prioritaire, aucune mesure n'était prise à la source des marchandises. Le retour à l'ordre, attendu et donc rentable électoralement, devait être visible. Reste que les acteurs ciblés étaient en bout de chaîne commerciale et au bas de la hiérarchie marchande. La localisation de la lutte contre les *nasbas* à Tunis montre aussi que les opérations ont commencé par cibler les fronts avancés – le Passage, l'avenue de France -, isolés par rapport au cœur du souk et donc plus vulnérables. Les opérations ont également ciblé les acteurs les plus modérés, pourtant ouverts à la négociation, rue Charles de Gaulle, plutôt que de s'attaquer à la rue d'Espagne et aux jeunes de Jelma. Les dernières interventions de l'été 2017 ont d'ailleurs montré la capacité de mobilisation et de réaction violente au plus près du souk Boumendil. À Ben Gardane, la politique de fermeture de la frontière a d'abord impacté les acteurs les plus modestes, petits changeurs de bord de route et surtout navetteurs de la contrebande de

²⁰⁰ Entretien, Ben Arous, automne 2014.

carburant libyen. Du côté de la contrebande, ceux qui sont tués, et plus rarement arrêtés, sont davantage les transporteurs que les donneurs d'ordre. Au cœur de la place marchande, les banquiers – les *sarafas* – n'ont pas été inquiétés, pas plus que les grossistes, à condition qu'ils n'aient pas été associés à des trafics criminels.

D'autre part, cette lutte qui cible les acteurs les plus vulnérables peut aussi révéler une stratégie de lutte indirecte contre les acteurs les plus importants. À Tunis, la criminalisation du « commerce parallèle », les opérations bulldozer et les réactions violentes qui s'ensuivent, pourraient finir par détourner une partie de la clientèle. À Ben Gardane, la lutte proclamée contre les trafics illicites n'a pas directement ciblé directement la place marchande. C'est toute l'ambivalence d'une politique sécuritaire qui sait que le laisser-faire est davantage un gage de sécurité que la confrontation, au risque du soulèvement de la région. Il s'est donc agit, au moyen des contrôles routiers, de cibler les petits acteurs. Cette stratégie d'intervention sur les relations vise à asphyxier la place marchande, en contraignant ses approvisionnements libyens en amont et en contraignant les approvisionnement de sa clientèle. Les particuliers se sont déjà largement détournés du souk Maghreb au profit du *souk Libya* de Médenine. Cependant, il faut rappeler que ce n'est pas le blocage des marchandises illégalement importées en Tunisie et la contrainte au respect de la loi qui impactent les commerçants de Ben Gardane et leurs clients, mais la forte augmentation du coût de la corruption.

Dans les deux cas, à Tunis et Ben Gardane, la corruption reste d'ailleurs extrêmement présente. La petite corruption des agents de l'État le long des routes et au franchissement des checkpoints, mais aussi la grande corruption qui protège encore les donneurs d'ordre, ceux qui opèrent les dispositifs de contournement. Durant toute la durée de l'enquête, de 2012 à 2015, le sujet de la corruption s'est restreint en Tunisie au constat de celle des clans Ben Ali et Trabelsi. Il faut attendre l'arrivée au pouvoir du premier ministre Youssef Chahed en août 2016 pour que ce sujet devienne une priorité politique en Tunisie. En mai 2017 commence une opération « main propre »²⁰¹ qui finit par atteindre les « intouchables » et les « hommes d'affaires ». Reste la petite corruption, généralisée, bien plus difficile à combattre, et qui ne fait l'objet d'aucune politique d'ampleur en dehors de la vignette « Luttons ensemble contre la corruption » affichée sur le site Internet de la direction des douanes tunisiennes.

²⁰¹ Cf. « Arrestations : la liste s'allonge, aucune réaction des partis politiques ». *Realites.com* [en ligne], publié le 24 mai 2017. URL : <http://www.realites.com.tn/2017/05/arrestations-la-liste-sallonge-aucune-reaction-des-partis-politiques/>

III. Vers une gouvernance plus pragmatique ?

Pendant que se développe une gouvernance de lutte contre le « commerce parallèle », entre problématique urbaine d'expansion du commerce de rue et problématique de fermeture des frontières aux trafics illicites, quelques initiatives laissent toutefois penser à une possible orientation plus pragmatique de la gestion de ces phénomènes reliés à l'organisation du commerce transnational en Tunisie. Autrement dit, il s'agirait de maintenir ou de restaurer les négociations anciennes entre autorités et acteurs marchands par une politique d'accompagnement et de normalisation des entreprises, en particulier celles impliquées dans le commerce de biens banals. En prenant acte des réalités de l'organisation des réseaux marchands en Tunisie, les autorités pourraient à terme réintégrer une partie des activités dans l'économie dite officielle, et par là même, les populations qui les pratiquent et les espaces où elles se sont développées.

III.1. L'aménagement des espaces de vente pour les *nasbas*

Venant justifier la répression, les propositions de recasement des vendeurs de rue dans des sites dédiés et contrôlés vient réactiver les pratiques de la négociation du temps du régime Ben Ali et dont les exemples historiques sont ceux du souk Maghreb de Ben Gardane et du souk Moncef Bey à Tunis.

Lors de nos enquêtes de terrain, jusqu'en juin 2015, la question de l'aménagement d'espaces de vente pour *nasbas* était portée par les vendeurs eux-mêmes, et plus particulièrement par le *Syndicat des commerçants indépendant*. Affilié à l'UGTT, ce groupement de *nasbas* de la rue Charles de Gaulle représentés par Moez, se mobilisait depuis la révolution pour l'aménagement d'un espace de vente sur une friche située avenue de Carthage. Les vendeurs de rue avaient même contribué à son nettoyage et à son déblaiement en 2014. En dépit de la mobilisation des *nasbas*, le projet fut finalement abandonné en 2015 par le gouvernement de Tunis. Toujours promis, ces espaces dédiés, aménagés avec des emplacements numérotés et règlementés et avec un cahier des charges, n'ont jamais été réalisés. Il faut attendre le plan de normalisation de l'espace public urbain par le gouverneur Omar Mansour en 2016-2017 pour voir de tels espaces enfin aménagés. Faute de terrains depuis lors, et faute d'informations précises dans la presse, qui s'intéresse davantage au dégagement des rues plus qu'au devenir des *nasbas*,

il est difficile de situer avec précision ces espaces et de savoir s'ils sont réalisés ou à l'état de projet. Parmi les cinq espaces annoncés par les autorités dans la presse, deux ont pu être observés grâce aux images satellites en ligne dévoilant des espaces asphaltés aux emplacements de ventes tracés avec des lignes blanches : une rue sidi el Béchir, au sud de la place Bab el Jazira et une rue Bab Souika au nord.

Soutenus par certains vendeurs de rue, le déplacement de l'activité des *nasbas* dans ces espaces dédiés n'a toutefois pas fait l'unanimité. Sans être trop excentrés, ces lieux sont moins passants et donc moins rentables que les artères du centre-ville. Pour bien des *nasbas*, comme nous avons pu l'entendre au *souk Libya* de L'Ariana auprès de Samir²⁰² en 2014, il y a aussi un sentiment d'injustice à être ainsi « *dépossédé de son fonds de commerce* », autrement dit de la centralité marchande créée. Malgré ces réticences qui viennent rappeler, qu'en deçà des effets d'annonce sur la fin des « étals anarchiques », des tensions demeurent, on peut souligner une approche ouvrant la voie d'une gouvernance davantage concertée de l'espace public et de la question du « commerce parallèle ».

III.2. Intégrer les territoires du « commerce parallèle » : une zone franche pour Ben Gardane ?

Aspect toujours évoqué des politiques de restauration du contrôle de l'État dans les régions frontalières, aucun programme ambitieux de développement appuyé sur les savoir-faire commerciaux locaux n'a pourtant été engagé. Au moment du mouvement de protestations de l'hiver 2012-2013 à Ben Gardane, alors qu'une délégation de la ville était reçue à Tunis, le premier ministre Hamadi Jebali annonçait un ambitieux projet de développement de la région. Il prévoyait l'aménagement d'une zone industrielle, *ex nihilo*, d'une zone logistique et d'un pôle santé, à destination des habitants de la région et surtout des patients Libyens nombreux à se rendre en Tunisie, généralement à Sfax, pour y être soignés dans des cliniques privées. Enfin, un port commercial devait être réalisé aux alentours du quai de pêche à El Ketef, à 7 km de la frontière libyenne. Jusqu'en 2015, aucun de ces projets ne fut engagé.

Plus particulièrement lié à l'économie marchande développée dans la ville frontalière, le projet de zone franche a été de nombreuses fois repris et annoncé. En décembre 2013,

²⁰² Entretien, *souk Libya* de L'Ariana, printemps 2014.

un responsable de l'unité de gestion relative à la zone Ben Gardane, allait même jusqu'à annoncer que le projet ferait de Ben Gardane « *la première plate-forme commerciale et logistique en Tunisie* » et un marché international *offshore* pour le transit et le stockage des marchandises selon le modèle de ceux existants aux Émirats Arabes Unis²⁰³. Au-delà d'une annonce supplémentaire qui ne connut pas plus de réalisation que les précédentes, on peut souligner la persistance d'un idéal de développement imposé par l'État sans prise en compte des réalités locales, à l'instar de bien d'autres « éléphants blancs » au Maghreb. Non seulement Ben Gardane n'a rien d'une place marchande *offshore* dont on peut d'ailleurs remettre en cause le potentiel de développement économique pour la région, mais il ne faut pas oublier que la zone franche existe déjà, ancienne et construite par le bas, palliant notamment les carences de l'État. À Ben Gardane, ces projets, toujours annoncés mais jamais réalisés, ne suscitent guère d'enthousiasme. Les acteurs de l'économie de la frontière se méfient d'abord de ce que les autorités sont susceptibles de justifier – fermeture des entrepôts illégaux, des activités de change - après avoir annoncé un projet en compensation, mais sans garantie de réalisation. En ce sens, d'après Mansûr, « *il vaut mieux une activité pour survivre maintenant qu'un projet incertain pour espérer vivre dans dix ans.* »²⁰⁴.

En 2016, un projet de zone franche commerciale et logistique à Ben Gardane était à nouveau discuté dans le cadre de la conférence internationale *Tunisia 2020* ayant réuni investisseurs et décideurs les 29 et 30 novembre 2016. Le projet prévoit depuis trois zones aménagées sur 150 ha :

« Zone logistique pour les importations et le transit : zone dédiée aux activités d'importation ainsi qu'aux flux de transit, en provenance de la Libye, de marchandises destinées au marché tunisien ou à d'autres marchés de pays tiers.

Zone de commerce et de services : zone dédiée à la vente en gros et en détail, aux activités de tourisme, aux services médicaux et aux services publics.

*Zone commerciale et logistique pour l'exportation : zone dédiée essentiellement à l'exportation vers la Libye et vers d'autres pays de l'Afrique »*²⁰⁵.

²⁰³ Lakani B., « Création d'une zone franche commerciale offshore à Ben Guerdane. », [leconomistemaghrebin.com](http://www.leconomistemaghrebin.com) [en ligne], publié le 14 décembre 2013. URL : <http://www.leconomistemaghrebin.com/2013/12/14/creation-dune-zone-franche-commerciale-offshore-a-ben-guerdane/>

²⁰⁴ Entretien, souk Zokra, Ben Gardane printemps 2014.

²⁰⁵ Cf. fiche de présentation du projet, [tunisia2020.com](http://www.tunisia2020.com) [en ligne].

URL : <http://www.tunisia2020.com/projet/zone-franche-commerciale-logistique-de-ben-guerdane/>

Non seulement il n'est plus question d'un développement industriel *ex nihilo*, mais la dimension commerciale transfrontalière – et non *offshore* – est même soulignée. Bien qu'il ne soit rien dit des acteurs locaux, il semble que les responsables politiques en Tunisie aient saisi l'importance de l'enjeu de réintégration d'au moins une partie de l'économie illicite des régions frontalières dans l'espace économique national, légal et contrôlé. Entre impasse du développement de ces régions et croissance des tensions nées de la criminalisation des économies frontalières, un tournant semble s'opérer dans l'approche de ces questions. Cette dernière apparaît moins radicale et simpliste, actant que, faute d'empêcher les flux, mieux vaut chercher à les encadrer. Un espace de négociation avec les acteurs du commerce et de la contrebande pourrait alors se rouvrir. Reste à connaître l'éventuelle participation des acteurs locaux à un tel projet. Ces derniers ne sont jamais mentionnés dans les quelques articles de presses abordant le sujet²⁰⁶. On peut également penser que les autorités porteuses du projet et les acteurs de l'économie de la frontière pourraient avoir une représentation bien différente de l'organisation d'un tel aménagement et de son usage, comme ce fut le cas du souk Maghreb finalement déserté par les grossistes qui le jugeaient trop contrôlé.

III.3. Vers une politique globale et multiscalaire ?

Jusqu'à notre dernière mission de terrain au printemps 2015, nous avons toujours constaté que la gouvernance des questions liées au commerce transnational rencontrait deux écueils réduisant considérablement la compréhension des phénomènes dénoncés, urbains et frontaliers, et la portée des politiques censées les combattre.

Le premier renvoie à une forme de nationalisation, voire de localisation extrême de phénomènes se déployant à l'échelle régionale voire mondiale. Les flux marchands et financiers de part et d'autre des frontières terrestres ont, en ce sens, toujours été analysés comme relevant seulement de la contrebande transfrontalière et, au mieux, d'échanges illicites entre la Tunisie et ses voisins. Un tel réductionnisme a longtemps

²⁰⁶ « Tunisie : conférence internationale début 2017 sur la zone franche de Ben Gardane », directinfo.webmanagercenter.com [en ligne], publié le 13 septembre 2016. URL : <http://directinfo.webmanagercenter.com/2016/09/13/tunisie-conference-internationale-debut-2017-sur-la-zone-franche-de-ben-guerdane/>

Abou S., « Tunisie : Que prévoit la loi sur les zones franches ? », [webmanagercenter.com](http://www.webmanagercenter.com) [en ligne], publié le 21 mars 2017. URL : <http://www.webmanagercenter.com/2017/03/21/403579/zones-franches-un-projet-de-loi-est-fin-pret/>

masqué que s'opéraient aux frontières des segments de routes marchandes transnationales. Autrement dit, l'encadrement de ces flux par l'État nécessite une politique dépassant largement le seul cadre géographique des régions frontalières. En ville, la compréhension du phénomène d'expansion des étals dans l'espace public a été restreinte à une problématique d'aménagement urbain et rien n'a été dit des chaînes commerciales dont les *nasbas* ne sont que l'extrémité ou des inégalités socio-économiques et spatiales alimentant le recours à vente de rue pour créer un revenu et les filières migratoires – de Jelma à Tunis par exemple – de jeunes sans avenir dans le Centre-Ouest en crise.

Le second réductionnisme revient à une généralisation d'enjeux précis nécessitant des différenciations nettes. Les facteurs de cette indifférenciation sont à la fois la radicalisation des discours politiques, entre l'assimilation de tous les trafics à des menaces, la criminalisation de tous les acteurs, et même l'usage de l'expression de « commerce parallèle » associant le commerçant fraudeur au contrebandier, le contrebandier de vaisselle à celui d'armes et finalement tous trafics aux réseaux les plus criminels.

En somme, ces deux écueils ont faussé les analyses des décideurs, avec, par exemple, une nette incompréhension des relations sociales, économiques et spatiales dans l'organisation du commerce transnational en Tunisie. Sans vision globale, comme celle nécessaire à la compréhension de l'interconnexion des dispositifs de contournement, tout projet de gouvernance de l'économie transnationale en Tunisie paraît impossible. Or, depuis notre dernière mission, il semble que cette vision globale commence à émerger en Tunisie.

Le premier signal a été donné dès la prise de fonction du premier ministre Youssef Chahed qui déclarait en août 2016 faire de la lutte contre la corruption une priorité de son gouvernement. La campagne d'arrestations menée au printemps 2017 semble cibler ce que la presse nomme les « homme d'affaires », opérant les dispositifs de contournement portuaires. Or ces derniers avaient toujours été relativement épargnés, comme si les flux du « commerce parallèle » n'empruntaient pas de routes maritimes à destination des ports tunisiens.

Plus importante encore est l'amorce d'une réflexion sur les barrières douanières. Les différentiels frontaliers qu'elles entretiennent entre la Tunisie et ses voisins sont à l'origine même du recours d'acteurs économiques multiples aux contournements, à la contrebande et à la fraude. Ces contournements entretiennent à leur tour un recours

systematique à la corruption et laissent le trésor public accuser des pertes colossales en droits de douanes et taxes diverses (Ayadi, 2013). Si la réflexion sur une réforme des droits de douanes n'en est qu'à ses prémices, elle a le mérite d'avoir été déclarée nécessaire à plusieurs reprises et pas seulement dans les rapports d'observateurs extérieurs comme la Banque Mondiale (Ayadi, 2013). En février 2016, le ministre du Commerce Mohsen Hassen déclarait vouloir négocier avec les contrebandiers leur réintégration à l'économie « formelle ». En juin 2016, la présidente du patronat tunisien, Wided Bouchamaoui, s'est déclarée favorable à la réduction des tarifs douaniers dans le cadre de la lutte contre le « commerce parallèle »²⁰⁷. Autrement dit l'organisation qui avait toujours défendu une tarification douanière protectionniste et une politique intransigeante de limitation des importations semble opérer un tournant plus pragmatique. L'adhésion en juin 2017 de la Tunisie à la Convention de Kyoto portant sur l'harmonisation et la simplification des régimes douanier semble aller dans ce sens.

Conclusion

Dans les centres urbains comme dans les régions frontalières, les responsables politiques tunisiens, de l'échelle locale à l'échelle nationale, ont eu à faire face aux conséquences de la période de vacuité des dispositifs de contrôle et de sécurité induite par la révolution et la chute du régime du président Ben Ali en 2011. L'expansion du commerce de rue dans les centres urbains et le développement de flux criminels et de menaces transitant par les régions frontalières ont exigé une réponse politique urgente. Cette dernière a d'abord pris la forme d'une radicalisation du discours des responsables politiques à l'encontre des acteurs impliqués dans les menaces sur l'économie et la sécurité nationales, y compris ceux relevant de l'économie transnationale et de ses dispositifs contournements. Une telle criminalisation, à défaut de l'efficacité des mesures envisagées, a justifié une politique de lutte frontale et indifférenciée en guise de gestion des phénomènes dénoncés.

Telle qu'elle a été développée lors de notre période d'enquête, de 2012 à 2015, la politique d'éradication des étals en ville, et celle d'imperméabilisation des frontières, ont toutes deux été peu efficaces. Portée par des discours souvent réducteurs, cette

²⁰⁷ « Commerce parallèle : Wided Bouchamaoui appelle à la réduction des taxes douanières », webmanagercenter.com [en ligne], publié le 4 juin 2016. URL : <http://www.webmanagercenter.com/2016/06/04/169907/commerce-parallele-wided-bouchamaoui-appelle-a-la-reduction-des-taxes-douanieres/>

gouvernance de lutte excluant d'une part la négociation avec les acteurs relais ou plus modérés dans leur écart à la norme légale, et ignorant d'autre part ses propres faiblesses comme la corruption, a généré des tensions croissantes aux abords des marchés urbains et dans les régions frontalières.

En dépit des recommandations des observateurs internationaux, une gouvernance plus pragmatique n'en est qu'à ses prémises. Elle devrait viser non pas à exclure mais à intégrer un maximum d'acteurs du « commerce parallèle » dans l'économie dite formelle.

L'analyse de la gouvernance de l'économie transnationale tunisienne du point de vue des autorités montre à quel point cette politique s'est développée en référence à un espace politique, économique et social idéalisé et uniformisé, en référence à la vision moderniste bourguibienne. En somme, une gestion et un contrôle de l'économie transnationale en Tunisie devraient dépasser le cadre national pour opérer une réflexion et une action à l'échelle transnationale- en particulier celle des réseaux d'approvisionnement mais aussi des barrières douanières et des différentiels frontaliers entretenant les dispositifs de contournement. Il s'agirait aussi de repenser le cadre national tunisien lui-même, avec ses différenciations régionales, économiques, sociales et politiques.

PARTIE III

DES APPROVISIONNEMENTS AUX DISPOSITIFS DE CONTOURNEMENT : CONSTRUIRE UNE APPROCHE RÉSEAU DE LA STRUCTURATION DES ROUTES MARCHANDES

Introduction

L'organisation de l'économie transnationale en Tunisie est très ramifiée dans le sens où elle articule des dispositifs de contournement des barrières douanières concurrents et complémentaires qui commandent un faisceau d'opportunités d'approvisionnement. Elle est aussi extrêmement labile, en constante recomposition et réactive à la réversibilité des conditions de sa prospérité du fait des changements qui affectent son environnement économique ou politique aux échelles locales, nationales et régionales.

La matrice de cette organisation apparaît double. Elle tient d'une part aux modalités d'extension et de mondialisation des relations commerciales des souks tunisiens inscrites et construites à partir de contextes différents et d'expériences distinctes. Elle renvoie d'autre part aux termes de la négociation des acteurs avec la puissance publique qui déterminent le mouvement de création et de recréation des opportunités de contournement. Une telle organisation a nécessité de mener les investigations sur deux fronts. Le premier s'est attaché à comprendre la fabrique de la route globale des

importations transnationales en questionnant la structuration des marchés et de leurs relations (cf. partie I). Le second a cherché à mettre en lumière la complexité et la labilité des ramifications de cette route marchande, accentuées et révélées par le changement politique en Tunisie (cf. partie II).

Au terme des deux premières parties de la thèse, nous disposons d'un ensemble de marchés en relations, lui-même en constante recomposition au point qu'il apparaît difficile à saisir pour les autorités dans des cadres géographiques administratifs et statiques, à commencer par celui de l'État. Cet ensemble, à la fois réticulaire et dynamique, appelle la notion de réseau d'ailleurs inévitablement mobilisée dans les deux premières parties de la thèse. Cependant, l'usage de la notion reste à définir. À partir des deux précédents développements et des interrogations portées par l'enquête empiriques, la troisième partie de la thèse propose de pratiquer un recul réflexif. En effet, le questionnement théorique sur l'usage de la notion de réseau dans une étude sur le commerce transnational résulte des observations effectuées sur le terrain, voire des interrogations portées par l'écriture de ces résultats.

Le chapitre 6 présente un état des lieux de l'usage de la notion de réseau dans les études transnationales. À partir du constat d'un usage le plus souvent métaphorique de la notion, il s'agit d'examiner les apports de la sociologie des réseaux sociaux et en particulier l'analyse de réseaux et de tenter de transposer ces analyses aux lieux en relation.

Le chapitre 7 propose d'explorer des pistes de mise en œuvre d'une approche réseau à partir des données empiriques présentées dans la thèse et d'examiner les apports de ces propositions dans l'analyse des réseaux sociaux et spatiaux de l'économie transnationale en Tunisie.

Chapitre 6

Du réseau social au réseau spatial : construire un cadre d'analyse des réseaux du commerce transnational

Introduction	350
I. Les réseaux du commerce transnational entre lieux et acteurs : de la métaphore du réseau au concept « soft » de la route	351
I.1. Les réseaux de l'économie marchande transnationale : des acteurs, puis des lieux	352
I.2. Les formes des réseaux.....	355
I.3. La route, concept « soft » pour assembler acteurs, lieux et liens.....	360
II. Mobiliser l'analyse de réseaux sociaux (ARS) dans l'analyse de réseaux commerciaux	364
II.1. Mobiliser l'analyse de réseaux sociaux dans les études transnationales : potentialités et défis	365
II.2. Expérimenter l'analyse de réseaux sociaux dans le champs du commerce : exemples aux échelles locales et régionales en Afrique subsaharienne	371
II.3. Formaliser les réseaux sociaux des routes marchandes transnationales : chaînes relationnelles et encastrement.....	381
III. Des lieux en réseau : penser la discontinuité topographique avec les apports de l'analyse de réseaux sociaux	389
III.1. Penser la discontinuité et la connexion entre les lieux : le réseau métaphore appliqué à l'espace géographique.....	389
III.2. Dimension spatiale et spatialisation des réseaux sociaux	394
III.3. Les réseaux spatiaux : pistes méthodologiques.....	397
Conclusion	403

Introduction

Depuis les travaux pionniers identifiant des « *réseaux géographiques et humains d'échanges* » (Tarrius, 1987), les recherches menées sur le commerce transnational décrivent des routes commerciales (Choplin, Pliez, 2015) que parcourent les entrepreneurs et qui sont animées par leurs mobilités autant que par les flux de marchandises qui en découlent. Sociales et spatiales, ces configurations relationnelles imbriquées et multiscalaires renvoient à un usage souvent métaphorique de la notion de réseau, heuristique certes, mais analytiquement pauvre. Autrement dit, le réseau métaphorique permet de repérer les ponts entre les personnes et entre les lieux traversant les cadres notamment communautaires et nationaux, mais « *l'analyse reste limitée quant à la compréhension des processus de construction des réseaux* » (Berthomière *et al.*, 2004). Ce constat, posé dès le début de la thèse, a provoqué un ensemble de réflexions nourries d'allers-retours constants entre les trouvailles théoriques et la réalité du terrain, dans l'espoir de dépasser l'usage métaphorique de la notion. Le chapitre restitue ce questionnement mené pendant toute la durée de la thèse.

À partir des premières observations et plus généralement de la prise en compte des réseaux dans les études contemporaines sur le commerce transnational, il s'agit alors d'identifier les apports et lacunes de ces approches et de proposer des ressources théoriques à mobiliser pour les enrichir. Après avoir mis en évidence les outils théoriques de la sociologie économique et de la sociologie des réseaux sociaux et les pistes de leur mobilisation pour analyser le commerce transnational, ce chapitre s'intéresse plus particulièrement à la spatialisation des réseaux sociaux et à la réflexion

sur la construction de réseaux à proprement parler spatiaux qui peuvent permettre d'éclairer l'analyse de l'organisation de l'économie transnationale en Tunisie.

I. Les réseaux du commerce transnational entre lieux et acteurs : de la métaphore du réseau au concept « soft » de la route

En dépit de son succès contemporain, notamment dans les recherches en sciences sociales, le réseau n'est pas une idée neuve. Depuis l'antiquité, la notion résulte de la prise en compte progressive des idées de maillage et de circulation différenciées à l'origine. Ainsi : *« Au fil de l'histoire des sciences et des techniques, s'est dégagé progressivement le caractère profondément réticulaire de la plupart des organisations naturelles et sociales. La forme générale du « réseau » a émergé des problèmes concrets qui se posaient face aux réalités naturelles et aux constructions sociales [...] »* (Parrochia, 2005).

La perception contemporaine d'un monde globalisé et connecté s'appuie sur une évocation, voire une invocation (Dartigues, 2001), de plus en plus systématique de la notion de réseau dans les sciences sociales, jusqu'à donner l'impression que *tout* est réseau et jusqu'à envisager une lecture du monde par les réseaux (Castells, 1998). Dans le champ des études transnationales, les auteurs ont précocement mobilisé la notion pour décrire les circulations migratoires et commerciales transméditerranéennes et plus précisément les relations entre les acteurs et entre les lieux. Cependant, l'usage abondant du réseau pour décrire ces constructions économiques et sociales s'est largement réduit à un emploi métaphorique. Sans formaliser davantage l'approche, la proposition plus récente du concept de « route » (Grabher, 2006 ; Pliez, Choplin, 2015) constitue une base intéressante pour identifier les réseaux imbriqués dans les économies transnationales et envisager une démarche plus analytique.

I.1. Les réseaux de l'économie marchande transnationale : des acteurs, puis des lieux

« Belsunce est au centre d'un vaste système urbain arabe, signifié par des réseaux géographiques et humains d'échanges aussi divers que spécialisés ». (Tarrius, 1987)

Dès 1987, lors des recherches fructueuses menées à partir du quartier de Belsunce, Alain Tarrius évoque explicitement les formations réticulaires qu'il observe depuis la place marchande marseillaise. C'est sur la même base que nous travaillons trente ans plus tard, à savoir des réseaux de lieux et des réseaux sociaux. Dans des perspectives proches de celles d'Alain Tarrius, parmi les recherches pionnières sur les économies transnationales, celles du collectif piloté par Michel Peraldi recourent amplement à la forme réticulaire pour décrire les interconnexions qui relient les acteurs des échanges migratoires et marchands en Méditerranée et les lieux qu'ils parcourent. Du point de vue des acteurs et de la constitution de leurs relations d'affaires, il est question des réseaux personnels des entrepreneurs, articulant des « réseaux ethniques » d'appartenance et des réseaux familiaux. À ce propos, Michel Peraldi convoque d'ailleurs explicitement la sociologie économique de Mark Granovetter :

« Qui signale la « nature » ethnique des solidarités néglige le fait que les liens mis en œuvre et en action sont, en pratique et en situation, des « liens faibles » (Granovetter, M, 1973). Le commerce repose sur des solidarités, de la confiance et des conventions informelles globalement organisées dans des relations personnelles entre Algériens certes ; mais des relations entre cousins, copains de classes ou voisins plutôt qu'entre frères ou parents proches ; et des relations mises en œuvre de façon circonstanciée et pragmatique plutôt que productrices de «dettes symboliques» et de réciprocités durables (on voyage ensemble mais on se sépare pour acheter, ou bien on partage un lot d'affaires mais pas les lieux de vente, etc.) » (Peraldi, 2007a).

Cet approfondissement théorique de la notion de réseau avec une première tentative de caractérisation des relations observées reste cependant limité et tardif au regard de la production de l'anthropologue et des chercheurs associés. Dans les deux ouvrages de référence (Peraldi, 2001 et 2002), le réseau foisonne. Réseaux personnels, ethniques, professionnels, villageois, des acteurs se chevauchent sans que les nuances soient clairement explicitées. Les auteurs mettent en lumière leurs temporalités variables et

mentionnent des « *réseaux dormants* » (Peraldi, 2007a) qui peuvent être activés et servir de support à de nouveaux réseaux d'affaires. Les « *réseaux commerciaux* » semblent recouvrir l'ensemble des acteurs impliqués dans les échanges transméditerranéens. Ils sont d'ailleurs clairement distingués des « *réseaux mafieux* » et criminels (Peraldi, 2007b). Sur ce point, rappelons à la suite de Philippe Dewitte que « *le réseau a mauvaise réputation* ». En effet, « *souvent assimilé à des trafics à la valise, le réseau évoque dans la vulgate des activités souterraines, invisibles au commun des mortels, en un mot trop cachées pour être honnêtes* » (Dewitte, 2004).

Cela traduit un biais de l'usage de la notion de réseau qui devient une figure pratique pour sous-entendre des connexions sans les expliquer. La presse en fait régulièrement ses gros titres. Mais les chercheurs ne sont pas en reste dans l'usage peu rigoureux du terme comme lorsqu'il s'agit justement d'ensembles relationnels peu investigués comme les « *réseaux mafieux* » et les « *réseaux d'État* » qui relient ceux qui ont accès au pouvoir et aux affaires. Ici, le réseau désigne une construction relationnelle obscure et se pare d'une connotation péjorative qui finit par coller aux réseaux en général, migratoires ou marchands.

Les recherches pionnières sur les économies transnationales distinguent des réseaux d'acteurs personnels, professionnels, ethniques, familiaux, confessionnels. Ils forment des réseaux commerciaux qui sont également mis en lumière avec leur organisation récurrente en « *filières* », leurs relations hiérarchiques, de sous-traitance, leurs infrastructures logistiques. Si les acteurs ont toute l'attention, sans doute parce qu'ils sont les intermédiaires indispensables aux chercheurs pour mettre en lumière des lieux discrets, les réseaux « *géographiques* » ne sont pas pour autant oubliés. Ils sont repérés à plusieurs échelles, depuis les « *réseaux d'emplacements* » (Peraldi, 2001), magasins, restaurants, hôtels, qui structurent le comptoir dans la ville, jusqu'aux réseaux de comptoirs qui relient les villes. Les lieux en réseau, dans la ville apparaissent mieux renseignés que les réseaux à plus petite échelle, tantôt réseaux urbains, tantôt réseaux logistiques. Tout au plus, les villes dans lesquelles s'inscrivent les centralités commerciales sont considérées comme des commutateurs d'échelles, schématiquement entre le local et le transnational, en distinguant les acteurs qui opèrent sur l'une ou l'autre – ou les deux.

Cette abondance de réseaux, comme en témoigne la grande diversité des épithètes, montre que la réflexion sur les économies transnationales se « réticularise » à mesure que s'étendent les réseaux transnationaux et que leur connaissance s'enrichit à chaque étude de cas. Cet enrichissement de la notion est essentiellement entraîné par un renouvellement constant des terrains mais aussi des thématiques ou des approches empiriques pour mieux comprendre ces réseaux commerciaux : un entrepreneur, un quartier, une activité. La définition des réseaux et de l'usage de la notion, et plus encore la construction d'une approche théorique, avancent peu en dehors de la référence à Granovetter, ici mobilisée par le sociologue Mohamed Benbouzid : « *Aussi, nous recourons à la sociologie économique notamment à R. Swedberg et M. Granovetter (1994) pour qui « l'action économique est socialement située et on ne peut l'expliquer à partir des seules motivations économiques. Elle est insérée dans des réseaux permanents de relations personnelles, bien plus qu'elle n'est le fait d'acteurs atomisés ». Ils suggèrent une approche en termes de réseaux dans l'analyse sociologique du fait économique parce qu'elle est plus proche de la réalité empirique* » (Benbouzid, 1999).

L'encastrement des réalités économiques dans les relations sociales vient justifier le recours au réseau et mettre en lumière des constructions relationnelles, ici des réseaux financiers entre Saint-Étienne et l'Algérie. Cependant, le réseau lui-même ne fait pas l'objet d'investigations théoriques. Au contraire, il devient comme ailleurs en sciences sociales, à l'exception de la sociologie des réseaux, une convention. Le recours au réseau vient essentiellement pallier les vides laissés par les discontinuités observées ou par les continuités invisibles. C'est la forme du réseau que l'on évoque pour faire comprendre la forme des ensembles de relations connectées qui sont parcourus empiriquement et mis en lumière. Une fois que la forme est mobilisée, elle s'applique à tout : « réseaux » urbains, commerciaux, ethniques, financiers, migratoires, familiaux, géographiques... etc. Et aucun objet particulier ne semble nécessiter une quelconque adaptation de la notion, une approche spécifique et encore moins la définition d'une relation marchande, ethnique ou urbaine.

La métaphore du réseau est admise dans les études transnationales. Heuristique, elle permet de dire les liens invisibles et d'expliquer la conjonction de circulations migratoires et marchandes. Cependant, la connaissance de ces échanges s'est à ce point enrichie que le manque théorique devient palpable. Les différents réseaux se surajoutent sans qu'on puisse clairement définir s'ils sont superposés, connectés,

imbriqués ou bien s'il ne s'agit que d'un seul réseau articulant des relations polyvalentes. Les relations sont d'ailleurs rarement définies et la confusion est fréquente, sous couvert d'une connexion enregistrée, entre simple interaction et relation plus structurante. La métaphore du réseau vient essentiellement décrire une forme sociale globale qui peut être représentée par d'autres métaphores connexes : le tissu pour un réseau dense, le treillis lorsqu'il l'est moins, le chapelet lorsqu'il est longitudinal. Et les métaphores sont interchangeables, comme ici dans les propos de Michel Peraldi : « *Cette effervescence marchande, ces jeux d'apparition disparition de places marchandes, mettent donc en évidence la vigueur et le dynamisme du phénomène qui n'arrête pas de doper un chapelet de places marchandes et marchés plus modestes dont le réseau finit par former un treillis tout autour de l'Europe [...]* » (Peraldi, 2007a).

Qu'ils soient pressentis dans l'espace topographique, reliant des lieux, ou dans l'espace topologique, les réseaux des économies transnationales prennent différentes formes sur lesquelles il convient de s'arrêter car chacune est envisagée de manière singulière.

I.2. Les formes des réseaux

La métaphore du réseau renvoie à des ensembles relationnels aux formes diverses : c'est tantôt la forme resserrée de la grappe – ou *cluster* – aux interrelations denses et groupées, tantôt une forme longitudinale, en chaîne, qui franchit des distances considérables. Ces formes fractales peuvent se repérer et se répéter à différentes échelles : locales, régionales, mondiales. Chacune conduit, de manière différente, à la nécessité de développer la réflexion sur les réseaux.

I.2.1. La forme du cluster, un réseau dense et groupé

La première forme reflète la densité des interconnexions locales à l'échelle d'un marché ou d'un quartier commerçant. À partir de la densité commerciale observée dans les places marchandes, Michel Peraldi propose la notion d'*économie de bazar* (Peraldi, 1999), comme « *le lieu où se croisent les mondes de l'échange, les différents étages de la machine économique* ». Pour lui, cette *économie de bazar* concentre et organise

spatialement les rapports d'échange, au croisement entre une logique de rationalisation économique qui tend à la fluidité et à la division des ordres marchands, et une logique de superposition et d'enchevêtrement des produits, des séquences, des rythmes. Quelles que soit son organisation et ses divisions initiales, le bazar tend à la confusion et au chevauchement, des activités, des positions sociales. Ainsi, « *le gros côtoie le petit car dans le bazar, tout le monde est en affaires, dans cet espace-temps organisé autour du rituel qui veut que tout objet trouve son prix, et transforme tout rapport social en rapport marchand.* » (Peraldi, 2001). Le réseau, sous-entendu ici, naît de la densité que suggère un maillage serré des lieux marchands et une forte intensité de relations entre les acteurs. À la suite des enquêtes réalisées au Caire et à Alexandrie en Master 1 en 2005, nous avons mis en regard cette *économie de bazar* avec la notion de *système productif localisé* issue des travaux de géographie économique et d'économie territoriale (Doron, 2009). Cette notion « *se définit comme une configuration d'entreprises regroupées dans un espace de proximité, autour d'un métier industriel. Les entreprises entretiennent des relations entre elles et avec le milieu socio-culturel d'insertion. Ces relations ne sont pas seulement marchandes, elles sont aussi informelles et produisent des externalités positives pour l'ensemble des entreprises* » (Courlet, 1994).

Trois aspects sont alors privilégiés dans l'analyse : les processus de coordination des activités et de constitution de liens entre groupe sociaux, et les conventions entre individus et entre entreprises. Chez Claude Courlet et Bernard Pecqueur, la notion s'adresse prioritairement à « *des activités pour lesquelles il est possible de morceler le processus de production en plusieurs phases et produits* » (Courlet, Pecqueur, 1993). Ils montrent combien cette caractéristique s'appuie sur « *un réseau d'interdépendances serrées* » adossées à un système sous tension « *qui suppose beaucoup d'échange et de transfert d'informations entre les entreprises* ». Le recours à l'*économie de bazar* comme au *système productif localisé* trouve son origine, lors des enquêtes, dans l'expérience de la densité relationnelle des marchés également éprouvée en Tunisie : Comment donner un sens aux interconnaissances, à l'intensité des échanges matériels, financiers, informationnels ? Cette question conduit à envisager les externalités positives – les ressources en somme – de la densité observée dans les quartiers commerçants. De même, elle amène à prendre en considération la structure des réseaux personnels des acteurs qui y développent leurs activités.

Cette première forme dense de structure relationnelle identifiée ne concerne pas seulement les acteurs et ne s'observe pas uniquement à l'échelle locale du marché. Les lieux aussi semblent pouvoir se structurer en *clusters*. Dans la ville, lorsqu'elle en abrite

plusieurs, les marchés entretiennent des relations de concurrence, mais aussi de complémentarité, d'approvisionnement selon leurs spécialisations différenciées. Ces relations peuvent aussi prendre la forme de filiales, de succursales, de comptoirs aux avant-postes de l'urbanisation en périphérie. Lorsque l'on considère les lieux en relation, un changement d'échelle permet aussi de pressentir des structures relationnelles denses aux échelles régionales et nationales. Le travail de Sassia Spiga sur les centralités commerciales de l'est algérien en est un bon exemple. Les grandes villes dominant le système urbain algérien ont perdu le monopole des approvisionnements au profit de villes moyennes comme El Eulma et Aïn M'lila, entretenant des complémentarités entre elles et avec des marchés de distribution plus modestes (Spiga, 2002). Ces systèmes relationnels et régionalisés de marchés peuvent parfois recouvrir l'ensemble du territoire national à l'instar des *souks Libya* présents dans les principales localités tunisiennes et alimentés depuis Ben Gardane et la Libye. S'il permet d'illustrer la densité d'un réseau de marchés, l'exemple des *souks Libya* montre aussi que ces marchés entretiennent moins des relations de complémentarité à partir d'unités autonomes que des relations de succursales dépendantes – au moins un temps – des approvisionnements en amont. Ce réseau de distribution, plutôt qu'un *cluster* dense, se rapproche davantage de la forme longitudinale de la chaîne dont il constitue le maillon final.

1.2.2. La forme de la chaîne, un réseau longitudinal

La seconde forme réticulaire dont on peut tester l'hypothèse sur le terrain des marchés du commerce transnational renvoie à un concept économique classique mobilisé pour penser des filières industrielles et commerciales du producteur au consommateur dans un contexte de mondialisation. Les *global commodity chains* – ou filières globales de marchandises – (Gereffi, 1994) permettent de relier toutes les étapes d'une filière globale d'un produit depuis l'approvisionnement en matières premières jusqu'à la distribution au consommateur.

« [The global commodity chains are] *sets of interorganizational networks clustered around one commodity or product, linking households, enterprises, and states to one another within the world-economy. These networks are situationally specific, socially*

constructed, and locally integrated, underscoring the social embeddedness of economic organization » (Gereffi, 1994)²⁰⁸.

Ces chaînes d'approvisionnement, ou logistiques, permettent de penser un réseau économique articulant une grande diversité de lieux et d'acteurs et participant à la circulation des marchandises vers l'aval, des capitaux vers l'amont et des informations dans les deux sens. Sans être nécessairement analysés avec le vocabulaire économique adéquat, ces chaînes d'approvisionnement ont été précocement repérées par les chercheurs ayant investi les terrains des économies transnationales en retraçant le parcours d'un objet de consommation à l'instar du pagnon étudié par Sophie Bava (Bava, 2001) ou plus largement en pratiquant la remontée d'une filière commerciale sur le terrain comme celle des jeans de l'Égypte à la Chine (Pliez, 2007) ou celle des *autorickshaws*²⁰⁹ de l'Égypte à l'Inde (Tastevin, 2015). Ainsi la chaîne d'approvisionnement constitue un outil conceptuel de base pour penser des ensembles réticulaire longitudinaux dont les interconnexions entre lieux, acteurs et organisations permettent aux flux de diverses natures (marchandises, capitaux, informations, innovations) de franchir des distances considérables à moindre coût. On y observe les activités de stockage, d'acheminement ou encore les étapes clés de rupture de charge, portuaires ou frontaliers, le long des itinéraires.

L'approche complémentaire des *chaînes de valeur* souligne les stratégies des acteurs économiques le long des chaînes d'approvisionnement. Le prix d'un bien vendu sur un marché intègre le coût de sa production, mais également celui d'une quantité de services directs et indirects, notamment logistiques, commerciaux ou financiers. Tout flux de marchandises s'appuie sur ces services qui cherchent à capter la valeur potentielle de ce flux en se plaçant entre le producteur et le consommateur. Une chaîne logistique répond à la logique de la chaîne de valeur, donnant à voir des stratégies de captation de la valeur. L'exemple du port de Dubaï montre que les chaînes d'approvisionnement façonnent les stratégies des grands acteurs portuaires mondiaux en concurrence. D'après Peter Hall et Wouter Jacobs, « *l'avantage stratégique compétitif de l'autorité ou de l'opérateur*

²⁰⁸ « [Les filières globales de marchandises sont] des ensembles de réseaux interorganisationnels regroupés autour d'une marchandise ou d'un produit, reliant les ménages, les entreprises et les États les uns aux autres et au sein de l'économie mondiale. Ces réseaux sont induits par leur environnement géographique, construits socialement et intégrés localement, ce qui souligne l'ancrage social de l'organisation économique. » (Traduction personnelle).

²⁰⁹ Véhicules tricycles motorisés répandus en Asie du sud et du sud-est.

portuaire ne repose pas seulement sur la situation, ou l'efficacité, mais sur l'encastrement dans les chaînes d'approvisionnement d'où s'extraient efficacité et valeur » (Hall, Jacobs, 2007)²¹⁰. Les stratégies de positionnement sur les chaînes d'approvisionnement et de captation de valeur peuvent d'ailleurs être repérées bien en deçà des grands acteurs mondiaux. À l'échelle urbaine par exemple, les stratégies des vendeurs de rue consistent à se positionner dans le dernier maillon aval de la chaîne entre commerçant et consommateur. Par ailleurs, la recherche d'un encastrement compétitif dans les chaînes d'approvisionnement d'acteurs ou d'organisations globalisés à l'instar du port de Dubaï permet d'éclairer la spatialisation de ces réseaux marchands. Si Dubaï devient une étape clé de la mondialisation du commerce transnational dans les années 1990, c'est justement par la capacité de la cité à s'insérer dans la chaîne d'approvisionnement des produits asiatiques à destination du monde arabe et de l'Afrique subsaharienne.

La contribution déterminante des géographes anglo-saxons à ces réflexions a permis de souligner à la fois les interconnexions entre acteurs et organisations mais également les lieux et les échelles de ces chaînes d'approvisionnement, au-delà de la seule échelle globale et des stratégies des firmes transnationales (Dicken *et al.*, 2001). L'intérêt et la richesse d'une telle approche résident dans le couplage entre lieux et acteurs d'une part et dans le prise en compte de l'ensemble des acteurs mobilisés (Coe *et al.*, 2004). Elle s'appuie sur une conception élargie et dynamique de la chaîne logistique, les réseaux mondiaux de production. Ils « *peuvent être définis comme des liens organisés de fonctions interconnectées et d'opérations à travers lesquelles biens et services sont produits, distribués et consommés. Ils sont sans cesse construits et transformés par des agents publics, privés ou collectifs aux positions de pouvoir et d'influence asymétriques à différentes échelles* » (Hall, Jacobs, 2007).

Reste que ces réseaux mondiaux de production sont difficilement transposables aux économies transnationales qui imbriquent le formel et l'informel et qui, tout en s'appuyant sur des relais globalisés bien identifiés à l'instar de Dubaï ou Hong-Kong, quittent aussi les radars de l'économie mondiale pour pénétrer les marges où les données quantitatives sont généralement inaccessibles.

²¹⁰ Traduction personnelle.

I.3. La route, concept « soft » pour assembler acteurs, lieux et liens

L'observation des interconnexions foisonnantes entre les personnes et entre les lieux a permis d'identifier des ensembles réticulaires renvoyant à deux formes, le *cluster* et la chaîne, l'une questionnant la densité des relations, l'autre le franchissement de la distance. Ces formes ont été conceptualisées et analysées avec une grande rigueur théorique et méthodologique hors du champ des études transnationales. Sans être en mesure de transposer ces concepts et ces méthodes du fait de traditions de recherche distinctes et à cause des obstacles qui empêchent la récolte de données systématiques, les chercheurs retraçant les connexions des acteurs et les lieux du commerce transnational se sont toutefois inspirés de ces travaux, et tout particulièrement les géographes cherchant à concilier relations sociales, économiques et spatiales. Avant même d'analyser un réseau à proprement parler, il s'agit de mettre en évidence la complexité de ces systèmes relationnels, connectant lieux et acteurs distincts à toutes les échelles, tels qu'ils sont mis à jour empiriquement et progressivement en cheminant d'une connexion à l'autre. L'hypothèse d'enchevêtrements relationnels complexes du local au global comme des limites du recours à un usage métaphorique de la notion de réseau, ainsi privée de sa dimension analytique, a conduit, de manière intuitive au départ, à faire émerger la notion de route marchande qui tend à se formaliser.

I.3.1. Routes des migrations et routes historiques

La route est d'abord mobilisée comme une métaphore signifiant à la fois la filière – les interconnexions longitudinales –, et à la fois les lieux de passage et les ancrages géographiques. Elle renvoie à la structuration d'un réseau à la fois topologique, reliant des acteurs, et topographique, entre des lieux. La route est investie avec une pratique ethnographique souvent multisituée (Marcus, 1995) croisant entretiens, observations et explorations de lieux en lieux. On la retrouve assez logiquement dans les travaux des spécialistes des migrations internationales, notamment transsahariennes, sous la forme de routes migratoires. En se préoccupant de ce que les migrants et entrepreneurs mobiles transportent le long de ces itinéraires, la route peut aussi être marchande. Ainsi il n'est guère surprenant que nombre de chercheurs travaillant sur les économies transnationales aient commencé par étudier le fait migratoire. Dans un contexte de mondialisation des échanges commerciaux, y compris modestes, dans les années 1990,

les chercheurs observent la connexion de ces routes migratoires et marchandes à ce qu'ils appellent les « *routes de la mondialisation* » ou « *routes globales* » à l'instar de celle des jeans chinois du Caire à Yiwu en passant par Salloum et Tripoli (Pliez, 2007). Proches de l'analyse de filières globalisées, ces routes mondialisées sont matérialisées, et cartographiées, par le parcours des marchandises. Elles n'y sont toutefois pas réduites, avec une attention particulière portée sur le rôle des acteurs intégrant et animant des lieux le long de ces itinéraires et participant à la construction de l'ensemble. Le flux de marchandises devient alors un indicateur pour repérer, à partir des lieux qu'il traverse, des constructions relationnelles économiques, sociales et spatiales complexes.

Métaphore d'autant plus pratique qu'elle n'implique pas une analyse dédiée comme c'est le cas de la notion de réseau, la route commerciale transnationale entre en résonance avec les routes marchandes historiques. La référence aux routes de la soie est particulièrement explicite dans le cas des échanges entre la Chine et le monde arabe, jusqu'à être mobilisée comme une clé de lecture pertinente de l'intensité des échanges contemporains entre Chine et monde arabe par la Banque Mondiale (Belguidoum, Pliez, 2012). Les routes de la soie disposent d'un formidable potentiel évocateur notamment entretenu par la postérité des récits de Marco Polo. Au-delà, elles signifient aussi une continuité par-delà la distance entre la Chine et le bassin Méditerranéen, avec ses étapes, ses relais cosmopolites, ses échanges, ses temporalités. Dans sa version contemporaine, celle du commerce transnational, on identifie sa destination, Yiwu et sa construction par étapes. S'il n'y a plus guère de soie et si le navire porte-conteneurs a remplacé la caravane chamelière sur les routes contemporaines, la référence à ces routes historiques porte à la fois les lieux connectés et la manière avec laquelle ils sont affectés par ces échanges, les acteurs marchands, mais aussi logistiques, financiers, politiques, et les recompositions politiques qui influencent et réorientent les itinéraires. Les routes de la soie sont aussi une invitation à explorer les routes marchandes dans les travaux des historiens. Le commerce longue distance, cosmopolite, interculturel interroge en effet la circulation d'une information fiable par exemple pour le commerce transatlantique de l'Ancien Régime (Marzagalli, 2007) ou encore le rôle de la confiance dans la structuration et la cohésion de réseaux commerciaux à l'époque moderne (Calafat, 2011). Sur les routes du commerce transnational où la confiance remplace encore souvent le contrat, ces analyses historiques invitent à approfondir la nature des relations d'affaires.

I.3.2. La route, un outil accessible pour penser les réseaux

À partir de la métaphore initiale et de ses références historiques, la route peut apparaître comme une manière souple de réfléchir au réseau et de l'exprimer à partir de matériaux ethnographiques. Dégagée des appareils théoriques contraignants et peu transposables aux économies transnationales, la route apparaît comme un concept permettant d'exprimer les assemblages de lieux hétéroclites et distants. Ces assemblages repérés sur les terrains des économies transnationales se sont considérablement complexifiés avec les stratégies d'acteurs tout aussi hétéroclites, les imbrications de réseaux et d'échelles, les temporalités et les recompositions distinctes. La route offre un cadre pour explorer des ensembles complexes associant réseaux topologique et topographique. C'est aussi une manière d'associer des réflexions sur les densités localisées, en somme les grappes, et les connexions longitudinales qui forment les chaînes. Sans recourir à une analyse de réseau, la route permet de penser les réseaux qui structurent les économies transnationales.

« The route then becomes a more 'soft' concept, but this also makes it more usable for geographers, sociologists or anthropologists who strive to understand the networked aspect of trade. With this stated goal, the work of an ethnographic survey is then to capture the unstable and the inconspicuous [...] » (Choplin, Pliez, 2015)²¹¹.

La route constitue alors un cadre général auquel les chercheurs qui se concentrent sur l'analyse d'une filière, d'une étape, d'une entreprise, peuvent relier leurs enquêtes ethnographiques et les contextualiser. Elle invite à admettre que l'on n'étudie jamais qu'une portion, qu'un élément déjà complexe d'un ensemble plus vaste qui s'est constitué aussi dans d'autres lieux et selon d'autres temporalités.

Les travaux portent alors sur les relations insoupçonnées et invisibles car ne laissant guère de traces directes dans les statistiques économiques internationales. Elles impliquent un travail ethnographique, souvent par tâtonnements empiriques, à même de capturer « *l'instable et le discret* » et les relations entre une ville globale tel que Dubaï ou Hong-Kong et une petite ville marginale et frontalière comme Ben Gardane. Ces

²¹¹ « *La route devient alors un concept plus «soft», mais également plus accessible aux géographes, sociologues ou anthropologues qui cherchent à comprendre la forme réticulaire du commerce. Avec ce but déclaré, le travail d'une enquête ethnographique est alors de capturer l'instable et le discret [...]* ». (Traduction personnelle)

relations spatiales sont portées par des relations et des mobilités d'affaires construites par le bas, parfois familiales, qui impulsent des flux de marchandises et financiers empruntant des itinéraires souvent détournés, comme c'est le cas en Tunisie, assurés par des relations denses, locales et régionales. Comme le soulignent Armelle Choplin et Olivier Pliez (2015), c'est un des multiples chemins qui mènent aux réseaux et qui conduisent à en explorer les formes, les structurations, les interconnexions, la géographie.

Reste le constat d'un usage métaphorique de la notion de réseau. Le recours à la métaphore réticulaire peut parfaitement faire l'objet d'une réflexion cherchant à en formaliser l'usage comme c'est le cas de la route. Cependant, la métaphore ne doit pas constituer un refuge interdisant d'envisager le concept et les potentialités des analyses formalisées. Malgré les barrières, notamment méthodologiques, l'analyse de réseau peut enrichir le recours à cette notion dans les études transnationales. Sans quitter la route, il s'agit de se demander en quoi les approches formelles peuvent étayer les réseaux des recherches ethnographiques qualitatives menées à partir d'espaces de la mondialisation statistiquement invisibles, mais empiriquement praticables.

II. Mobiliser l'analyse de réseaux sociaux (ARS) dans l'analyse de réseaux commerciaux

Saisir les connexions entre les acteurs qui structurent les lieux marchands et entre ces lieux a été une ambition précoce dans l'approche du commerce transnational menée en Égypte en master, puis en Tunisie dans le cadre de la thèse. Cependant, dans les études qui portent sur les économies transnationales, au carrefour de la sociologie, de l'anthropologie et de la géographie, les usages de la notion précèdent souvent la formalisation d'une approche réseau des réalités observées. Il faut dire que les approches formalisées des réseaux, systématiques, souvent statistiques et quantitatives, à l'instar de la sociologie des réseaux sociaux, ont jusqu'à ces dernières années rencontré peu d'écho auprès des chercheurs spécialistes des approches ethnographiques qualitatives, compréhensives et souvent ancrées dans les Suds. La réflexion est donc enracinée dans une frustration initiale consistant à échanger avec des spécialistes des réseaux sociaux, à lire leurs travaux et à en percevoir les potentialités sans être en mesure de les employer sur le terrain de l'économie transnationale tunisienne.

En suivant ce cheminement, il s'agit de mettre en évidence les éléments de l'analyse de réseaux sociaux, développés par la sociologie des réseaux sociaux en général et par la sociologie économique en particulier²¹², qui sont susceptibles de montrer en quoi les liens sociaux et économiques structurent les routes et les lieux du commerce transnational. Cependant, les notions et les clés d'analyse bien formalisées que développent les analyses de réseaux sociaux ne sont pas, malgré leur potentiel, aisées à mobiliser sur nos terrains.

Ainsi, il apparaît nécessaire de commencer par souligner le potentiel de diffusion des analyses de réseaux sociaux mais également les obstacles à leur application au champ des études transnationales. Ensuite, nous envisagerons deux exemples d'une mobilisation de l'analyse des réseaux sociaux sur des terrains et thématiques proches des nôtres. Ces exemples, et leurs limites, nous permettront enfin d'opérer une sélection des outils théoriques de l'analyse de réseaux sociaux en fonction de nos terrains et de

²¹² Mon ouverture à la sociologie économique s'est inspirée des travaux de mon codirecteur de Master 2, Régis Guillaume, et l'acculturation à la sociologie des réseaux sociaux a été initiée dans le cadre du LabEx SMS à Toulouse, avec les travaux de Michel Grossetti, Claire Bidart, Ainhoa de Federico de la Rua, et au sein du séminaire *Mobilités Réseaux Migrations*.

notre objectif d'analyse de la structuration dynamique et des ramifications des réseaux d'affaires et de marchés en Tunisie.

II.1. Mobiliser l'analyse de réseaux sociaux dans les études transnationales : potentialités et défis

II.1.1. Un cadre théorique solide : quelques notions de l'analyse de réseaux sociaux

L'analyse de réseaux sociaux (ARS) est aujourd'hui un champ de recherche bien formalisé. Elle vise principalement à comprendre comment les relations sociales s'articulent et produisent des structures sociales. Du point de vue théorique comme méthodologique, la sociologie des réseaux sociaux et l'analyse de réseaux sociaux ont fait l'objet de synthèses accessibles (Degenne, Forsé, 2004 ; Forsé, 2008 ; Lazega, 2014 ; Mercklé, 2011) qui permettent de s'appuyer une base théorique stabilisée, à commencer par un faisceau de notions précises.

Son objet, le **réseau social**, est simplement un ensemble de relations sociales articulées entre elles. Il ne doit pas pour autant être confondu avec un groupe social ou une organisation pas plus qu'il ne se définit par les caractéristiques de ses membres ou leur conscience d'en faire partie. L'objet à définir est donc avant tout la relation sociale. Cette dernière dépasse la simple interaction ponctuelle. En effet, une relation sociale, **dyade** entre deux personnes, implique une connaissance et un engagement réciproques fondés sur des interactions répétées.

À partir de cette base, l'analyse des réseaux sociaux porte à la fois sur les relations sociales qui les composent et sur leur structure. Une relation sociale s'analyse en termes de **symétrie**, car au-delà de la réciprocité, la perception de l'intensité de la relation peut différer entre les acteurs en relation. L'analyse peut aussi porter sur l'**homophilie**, considérant les similarités entre les personnes en relation, ou sur sa **polyvalence** ou **multiplicité**, par exemple si l'on considère un lien à la fois de voisinage, d'amitié et d'affaires. Enfin, la **force du lien**, qui d'après la définition de Mark Granovetter combine le temps, l'intensité émotionnelle, l'intimité et la réciprocité des services (Granovetter, 1983), permet de différencier les relations sociales et leurs potentialités.

La **structure** du réseau social s'analyse en termes de **densité**, soit les relations existantes reportées à l'ensemble des relations possibles. Le repérage des **cliques** permet de mettre en lumière les sous-ensembles plus fortement interconnectés à l'intérieur du réseau. L'analyse de la **centralité** caractérise la position structurale d'un acteur par rapport à l'ensemble du réseau. La **centralité de degré** considère le sommet duquel partent le plus de relations, la **centralité d'intermédiarité** celui par lequel passent le plus de chemins et la **centralité de proximité** le sommet le plus proche des autres. Un acteur central peut mobiliser davantage de soutiens, de ressources, jouer les intermédiaires et être incontournable. La structure d'un réseau peut aussi être marquée par des zones de faible densité, les **trous structuraux** (Burt, 1992), renforçant notamment la position des acteurs qui les franchissent, les courtiers ou **brokers**, et connectent des sous-ensembles du réseau entre eux.

Les réseaux sociaux étudiés dépendent bien entendu des critères sélectionnés par le chercheur pour les besoins de son étude. En fonction des choix opérés, différents types de réseaux peuvent être générés. Le plus utilisé est sans doute le **réseau personnel** qui consiste à reconstituer selon les critères sélectionnés une partie des relations directes d'un individu avec d'autres personnes. Selon le critère retenu d'intensité des relations, un réseau personnel peut varier de plusieurs centaines à moins d'une dizaine de relations. Les **réseaux complets** sont une approche qui cherche à reconstituer les relations de façon exhaustive au sein d'un ensemble social déterminé. Le chercheur définit donc une limite au réseau en faisant coïncider sa limite avec celle d'une organisation professionnelle ou associative par exemple, en fixant un critère et un seuil de participation au réseau ou encore en recherchant par « boule de neige » la limite *a priori* inconnue. Dans le cas des **chaînes relationnelles** le chercheur prend pour objet un processus dans lequel des acteurs sont mis en contact par des intermédiaires et cherche à reconstituer la chaîne des relations ainsi mobilisées. Cette approche est notamment intéressante pour saisir les processus d'accès à des personnes et/ou à des ressources.

II.1.2. Une base théorique pertinente pour les études transnationales

Sans entrer plus avant dans le détail des outils de l'analyse de réseaux sociaux qui n'est pas l'objet de notre propos, il apparaît intéressant de souligner que la focalisation de la sociologie des réseaux sociaux sur les relations entre les entités est un objectif qui

transgresse les barrières disciplinaires. C'est là un élément clé de leur potentiel de diffusion. Comme le souligne Claire Bidart, les réseaux sociaux sont un objet transversal aux sciences sociales pour « *mieux appréhender les liens entre les individus, les groupes et la société globale* » (Bidart, 2008). La neutralité de l'objet de l'analyse de réseaux sociaux est *a priori* d'une grande adaptabilité pour les autres disciplines susceptibles de l'employer. Sur cette base, deux caractéristiques de l'analyse de réseaux sociaux intéressent directement la recherche sur le commerce transnational. Le souci de saisir les logiques transversales aux groupes sociaux comme aux territoires et aux échelles est un premier intérêt partagé. En effet, la transversalité des réseaux sociaux (Bidart, 2008) constitue une approche idoine des réseaux des économies transnationales traversant par nature les territoires nationaux et leurs frontières. Les réseaux sociaux permettent également la prise en compte des relations qui traversent les hiérarchies et les groupes sociaux. L'intérêt de se concentrer sur les relations entre les acteurs plus que sur des ensembles prédéfinis est de potentiellement révéler les acteurs cachés, les routes parallèles, les circuits informels et les liens clientélistes (Walther, 2014). La dimension économique-politique du commerce transnational tunisien repose justement sur ces relations transgressives.

Le second point de connexion à l'analyse de réseaux sociaux est l'attention portée aux dynamiques des relations entre les entités qui invite à la fois à saisir la complexité et l'évolution d'un réseau. Ainsi, « *l'étude des réseaux sociaux, de leur distribution, de leurs strates temporelles, de leur diversité, de leurs degrés d'interconnexion nous permet donc d'appréhender une sorte de cartographie sociale dynamique des modes de circulation et d'ancrage dans les univers sociaux* » (Bidart, 2008). Les termes de « cartographie », « circulation » et « ancrage » s'adressent sans détour à ceux qui travaillent la géographie des réseaux marchands transnationaux et appellent une traduction territoriale des réseaux sociaux qui est ici à peine voilée. L'intérêt porté aux dynamiques des réseaux et des relations conduit également à en fouiller les strates temporelles. À propos des réseaux personnels, Claire Bidart en fait d'ailleurs explicitement les témoins des histoires des individus : « *Ces liens actifs aujourd'hui rappellent les divers milieux dans lesquels la personne a évolué à différentes époques de sa vie et à partir desquels elle a construit ces relations* » (Bidart, 2008). Si les réseaux sociaux ont une dimension dynamique, ils ne devraient pas manquer de mettre en lumière des processus tel que la structuration ou la recomposition d'un réseau d'affaires ou d'une route marchande, ou encore les « réseaux dormants » évoqués par Michel Peraldi. À propos des « strates

temporelles », l'analyse de réseaux sociaux constitue également une approche idoine pour saisir le changement spatial (Elissalde, 2000) et la dynamique des territoires.

Du point de vue du commerce transnational, Olivier Walther en souligne la dimension relationnelle par excellence propice à l'analyse de réseaux sociaux (Walther, 2015a). Particulièrement aux Suds, l'activité commerciale repose sur les relations interpersonnelles et sur la confiance qui, faute de contractualisation et dans un contexte politique et économique incertain, sont indispensables (Fafchamps, 2004 ; Berrou et Combarous, 2012). C'est d'ailleurs tout l'intérêt suscité par ces réseaux auprès des historiens, géographes et économistes. Dans le cas de l'Afrique subsaharienne, Olivier Walther souligne l'engouement des historiens pour les racines historiques des réseaux marchands et les stratégies d'adaptation des commerçants (Howard & Shain, 2005 ; Howard, 2010), celui des géographes pour l'expansion régionale puis mondiale du commerce et pour les groupes ethniques impliqués (Egg, Lambert, 1994 ; Grégoire, 2003; Walther, 2009) ou encore celui des économistes pour l'encastrement social des réseaux économiques et leur rapport au politique et à l'État (Meagher, 2005 et 2010). Comme nous l'avons montré pour les études transnationales menées en contexte méditerranéen, cet intérêt pour les réseaux économiques en Afrique subsaharienne n'implique pas une application des modèles théoriques proposés par les théories relationnelles de l'interaction sociale telles que l'analyse de réseaux sociaux (Walther, 2014). En somme, malgré l'objet d'analyse de réseaux sociaux idéal que serait le commerce transnational, ses réseaux restent ici aussi largement métaphoriques. Et ce n'est pas faute d'ignorer les réseaux sociaux ou la sociologie économique de Mark Granovetter puisque Kate Meagher semble en faire le nouveau paradigme de l'informel en écrivant « *informality is dead, long live to social networks* »²¹³ (Meagher, 2010). Il faut donc admettre un certain nombre d'obstacles à la diffusion de l'analyse de réseaux sociaux sur les terrains du commerce, de l'informel et des suds.

²¹³ « *L'informel est mort, longue vie aux réseaux sociaux* » (Traduction personnelle).

II.1.3. Des obstacles multiples à l'usage de l'analyse de réseau sociaux dans les études transnationales

Sans doute faut-il commencer par exposer les raisons pour lesquelles l'analyse de réseaux sociaux est si peu employée. En ce sens, le constat d'Olivier Walther sur la connexion manquante entre l'analyse de réseaux sociaux et les études africaines s'applique parfaitement au commerce transnational observé depuis la Méditerranée. Les trois raisons principales invoquées sont le faible intérêt des spécialistes des réseaux sociaux pour la région et la thématique du commerce, puis la double polarisation des travaux sur les économies marchandes aux Suds par des études macroéconomiques aussi bien que qualitatives et enfin les contraintes qui pèsent sur la collecte des données (Walther, 2014).

Ce dernier point apparaît le plus difficile à surmonter. En effet, le commerce, particulièrement lorsqu'il se teinte d'informalité, est particulièrement difficile à enquêter. Activités non enregistrées voire franchement illégales, routes parallèles, liens clientélistes (Ellis, McGaffey, 1996) rendent l'acquisition de données systématiques périlleuse. Les acteurs économiques, quand ils ne refusent pas *a priori* l'échange, restent réticents à parler de leurs activités et davantage à impliquer leurs relations. La conduite de questionnaires et de sondages est proscrite, d'une part pour ne pas braquer ses interlocuteurs, d'autre part parce que les données qui en résulteraient ne manqueraient pas d'être partielles et donc faussées. La part de la mondialisation sur laquelle nous menons nos recherches s'exprime pleinement dans l'acquisition des données. La priorité sur le terrain du commerce transnational où l'acquisition de données tient plus souvent du glanage que de la récolte, est donc de renseigner patiemment le fonctionnement du système. À Ben Gardane par exemple, l'accès aux financiers transnationaux, maillons essentiels des opérations commerciales, a duré trois ans et deux seulement, rencontrés par d'heureux hasards, ont fait l'objet d'entretiens répétés. Au souk Moncef Bey de Tunis, les transitaires à la tête des réseaux clientélistes recomposés depuis 2011 n'ont jamais pu être approchés. Plus l'activité transgresse la norme légale plus elle est opaque et hermétique au corps étranger qu'est le chercheur, du moins tant qu'il ne génère pas une confiance suffisante.

Toujours à propos de l'acquisition des données, Olivier Walther souligne d'ailleurs que contrairement à d'autres terrains difficiles d'enquête, gangs (Radil, Flint et Tita 2010), réseaux criminels (McIllwain, 1999) ou terroristes (McCulloh et *al.*, 2007), le commerce

transnational ne fait qu'exceptionnellement l'objet de sources secondaires mobilisables telles que les documents officiels, les rapports de police, ou les reportages.

Enfin, et contrairement aux réseaux de production industriels ou agricoles, les réseaux commerciaux sont aussi très volatiles. La présence physique du commerçant transnational est rarement garantie d'une mission de terrain à l'autre du fait de ses déplacements sur les marchés d'approvisionnement ou d'une réorientation de son activité. Et comme le réseau d'affaires d'un commerçant se renseigne rarement en une fois, le temps d'établir la confiance avec lui, cette volatilité implique souvent la recomposition d'un réseau d'affaires avant qu'il n'ait pu être renseigné.

Si tous ces obstacles sont riches d'informations dans la perspective d'une étude qualitative, ils impliquent autant d'inconnues dans les réseaux repérés qui sont peu propices au développement d'une analyse de réseaux sociaux qui repose, comme le souligne Claire Bidart, sur une approche précise. En effet, *« un réseau n'est pas une entité floue et indifférenciée que l'on peut désigner approximativement. Il doit être très précisément construit par l'observateur, en fonction de ses questions. [...] Par ailleurs, celui-ci ne se limite pas non plus à une simple liste de noms, à une collection de relations. Il forme un système, c'est-à-dire que ces liens interagissent les uns avec les autres, ont des actions réciproques, s'organisent d'une manière qui n'est pas neutre et qui réagit sur chacune des relations »* (Bidart, 2008).

La complexité des réseaux économiques du commerce transnational rend l'acquisition de données relationnelles difficile, bien souvent réduites à la collection de relations. Les réseaux d'affaires considérés, de fait incomplets, avec des contours flous et changeants éloignent la perspective d'une analyse structurale pourtant riche de potentialités. Pour s'en convaincre encore davantage, il faut aussi ajouter que la difficile collecte de données n'est pas le seul obstacle au développement d'une analyse des réseaux sociaux dans une étude sur le commerce transnational. L'autre obstacle qui apparaît dans le propos de Claire Bidart vient du chercheur lui-même et de sa capacité à désigner précisément le réseau étudié et à le construire en fonction de ses objectifs. Du point de vue du géographe, l'espace comme le territoire ne se détricotent pas aussi facilement. Lorsque l'objet de la recherche est la route transnationale et ses ramifications, les enquêtes de terrain mettent à jour de multiples réseaux. Si l'on s'en tient au départ aux réseaux sociaux en laissant pour l'instant de côté les réseaux de marchés, le risque est bien d'accumuler une quantité vertigineuse de réseaux flous et pourtant imbriqués, aux

échelles locale, régionale et transnationale et avec leurs dynamiques et temporalités propres. Aux échelles de la route transnationale, de l'entrepreneur ou du marché, des relations d'affaires actives ou dormantes, proches ou sur de grandes distances, d'intensités variables peuvent être observées. Se placer dans une perspective d'analyse de réseaux sociaux sans avoir rigoureusement sélectionné un réseau dans un objectif précis fait apparaître des bribes de nombreux réseaux et aucun en particulier. L'analyse de réseaux sociaux qui n'est, rappelons-le, pas une finalité, devient un casse-tête avant même d'être opérationnelle, au risque de ne pas rendre la réalité plus intelligible.

Commençons donc modestement par explorer comment elle est employée sur des thématiques et des terrains proches des nôtres, c'est-à-dire aux Suds, à propos d'activités transnationales et/ou informelles investiguées avec une méthodologie qualitative.

II.2. Expérimenter l'analyse de réseaux sociaux dans le champs du commerce : exemples aux échelles locales et régionales en Afrique subsaharienne

Parmi les travaux employant les outils de l'analyse de réseaux sociaux dans des contextes comparables à ce qu'il est possible d'expérimenter sur les marchés tunisiens, deux ont particulièrement retenu notre attention. Rencontrées successivement, les recherches menées par Jean-Philippe Berrou, économiste, et Olivier Walther, géographe, illustrent l'appropriation de l'analyse de réseaux sociaux, à partir de l'entreprise informelle et en Afrique de l'Ouest.

II.2.1. Les réseaux des micro-entrepreneurs informels de Bobo-Dioulasso (Burkina-Faso)

Les travaux de Jean-Philippe Berrou (Berrou, Gondard-Delcroix, 2010 et 2011 ; Berrou, Combarrous, 2011 et 2012) constituent un des premiers exemples rencontrés de recours à la sociologie économique dans l'étude de microentreprises informelles semblables aux échoppes d'import du souk Boumendil. L'analyse des relations sociales de petits entrepreneurs informels à Bobo-Dioulasso (Burkina-Faso) s'inscrit dans le cadre de l'encastrement structural de Granovetter. Une perspective dynamique y est

associée en saisissant, empiriquement, le réseau social à différents stades d'évolution de ces microentreprises, dans la perspective d'acquisition de ressources (Berrou, Gondard-Delcroix, 2010) mais également de part et d'autre d'un choc ou d'une crise (Berrou, Gondard-Delcroix, 2011). Ces travaux se situent dans la lignée de l'analyse des réseaux de relations entre firmes permettant de surmonter les obstacles et difficultés avec des « *gains d'efficience collective* » (Schmitz, 1995) dépendants de réseaux denses et de coopérations enchâssées. Cependant, et contrairement à des travaux portant sur l'activité industrielle, l'approche est ici micro, empirique et qualitative. L'entrepreneur et l'entreprise se confondent. Ainsi, le réseau personnel peut être considéré comme un capital et un actif productif individuel qui ne doit pas pour autant se réduire à une évaluation quantitative et instrumentale en termes de nombre de contacts. En s'inspirant de la sociologie économique, cette approche compréhensive des réseaux personnels vient saisir l'encastrement des comportements et actions économiques dans « *l'environnement social, culturel, politique et historique* » (Berrou, Gondard-Delcroix, 2010), ce qui permet de contextualiser les réseaux analysés, si ce n'est de les situer, voire de les territorialiser.

Les résultats principaux de ces travaux sont en mesure d'éclairer l'analyse des entrepreneurs transnationaux à commencer par l'évolution dynamique des réseaux sociaux des entrepreneurs en fonction des stades d'évolution de l'entreprise. Jean-Philippe Berrou et Claire Gondard-Delcroix observent une phase d'accumulation d'expériences et de relations précédant la création de l'activité qui correspond à un resserrement du réseau personnel. À mesure que l'activité s'épanouit le processus de dépersonnalisation et de professionnalisation du réseau social de l'entrepreneur s'enclenche. Les liens forts, familiaux notamment, peuvent aussi se révéler contraignants et le surencastrement peut entraver le développement de nouvelles relations et de nouvelles opportunités. En somme, si le réseau social d'un entrepreneur constitue une ressource fondamentale à son activité économique, il est évolutif et adaptable. Ces travaux (Berrou, Combarnous, 2008, 2011 et 2012) se concentrent également sur la performance économique des réseaux sociaux en fonction des configurations relationnelles. Toujours à partir de l'analyse des relations des entrepreneurs informels de Bobo-Dioulasso, il apparaît par exemple que le fait de jouir de nombreuses relations avec des acteurs ayant un statut social intermédiaire a davantage d'impact sur les performances économiques, notamment en facilitant la mobilisation de soutien financier

et l'établissement de liens d'affaires, que d'être connecté avec des acteurs au statut social élevé.

Dans la perspective des terrains tunisiens, l'intérêt de l'analyse de réseaux sociaux telle qu'elle est développée par Jean-Philippe Berrou est double. Il est premièrement d'ordre théorique notamment parce qu'il applique à la microentreprise informelle le cadre conceptuel granovetterien de l'encastrement réticulaire, jusque-là plus souvent mobilisé pour analyser les relations interfirmes des entreprises industrielles, souvent innovantes, dans les pays développés. Les entrepreneurs informels font face à des problèmes similaires à ceux rencontrés par les entrepreneurs classiques ailleurs (Fafchamps, 2004) et les surmontent par la création de réseaux encastres dans leurs relations sociales, ethniques, familiales. Évitant l'écueil d'une vision quantitative et purement positive du capital social, Jean-Philippe Berrou considère l'actif productif qu'est le réseau personnel de l'entrepreneur, et sa performance (Uzzi, 1996). Si le réseau social permet l'acquisition de ressources essentielles, il n'est pas seulement fluidité comme le sous-entend un usage plus métaphorique de la notion. L'auteur évite également tout réductionnisme relationnel en contextualisant ces réseaux dans leur dimension historique parmi d'autres structures et cadres institutionnels plus larges (des dispositifs institutionnalisés tel que le micro crédit par exemple).

L'intérêt de cet exemple d'appropriation de l'analyse de réseaux sociaux est également méthodologique. En effet, cette démarche illustrative et contextuelle s'appuie sur une méthodologie qualitative inspirée de celle des narrations quantifiées (Grossetti, 2011). Les entretiens basés sur une trame biographique comprennent des relances systématiques sur la mobilisation d'une relation sociale et ses modalités, ici en vue de l'obtention d'une ressource externe. Cette approche qualitative permet de collecter des données relationnelles quantifiables et contextualisées, et de cristalliser des configurations relationnelles dans des diagrammes de réseaux établis dans les moments clés retenus pour l'enquête (phase d'accumulation, création de l'activité, stabilisation) à la manière de ce qui avait pu être réalisé par Michel Grossetti et Jean-François Barthe (2008) dans le tout autre contexte de la création d'entreprises innovantes en France.

En somme, ces travaux illustrent une manière de mobiliser une analyse formelle des réseaux sociaux qui permet de rendre compte des dynamiques relationnelles des entreprises informelles. Si l'économie informelle est une économie relationnelle, cet exemple procure non seulement les outils pour le démontrer mais également pour évaluer les effets économiques de ces relations. Le choix porté sur l'accès aux ressources

est également pertinent et invite à considérer l'accès d'un entrepreneur transnational à un marché d'approvisionnement ou à un contournement comme une ressource qui s'acquiert par mobilisation relationnelle.

Cependant, derrière cette démythification utile d'un usage des outils de l'analyse de réseaux sociaux aux microentreprises informelles, cette approche n'éclaire que partiellement les interrogations soulevées dans les marchés tunisiens. Tout d'abord, le choix parfaitement justifié de l'analyse des réseaux personnels des entrepreneurs dans le cadre du travail de Jean-Philippe Berrou laisse de côté les systèmes relationnels entre entrepreneurs. La comparaison de la dynamique des réseaux sociaux se fait entre réseaux personnels de cas isolés pris séparément. Or notre objectif est bien de relier les entrepreneurs du commerce transnational entre eux. La dimension clé, pour le cas du commerce transnational et tel que nous l'avons construite, est la mise en réseau entre entrepreneurs et leur connexion à d'autres marchés. Cela nous amène au second point problématique. L'approche développée ici est une analyse locale et monoscalaire du réseau personnel des entrepreneurs. Cependant, dans notre cadre de référence, celui de la route commerciale transnationale et de ses ramifications, l'intérêt d'une analyse formelle de réseaux doit être de pouvoir mettre en lumière la structuration des liens d'affaires et leur interconnexion aux échelles locale, régionale, et transnationale.

Riches théoriquement comme méthodologiquement dans l'appréhension des entrepreneurs informels, les travaux de Jean-Philippe Berrou renvoient à des objectifs différents et donc à la nécessité d'opérer des choix. Autrement dit, on ne peut pas développer l'analyse de réseaux sociaux à tous les niveaux sans perdre de vue la perspective de dévoiler la structuration et les dynamiques des routes marchandes.

II.2.2. Une analyse formelle des réseaux commerçants transfrontaliers en Afrique de l'Ouest

Les travaux du géographe Olivier Walther développés à partir de l'étude des grands commerçants transfrontaliers d'Afrique de l'Ouest (Benin, Niger, Nigeria) mobilisent explicitement l'analyse de réseaux sociaux mais à l'échelle régionale et sans perdre de vue leur dimension spatiale. À partir de données ethnographiques et relationnelles acquises auprès de 136 grands commerçants sur les marchés transfrontaliers de Gaya (Niger), Malanville (Bénin) et Kamba (Nigeria) d'une part et de Birni N'Konni (Niger) et Illela (Nigeria) d'autre part (Walther, 2015b), l'auteur entend s'emparer de l'analyse

formelle de réseaux sociaux et montrer en quoi cette approche peut contribuer à la compréhension du commerce informel et transfrontalier dans le monde en développement (Walther, 2015a). Le cadre conceptuel mobilisé s'appuie donc sur une sélection de fondamentaux de l'analyse de réseaux sociaux particulièrement adaptés à son objet d'étude.

L'auteur souligne premièrement que le calcul de la centralité des acteurs permet de révéler différents types de profils. L'analyse de la centralité relationnelle qui permet notamment de déduire l'importance des acteurs se décline en fonction du contexte structurel dans lequel les acteurs sont connectés (Walther, 2015a). La centralité de degré qui se réfère au nombre de liens de chaque nœud permet par exemple de mettre en valeur des acteurs au centre d'un vaste réseau familial, ethnique et d'affaires tels que les grossistes. La centralité d'intermédiarité qui renvoie à l'importance de relier des nœuds déconnectés révèle les acteurs qui, faute d'être directement connectés au plus grand nombre de relations, sont en tout cas des ponts incontournables pour relier des acteurs et des groupes qui autrement seraient déconnectés du fait de la présence d'une zone de faible densité relative de relations ou trou structural dans le réseau (Burt, 1992). Les importateurs, connectés localement comme à des marchés distants et étrangers sont les intermédiaires ou *brokers* par excellence. La centralité de proximité également relative à l'ensemble du réseau souligne la proximité d'un nœud à tous les autres. D'après Olivier Walther, les seconds qui agissent au nom des grands importateurs ou grossistes illustrent parfaitement cette position structurale. Enfin, la centralité de vecteurs propres attire l'attention sur les acteurs bien connectés à d'autres acteurs centraux. Selon l'auteur, les grands commerçants disposant de relais politiques par exemple illustrent cette centralité.

Olivier Walther mobilise également les notions d'encastrement structural et d'intermédiation. Le point de départ consiste à considérer, à la suite de Ronald Burt, que le capital social résulte de la combinaison de l'encastrement structural et de l'intermédiation (Burt, 2005), et que la performance économique optimale résulte de la combinaison entre une forte intégration dans un réseau social dense (encastrement) et une bonne connexion à d'autres groupes (intermédiation). Olivier Walther applique cette analyse économique de la position structurale aux grands commerçants transfrontaliers ouest-africains. Elle permet en effet de mieux comprendre les relations locales et régionales qui sous-tendent le succès économique de ces entrepreneurs. Un fort degré d'encastrement local génère de la confiance indispensable dans ces économies non contractuelles et réduit les risques liés aux activités économiques mais

aussi sociales et politiques (Walther, 2015a). À la suite de Ronald Burt, l'auteur rappelle cependant les inconvénients liés à cette position structurale, à commencer par l'enfermement (Burt, 2005). En effet, un surencastrement peut conduire à un manque de relations d'intermédiarité pourvoyeuses de ressources externes telles que les innovations et les nouvelles opportunités ou ressources. Les trois façons dont la position structurale d'intermédiarité génère des ressources sont le transfert entre deux parties déconnectées, l'association de deux acteurs déconnectés au bénéfice de l'ensemble et la coordination de tierces parties (Spiro et al., 2013).

Enfin, Olivier Walther soutient l'intérêt de considérer la topologie du réseau étudié, autrement dit sa forme, et tout particulièrement son degré de centralisation. Les réseaux centralisés ont tendance à être plus efficaces et mieux coordonnés car les informations et les ressources peuvent être plus facilement transférées des nœuds centraux au reste du réseau. À l'inverse, les réseaux décentralisés où aucun nœuds ne peut acquérir seul une position dominante sont moins sensibles à la fragmentation et apparaissent mieux à même de se recomposer et de s'adapter aux obstacles ou aux chocs. La structure du réseau est d'ailleurs fonction de son objectif (Walther, 2015a). Un réseau centralisé répond par exemple à l'objectif de diffusion des marchandises d'un grossiste vers les commerçants et le marché de consommation tandis qu'un réseau décentralisé, notamment linéaire, reliant une chaîne d'acteurs intermédiaires, est bien adapté par exemple à l'acquisition ou au transfert d'une ressource externe par-delà un obstacle frontalier.

Méthodologiquement, loin de les occulter, l'auteur reconnaît pleinement les défis que représentent la collecte et l'analyse de données relationnelle sur les objets et terrains similaires aux siens. Car toute réflexion à une adaptation des concepts de l'analyse de réseaux sociaux comporte nécessairement un volet méthodologique. Le premier défi méthodologique auquel il se confronte consiste à délimiter le réseau lorsque la taille de celui-ci n'est pas connue *a priori*. Il propose d'identifier le réseau des commerçants transfrontaliers de ses terrains ouest-africains avec une méthodologie « boule de neige ». Elle consiste à identifier de nouveaux acteurs parmi les connaissances existantes des membres identifiés du réseau sans imposer de limites préconçues.

« Snowball sampling doesn't presume that the network is consciously experienced by the actors or that the investigator can impose preconceived boundaries. It is particularly adapted to the study of actors such as informal traders, who don't necessarily belong to a formal professional institution in which insiders could easily be distinguished from

outsiders, and whose number and activities are difficult to evaluate from the investigator's perspective » (Walther, 2015a)²¹⁴.

Il s'agit donc de commencer par identifier un premier groupe d'acteurs impliqués dans le réseau. Il leur est alors demandé de nommer des personnes avec lesquelles ils sont en relation et de caractériser chacun des liens. Pour l'étude des grands commerçants transfrontaliers, Olivier Walther distingue ces premiers acteurs au-delà d'un seuil de chiffre d'affaires. À partir de ce groupe, l'enquêteur génère des noms connexes auprès de chacun des acteurs et reproduit cette démarche auprès de ceux qui ont été cités. La répétition des mêmes noms signifie que les limites du réseau ont été atteintes. Cette méthode est fondée sur un taux de réponses élevé pour garantir que les résultats ne seront pas affectés par les données manquantes. Envisageant les difficultés d'une enquête considérant l'ensemble de la population d'un réseau, l'auteur suggère, dans le cas d'une impossibilité à saisir les limites du réseau, de mettre l'accent sur plusieurs réseaux personnels qui, analysés, permettront de déterminer si l'acteur partage des caractéristiques similaires à ses relations ou encore s'il peut bénéficier de trous structuraux.

Méthodologiquement, l'auteur défend une combinaison de l'analyse de réseaux sociaux avec d'autres approches, notamment qualitatives, à la manière des travaux de Jean-Philippe Berrou. Ainsi, il suggère d'intégrer l'analyse de réseaux sociaux à une ethnographie historique, géographique et institutionnelle située localement. Cette approche permet de contextualiser les relations entre les acteurs en renseignant les modalités de leur création, leur évolution, leur perception. Ici aussi est défendue une méthodologie proche de celle des narrations quantifiées (Grossetti, 2011) et consistant à collecter des données relationnelles à la fois qualitatives et quantitatives au travers de biographies de commerçants.

Les résultats de la prise en compte d'une analyse formelle de réseaux sociaux dans l'étude du commerce informel transfrontalier telle que la met en pratique Olivier

²¹⁴ « L'échantillonnage par boule de neige ne présume pas que le réseau est expérimenté consciemment par les acteurs ou que l'enquêteur peut imposer des limites préconçues. Il est particulièrement adapté à l'étude d'acteurs tels que les commerçants informels, qui n'appartiennent pas nécessairement à une institution professionnelle formelle dans laquelle les initiés peuvent facilement se distinguer des étrangers et dont le nombre et les activités sont difficiles à évaluer du point de vue de l'enquêteur ». (Traduction personnelle)

Walther consistent premièrement à attribuer le succès de l'activité économique des commerçants, et par extension des marchés dans lesquels ils opèrent, à leur capacité à mobiliser les ressources de leur structure sociale. La mobilisation de l'analyse de réseaux sociaux permet de dépasser la prise en compte des seuls attributs des commerçants ce qui constitue un approche novatrice, tout particulièrement en géographie. Ainsi, cette entrée valorise les acteurs les plus impliqués en dépit de leur visibilité et les lieux de concentration effective du commerce en dépit de leur centralité administrative ou démographique. L'analyse de réseaux sociaux mobilisée par Olivier Walther vient ensuite renseigner le compromis des acteurs entre un fort encastrément dans la communauté locale et des relations d'intermédiation plus ouvertes et reposant sur des liens plus faibles. Ce compromis est particulièrement illustré dans les marchés frontaliers où l'auteur avance l'hypothèse d'une surreprésentation des courtiers (ou *brokers*). Enfin l'analyse de réseaux sociaux contribue à la distinction entre commerçants bénéficiant des prix locaux et des écarts règlementaires et grands commerçants à l'œuvre de préférence sur des flux transfrontaliers longue distance et participant à l'intégration économique régionale et mondiale des espaces d'où ils opèrent.

Au regard de notre expérience des terrains du commerce transnational tunisien, l'approche développée par Olivier Walther a d'abord le mérite de proposer une conception ciblée de l'intégration de l'analyse de réseaux sociaux à une géographie du commerce informel et transfrontalier. Alors que nos enquêtes ont mis à jour des profils extrêmement divers et finalement assez flous d'acteurs impliqués dans le commerce transnational, l'analyse de leur centralité peut par exemple permettre de différencier l'importateur frontalier de Ben Gardane jouissant d'une centralité d'intermédiation forte, l'ex-transitaire tunisois des Trabelsi ayant réinvesti une centralité de proximité en une centralité d'intermédiation, le grand importateur et commerçant de M'saken jouissant d'une centralité de degré importante comme d'une centralité de vecteurs propres. Dans la perspective de renseigner la structuration relationnelle de la route transnationale et ses recompositions, la mobilisation des notions d'encastrément et d'intermédiation est également particulièrement éclairante. Parmi les commerçants du souk Boumendil de Tunis par exemple, on peut repérer le profil d'Amir, commerçant au fort encastrément relationnel dans le quartier, héritier d'un commerce qui a accédé au marché de l'import chinois grâce à l'intermédiaire des transitaires des clans proches de l'ancien président Ben Ali. Depuis la révolution, ses relations d'intermédiation se sont étioilées et ce dernier a perdu l'accès à l'importation directe. Son repli dans notre période d'enquête sur une

demi-boutique partagée atteste probablement d'un surencastrement de son réseau d'affaires. Encastrement et intermédiation sont aussi parfaitement illustrés chez les grossistes et les financiers (*sarafas*) de Ben Gardane dont le succès repose sur un fort encastrement local, tribal pour les plus anciens (Tabib, 2011), garantissant la confiance, et sur une intermédiation très développées auprès de leurs partenaires libyens. Le troisième élément de l'analyse de réseaux sociaux mis en avant, la topologie du réseau, peut par exemple permettre de comprendre les modalités relationnelles distinctes qui sous-tendent des ramifications pourtant comparables de la route transnationale Chine-Maghreb en Tunisie. La comparaison des topologies des ramifications transfrontalières à la frontière libyenne et à la frontière algérienne permet de mettre en valeur des organisations structurales différentes répondant à des rôles différents. La structure linéaire observée à la frontière algérienne renvoie à la chaîne d'acteurs mobilisés pour le transfert des marchandises des importateurs algériens vers Tunis tandis que la structure plus circulaire observée de part et d'autre de la frontière libyenne renvoie à un partenariat transfrontalier (Ayadi et al. 2013).

L'intérêt de la proposition d'Olivier Walther consiste également à faire dialoguer la structure sociale que permet de mettre à jour l'analyse de réseaux sociaux et la structure spatiale. Cette approche combinant par exemple la position structurale des acteurs et leur localisation participe à la remise en cause de la centralité préétablie des lieux, notamment démographique et administrative, à laquelle s'attachent d'ailleurs les études portant sur le commerce transnational et les espaces discrets de la mondialisation. Ainsi la centralité des marchés serait davantage liée à leurs activités commerciales et à la concentration d'acteurs centraux analysées au travers des réseaux sociaux des commerçants plus qu'à l'importance des villes dans lesquels ils sont localisés. M'saken, localité de la banlieue de Sousse illustre ce cas de figure en concentrant depuis 2011 les importateurs tunisiens les plus importants, en dépit des modestes caractéristiques du lieu. Cette combinaison invite également à saisir les espaces dans lesquels s'insèrent les réseaux sociaux des entrepreneurs en dépit des limites administratives et politiques telles que les frontières.

De par sa dimension régionale, multiscalaire et spatiale, l'approche des réseaux sociaux développée par Olivier Walther nous rapproche sensiblement du cadre d'étude de la route transnationale. Cependant, la limite à sa mobilisation sur nos terrains du commerce transnational en Tunisie s'enracine essentiellement dans la problématique de l'identification même des réseaux sociaux étudiés. L'auteur a fait le choix de travailler sur des réseaux complets. Sa méthodologie est censée permettre d'en atteindre les

limites. Or nos terrains ne permettent pas d'accéder à la première étape de la méthodologie « boule de neige » qu'il met en place, à savoir le critère du chiffre d'affaires permettant d'isoler un premier groupe de grands commerçants et auquel nous n'avons pas accès. Et quand bien même nous pourrions accéder à ce critère, ou à un autre, nous questionnons l'intérêt de mobiliser l'analyse de réseaux sociaux à partir de réseaux complets. Cette approche s'applique à des réseaux de taille suffisamment modeste pour être correctement traités par une analyse structurale et pour ne pas introduire trop de trous dans les données ou trop d'artifices pour les éviter. Or à l'échelle de la route transnationale même isolée depuis la Tunisie, cette approche apparaît aussi séduisante qu'illusoire dans le cadre d'une recherche menée par un seul chercheur. Même telle qu'elle est mise en œuvre par Olivier Walther, la délimitation des réseaux complets n'est d'ailleurs pas exempte de biais. En effet, s'il retient le critère financier pour isoler les premiers membres du réseau, il ne mentionne pas la limite géographique *a priori* des marchés des régions transfrontalières considérées. À l'échelle de la route transnationale, un tel artifice n'est pas tenable. Pour comprendre sa structuration, ses recompositions, ses alternatives, il est bien difficile d'isoler un cadre géographique. Si nous avons procédé ainsi, nous aurions pris en compte la route Chine-Tunisie et nous nous serions probablement interdit de voir l'attraction renouvelée d'Istanbul sur les importateurs Tunisiens. En somme, parce que la route transnationale est un cadre trop vaste et parce qu'ils sont par nature des constructions trop déformantes et arbitraires, les réseaux complets ne nous semblent pas adaptés pour saisir les ramifications du commerce transnational sur nos terrains.

Ainsi, ces deux exemples de mobilisation de l'analyse de réseaux sociaux, à l'échelle de l'entrepreneur ou du commerce régional transfrontalier permettent de valider l'intérêt d'une mobilisation d'une approche formelle des réseaux sur les terrains du commerce et de l'informalité. Malgré les défis que présentent les analyses formelles dans de tels contextes, les méthodologies hybrides mises en œuvre permettent de recueillir des données relationnelles dont l'analyse enrichit considérablement la compréhension du domaine relationnel qu'est le commerce. Pour chacun de ces cas, relever le défi d'un recours aux outils de l'analyse de réseaux sociaux signifie opérer une sélection rigoureuse en fonction des objectifs de la recherche. La sélection du réseau à étudier est primordiale. Suivent la sélection des outils théoriques et méthodologiques les plus à même de produire des données analysables et des analyses répondant aux objectifs de la recherche. Il s'agit donc à présent de procéder à notre sélection.

II.3. Formaliser les réseaux sociaux des routes marchandes transnationales : chaînes relationnelles et encastrement

Les travaux de Jean-Philippe Berrou et d'Olivier Walther ont illustré la richesse des apports de l'analyse de réseaux sociaux à la compréhension de l'entreprise informelle et du commerce. Cependant, et c'était le sens d'en souligner les limites pour notre étude, ces deux approches opèrent une sélection rigoureuse des outils théoriques proposés par l'analyse de réseaux sociaux en fonction de leurs objectifs respectifs. Il apparaît donc nécessaire de souligner ce que nous attendons de l'analyse de réseaux sociaux tant cette approche s'adapte à une grande variété de problématiques et qu'il est alors indispensable, pour la transposer, de l'adapter.

En somme, l'intérêt de l'analyse de réseaux sociaux est de contribuer à la compréhension de la structuration des routes du commerce transnational et de ses ramifications en Tunisie. Plus particulièrement, l'analyse de réseaux sociaux doit pouvoir éclairer d'une part le processus de connexion d'un entrepreneur à une source d'approvisionnement et d'autre part la structuration du chemin le plus performant entre les deux, ici au sens topologique. Pour un importateur, cette performance consiste à minimiser les coûts d'importation, à maximiser la sécurité des approvisionnements et à contourner les obstacles tels que les barrières douanières.

II.3.1. Les chaînes relationnelles, un outil accessible de l'analyse de réseaux sociaux

Pour répondre à cet objectif, les approches les plus pertinentes de l'analyse de réseaux sociaux ne semblent ni celles des réseaux personnels, ni celles des réseaux complets, mais davantage celles des chaînes relationnelles qui « *jettent un pont entre ces deux perspectives* » (Degenne, 2011). Moins utilisées que les réseaux personnels et les réseaux complets, et *a fortiori* sur nos terrains, les chaînes relationnelles ont toutefois été mobilisées dans des travaux célèbres et pionniers en sociologie comme ceux de Nancy Howell Lee, *The Search for an Abortionist* (1969), sur la recherche d'un médecin pour pratiquer un avortement illégal ou de Mark Granovetter, *Getting a Job* (1974), sur la recherche d'emploi. Les chaînes relationnelles ont pour objet le processus de mise en relation des acteurs par des intermédiaires et cherchent ainsi à reconstituer la chaîne des relations mobilisées. Il s'agit donc d'une approche dynamique des réseaux sociaux

(Barthes, Grossetti, 2008) puisque les données sont sélectionnées non pas en fonction de caractéristiques sociales statiques (revenus, âges, profession, etc.) mais sur la base de caractéristiques de changement ou de processus (avoir trouvé un fournisseur, un transitaire, etc.). Cette approche implique de définir des critères permettant de déterminer que la mise en relation s'est effectuée par des intermédiaires et de déterminer les relations qui ont été effectivement activées. L'intérêt sur ce point est notamment que les chaînes relationnelles permettent l'étude de réseaux réels dans lesquels les relations sont mobilisées en fonction d'objectifs concrets, ce qui minimise les biais induits par le fait de générer des réseaux complets. Moins bien formalisées que les réseaux complets ou personnels, car ne constituant pas une catégorie méthodologique aussi stabilisée, les chaînes relationnelles sont cependant pauvres en mesures structurales, restreintes à la longueur des chaînes, soit le nombre d'intermédiaires. En revanche, cette approche invite à qualifier précisément les relations mobilisées par leur origine, leur force, ou encore le contexte dans lequel elles s'inscrivent (Grossetti, Barthes, 2008).

L'approche des chaînes relationnelles répond bien à nos objectifs car elle est particulièrement bien adaptée aux problématiques de l'accès aux ressources ou aux personnes, voire aux lieux. Dans le cas des routes du commerce transnational, la chaîne relationnelle renvoie au processus de connexion à une source d'approvisionnement d'un entrepreneur. Dans le cadre de la construction d'approvisionnements mondialisés, l'accès au marché de Futian à Yiwu, et donc à ses marchandises, résulte de la mobilisations de relations : un ami qui connaît un transitaire qui est partenaire d'un bureau de commerce en Chine, qui organise le voyage de candidats modestes à l'import chinois. La structuration du chemin le plus performant peut aussi être appréhendée par les chaînes relationnelles. Du point de vue d'un importateur tunisois, chaque ramification (import direct, via l'Algérie ou la Libye) correspond à une chaîne relationnelle plus ou moins performante en fonction de son coût, des obstacles susceptibles de se dresser entre deux intermédiaires ou du risque encouru. La chaîne peut aussi être organisée comme c'est le cas de la part des importateurs algériens d'El Eulma vers Tunis ou des grossistes de Ben Gardane.

Méthodologiquement, la mise en évidence d'une chaîne relationnelle implique de définir le processus comme la ressource dont il vise l'acquisition. Les possibilités sont bien sûr multiples. Dans le cas des structurations des routes du commerce transnational en Tunisie, il est par exemple pertinent de se concentrer sur le processus d'accès à l'importation de produits chinois. De l'aval vers l'amont, il s'agit de renseigner les

relations mobilisées par les commerçants tunisiens qui ont accédé au statut d'importateur direct d'articles *made in China* et de renseigner des chaînes relationnelles du type :

Commerçant + ami/voisin/famille + transitaire + bureau de commerce en Chine + **exportateur**

Dans le cas fréquent de l'import indirect, de manière plus large, le processus peut aussi simplement être l'accès à un fournisseur avec des chaînes relationnelles du type :

Commerçant + ami/voisin/famille + grossiste/**importateur**

La reconstitution de la chaîne indirecte de l'import jusqu'à la source émettrice pourra être réalisée en interconnectant à cette première chaîne du commerçant celle de l'importateur. Le type de chaîne relationnelle dépend bien entendu de la ramification dans laquelle elle s'opère et doit être différente lorsque l'accès à un fournisseur d'un commerçant tunisois par exemple implique un grossiste de Ben Gardane, un importateur algérien ou un des entrepreneurs en négociation.

La compréhension du chemin le plus performant est plus complexe puisque la ressource est ici plus labile et dépend souvent des obstacles, notamment frontaliers, qui se dressent le long des routes marchandes transnationales. Il semble judicieux d'isoler des étapes clés tels que le franchissement d'une frontière et de reconstituer la chaîne relationnelle mobilisée pour assurer le franchissement de l'obstacle par les marchandises en minimisant les risques et les coûts.

L'acquisition des données pour les chaînes relationnelles implique « *une méthode « narrative » dans la mesure où l'on reconstitue une histoire* » (Grossetti, Barthe, 2008). À partir d'entretiens biographiques qui correspondent aux méthodes ethnographiques employées sur nos terrains, il s'agit de cibler par des relances les relations sociales activées dans le but d'accéder aux ressources et de qualifier et contextualiser ces relations avec la plus grande précision possible, ce qui comprend leur dimension spatiale développée dans la partie suivante. En somme, il s'agit de s'inspirer à notre tour de la méthode des narrations quantifiées (Grossetti, 2011). Cette perspective ciblant les processus, dynamique et donc diachronique, permet de reconstituer le contexte et les modalités de la structuration des chaînes relationnelles. Cela nous semble particulièrement intéressant pour le cas tunisien puisque le processus peut être questionné de part et d'autre du choc politique et économique qu'est la révolution. L'hypothèse est que cette perspective dynamique peut mettre en valeur les

recompositions éventuelles des chaînes relationnelles, et donc des routes, pour répondre aux recompositions politico-économiques induites par la révolution. En somme, voici un outil peu contraignant pour articuler formellement changement politique et réseaux économiques du commerce transnational en Tunisie.

Nous défendons d'ailleurs une approche des routes du commerce transnational par les chaînes relationnelles plutôt que par les chaînes globales de commodités (Gereffi, 1994), de valeur (Hall, Jacobs, 2007) ou les réseaux mondiaux de production (Coe *et al.*, 2004). En effet, au lieu de se concentrer sur le processus économique et la décomposition du processus de production et d'échange pour relier les lieux, les chaînes relationnelles supposent des relations entre des intermédiaires plus que de simples interactions économiques, tout en renseignant les lieux et les contextes historiques, économiques et politiques. Cela peut notamment contribuer à mettre en évidence la mondialisation des approvisionnements avec le passage de réseaux d'échange très encastrés dans les relations sociales vers des réseaux plus professionnalisés et qui s'autonomisent des relations initiales.

II.3.2. L'encastrement, un outil opérationnel

Avec les chaînes relationnelles, le second outil théorique de l'analyse de réseaux particulièrement intéressant dans la compréhension de la structuration des routes marchandes transnationales est la notion d'encastrement (*embeddedness*). Elle renvoie directement aux travaux de Mark Granovetter et désigne le fait que certaines actions économiques sont réalisées à partir des réseaux de relations interpersonnelles (Granovetter, 1985). La sociologie économique de Granovetter met en effet en scène un acteur socialement situé « *et une action économique qui ne peut être expliquée qu'en référence au système de relations auquel l'acteur participe* » (Convert, Heilbron, 2005). Ainsi, la structure sociale fondamentale est ici le réseau de relations interpersonnelles et chaque action économique est une action sociale (Granovetter, 2008). Dans cette perspective, les réseaux sociaux affectent logiquement l'activité économique :

« D'une part, les réseaux sociaux influencent les flux et la qualité de l'information. L'essentiel de l'information est subtil, nuancé et difficile à vérifier. Cela conduit les acteurs à ne pas croire aux sources impersonnelles d'information et à faire confiance à des personnes qu'ils connaissent. D'autre part, les réseaux sociaux sont une source importante

de récompenses et de sanctions, qui ont souvent un impact d'autant plus important qu'elles proviennent d'individus personnellement connus. Enfin, la confiance, qui se définit comme l'assurance que les autres feront la chose « juste » en dépit d'une claire incitation à faire le contraire, émerge, lorsqu'elle le fait, dans le cadre d'un réseau social » (Granovetter, 2006).

L'analyse des réseaux permet d'explicitier par exemple en quoi la densité du réseau affecte l'adoption de normes comme la probabilité des dissimulations et des sanctions, en quoi la force des liens influence l'efficacité économique (Granovetter, 1983), en quoi une position structurale joue sur l'activité de ceux qui l'occupent, à commencer par les *brokers*, intermédiaires obligés pour franchir un trou structural (Burt, 2005), en quoi des actions, collectifs ou institutions non économiques sont susceptible d'influencer les activités économiques.

En somme, la notion d'encastrement permet de mieux comprendre le rapport entre les individus et les réseaux de relations interpersonnelles dans lesquels ils s'insèrent. Comme le souligne Michel Grossetti (2015) : *« Ces réseaux sont pour les individus des ressources autant que des contraintes, ce que désigne la métaphore de l'encastrement. L'encastrement n'est ni une dissolution ni un déterminisme, c'est une dépendance ».*

Cette dépendance aux réseaux sociaux, particulièrement forte dans le cas des entrepreneurs de l'économie informelle (Berrou, 2010) est également variable et donc dynamique. Dans le cas de la création d'entreprise, les travaux de Michel Grossetti et Jean-François Barthe (2008) dans le cas de PME innovantes et de Jean-Philippe Berrou dans le cas de micro entreprises informelles ont montré que l'encastrement plus fort dans les phases initiales de l'activité, diminue lorsque l'entreprise se renforce (Berrou, 2010 ; Grossetti, Barthe, 2008). L'encastrement renvoie alors à une proportion élevée d'acquisition de ressources par l'intermédiaire de relations sociales par rapport à d'autres moyens d'acquisition notamment institutionnels ou directs : *« l'encastrement est alors un processus d'accroissement des dépendances et le découplage un processus d'autonomisation, de renforcement de la spécificité, d'émergence » (Grossetti, 2015).*

Dans l'approche des chaînes relationnelles adaptée à l'analyse des routes du commerce transnational, l'attention portée aux processus d'encastrement et de découplage est tout

à fait pertinente. Ces dynamiques peuvent contribuer à la compréhension des recompositions des chaînes relationnelles et donc des ramifications des routes commerciales. Nous identifions trois entrées possibles.

Premièrement, dans le processus d'accès à l'importation d'un entrepreneur, on peut saisir l'encastrement dans des chaînes relationnelles de même qu'on peut faire l'hypothèse soit de chaînes relationnelles de plus en plus courtes, soit d'un découplage progressif, à partir du moment où l'information se généralise, soit d'une autonomisation totale des relations sociales de l'accès à la ressource du fait de la création de dispositifs institutionnels de connexions des commerçants au marché chinois. Ce processus qui vise à rechercher des intermédiaires ou à s'en passer est tout à fait transversal.

Encastrement et découplage peuvent aussi être des outils adaptés à l'observation de la manière dont un choc, comme le surgissement d'un changement politique tel que la révolution, ou dont un obstacle, comme la fermeture d'une frontière, affecte les chaînes relationnelles établies. Ces recompositions du contexte induisent-elles d'une part le découplage de l'activité commerciale des relations sur lesquelles repose son accès aux ressources et d'autre part l'encastrement compensatoire dans de nouveaux liens ou dans des relations dormantes ? Ce processus de découplage brutal puis de recherche d'un encastrement compensatoire est horizontal.

Les processus d'encastrement et découplage peuvent enfin être verticaux et mettre en lumière un changement d'échelle. Pour envisager cela, on peut s'appuyer sur la théorie des marchés d'Harrison White d'après laquelle les marchés (ici au sens de la théorie économique et non du lieu commercial) émergent des réseaux (d'entreprises) et s'autonomisent par rapport à ceux-ci (White, 2002) : « *En ce sens, les firmes sont donc encadrées dans le marché et relativement découplées de leurs relations en amont et en aval. Le même processus fait du marché un acteur agrégé, qui établit des relations avec d'autres marchés et donc s'encastre de fait dans un réseau de marchés* » (Grossetti, 2015). Dans cette perspective, appliquée aux marchés du commerce transnational, on peut faire l'hypothèse que l'agrégation des relations à l'échelle des entrepreneurs conduit à l'émergence d'un cadre de référence, le marché, à même de devenir une interface découplée des relations entre acteurs pour les activités de ceux-ci. Ainsi agrégé, le marché peut à son tour être considéré comme encadré dans un réseau de relations avec d'autres interfaces, d'autres marchés.

L'usage de l'approche formelle des chaînes relationnelles, affinée par une réflexion sur les processus d'encastrement et de découplage résulte d'un choix dépendant de la pertinence mais aussi de la praticabilité de ces approches pour les non spécialistes et de leur adaptabilité à nos terrains et questionnements. Le choix nous a conduits à laisser de côté des approches formelles telles que celles des réseaux complets pourtant approchés (cf. chapitre 2). Pour autant nous explorons une voie intermédiaire entre l'usage métaphorique de la notion de réseau et l'identification et l'analyse formelles des réseaux sociaux. Plutôt que de laisser de côté des approches formelles pertinentes du fait des obstacles méthodologiques importants, nous suggérons qu'elles restent mobilisables, avec leur vocabulaire et leurs concepts précis. Elles peuvent en effet permettre la construction d'hypothèses heuristiques, guidant le travail d'enquête et enrichissant la compréhension du phénomène étudié. Ainsi, l'étude sur les ramifications des routes du commerce transnational en Tunisie a tout à gagner à considérer les positions structurales hypothétiques des acteurs par exemple. Dans le domaine du commerce, et d'une économie aussi relationnelle que ce que nous avons pu l'observer en Tunisie, rechercher les *brokers* par exemple, même sans réseau complet ni perspective d'analyse structurale formelle complète, a pu enrichir la différenciation d'acteurs qui semblaient équivalents, a pu guider les priorités d'enquête sur le terrain, ou étayer la réflexion sur la comparaison des étapes transfrontalières algérienne et libyenne.

Malgré les difficultés induites par la nécessaire acculturation à un univers théorique et méthodologique allochtone, l'analyse de réseaux sociaux est une entrée pertinente pour construire une approche formelle des réseaux dans l'étude des routes du commerce transnational. Aussi heuristique que difficile à manier, la richesse de l'analyse de réseaux implique de sélectionner les éléments appropriables et mobilisables dans la perspective d'enrichir l'analyse de la structuration relationnelle des routes du commerce transnational. Les deux exemples évoqués montrent l'intérêt de combiner les outils de l'analyse de réseaux sociaux avec des approches qualitatives et narratives qui constituent note socle méthodologique. Cependant, cette mobilisation de l'approche formelle des réseaux ne doit pas laisser à l'espace, cantonné à la métaphore rhizomique ou hétérotopique, le rôle d'arrière-plan contextuel alors qu'il est central en géographie. L'étape suivante consiste donc à connecter réseaux et espaces, en soulignant la dimension spatiale des réseaux sociaux et en envisageant la prise en compte de réseaux spatiaux à partir des réseaux mis à jour par la mobilisation de l'analyse de réseaux sociaux. Cette approche géographique renvoie d'ailleurs à un questionnement

fondamental des études transnationales. En effet, les études transnationales actuelles font écho non seulement à la structuration de réseaux d'acteurs mondialisés mais également à la connexion à des marchés mondialisés de lieux souvent marginaux en apparence mais bel et bien intégrés et transformés par leur insertion dans les routes du commerce transnational.

III. Des lieux en réseau : penser la discontinuité topographique avec les apports de l'analyse de réseaux sociaux

III.1. Penser la discontinuité et la connexion entre les lieux : le réseau métaphore appliqué à l'espace géographique

À partir du moment où nous engageons, dans le cadre des routes marchandes transnationales, une réflexion géographique sur la spatialité des réseaux, ce travail rejoint d'autres actants, à partir d'une élaboration plus ou moins métaphorique des réseaux, que ceux-ci impliquent de redessiner les contours d'une conception spatiale marquée par la continuité topographique. Penser en géographe les espaces, les lieux et la topographie des réseaux sociaux identifiés s'inscrit dans des discussions ayant pour objet un renouvellement des conceptualisations de l'espace et du territoire du fait de la prise en compte de leurs discontinuités d'une part et d'autre part parce que l'on peut déceler sur le terrain plusieurs sites en un comme le suggère Ulf Hannerz (Hannerz, 2003b). Geneviève Cortès et Denis Pesche posent ainsi les termes du débat :

« À une vision classique du territoire – d'action, d'appropriation et de représentations d'un groupe social – qui serait celle d'un espace uni-localisé, contigu et délimité peut-on ajouter (ou lui opposer ?) celle qui se référerait à un espace de multilocalisation, de discontinuités, de dispersion et d'interactions entre lieux ?

[...] Enchevêtrement des échelles, brouillage des limites, éclatement des espaces de référence et des ancrages marquent ces espaces archipels. Il s'agit en somme de savoir en quoi des dynamiques sociales, culturelles et économiques qui répondent à des logiques archipélagiques et réticulaires plus qu'aréolaires « font territoire » » (Cortès, Pesche, 2013).

Cette réflexion géographique articule plusieurs discussions. La première vient opposer au diagnostic de « la fin des territoires » celui d'une complexification des configurations territoriales (Antheaume, Giraut, 2005 ; Vannier, 2009) et conduit à une volonté d'émancipation « d'une conception par trop restrictive et traditionnelle du territoire régie par les principes de la fixité, de la souveraineté et de la continuité » (Cortès, Pesche, 2013). La seconde conduit au remplacement de la tension dualiste entre territoire et réseau par une conception dialectique mettant en lumière leurs articulations. La troisième porte sur l'admission de « territorialités discontinues » (Romero, 2010). Générés par la prise en compte des mobilités et des réseaux en géographie, ces débats visent à remodeler les

cadres conceptuels de l'espace et du territoire pour y intégrer la multiplicité, la réticularité, la discontinuité ou la mobilité et à les adapter à une lecture de la complexité des mutations contemporaines. Il ne s'agit pas ici de faire état de l'ensemble de ces débats dont une large part est exposée par ailleurs (Antheaume, Giraut, 2005 ; Vanier, 2009) mais de nous situer parmi quelques propositions qui y participent.

La première proposition renvoie davantage à un usage qui s'est progressivement diffusé dans les sciences sociales en général et en géographie en particulier, qu'à une tentative conceptuelle située. Il s'agit du recours, pour décrire les configurations territoriales contemporaines, à la métaphore de l'archipel qui s'est répandue, à l'instar des « nébuleuses » et autre « toiles », « *comme autant de manières de figurer une tension, en contexte de mondialisation et de métropolisation, entre l'attachement aux lieux dans leur singularité et la conscience de leur interdépendance* » (Arrault, 2005). Or cette figuration séduisante repose souvent sur des formules analogiques non maîtrisées quand l'image évoquée ne correspond pas à la définition de l'archipel. À la suite des travaux d'Olivier Dollfus sur la mondialisation (Dollfus, 2001) et *l'Archipel Mégapolitain Mondial* par exemple, l'emploi de l'archipel en géographie tend à ne considérer que les îles. La mer devient un vide et l'archipel une figure de la discontinuité et de l'isolement alors qu'il est par définition une entité où la discontinuité permet la relation (Arrault, 2005). Chez Pierre Veltz, qui évoque une « *économie d'archipel* » (Veltz, 1996), le terme renvoie davantage à une intuition géographique qui sert d'annonce à l'enjeu prospectif de penser le territoire en réseau. En retraçant l'usage de la métaphore de l'archipel et ses biais, Jean-Baptiste Arrault cherche à en démontrer, malgré tout, les potentialités.

« Il ne s'agit pas d'opposer, de distinguer le lieu et le lien, le territoire et le réseau, mais de concevoir que le territoire suppose (et supporte) une mise en communication. Ce qui peut sembler banal certes, mais pose un certain nombre de questions quant à l'aptitude de nos catégories à en rendre compte avec pertinence » (Arrault, 2005).

En soutenant un usage rigoureux du terme, il s'insère parfaitement dans une réflexion large sur la prise en compte des discontinuités, et des réseaux, dans une lecture des territoires.

Si la proposition de l'archipel renvoie à un questionnement épistémologique, d'autres propositions de lecture des discontinuités en géographie s'enracinent dans l'expérience

du terrain et tout particulièrement dans la prise en compte de la mobilité. Comment considérer l'unité territoriale d'espaces non contigus pourtant connectés et marqués par la mobilité ? La proposition de Nadine Cattan défend l'avènement de « *trans-territoires* » (Cattan, 2012) à partir du constat d'une intégration incomplète des flux et de la mobilité dans les théories liées à l'espace d'une part et d'une étude des mobilités d'employées de maison sri lankaises à Beyrouth d'autre part. L'auteure conclut à une impossibilité à réduire les territorialités citadines observées à un modèle fixe et unique tel que celui des enclaves ethniques pas plus qu'elle ne les associe aux territoires circulatoires d'Alain Tarrus, trop communautaires, ou aux antimondes de Roger Brunet et aux hétérotopies de Michel Foucault, trop séparés des centralités parcourues par les enquêtées. Pour décrire ces territoires observés, Nadine Cattan propose « *une re-conceptualisation du lieu en termes d'espace-temps basé sur la prise en compte des interrelations sociales à toutes les échelles* » (Cattan, 2012). Elle s'appuie pour cela sur le lieu décrit par Doreen Massey comme un espace-temps articulé de réseaux sociaux et en recomposition (Massey, 1994), et sur la « *translocalité* » d'Arjun Appadurai, espace créé par les populations locales et les populations mobiles où se mêlent transactions économiques et relations (Appadurai, 1995). Le « *trans-territoire* » proposé par Nadine Cattan, éphémère par nature et continuellement recréé, est alors « *un espace qui associe aux caractéristiques propres du lieu lui-même les spécificités des liens qui le relie avec l'extérieur et cela décliné à toutes les échelles* » (Cattan, 2012).

Dans une perspective proche, Geneviève Cortès et Denis Pesche soumettent l'idée de « *territoires multisitués* » pour appréhender ces « *autres territoires* » (Capron *et al.*, 2005) produits par l'articulation des liens et des lieux de la mobilité. Ces « *territoires multisitués* », forgés dans l'observation des effets des migrations sur les espaces notamment de départ, correspondent dans leur forme conceptualisée à « *un ensemble de lieux discontinus constitutif d'un espace fonctionnel et vécu (pratiques, activités, représentations), voire organisationnel dès lors que sont en jeu des processus d'action, de gestion et de coopération.* » (Cortès, Pesche, 2013). Les auteurs précisent que la dispersion et la discontinuité sont des conditions nécessaires mais non suffisantes à la définition de territoires multisitués, car cet espace doit être « *structuré, organisé, construit sur la base d'un système relationnel qui lie socialement, économiquement, voire politiquement, plusieurs lieux dispersés et distants.* » (Cortès, Pesche, 2013). Ces liens sont supposés empêcher la fragmentation d'un ensemble de lieux qui s'appréhendent, contrairement à l'idée de localisation, dans leurs relations les uns aux autres. Cette proposition théorique séduisante est cependant méthodologiquement moins précise. En

effet, cet ensemble est supposé se construire, se lire et se décrypter « *à la façon d'un kaléidoscope, c'est à dire dans la pluralité et la variation de la situation relative et relationnelle de chacun des lieux et des réseaux qui le constituent* » (Cortes, Pesche, 2013) : à chacun d'explorer cette dimension relationnelle dans une lecture du réseau qui reste indéfinie et métaphorique. Ceci a sans doute favorisé l'évocation si ce n'est l'expérimentation de cette proposition heuristique à partir de terrains de la mobilité en géographie. Stéphanie Lima l'expérimente dans la région de Kayes au Mali et montre que la dimension politique de l'espace y est à la fois territoriale et réticulaire. Le « *territoire multisitué* » se présente alors « *comme un régime spatial d'accès aux ressources par la mobilité, du local au global* » (Lima, 2013). À partir de ses terrains sahéliens, l'auteure ne manque d'ailleurs pas de relier la proposition de Geneviève Cortès et Denis Pesche avec l'« *espace mobile* » de Denis Retraillé qui vient compléter cet aperçu du renouvellement des conceptualisations de l'espace et du territoire.

La contribution de Denis Retraillé se fonde dans la critique d'un espace « *surface d'enregistrement* » du fait social. Cette critique s'inscrit dans « *la recherche d'un espace épistémologique de référence pour situer savoirs et pouvoirs* » qui répond à la nécessité de donner d'autres références épistémologiques que la continuité topographique aux nouveaux territoires (Retraillé, 2005). L'espace doit alors être traité davantage comme un système d'actions et d'objets dont le processus de production est toujours actif. Prendre en compte de cette manière un espace mobile permet notamment de reconsidérer la dialectique entre territoires et réseaux. En effet, d'après l'auteur, ils « *ne sont, par exemple, pas indépendants ni opposés mais les deux formes d'une même substance (sociétale). Les deux formes ne sont d'ailleurs pas seulement liées par une substance commune mais par la variation d'intensité des formes : le territoire comme réseau dense ou de forte connectivité, le réseau comme territoire sans contiguïté* » (Retraillé, 2005, p.193-194).

Cette reconsidération amène à son tour à repenser les lieux comme les commutateurs entre ces différents régimes de spatialité. Les lieux sont pour Denis Retraillé là où « *se noue l'espace* » dans une configuration dynamique et donc instable et temporaire : « *Le lieu c'est là et quand il se produit quelque chose du fait de l'entrée en interaction réciproque d'éléments dispersés se trouvant réunis (le croisement)* » (Retraillé, 2010).

En ce sens, envisager un espace mobile permet d'accéder à la construction, à la structuration des lieux et donc à la prise en compte des dynamiques de l'espace et des incertitudes auxquelles répond la plasticité des lieux. En effet, d'après l'auteur, « *cette*

mobilité des lieux et des routes qui assurent la même fonction, mais pas toujours aux mêmes périodes, ensemble, en complémentarité, en concurrence ou en secours, répond à l'incertitude. La fixation sédentaire, le développement exclusivement conçu comme l'augmentation de la production agricole par investissement et intensification présentent alors de gros risques. Face à cela, l'hypothèse de l'espace mobile contre celle de la crise (migration, sédentarisation, exode rural etc. qui sont tous de référence sédentaire), présente l'intérêt de proposer un autre espace de représentation donc un autre espace de jugement et d'action » (Retaillé, 2010).

Dans l'ensemble des propositions rapidement présentées, l'objectif de prise en compte des discontinuités spatiales et/ou territoriales revient à considérer une dimension relationnelle. Qu'il s'agisse de la « *mise en communication* » que supporte le territoire-archipel de Jean-Baptiste Arrault, de la prise en compte des réseaux sociaux et des liens qui maillent et connectent les parties du « *trans-territoire* » de Nadine Cattan, du « *système relationnel* » qui structure l'espace fonctionnel du territoire-multisitué de Geneviève Cortès et Denis Pesche ou du système d'actions et d'objet qui constitue l'espace mobile de Denis Retaillé, partout une dimension relationnelle vient pallier le potentiel désagréant de la discontinuité, et le réductionnisme de la fixité. Or, les réseaux qui supportent cette nécessité relationnelle ne sont pas spécifiés et chacun peut semble-t-il en invoquer la métaphore pour garantir la tenue d'une proposition conceptuelle répondant à un « nouveau » type de spatialité identifié.

Face à ce constat que nous avons expérimenté en recourant, un temps, au rhizome deleuzien pour penser les ramifications et les imbrications des routes marchandes transnationales – et tout particulièrement celles de la finance à partir de Ben Gardane (cf. chapitre 2) –, notre proposition est de considérer les réseaux sociaux, tel que l'analyse de réseaux sociaux permet de les identifier et de les analyser, comme les infrastructures relationnelles des territorialités discontinues et dynamiques. En cela, la route transnationale apparaît à même de constituer un réseau spatial de lieux « sommets » structuré par les réseaux sociaux des entrepreneurs qui la constituent et ainsi une spatialité topographiquement discontinue et mouvante au gré des recompositions des réseaux sociaux dynamiques qui la composent.

Le pas vers la prise en compte des réseaux sociaux en géographie a, et ce n'est pas un hasard, été franchi par Denis Retaillé dans sa collaboration avec Olivier Walther (Retaillé et Walther, 2008, 2011, 2013). La direction prise est celle d'un dépassement de la

métaphore relationnelle pour formaliser les articulations entre réseaux sociaux et territoires et entre lieux en réseau. Notre démarche se situe à la conjoncture de ce premier mouvement visant à nourrir les réseaux de l'espace géographique avec les apports de l'analyse formelle de réseaux sociaux et d'un second visant à développer la dimension spatiale sous-estimée des réseaux sociaux.

III.2. Dimension spatiale et spatialisation des réseaux sociaux

Le succès d'une approche métaphorique des réseaux en géographie peut se lire dans la faible attractivité exercée par les réseaux sociaux auprès des géographes. Celle-ci s'enracine notamment dans la focalisation des spécialistes des réseaux sociaux sur leur dimension topologique objet des analyses structurales, ce qui laisse *a priori* bien peu de place pour les entrées spatiales. Pourtant, il s'agit de rappeler que les réseaux sociaux comportent une dimension spatiale qui peut être intégrée à leur analyse et qui peut permettre une spatialisation des réseaux sociaux à même de contribuer pleinement aux approches géographiques les plus novatrices.

Dans la perspective de questionner le rapport entre proximité relationnelle (et donc affective) et proximité spatiale des relations d'une part, et les effets de l'évolution de la structure urbaine sur les structures relationnelles d'autre part, Michel Grossetti a mené une enquête sociologique sur les réseaux personnels de 399 personnes de la région toulousaine (Grossetti, 2006). Les résultats soulignent clairement que les réseaux personnels ont une structure spatiale puisque la distance structure fortement la répartition spatiale des lieux de résidence et de travail des personnes citées avec 28% de leurs relations à l'échelle du quartier et 71 % à celle de l'agglomération. À cette dimension quantitative s'ajoute celle, qualitative, qui prend en compte la force des liens dans cette analyse de réseaux sociaux. Les liens forts (les proches affectivement) sont plus fréquemment éloignés spatialement car ils résistent mieux à l'éloignement dû aux mobilités que les liens faibles. La mobilité, d'après l'enquête de Michel Grossetti, laisse également des traces dans la structure spatiale des entourages, puisque les plus mobiles sont aussi ceux qui ont le plus de relations extérieures à l'agglomération (40 % contre 19 % pour les plus sédentaires). L'auteur explique cet écart toutefois modeste en soulignant que la mobilité implique aussi le renouvellement rapide des liens faibles. La mention de ce travail dans notre réflexion permet de souligner la dimension spatiale des

réseaux sociaux telle qu'elle peut être envisagée par les spécialistes qui n'excluent pas la distance topographique de leurs analyses.

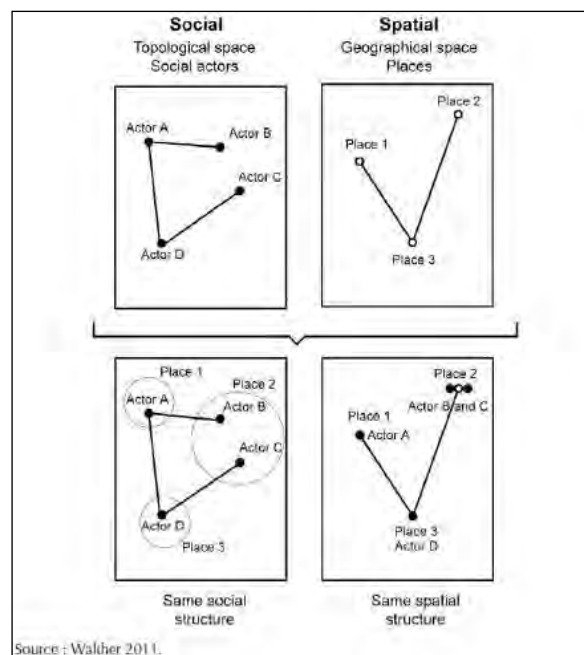
Cette dimension spatiale des réseaux sociaux a été pleinement travaillée par Olivier Walther. Son travail pionnier vise à combiner les approches sociales et spatiales des réseaux pour montrer notamment que la position structurale des acteurs peut être mobilisée pour réévaluer la centralité des lieux (Walther, 2014). Toujours à partir des enquêtes menées sur les réseaux de commerçants transfrontaliers ouest-africains, l'auteur propose d'en saisir les caractères sociaux et spatiaux. Pour cela, il suggère de combiner trois variables. La première est la structure sociale des réseaux et donc la position structurale des acteurs dans les réseaux complets qu'il étudie. La deuxième est la localisation de ces acteurs. La troisième est l'échelle des activités économiques développées par les commerçants. Cette combinaison permet d'enrichir considérablement l'approche du commerce régional. Les positions structurales des acteurs sont analysées au prisme de leur localisation et de l'échelle de leur activité qui est susceptible de contraindre leur capacité à développer des liens et une centralité d'intermédiation par exemple. En ce sens, les marchés frontaliers sont des lieux favorisant l'interconnexion entre les marchés nationaux et donc les positions d'intermédiation des acteurs qui s'y situent. Olivier Walther illustre également cette combinaison en montrant qu'une activité commerciale longue distance implique nécessairement le recours aux liens faibles dont dépend l'accès aux ressources non locales lucratives, et qui génère de fait un risque accru avec des partenariats reliant des acteurs qui ne partagent pas nécessairement les mêmes valeurs. Une des finalités géographiques de la combinaison entre structure sociale et structure spatiale des réseaux proposée par l'auteur est de reconsidérer la centralité des lieux : « *The added value of considering both the social structure of regional traders and their spatiality is that their combination, i.e. the spatialization of social networks, can help to provide an original measure of the centrality of cities within the regional economic space* » (Walther, 2014)²¹⁵.

Cette combinaison qui permet de remettre en cause la centralité des villes au sein de l'espace économique réalise une approche relationnelle dans un monde, et un espace géographique, de plus en plus dominé par les flux (Walther, 2014).

²¹⁵ « La valeur ajoutée à considérer à la fois la structure sociale des commerçants régionaux et leur localisation est que cette combinaison, à savoir la spatialisation des réseaux sociaux, peut aider à développer une mesure originale de la centralité des villes dans l'espace économique régional ». (Traduction personnelle)

Sur un tout autre sujet, celui des groupes terroristes au Sahara et au Sahel, cette combinaison entre structure sociale et structure spatiale avait d'ailleurs été expérimentée par Denis Retaillé et Olivier Walther. À partir du constat d'une compréhension erronée du terrorisme dans une géographie zonale (zones à risque, zones d'influence des groupes terroristes), les auteurs proposent une analyse par l'intermédiaire de l'analyse de réseaux sociaux, en identifiant acteurs centraux et autres positions structurales, à laquelle est ajoutée une considération pour la dimension spatiale en renseignant la position spatiale des acteurs. Le croisement entre la structure topologique et la structure topographique permet une représentation du réseau au prisme de l'une ou de l'autre comme le montre la figure ci-dessous.

Figure 6.1. : Combinaison entre structure topologique et structure topographique d'un réseau social



Lorsque la localisation des acteurs est mobile elle peut être déduite des localisations des relations sociales entretenues par les acteurs. Pour les plus mobiles et les moins reliés, les auteurs invitent à considérer leur localisation selon les principes d'un espace de variations et de flux, en somme mobile, constitué, temporairement, de point d'appui activés plus que de territoires fixes (Retaillé, Walther, 2011).

Du point de vue des réseaux marchands, la feuille de route pour une spatialisation des réseaux sociaux – à savoir relier le social et le spatial, travailler la spatialité des réseaux économiques mis à jour et repenser la situation des lieux à l’aune de la position structurale des acteurs qui y sont localisés – en rejoint d’ailleurs une autre visant à spatialiser les réseaux transnationaux (Featherstone *et al.*, 2007). Considérant des approches anglo-saxonnes de réseaux transnationaux essentiellement migratoires mais dépourvues d’approche formelle des réseaux, les auteurs cherchent à redonner une place centrale à la géographie et à la construction spatiale de ces réseaux. La spatialité pourrait d’ailleurs être un chantier essentiel pour contribuer à la rigueur théorique défailante des études transnationales telle qu’elle a été soulignée par les pionniers (Portes *et al.*, 1999). Les auteurs envisagent l’intérêt des entrées géographiques considérant la spatialité des réseaux transnationaux en ce qu’elles sont susceptible de revaloriser le rôle de la distance et son impact sur les relations sociales, de souligner les territorialités multisites qui se négocient en chaque lieu, de questionner les configurations spatiales et les processus de constitution des réseaux transnationaux (Featherstone *et al.*, 2007).

Ces appels à la spatialisation des réseaux transnationaux confrontés d’une part à la recherche de conceptualisations de l’espace et du territoire prenant en compte les dimensions discontinues, relationnelles et processuelles, et d’autre part à la recherche d’un développement de la spatialisation des réseaux sociaux, indique la direction de la dernière étape de notre réflexion. Pour étudier à la fois la spatialisation et la structuration relationnelle des routes marchandes transnationales telles que nous les avons rencontrées sur nos terrains tunisiens, il s’agit à présent d’envisager des réseaux spatiaux et les contours d’une analyse de réseaux spatiaux.

III.3. Les réseaux spatiaux : pistes méthodologiques

Dans un questionnement global sur les espaces des réseaux transnationaux de commerce, le chemin que nous proposons suggère de renforcer les métaphores spatiales par un recours aux réseaux formels de l’analyse de réseaux sociaux tout en s’engageant dans un travail de spatialisation des réseaux sociaux. La perspective de ce double mouvement débouche sur la considération formelle de réseaux spatiaux. Cela nécessite dans un premier temps de réfléchir aux modalités d’une transposition de l’analyse de réseaux sociaux aux lieux, puis d’identifier l’approche la plus adaptée au cadre des

routes du commerce transnational avant d'envisager les pistes d'une analyse de réseau spatial ancrée dans la réalité de nos terrains.

La prise en compte de réseaux de collectifs n'est pas une idée neuve, notamment si l'on pense aux réseaux d'entreprises inspirés des districts industriels marshalliens comme les « systèmes productifs localisés » (Courlet, Pecqueur, 1993) ou les « systèmes locaux de compétences » (Grossetti *et al.*, 2006). L'analyse de réseaux sociaux peut d'ailleurs opérer ce changement d'échelle de l'acteur individuel au collectif comme c'est le cas de la théorie des marchés d'Harrison White (White, 2002). Un lieu comme configuration sociale collective située, peut tout à fait être considéré comme une entité susceptible d'entretenir des relations avec d'autres. Pour autant, cela ne conduit pas à formaliser un réseau de lieux analysable. À l'instar de l'analyse de réseaux sociaux, l'analyse d'un réseau spatial repose sur deux éléments préalables et indispensables : définir l'entité en relation et définir la relation. C'est la première étape.

Contrairement à l'analyse de réseaux sociaux qui considère les relations entre individus, un réseau spatial relie des lieux qui doivent être définis car ils sont susceptibles de recouvrir des réalités très dissemblables. Le préalable est de retenir un type de lieu en fonction de l'étude et de ses objectifs. Dans le cas des routes commerciales transnationales, les lieux sont les marchés. Reste qu'un marché du commerce transnational ne renvoie pas une catégorie homogène. En effet, au-delà des différences de taille, d'influence, de centralité, qui induisent une diversité enrichissant l'analyse, les marchés diffèrent aussi fonctionnellement : marché de vente en gros, demi gros et/ou détail, marché d'importation et/ou de revente, marché de transit/redistribution, marché financier. La plupart articulent d'ailleurs de manière originale ces différents types de commerces. La délimitation des caractéristiques des lieux retenus doit être explicite car elle revient à délimiter la population du réseau qui sera retenue. La délimitation topographique n'est pas toujours évidente non plus et renvoie aussi à l'échelle du type de lieu retenu qui peut conduire à des incohérences (cf. graphes du chapitre 2). Par exemple, Ben Gardane peut être traitée comme une place marchande composée d'un marché financier, d'un marché de vente au détail, d'un marché de grossistes. Or si l'on retient l'échelle de la place marchande composite pour le lieu, il convient de faire de même ailleurs. Tunis devrait alors être aussi considérée comme une place marchande, sauf que l'agglomération regroupe des marchés très distincts qui ne font pas

nécessairement « lieu unique » du commerce transnational. Et dans le cas où l'on choisirait de distinguer ces différents marchés, il faut là aussi expliciter les critères : considérer tous les lieux de vente risque de mener à l'impasse. Dans la perspective d'un réseau spatial, la prise en compte de la variable de localisation n'est pas non plus évidente et dépend de l'échelle de l'étude. Si l'on travaille sur un réseau de lieux intra-urbains par exemple, la localisation devra être plus fine (quartier) qu'à l'échelle transnationale où l'on peut envisager de considérer l'agglomération d'ancrage pour localiser un lieu. La question porte aussi sur le marqueur spatial retenu : considère-t-on ou non des limites administratives, des agglomérations, et pourquoi pas des régions ? Là aussi le choix doit être explicité. En somme, alors que l'individu de l'analyse de réseaux sociaux est une entité bien délimitée, le lieu d'une analyse de réseau spatial découle d'un processus de définition et de sélection dont il faut expliciter les écueils. L'objectif est la cohérence des entités formant la population du réseau, en lien avec le cadre de l'étude.

Ensuite, par rapport à la définition de la relation sociale de l'analyse de réseaux sociaux, à savoir des interactions répétées et une connaissance réciproque, la définition de la relation spatiale entre deux lieux n'a rien d'évident et ne se délimite pas de la même manière. Notre proposition de définition repose sur trois critères : l'observation d'un lien fonctionnel entre deux lieux, l'observation d'un lien social entre deux lieux et l'observation des effets spatiaux de la relation spatiale sur au moins un des deux lieux en relation. La caractérisation de ces observations dépend des lieux retenus pour l'étude. Dans le cas des marchés des routes marchandes transnationales, nous proposons trois critères conditionnant l'observation d'une relation spatiale entre les marchés :

- **Relever un lien fonctionnel entre les deux lieux** : il s'agit de considérer ici l'aspect économique de la relation, et plus précisément commercial. Ce lien fonctionnel renvoie donc à l'observation d'échanges commerciaux matérialisés par des flux logistiques de marchandises, mais aussi des flux financiers sur lesquels reposent les transactions et des mobilités d'acteurs économiques.

- **Relever un lien social entre les deux lieux** : les lieux doivent être reliés par des relations sociales entre les acteurs qui y sont localisés, autrement dit, interactions répétées et connaissance réciproque. L'analyse de ces relations sociales entre les acteurs peut enrichir l'analyse de la relation spatiale, notamment si l'on considère la force des liens en présence. Les relations sociales sont une condition nécessaire à la structuration des réseaux spatiaux et un

élément crucial de leur analyse dynamique. Nous considérons que le réseau spatial est encastré dans le réseau social. Cela amène du même coup à considérer la possibilité d'un découplage de la relation spatiale des relations sociales.

- **Relever les effets spatiaux de la relation spatiale** : Il s'agit ici de repérer dans le paysage les marqueurs et autres indices de la relation. Ces références au lieu connexe peuvent être très diverses et c'est au chercheur de les expliciter et de les justifier à partir de l'observation ethnographique. En voici quelques exemples : la présence de marchandises dont on peut déterminer qu'elle proviennent du lieu en relation (nom et localisation des entreprises sur les cartons par exemple), la référence au lieu connexe sur les enseignes et/ou dans le nom des magasins voir du marché, des modalités d'organisation du marché/des magasins et/ou une architecture, des transformations architecturales similaires témoignant d'une influence exogène.

À l'instar des réseaux sociaux, les réseaux spatiaux sont construits par le chercheur qui les explicite et les justifie. Entités-lieux et relations spatiales nécessitent en revanche un travail de définition plus fouillé du fait de la démultiplication des variables et des critères possibles.

La seconde étape vers l'analyse de réseaux spatiaux consiste à identifier l'approche adaptée à l'étude. À la manière de l'analyse de réseaux sociaux, on peut envisager une analyse d'un réseau complet, considérant l'ensemble des relations spatiales entre les lieux, non pas d'une organisation, mais par exemple d'un territoire pertinent. Le réseau personnel, centré à partir d'un lieu cherche à considérer l'ensemble des relations spatiales qu'il entretient sur une thématique. Une chaîne relationnelle spatiale envisage le processus de mise en relation de deux lieux par des lieux intermédiaires et cherche ainsi à reconstituer la chaîne des relations spatiales ainsi mobilisée.

Dans le cas des routes du commerce transnational, par souci de cohérence et pour répondre à ce cadre longitudinal, nous retenons l'approche des réseaux spatiaux par les chaînes relationnelles. Elles sont donc praticables avec des méthodes ethnographiques et un très faible apport de données quantitatives. Le processus visé par les chaînes relationnelles spatiales qui nous semble le plus pertinent est l'approvisionnement en marchandises d'importation peu coûteuses. Les chaînes de relations spatiales sont particulièrement intéressantes dans la perspective de renseigner topographiquement

les chemins d'approvisionnement, toujours labiles, les plus performants et qui reposent sur les relations des entrepreneurs qui poursuivent individuellement cet objectif.

Alors que l'analyse de réseaux complets a été écartée dans le cadre de l'analyse de réseaux sociaux d'entrepreneur, il faut aussi mentionner qu'elle apparaît à l'inverse plus accessible dans le cadre des réseaux spatiaux. En effet, la population est plus aisée à circonscrire. Contrairement aux réseaux sociaux des entrepreneurs développant des relations économiques informelles sans cadre organisationnels de référence, un réseau spatial complet peut s'envisager dans le cadre d'une organisation territoriale, nationale par exemple (les marchés tunisiens du commerce transnational) ou régionale. La méthodologie « boule de neige » qu'employait Olivier Walther pour les grands commerçants ouest-africains (Walther, 2015a), peut être appliquée aux réseaux spatiaux de marchés. À partir d'une population de base identifiée (les marchés tunisiens abritant des importateurs par exemple), il s'agit de générer des noms de marchés connexes par des enquêtes ethnographiques permettant d'identifier les relations spatiales de ces marchés. Lorsque la mention des mêmes lieux se répète, la limite du réseau est atteinte. Bien entendu les biais de délimitation du réseau spatial complet sont les mêmes que pour les réseaux sociaux complets. En revanche, une analyse structurale peut être intéressante à mener à partir d'une population restreinte, notamment identifier les marchés en situation de centralité d'intermédiation ou de degré, identifier les trous structuraux, les découplages.

La dernière étape consiste donc à développer une analyse de réseaux spatiaux. Voici ce qui peut en constituer les grandes lignes inspirées de l'analyse de réseaux sociaux et appliquée au cadre des relations entre les marchés du commerce transnational. L'analyse des relations spatiales constitue un premier ensemble.

Elle peut d'abord porter sur la symétrie de la relation. Pour considérer la symétrie de la relation, il convient d'observer la réciprocité des flux. Un des biais des approches transnationales est de considérer des liens d'approvisionnement à sens unique. Entre Ben Gardane et Zelten, Zuwara ou Tripoli en Libye, la force et l'efficacité de la relation tient aussi de sa réciprocité. La partition du souk Zokra entre grossistes de produits importés via la Libye et grossistes de produits destinés au marché libyen de part et d'autre de la route de la frontière en témoigne et permet souvent l'équilibre des comptes

du réseau financier, une livraison de marchandises permettant de solder un avance de devises.

L'analyse de la relation peut porter sur l'homophilie en prenant en compte les similarités entre les deux lieux en relation. La polyvalence ou multiplicité de la relation considère les relations sociales autres qu'économiques qui structurent la relation entre les lieux. Dans le cas des marchés tunisiens, la relation économique entre deux marchés peut être appuyée sur des relations d'affaires, mais aussi sur des appartenances tribales. On peut alors considérer une relation symétrique, homophile et multiplexe inscrite dans la durée comme une relation spatiale forte au sens de la « force des liens » sociaux de Mark Granovetter (1983).

Le deuxième ensemble d'une analyse de réseau spatial porte sur la structure du réseau. À partir d'un réseau complet, il est possible comme avec n'importe quel réseau social de produire des graphes à l'aide de logiciels spécialisés du type Visone. Sur cette base, tous les calculs de l'analyse structurale de réseaux sociaux peuvent s'appliquer aux réseaux spatiaux : calcul de la densité, repérage de cliques, calcul de centralité de degré, d'intermédiarité, de proximité, de vecteurs propres, identification de trous structuraux. L'intérêt est ici de confronter la topologie du réseau et sa structure avec des approches géographiques plus classiques : réseaux urbains, centralités et périphéries.

À partir d'une chaîne relationnelle spatiale, l'analyse qui porte sur le processus de mise en relation des lieux renseigné à l'échelle des relations sociales des acteurs mais aussi à celle de l'histoire des lieux permet de donner un cadre à la structuration des routes marchandes transnationales, des contournements, des étapes transfrontalière elles-mêmes insérées dans des chaînes relationnelles plus longues. L'analyse des processus d'encastrement et de découplage des lieux dans la chaîne relationnelle spatiale offre une clé pertinente pour la lecture et l'analyse de la labilité toujours invoquée mais rarement affrontée des routes transnationales.

Reste à expliciter le sens de cet ajout de réseaux spatiaux à la déjà complexe prise en compte des réseaux sociaux dans le cadre de l'analyse des routes marchandes transnationales et de leurs ramifications. À partir des terrains tunisiens, les réseaux spatiaux permettent de formaliser le cadre d'analyse de ces routes marchandes labiles de la façon suivante.

Dans un contexte d'incertitude et d'insécurité politique (recomposition des intermédiaires et des contrats, négociations instables) et géopolitique (crispation sur les frontières, blocage des flux), économique (marché saturé, concurrence accrue, croissance des coûts supérieurs aux revenus) et règlementaires (instabilité des loi, des tolérances, des illégalismes), l'objectif des commerçants d'accéder à des ressources, entendues comme des approvisionnements générateurs de valeur au moindre coût et au moindre risque, structure des chaînes relationnelles entre des acteurs marchands et non marchands du fait des carences des dispositifs institutionnels et des barrières aux échanges ou à l'ascension sociale. Ces chaînes relationnelles participent à leur tour, par spatialisation des acteurs et des flux générés, à la structuration de relations spatiales entre les lieux. S'inscrivant dans le même processus que les acteurs qui les animent, les chaînes relationnelles spatiales forment des routes dynamiques entre les lieux.

Conclusion

À partir d'un état des lieux de la prise en compte métaphorique des réseaux dans les études transnationales, le chapitre a pu montrer l'intérêt d'une réflexion théorique. Sans jamais perdre de vue les phénomènes observés sur les terrains tunisiens, cette investigation théorique a permis de souligner les potentialités des analyses plus formelles des réseaux du commerce transnational à partir des outils conceptuels et méthodologiques de l'analyse de réseaux sociaux.

Cette prise de recul théorique et les outils d'analyse comme les perspectives méthodologiques qui s'en dégagent n'ont toutefois de sens que confrontés aux données de l'enquête empirique. Il s'agit donc à présent de procéder à la mise en œuvre des méthodologies et des analyses de réseaux sociaux et spatiaux à partir des questionnements spécifiques et des données de l'enquête développés dans les deux premières parties de la thèse.

Chapitre 7

Mise en œuvre d'une approche réseau du commerce transnational en Tunisie : la structuration sociale et réticulaire des routes marchandes

Introduction.....	406
I. Une approche réseau de l'extension des mobilités entrepreneuriales et des routes marchandes.....	407
I.1. Mobilités et destinations de deux entrepreneurs tunisiens du commerce transnational.....	408
I.2. L'accès au commerce transnational et aux places marchandes chinoises : un agencement de mobilités et de relations sociales.....	414
II. Une approche du réseau spatial des marchés et de leurs approvisionnements.....	423
II.1. Analyser des chaînes relationnelles de marchés.....	423
II.2. Analyser des réseaux complets de marchés.....	433
Conclusion.....	445

Introduction

À partir des enquêtes ethnographiques d'abord menées dans les rues commerçantes du sud-est de la médina de Tunis et à Ben Gardane, puis dans un ensemble de sites connexes du reste de la capitale et du pays, nous avons mis en lumière la structuration des places marchandes et le déploiement de leurs approvisionnements. Si l'hypothèse d'un réseau de marchés reliés entre eux et aux approvisionnements en provenance des places marchandes globales a précédé les premiers terrains et inscrit dès les premiers entretiens un questionnement systématique sur l'origine et les modalités des approvisionnements des commerçants, en revanche, la formulation d'une approche formelle des réseaux a été différée pour deux raisons.

La première renvoie à la priorité donnée au défrichage d'un terrain inconnu et à la compréhension de l'organisation labile des approvisionnements et des contournements pratiqués. Le constat des bouleversements induits par la révolution de janvier 2011 a débouché sur un volet inattendu de l'enquête. En effet, la prise en compte de la dimension politique de l'organisation du commerce transnational en Tunisie s'est inévitablement imposée, reléguant au second plan l'expérimentation d'une approche réseau. Il s'agissait alors davantage de renseigner un ensemble de pratiques complexes, de mettre à jour les liens clientélistes et leur recomposition, d'avancer parfois à l'intuition, de monter dans un véhicule menant à un entretien inattendu, sans se soucier d'une approche systématique aux perspectives encore incertaines et susceptible de grever ma réactivité sur le terrain, d'entraver les conversations propres aux confidences voire de provoquer la fermeture d'un accès juste entrouvert auprès d'acteurs plus sensibles.

La seconde raison du report d'une approche formelle des réseaux dans l'enquête a trait à la lente acculturation théorique à l'analyse de réseaux sociaux et à la difficulté à mettre en œuvre des concepts et des outils méthodologiques peu adaptés à nos terrains comme cela a été montré dans le chapitre précédent.

Au terme de la thèse, à la fois plus assuré sur les terrains comme sur la maîtrise et l'intérêt des concepts et méthodes issus de l'analyse de réseaux sociaux, il s'agit de proposer une mise en œuvre des réflexions théoriques et des outils méthodologiques qui s'en inspirent. Ce septième et dernier chapitre de la thèse est expérimental et a donc pour objectif de tester l'hypothèse initiale de la pertinence d'une approche réseau pour mettre en lumière les processus de structuration des réseaux marchands et leur labilité.

Cette expérimentation présente successivement deux tests. Le premier propose une approche réseau de l'extension des routes marchandes transnationales. Il est ici question de mettre en œuvre les outils inspirés de l'analyse de réseaux sociaux pour éclairer l'accès à la mobilité des entrepreneurs en Chine. Le second développe une approche réseau des marchés tunisiens en relation avec les outils envisagés pour l'analyse de réseaux spatiaux.

I. Une approche réseau de l'extension des mobilités entrepreneuriales et des routes marchandes

L'expérience présentée ici a été élaborée en réponse à un appel à contribution lancé en février 2016 par Sonia-Hasnia Missaoui, Stéphanie Lima et Jérôme Lombard pour la revue *Espace populations sociétés* et intitulé « Mobilité, migrations inter-transnationales et réseaux sociaux : regards croisés empiriques et méthodologiques ». Le numéro²¹⁶ auquel il a donné lieu a pour objectif de « dépasser et de décloisonner les approches par trop réduites aux acteurs, aux modalités de la mobilité ou aux espaces et aux lieux, mais plutôt de considérer les articulations entre ces différentes composantes [...] » (Lima, Lombard, Missaoui, 2017). Il s'agit aussi d'analyser les processus de construction des réseaux sociaux et leur insertion dans les stratégies des acteurs en mobilité ainsi que de décrypter leurs dynamiques d'émergence, d'activation ou de déclin.

²¹⁶ *Espace populations sociétés*, 2017-2, mis en ligne le 30 novembre 2017.
URL : <https://journals.openedition.org/eps/7127>

Quelques mois après les derniers terrains effectués en Tunisie en 2015 et après avoir travaillé la réflexion théorique sur l'analyse formelle de réseau, cet appel a été l'occasion de mettre en œuvre une approche réseau avec la publication d'un article intitulé « Devenir importateur transnational en Tunisie : articulations entre mobilités et relations sociales » (Doron, 2017) dont le contenu est largement restitué ci-après. Dans cette expérience, il s'agit de présenter de manière diachronique deux parcours d'entrepreneurs tunisiens et leur connexion progressive à l'importation du *made in China* et à la mobilité entrepreneuriale en Chine. À partir de ces deux exemples, la proposition consiste à décrypter la structuration de ces parcours en focalisant sur les interactions entre mobilités et relations sociales.

I.1. Mobilités et destinations de deux entrepreneurs tunisiens du commerce transnational

Les deux parcours de mobilité qui suivent sont issus d'entretiens réalisés auprès de commerçants tunisiens, Rafik et Mansûr, ayant chacun fréquenté les places marchandes chinoises de Hong-Kong, Guangzhou ou Yiwu. C'est seulement à son retour à Tunis, en 2006, que le premier s'inscrit dans le dispositif de contournement des clans, après avoir effectué une carrière de trader en Chine. Le second relève du dispositif transfrontalier tuniso-libyen. Ces deux parcours déjà évoqués dans la thèse sont atypiques, l'un à Tunis, par rapport au modèle du commerçant démarché ou coopté pour intégrer le dispositif clientéliste précédant la révolution, l'autre à Ben Gardane par rapport à la structuration tribale des réseaux marchands relevée par Rafea Tabib (2011). L'intérêt de ces deux parcours d'outsiders est leur connexion progressive aux dispositifs marchands mettant en valeur l'articulation entre relations sociales et mobilités. Dans les entretiens semi-directifs, il a été demandé aux commerçants de retracer leur parcours d'entrepreneur en remontant aux origines de leur activité.

I.1.1. De l'aventurier au businessman : quand la mobilité génère de nouvelles relations et de nouvelles destinations

Rafik²¹⁷ est un importateur installé en marge du souk Boumendil de Tunis, rue d'Angleterre et spécialisé dans les faux bijoux et accessoires féminins.

Son parcours débute par une mobilité transnationale précoce en Europe jusqu'à son installation à Hong-Kong (cf. figure 7.1., mobilités 1 à 4). En 1978, à 21 ans Rafik effectue sa première mobilité vers l'Europe et se rend chez son oncle à Kehl en Allemagne (1), puis à Liège en Belgique (2) où réside son frère. Il y poursuit ses études de tourisme entamées en Tunisie et travaille en même temps dans un restaurant de chawarma. Après avoir terminé ses études, Rafik part pour l'Angleterre, à Bristol (3), dans le but de parfaire sa maîtrise de l'anglais. Il y noue des relations avec de jeunes anglais dont certains quittent l'Angleterre en crise des années 1980 pour Hong-Kong, possession britannique où les opportunités d'emploi apparaissent meilleures. En 1991, Rafik décide lui aussi de tenter sa chance à Hong-Kong (4), avec un visa et quelques réserves financières. « *Si tu es bosseur, tu peux aller partout* ». Cette première phase est celle d'une mobilité migratoire, saisissant les opportunités notamment familiales d'accueil, de formation, d'emplois. Il n'est pas encore question de mobilité entrepreneuriale transnationale.

Dans un second temps (cf. figure 7.1., mobilités 5 à 7), à Hong-Kong dans les années 1990, la mobilité de Rafik rencontre celles déjà bien étoffées des entrepreneurs transnationaux arabes. Entre 1991 et 1993 les premiers temps de l'installation sont difficiles. Rafik trouve un emploi dans un restaurant mais son salaire couvre à peine la moitié de son loyer. Il s'installe dans le quartier cosmopolite, dégradé et moins onéreux des Chungking Mansions (Bertoncello, Bredeloup, 2007). Rafik effectue régulièrement des allers-retours en Chine, à Shenzhen, pour réactiver son visa à Hong-Kong (5). En 1993, il ouvre son propre restaurant de chawarma, le Pita Place, dans le quartier des Chungking Mansions. Sa clientèle se forme rapidement, notamment arabe et africaine, essentiellement constituée de commerçants transnationaux. Le Pita Place devient dès 1994 un lieu du comptoir transnational, rendez-vous d'importateurs maghrébins puis libanais et jordaniens. Un client régulier du restaurant, importateur marocain de matériel électronique, sachant ses allers-retours à Shenzhen, confie à Rafik quelques-unes de ses commandes auprès des usines de la ville frontalière chinoise (6). Le succès de sa

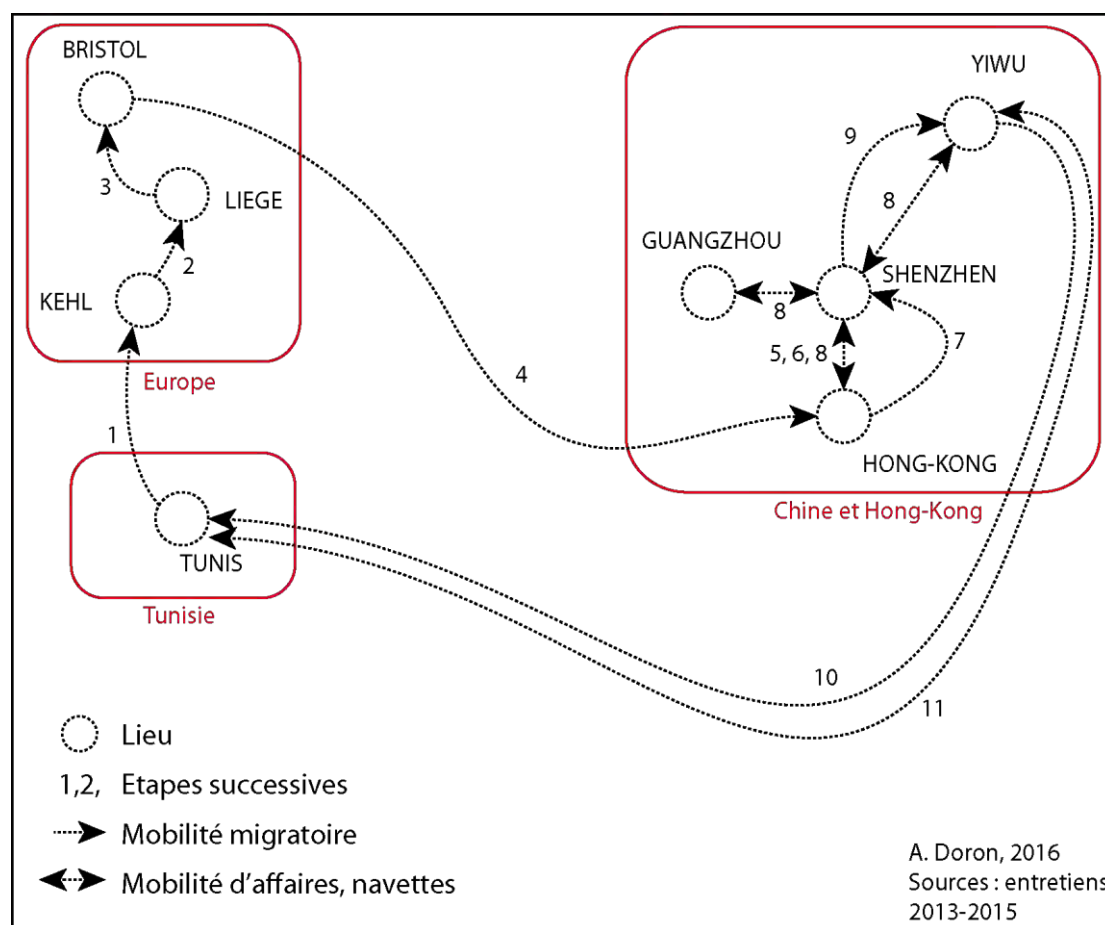
²¹⁷ Entretien réalisé à Tunis en mai 2013 et complété lors de passages ultérieurs en mai 2014 et juin 2015.

mission lui en amène d'autres. Les relais de confiance en Chine sont indispensables au commerce transnational. « *Si tu arrives à trouver quelqu'un d'honnête, tu vas te jeter sur lui* ». En 1997, la rétrocession de Hong-Kong à la Chine impacte les affaires. Les anglais rentrent en Europe et sa clientèle d'entrepreneurs transnationaux se dirige vers la Chine continentale. Rafik vend le Pita Place et décide de s'installer à Shenzhen en tant que *trader* (7). Cette seconde phase, à partir d'un haut lieu du commerce transnational, les Chunging Mansions, est celle de la connexion de Rafik au commerce transnational par l'établissement de relations sociales auprès de commerçants transnationaux mobiles et par la valorisation de sa mobilité transfrontalière administrative.

Dans un troisième temps (cf. Figure 7.1., mobilités 8 à 11), Rafik opère des mobilités entrepreneuriales en tant qu'acteur du commerce transnational. Grâce aux navettes effectuées et aux commandes passées pour le compte des clients importateurs du Pita Place, Rafik acquiert une connaissance fine de Shenzhen et de ses entreprises et une réputation de confiance qui le garantit auprès de ses nouveaux clients. Il crée d'abord un bureau d'information à destination des importateurs qu'il guide, puis parvient progressivement à maîtriser toute la chaîne du *trader* arabe en Chine : guide, gestion des dépôts financiers, vérification des commandes et expédition. « *C'est l'information qui amène l'information !* » Ses allers-retours à Hong-Kong pour réactiver son visa en Chine lui permettent de maintenir la connexion avec ce comptoir du commerce transnational où il remarque que des bureaux de trading proposent des marchandises à des prix imbattables. Rafik se met alors en quête de la source de ces marchandises et visite les usines de Dongguan et Guangzhou où l'un de ses fournisseurs l'aiguille vers Yiwu (8). En 2000, Rafik effectue une première visite à Yiwu, « *un petit village* » qui n'en est encore qu'aux prémices de sa structuration en place marchande globalisées (Pliez, 2010). Il expose dans son bureau de Shenzhen des échantillons de produits de Yiwu environ 25% moins couteux. Ses deux premiers clients, tunisiens, en vendant moins cher que les autres à Tunis, assurent sa publicité. Son affaire repose sur ses allers-retours à Yiwu. Rafik souhaite s'y installer mais l'absence d'infrastructures, notamment aéroportuaires, n'incite pas les importateurs à s'y rendre directement. En 2002, après avoir convaincu ses principaux clients de le suivre, Rafik quitte Shenzhen pour s'installer à Yiwu (9). Le développement rapide de la place marchande attire de nombreux traders. La concurrence est vive, mais les clients importateurs sont également de plus en plus nombreux à s'y rendre. Les petits importateurs tunisiens qui se dirigent vers Rafik sont précisément les commerçants ayant accédé au voyage d'affaires en Chine et à l'importation dans le système clientéliste établi pour le compte des « *clans* » des proches

du président Ben Ali. Multipliant les clients, Rafik multiplie aussi les avances, puisque la moitié d'une commande n'est payée qu'à réception, qui peuvent représenter jusqu'à trois millions de dollars. Or, si Rafik a de nombreux clients, tous commandent au nom de sociétés appartenant aux Ben Ali ou Trabelsi. Cette dépendance risquée le pousse à arrêter son activité et à rentrer à Tunis en 2006 (10). Il s'y installe en tant qu'importateur, fort de ses relations en Chine et de sa réputation auprès de ses homologues et souvent anciens clients, du *souk Boumendil*. Il est toutefois contraint d'intégrer le système clientéliste jusqu'à la révolution de janvier 2011. Depuis, Rafik continue ses voyages d'affaires en Chine (11) mais il a réduit ses commandes, le commerce transnational connaissant une période d'instabilité du fait des recompositions du système clientéliste d'accès à l'importation et de l'absence de clarification du cadre réglementaire et douanier.

Figure 7.1. : Parcours de mobilités de Rafik



I.1.2. Au bord de la route : de l'essence de contrebande au *made in China* via la Libye

Mansûr²¹⁸ importe via la Libye de la vaisselle et des articles de cuisine qu'il vend en gros, avec son associé et leurs quatre employés, dans son magasin-entrepôt du souk Zokra de Ben Gardane, le long de la route de la frontière.

La première mobilité que Mansûr évoque n'est pas la sienne, mais celle de son grand-père, pasteur dans cette région frontalière pauvre du sud-est de la Tunisie, souvent parti clandestinement en Libye pour des travaux saisonniers. C'est aussi celles des travailleurs-migrants tunisiens qui se développent avec l'exploitation des hydrocarbures en Libye, à partir des années 1960, puis celles des contrebandiers des années 1980 qui se muent en grand commerce transfrontalier et qui participent à la structuration de la place marchande de Ben Gardane. Reste que la mobilité nécessite des ressources inaccessibles aux personnes démunies comme Mansûr. La première phase est donc celle de l'immobilité, au bord de la route.

En 1990, Mansûr quitte le lycée sans son baccalauréat et trouve un emploi de revendeur d'essence de contrebande au bord de la route de la frontière, qui correspond au travail le plus précaire de la place marchande. Entre la chaleur, les vapeurs d'essence et le salaire de misère, Mansûr veut émigrer pour mieux vivre, mais il n'en a pas les moyens. En 1995, il s'associe avec un collègue employé comme lui. Tous deux installent leur propre station au bord de la route fréquentée de la frontière et revendent l'essence achetée aux contrebandiers de Ben Gardane.

En 1997, Mansûr et son associé ont assez économisé pour acheter un véhicule qui leur ouvre les portes de la mobilité transfrontalière et de la contrebande d'essence (cf. figure 7.2., mobilités 1 et 2). Grâce au réservoir modifié, ils peuvent se rendre quotidiennement à Zelten en Libye, à quelques kilomètres de la frontière, et ramener une centaine de litres d'essence (1). Cette mobilité transfrontalière leur permet de constituer un capital financier plus important et de nouer quelques relations en Libye : « La contrebande de l'essence c'est le premier pas. C'est l'école de commerce de Ben Gardane ». En 1998, alors que la Libye est encore sous embargo, Mansûr et son associé saisissent l'opportunité de la contrebande de produits alimentaires, exportation de pâtes en échange de thé (2). Cet échange n'emprunte pas la route, mais les pistes dans le désert.

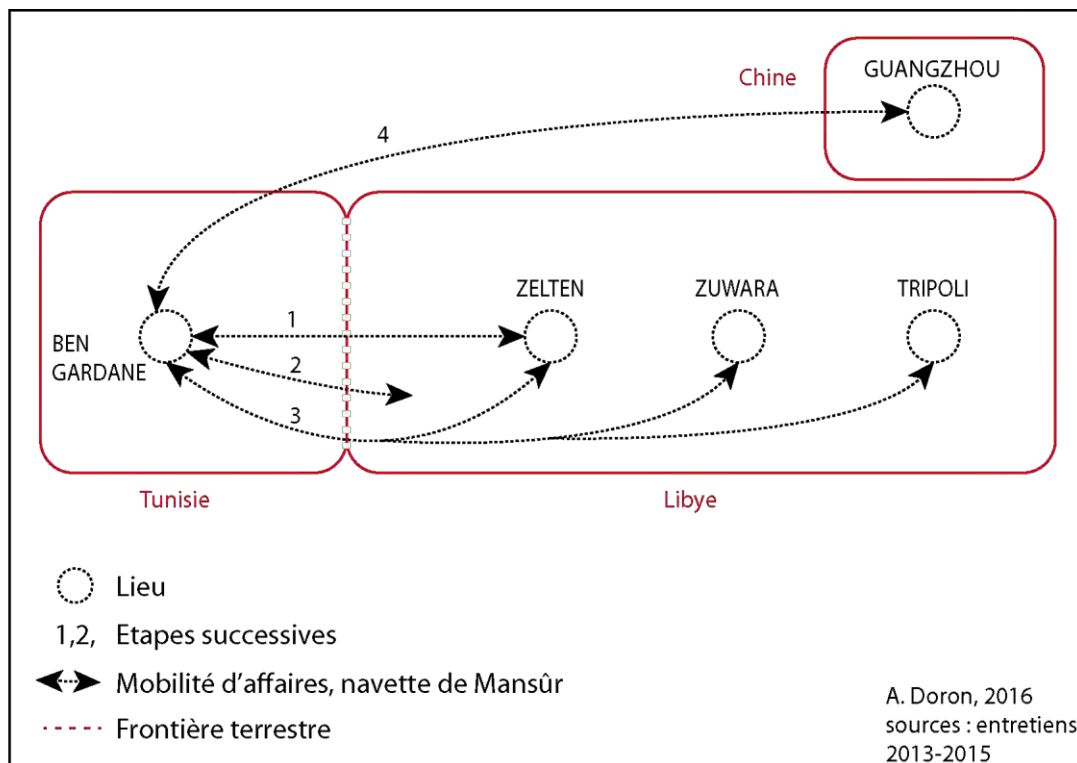
²¹⁸ Entretien réalisé à Ben Gardane en juin 2013 et complété lors de passages ultérieurs en mai 2014, novembre 2014 et juin 2015. Les étapes apparaissent numérotées entre parenthèses.

Cependant, au second trajet, les associés sont repérés par la douane, leur véhicule et leurs marchandises sont confisqués.

Après cette première expérience des mobilités transfrontalières, Mansûr retourne à l'immobilité et à la revente d'essence au bord de la route. En 2000, un Libyen qui se rend en famille en Tunisie s'arrête à la station de Mansûr, mais ne peut payer en devise tunisienne. Mansûr lui offre le change et le Libyen, qui est importateur à Tripoli, devient à chaque passage un client régulier et une relation amicale de Mansûr. En 2001, l'importateur libyen propose à Mansûr de le lancer dans le commerce et de l'intégrer aux réseaux transfrontaliers tuniso-libyens du commerce transnational. Il offre la marchandise comme capital de départ qui sera remboursé seulement après la vente. Après des débuts hésitants, l'entrepôt de Mansûr et de son associé au bord de la route de la frontière trouve sa clientèle. La mobilité en Libye devient régulière (cf. figure 7.2., mobilité 3), auprès du premier importateur libyen et de ses relations à Tripoli, puis après son décès, auprès d'autres acteurs du commerce transnational à Tripoli, Zuwara et Zelten, avec lesquels la relation se noue directement et patiemment : « *La première fois, on te regarde, la deuxième fois on te pose des questions et après on devient camarades* ».

L'accès à la mobilité transnationale (cf. figure 7.2., mobilité 4) lui est offert par un second importateur libyen rencontré à Tripoli, lors de ses allers-retours, par l'intermédiaire de son premier fournisseur. Ce second importateur propose à Mansûr un partenariat pour lui permettre d'importer au nom de son entreprise de Tripoli. En 2012, ce second importateur suggère à Mansûr de l'accompagner à Guangzhou. Il y rencontre son trader et y effectue sa première commande en qualité d'importateur. Depuis, Mansûr n'a pas renouvelé son voyage d'affaires en Chine. S'il est toujours prévu qu'il reparte, étant donné les ressources relationnelles comme financières dont il dispose, Mansûr a préféré concentrer ses efforts sur la préservation du segment transfrontalier tuniso-libyen de la route marchande transnationale. En effet, entre les fermetures à répétition du poste frontalier, le contrôle croissant de la frontière par les autorités tunisiennes et l'insécurité qui entrave la circulation des convois commerciaux en Libye, ce segment n'est plus garanti.

Figure 7.2. : Parcours de mobilités de Mansûr



I.2. L'accès au commerce transnational et aux places marchandes chinoises : un agencement de mobilités et de relations sociales

À partir des biographies des deux commerçants, il s'agit de mettre en évidence l'activation des relations sociales pour chaque séquence de mobilité que nous avons identifiée.

I.2.1. Des relations sociales à la source des mobilités

Repérer les séquences successives de mobilité dans les biographies des commerçants enquêtés permet de dégager un premier socle d'informations. On remarque que le voyage d'affaires en Chine en tant qu'importateur est précédé de diverses mobilités, comme c'est le cas des migrations successives de Rafik ou des déplacements transfrontaliers pour réactiver un visa et effectuer quelques petits trafics locaux. Les voyages d'affaires qui suivent peuvent parfois emprunter les mêmes passages et relier

les mêmes lieux. Ce qui les différencie est la connexion sociale des acteurs aux réseaux marchands transnationaux. Pour la faire apparaître, il s'agit d'enrichir chaque séquence de mobilité en précisant si l'objectif de la mobilité est commercial, si une relation sociale est impliquée dans la mobilité et quelle ressource elle apporte, puis si des relations sociales ont été générées dans le même temps (cf. tableaux 7.1. et 7.2.).

Tableau 7.1. : Séquences de mobilité et relations sociales de Rafik

	Date/ Période	Mobilités mentionnées	Pour affaires commerciales	Relation impliquée	Ressource apportée pour la mobilité	Génération de relations d'affaires
1	1978	Tunis/Kehl	Non	Oncle	Accueil	-
2	1980	Kehl/Liège	Non	Frère	Accueil	-
3	1985	Liège/Bristol	Non	-	-	-
4	1991	Bristol/Hong-Kong	Non	Amis anglais	Information destination	-
5	1991-1997	Hong-Kong/Shenzhen (allers-retours)	Non	-	-	-
6	1996	Hong-Kong/Shenzhen (allers-retours)	Oui	Client marocain	Emploi Information destination	Clients importateurs arabes du Pita Place, restaurant (Hong-Kong)
7	1997	Hong-Kong/Shenzhen	Oui	Clients importateurs	Emploi	Clients du bureau de trading (Shenzhen)
8	1997-2002	Shenzhen/Guangzhou- Yiwu-Hong-Kong (allers-retours)	Oui	Clients importateurs	Emploi Information destination	Fournisseurs
9	2002	Shenzhen/Yiwu	Oui	Fournisseur chinois	Information destination	Clients du bureau de trading (Yiwu)
10	2006	Yiwu/Tunis	Oui	-	-	-
11	2006-2015	Tunis/Yiwu (allers-retours)	Oui	Transitaire Tunis Trader Chine	Laisser- passer	-

Tableau 7.2. : Séquences de mobilité et relations sociales de Mansûr

	Date/ Période	Mobilités mentionnées	Pour affaires commerciales	Relation impliquée	Ressource apportée pour la mobilité	Génération de relations d'affaires
1	1997	Ben Gardane / Zelten (allers-retours)	Oui	Ami associé	Accompagnement	-
2	1998	Ben Gardane / désert (allers-retours)	Oui	Ami associé	Accompagnement	-
3	2001-2012	Ben Gardane/ Zelten-Zuwara- Tripoli (allers-retours)	Oui	Ami associé Importateur libyen 1	Accompagnement Information destination Capitax	Importateurs libyens Importateur libyen 2
4	2012	Ben Gardane/Guangzhou (allers-retours)	Oui	Importateur libyen 2	Accompagnement Information destination	Trader chinois

Ces tableaux permettent de souligner l'encastrement des mobilités entrepreneuriales dans les relations sociales. Autrement dit, les mobilités dépendent de l'activation de relations sociales. Dans les deux parcours présentés, celles-ci orientent les mobilités et le choix de la destination en permettant l'accès à des ressources diverses, telles que l'accueil à l'arrivée, l'accompagnement lors du voyage ou encore la livraison d'informations sur la destination. Ces ressources sont indispensables, particulièrement dans le cas de mobilités entrepreneuriales où le capital investi implique une prise de risque minimale et demande de garantir en amont chaque étape de la mobilité et de la transaction à laquelle elle renvoie. L'absence de recours à des dispositifs institutionnels (chambre de commerce, agence de voyage spécialisée), dans le fonctionnement de ces économies marchandes, les rend particulièrement dépendantes des relations sociales (Berrou, 2010). L'activité commerciale tend à reposer sur les relations interpersonnelles et sur la confiance qui, faute de contractualisation et dans un contexte politique et économique souvent incertain, sont indispensables (Fafchamps, 2004 ; Berrou et Combarrous, 2012). On retrouve logiquement ce fort encastrement dans les mobilités entrepreneuriales transnationales. C'est d'ailleurs parce qu'ils satisfont à l'exigence de confiance des entrepreneurs qu'ils rencontrent que Rafik comme Mansûr se voient confier des transactions commerciales et sont intégrés à l'économie marchande. Les exceptions qui apparaissent dans le parcours de Rafik, ne relèvent pas de l'économie transnationale (étapes 3 et 5) ou concernent un retour au pays dans un cadre suffisamment connu pour ne pas mentionner de relations sociales impliquées (étape 10).

Étayer les relations sociales activées lors des mobilités permet aussi de souligner qu'elles ne sont pas toutes équivalentes. La sociologie des réseaux sociaux distingue notamment les relations en fonction de leur intensité, des liens forts (proches, famille) aux liens faibles (simples connaissances). Ces derniers sont particulièrement efficaces dans une perspective d'acquisition de ressources rares ou nouvelles (Granovetter, 1983). Le commerce transnational à longue distance repose essentiellement sur l'activation de liens faibles (Peraldi, 2007a ; Walther, 2014). Les deux parcours d'entrepreneurs s'inscrivent dans cette perspective. Si les premières mobilités de Rafik s'encastrent dans des liens forts, familiaux, la suite de son parcours est orientée par des liens faibles, vers Hong-Kong, puis dans ses diverses entreprises commerciales. C'est cette rupture avec les liens forts qui lui confère ce statut d'aventurier, tandis que sa transformation en businessman dépend des liens faibles rencontrés à Hong-Kong et en Chine. Mansûr maintient tout au long de son parcours le lien fort qu'est sa relation avec son ami et associé. Mais cette relation ne permet que la mutualisation de ressources modestes et identiques et ne conduit qu'à des mobilités transfrontalières, ressources locales restreintes et précaires. C'est la rencontre avec l'importateur libyen, lien faible, qui apporte de nouvelles opportunités et provoque la mobilité entrepreneuriale. À l'issue de leur parcours qui les conduit à l'importation et à la mobilité transnationale, ces deux entrepreneurs jouissent d'un solide capital social. Pour Ronald Burt (2005), le capital social résulte de la combinaison entre encastrément et intermédiation, entre une bonne intégration dans le réseau local, source de confiance, de solidarités, d'entraide, et des connexions externes pourvoyeuses de ressources nouvelles. L'activité d'importation réside dans cet équilibre entre intégration dans un marché et relations d'intermédiation permettant les approvisionnements transnationaux. Or l'acquisition de relations d'intermédiation par Rafik et Mansûr et leur connexion aux réseaux marchands transnationaux reposent sur la mobilité. Cependant, ce processus n'apparaît pas nettement dans les tableaux qui se focalisent sur la mobilité pratiquée des acteurs.

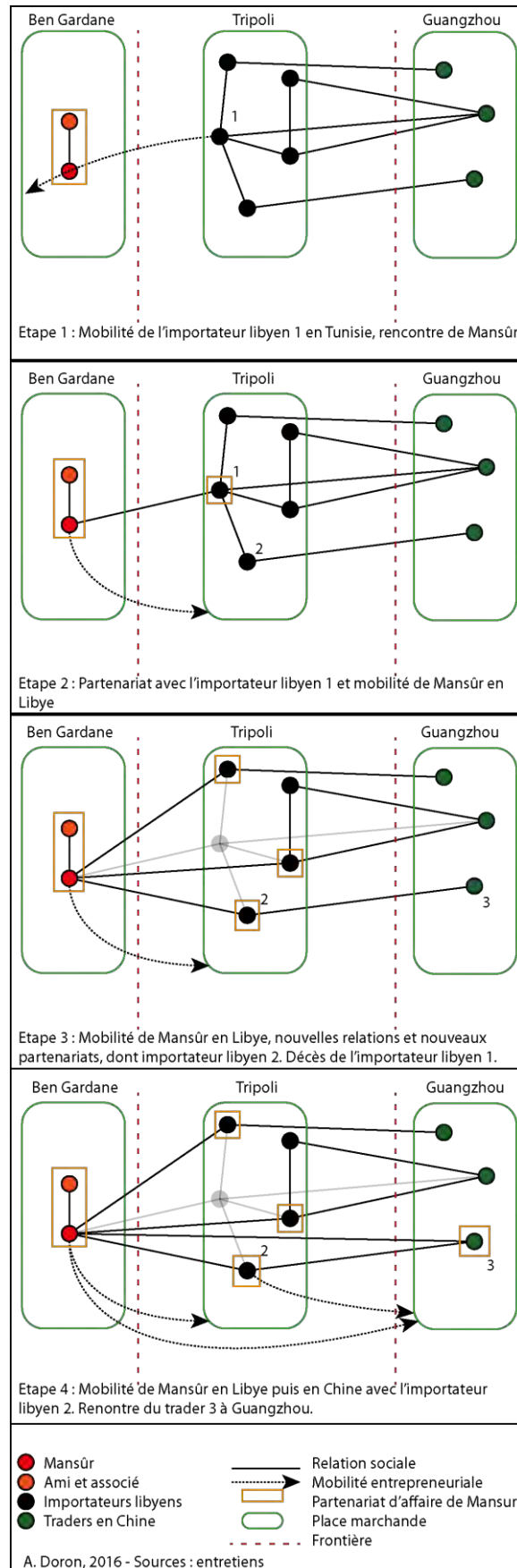
1.2.2. Derrière la connexion aux réseaux marchands transnationaux : des agencements de mobilités et de relations sociales

L'hypothèse à la base de la construction des routes marchandes transnationales postule que l'accès à de nouveaux lieux engendre l'émergence de relations autres et l'apparition de mobilités vers de nouvelles destinations (Belguidoum, Pliez, 2012 et 2015b). Pour Rafik, l'accès au comptoir transnational des Chungking Mansions à Hong-Kong et, pour

Mansûr, l'accès aux marchés des importateurs libyens de Tripoli s'inscrivent dans cette perspective. La connexion décisive aux réseaux marchands transnationaux est d'abord établie pour chacun d'eux dans l'immobilité et dans une période d'activité sédentaire, restaurant pour l'un et station essence informelle pour l'autre. La mobilité première, celle à l'origine des liens faibles, s'entrevoit lors des premières interactions ou des connexions initiales au commerce transnational. Cette mobilité invisible est celle des importateurs clients du restaurant de Rafik à Hong-Kong – le Pita Place – ou celle du premier importateur libyen client de leur station essence pour Mansûr et son associé. Ce dernier cas associe les mobilités pratiquées et rencontrées et les relations sociales, puis les partenariats commerciaux qu'elles génèrent.

L'accès initial au commerce transnational dépend alors de la mobilité du premier importateur libyen qui croise Mansûr lors d'un passage par Ben Gardane, durant un voyage en Tunisie (cf. figure 7.3., étape 1). Cette rencontre conduit à l'établissement d'une relation sociale entre eux. Cette relation d'intermédiation se mue en partenariat d'affaires, occasion des premières mobilités entrepreneuriales de Mansûr en Libye (étape 2). Les voyages commerciaux de Mansûr sont pour lui l'occasion de rencontrer d'autres acteurs du commerce transnational et de développer de nouveaux partenariats qui maintiennent sa connexion au commerce transnational, après le décès du premier importateur libyen (étape 3). Parmi ses nouveaux partenaires, le second importateur libyen lui propose une mobilité entrepreneuriale conjointe en Chine et une mise en relation avec son trader (étape 4).

Figure 7.3 : Agencement de mobilités et de relations : exemple de Mansûr



La perspective diachronique des parcours d'entrepreneurs associée à la prise en compte des relations sociales et de l'agencement des mobilités pratiquées et rencontrées permet d'accéder au processus de structuration de la mobilité entrepreneuriale transnationale en Chine, qui est aussi celui des réseaux marchands et des routes commerciales. Parce que la mobilité permet une proximité spatiale temporaire en dépit de la distance sociale et spatiale, elle est un facteur essentiel de construction des réseaux marchands, par établissement de relations sociales puis d'affaires, dont dépend à son tour la mobilité transnationale.

1.2.3. Des centralités de passage révélées par les processus d'interconnexion sociales et spatiales

Selon les parcours de Rafik et de Mansûr, les ressorts du voyage d'affaires en Chine et donc de la connexion des acteurs aux réseaux marchands transnationaux dépendent de leur rencontre avec des commerçants transnationaux. A priori, ces rencontres semblent tout à fait fortuites, lorsqu'un importateur marocain décide de déjeuner au Pita Place tenu par Rafik ou qu'un importateur libyen décide de s'approvisionner chez Mansûr et non dans les centaines de stations essence informelles de Ben Gardane. Ces rencontres s'inscrivent pourtant dans des lieux précis. Pour Rafik, il s'agit du quartier des Chungking Mansions qui est un comptoir du commerce transnational. Pour Mansûr, c'est une route transfrontalière fréquentée et localisée en bordure de Ben Gardane, place marchande dynamique. Comptoirs, places marchandes et passages transfrontaliers sont les centralités polarisant les circulations marchandes transnationales comme nous l'avons souligné dans la première partie de la thèse (cf. chapitre 2, I.3.3.). L'analyse des parcours de Rafik et Mansûr valide quelques pistes sur le rôle de tels lieux de la mondialisation (Retailé, 2012), dans lesquels les mobilités, et donc les opportunités pour enrichir un réseau social et d'affaires, sont plus denses qu'ailleurs.

Les comptoirs (Tarrius, 1995a ; Bertonecello, Bredeloup, 2007 ; Pliez, 2010) sont à la fois des destinations d'affaires pour passer commande auprès des fournisseurs et des lieux cosmopolites de séjour des acteurs du commerce transnational en territoire étranger, où la vie s'organise autour de lieux de sociabilité et d'affaires. Le Pita Place, restaurant arabe de Rafik, devient un de ces lieux fréquenté des entrepreneurs transnationaux dans le quartier des Chungking Mansions de Hong-Kong, à l'image des restaurants égyptiens

et algériens du quartier d'Exotic Street de Yiwu (Belguidoum, Pliez, 2015a) ou des bars et des hôtels africains et arabes de Bangkok (Marchal, 2007). Les marchés de vente en gros ou au détail des produits de l'importation sont les lieux où se concentrent les importateurs et leurs magasins, au débouché des routes commerciales, comme c'est le cas du souk Boumendil de Tunis, où finit par s'installer Rafik, ou du souk Zokra de Ben Gardane, où est situé le magasin-entrepôt de Mansûr.

Les passages transfrontaliers sont des lieux de franchissement de la frontière et des obstacles politiques, économiques, juridiques qu'elle représente. Il s'agit souvent de points de rupture de charge le long des routes marchandes transnationales, concentrant activités et services à plusieurs échelles, entre les circulations routinières transfrontalières et les flux de marchandises et de capitaux du commerce transnational. Parfois, la figure du comptoir et celle du passage transfrontalier peuvent se combiner. Cette articulation entre ces deux formes apparaît dans le récit de Rafik. Hong-Kong, encore britannique lorsqu'il s'y installe, est à la fois la ville du comptoir des *Chunking Mansions*, et une ville frontalière donc un « sas utile » (Bertoncello, Bredeloup, 2007) permettant aux entreprises mondialisées comme aux entrepreneurs du commerce transnational d'accéder au marché chinois. Cette double centralité de passage lui confère jusqu'à la fin des années 1990 un rôle déterminant dans l'accès aux marchandises *made in China* et leur diffusion vers le reste du monde.

La densité des acteurs du commerce transnational dans ces centralités de passage, en situation de mobilité ou non, accentue la probabilité des rencontres. Partant de l'encastrement du commerce transnational dans les relations sociales, ces rencontres débouchent potentiellement sur des relations économiques. Au-delà de la rencontre fortuite, les acteurs qui fréquentent ces lieux partagent un intérêt commun pour l'acquisition de relations d'intermédiation et les potentialités économiques d'une rencontre. Alors que Rafik cherche à fidéliser et à satisfaire la clientèle mobile de son restaurant, l'importateur marocain recherche à Hong-Kong des relais de confiance pour accéder aux fournisseurs de Shenzhen. Alors que Mansûr espère améliorer une situation économique précaire, l'importateur libyen saisit l'opportunité d'établir un nouveau débouché en Tunisie pour ses marchandises.

Les ancrages de ces outsiders du commerce transnational dans de tels lieux leur offrent l'accès à la mobilité de ceux qui passent, ainsi que l'opportunité temporaire d'une

proximité favorisant la mise en relation et la connexion à des réseaux sociaux marchands étrangers, malgré la discontinuité spatiale et la distance sociale.

Ainsi, à travers ces deux parcours de commerçants transnationaux tunisiens, il apparaît que les ressorts de leurs voyages d'affaires en Chine comme de leur connexion aux réseaux marchands transnationaux, dont dépend cette mobilité entrepreneuriale, sont relationnels. Ces relations sociales dont l'opportunité économique est saisie sont elles-mêmes établies par la mobilité pratiquée concrètement ou rencontrée dans les lieux denses du commerce transnational. La mobilité engendre des relations nouvelles dans lesquelles s'encastre la mobilité entrepreneuriale transnationale.

L'analyse de ces deux exemples souligne le rôle déterminant des mobilités dans la structuration de réseaux sociaux et économiques transnationaux reliant places marchandes, passages transfrontaliers et comptoirs de la mondialisation. Au-delà des réseaux sociaux et économiques, les mobilités sont aussi au cœur de la structuration des routes marchandes, réseaux de lieux transgressant les hiérarchies urbaines, de la bourgade transfrontalière tunisienne aux comptoirs globalisés en Chine, et entre lesquels circulent commerçants, marchandises, informations et capitaux.

II. Une approche du réseau spatial des marchés et de leurs approvisionnements

Les propositions qui suivent sont expérimentales. À travers deux expériences, il s'agit de mettre en œuvre les outils envisagés dans le chapitre 6 pour une analyse de réseau spatial. La première envisage l'analyse de chaînes relationnelles entre marchés. La seconde teste l'analyse de réseaux complets de marchés. À l'issue de ces deux essais, nous dresserons un bilan qui ne manque pas de faire ressortir un certain nombre de limites.

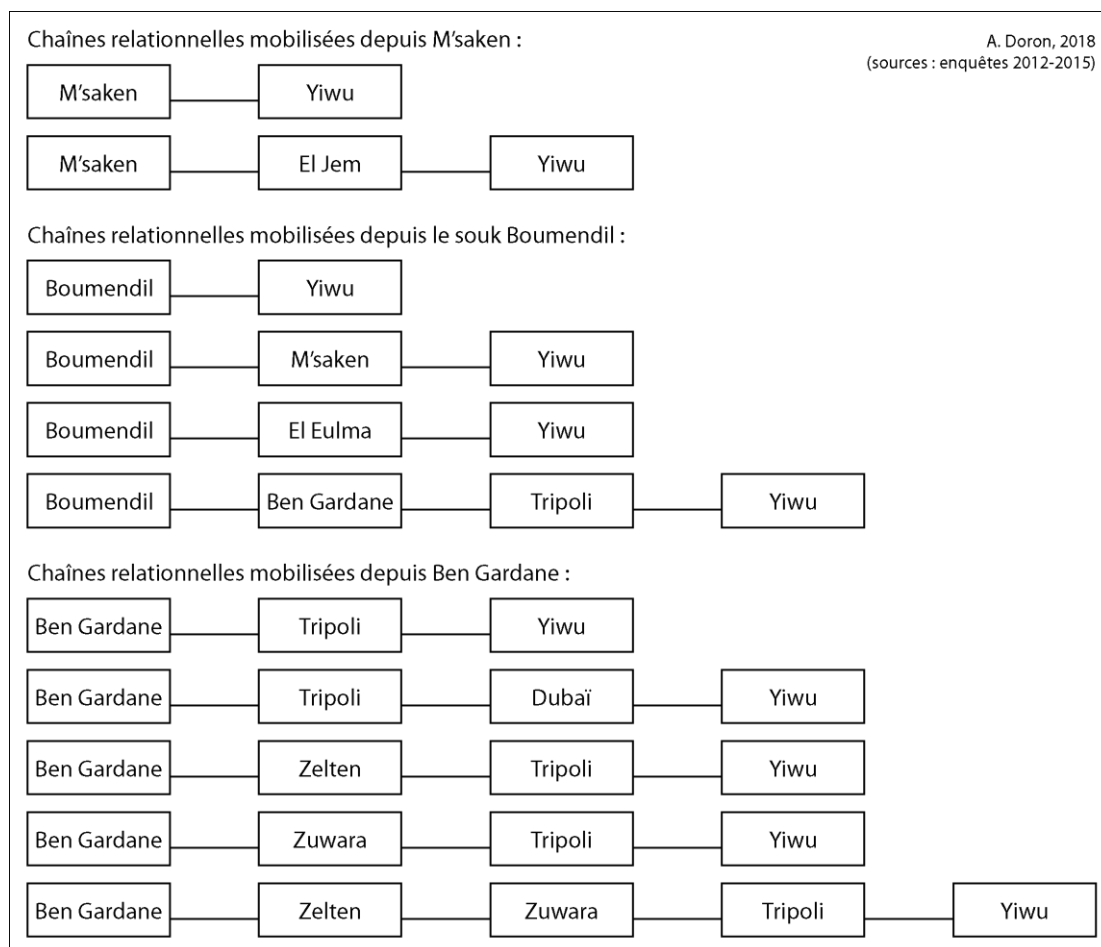
II.1. Analyser des chaînes relationnelles de marchés

Pour mettre en œuvre une analyse de réseau spatial, la première étape consiste à définir un cadre, autrement dit à définir un objectif puis les entités-lieux et les critères de prise en compte de la relation.

Dans un premier temps, nous avons cherché à faire apparaître des chaînes relationnelles de lieux.

Le processus visé est ici de relever, à partir d'un marché, les relations spatiales mobilisées dans l'acheminement des marchandises en provenance d'une place marchande globale. Il s'agit de prendre en compte les marchés où sont mobilisés des acteurs intermédiaires et par où transitent les marchandises. Pour établir une relation entre deux marchés nous avons relevé un flux de marchandise, des mobilités des entrepreneurs, des relations sociales entre acteurs. Dans la plupart des marchés, les chaînes relationnelles de marchés intermédiaires sont cependant multiples. Il s'agit de faire apparaître toutes les chaînes relevées dans le marché comme le montre la figure 7.4., avec les exemples des marchés de M'saken, Boumendil et Ben Gardane (Zokra) pour l'obtention de marchandises en provenance de Yiwu. L'intérêt est alors de comparer les chaînes relationnelles mobilisées à partir de chaque marché de départ.

Figure 7.4. : Chaînes relationnelles de marchés mobilisés à partir de M'saken, Boumendil et Ben Gardane (Zokra) dans l'acheminement de marchandises depuis Yiwu



Les chaînes relationnelles de marchés relevées apparaissent en général plus courtes à partir de M'saken. On peut d'ailleurs être tenté de calculer la longueur moyenne de ces chaînes (nombre d'intermédiaires entre chaque marché et Yiwu / nombre de chaînes relevées). Le nombre de lieux intermédiaires en moyenne est de 0,5 pour M'saken à 1 pour Boumendil et 2 pour Ben Gardane. Ainsi, le marché des importateurs de M'saken se révèle moins dépendant de lieux intermédiaires que les marchés de Ben Gardane qui dépendent toujours d'intermédiaires libyens et de Boumendil qui dispose d'une pluralité de chaînes cependant assez courtes car reliant le souk à des marchés importateurs directs.

Cependant, plusieurs limites apparaissent invalidantes. La première repose sur les données de l'enquête qui sont *a priori* lacunaires puisque sur chaque marché de départ tous les importateurs et commerçants n'ont pas été interrogés. D'autres chaînes possibles sont donc susceptibles de rester masquées. De plus, l'absence de données

systematiques implique une inégale investigation des lieux pris en compte (bien que les trois marchés présentés ici aient fait l'objet des enquêtes les plus soutenues). Davantage de précisions dans un marché de départ peut faire ressortir plus d'intermédiaires que lorsqu'ils ne sont pas révélés par l'enquête. Plus les lieux intermédiaires sont indirectement reliés au marché de départ, moins ils apparaissent renseignés. Par exemple, depuis Boumendil, les acteurs peuvent mobiliser des intermédiaires à Ben Gardane mais le détail des intermédiaires entre Ben Gardane et Yiwu n'est pas forcément connu.

Enfin, l'analyse laisse entendre que les chaînes envisagées sont mobilisées de manière équivalente. C'est le sens même du calcul d'une longueur moyenne. Or, la thèse a montré que les chaînes les plus courtes qui sont privilégiées nécessitent un statut d'importateur qui est plus ou moins fréquent en fonction des marchés mais aussi en fonction des périodes. Ainsi, la chaîne la plus courte est la plus fréquente à M'saken. C'est aussi le cas au souk Boumendil mais seulement avant la révolution, dans la décennie 2000.

Ce premier test révèle donc la fragilité de la mise en œuvre de cette approche et le peu de fiabilité des analyses qui pourrait en ressortir.

Dans un deuxième temps, nous avons cherché à enrichir comme à préciser l'approche. Il s'agit de faire apparaître les opportunités de relations commerciales dont dispose un marché dans une période donnée. L'exemple étudié développe les lieux intermédiaires mobilisés entre le souk Boumendil et la place marchande exportatrice de Yiwu.

Les lieux pris en compte dans ces chaînes d'opportunités sont essentiellement des lieux où les acteurs d'un marché peuvent vendre ou acheter des marchandises. Nous avons ajouté les zones portuaires mentionnées en Tunisie, non pas pour l'étape de rupture de charge qu'elles représentent mais pour les réseaux d'intermédiation qui s'y organisent. Enfin, les relations figurées sont orientées dans le sens des flux de marchandises.

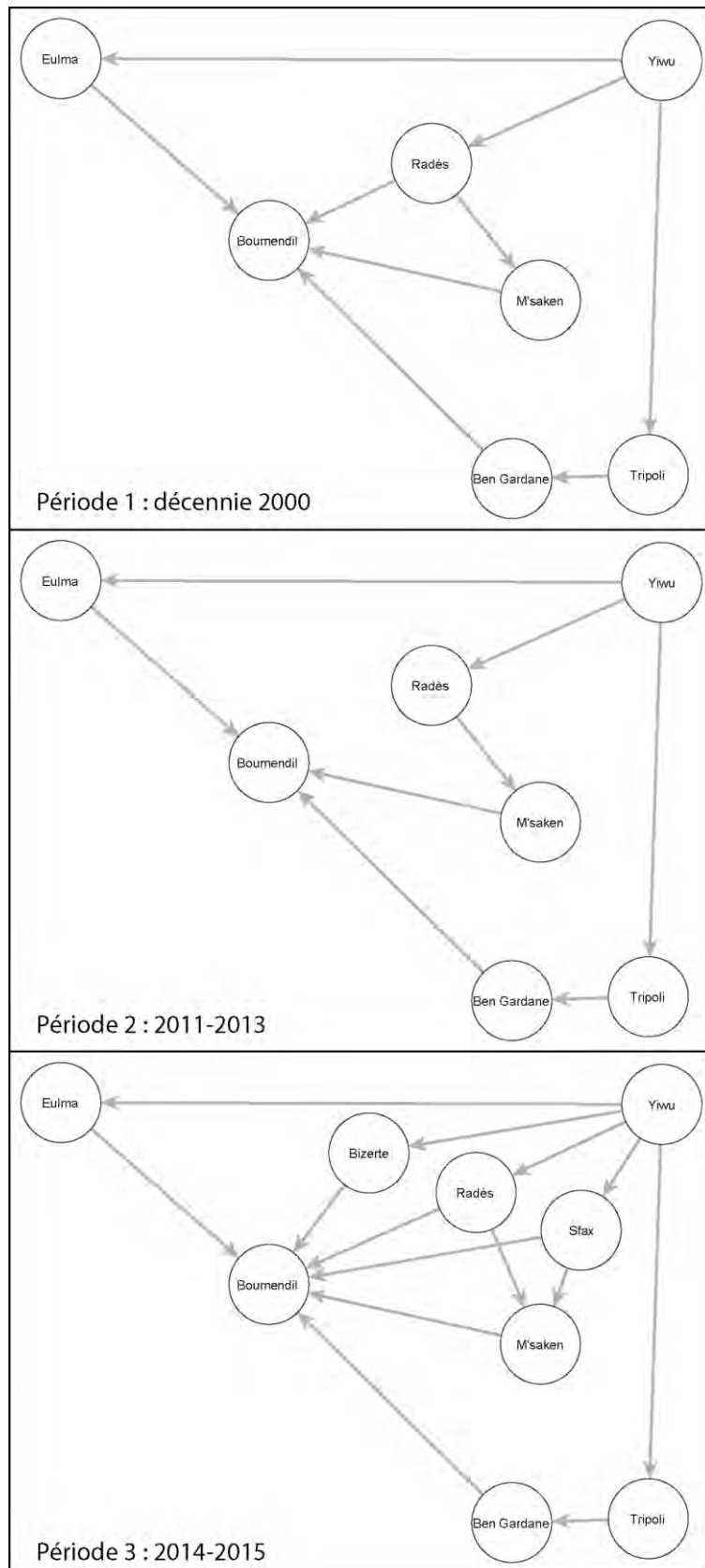
Dans le but d'analyser l'évolution de ces chaînes d'opportunités de relations entre le souk Boumendil et Yiwu, trois périodes clés ont été isolées : la décennie 2000, celle de « la course à la Chine » et des réseaux des clans, la période post-révolution de 2011 à 2014 et la période de recomposition des réseaux clientélistes de 2014-2015.

La figure 7.5. présente trois graphes, un par période. Chaque graphe montre les lieux mobilisés entre le souk Boumendil et Yiwu, et donc, les chaînes relationnelles possibles.

Par rapport à la première période, on remarque après la révolution la rupture du lien entre le souk Boumendil et le port de Radès où s'organisait le dispositif de contournement clientéliste des clans proches du pouvoir. La troisième période dévoile la recomposition des contournements portuaires en Tunisie.

Ces chaînes d'opportunités de relation entre le souk Boumendil et Yiwu forment des réseaux de lieux. La démarche consiste alors à développer des analyses structurales de la topologie de chaque réseau. Ces analyses ont pour but de confronter la topologie du réseau avec les données de l'enquête et d'examiner si la position structurale d'un lieu au sein du réseau coïncide avec les résultats de l'enquête de terrain. Nous avons alors testé deux types d'analyse structurale : le calcul de la centralité de degré (cf. figure 7.6.) et le calcul de la centralité d'intermédiarité (cf. figure 7.7.) grâce au logiciel Visone.

Figure 7.5. : Chaîne d'opportunités de relations spatiales entre le souk Boumendil et Yiwu par périodes



A. Doron, 2018. (sources : enquêtes 2012-2015)

Le calcul de la centralité de degré permet de mettre en valeur le nombre de relations dans lesquelles les lieux sont engagés. Plus un lieu est en relation avec d'autres, plus il est central. La centralité de degré permet de mettre en valeur les lieux capables de mobiliser ou de distribuer un grand nombre de ressources. Pour le cas qui nous intéresse, plus un lieu dispose de relations commerciales plus il est central et donc plus il est en capacité de s'approvisionner et/ou de redistribuer des marchandises.

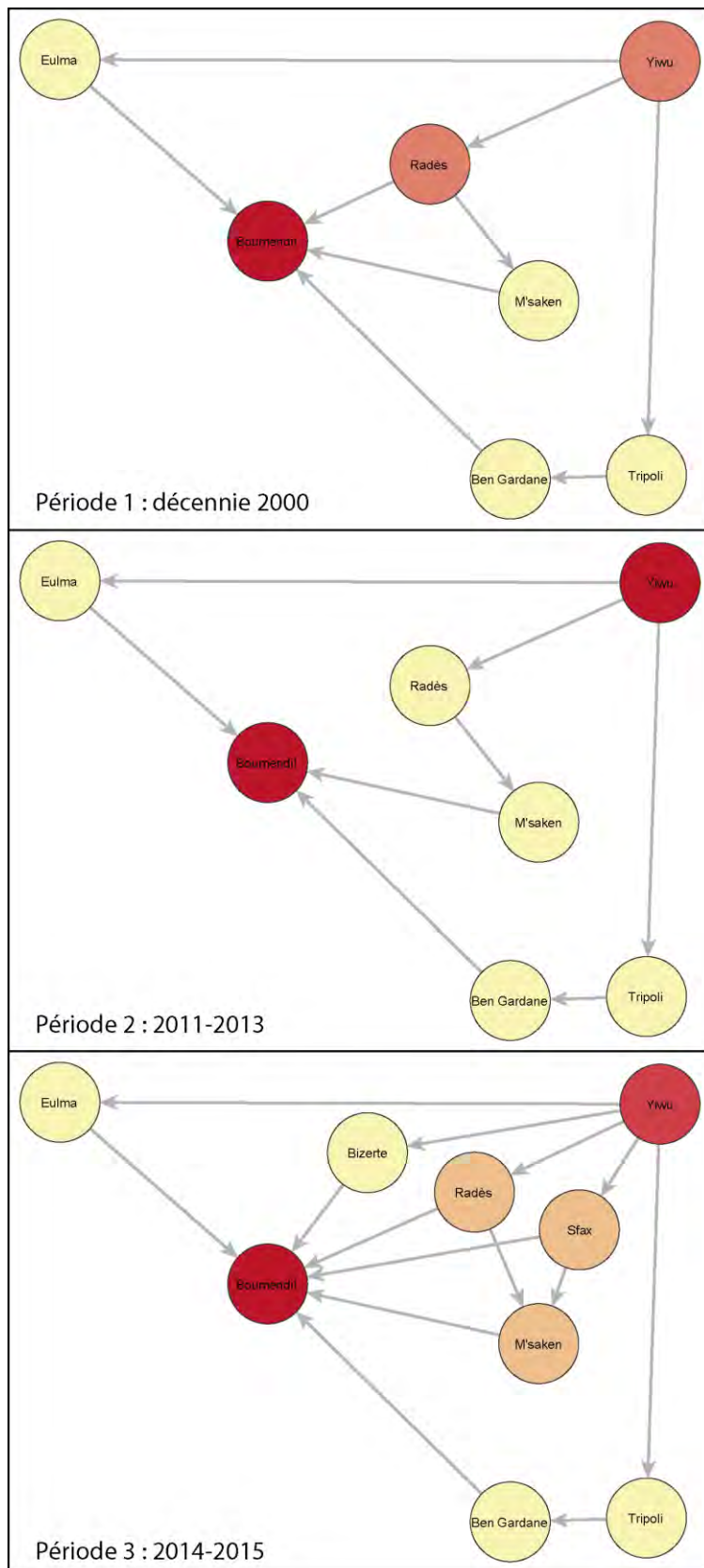
Dans les graphes de la figure 7.6., le calcul de la centralité de degré fait logiquement ressortir les deux extrémités de la chaîne d'opportunité, autrement dit, le souk Boumendil d'un côté qui fait figure de pôle récepteur et Yiwu de l'autre qui est le pôle émetteur de marchandises. Dans ce type d'analyse structurale à partir de chaînes d'opportunités de relations entre deux lieux, l'observation des positions structurales aux extrémités présente peu d'intérêt. En revanche, la position des lieux intermédiaires le long des différentes chaînes relationnelles entre ces extrémités n'est pas équivalente.

Pour la première période, parmi les lieux intermédiaires, le port de Radès apparaît le plus central puisque s'y organise un chemin alternatif entre Yiwu et Boumendil, via M'saken. Tous les autres lieux intermédiaires sont pris dans une chaîne classique entre deux autres lieux. Cette position structurale centrale de Radès et donc sa plus forte capacité de redistribution parmi les intermédiaires correspondent au rôle du contournement portuaire qui s'y organise dans la décennie 2000.

Dans la seconde période qui suit la révolution, l'analyse structurale de la centralité de degré ne fait ressortir aucun lieu intermédiaire plus central que les autres. À partir du moment où le lien entre le souk Boumendil et Radès est rompu, les chemins entre Boumendil et Yiwu apparaissent indifférenciés ce qui peut traduire l'incertitude de la période et celle de l'importation au souk Boumendil.

Dans la troisième période, la recomposition des possibilités de contournement à Radès mais aussi à Sfax fait ressortir la centralité topologique de ces lieux ainsi que M'saken, place marchande intermédiaire bien reliée à ces contournements comme au souk Boumendil.

Figure 7.6. : Centralité de degré des lieux dans la chaîne d’opportunités entre Boumendil et Yiwu
 Plus un lieu est engagé dans des relations avec d’autres plus il est central et plus il apparaît en rouge.



A. Doron, 2018. (sources : enquêtes 2012-2015)

Le calcul de la centralité d'intermédiation permet de mettre en valeur le sommet auquel les lieux doivent se connecter pour atteindre les autres. Plus un lieu est central du point de vue de l'intermédiation, plus il est un passage obligé pour les autres. Cette mesure apparaît pertinente quant à l'examen de chaînes d'opportunités de relations dans la mesure la centralité d'intermédiation – mesure topologique - correspond à la fonction de lieux de transit ou de rupture de charge le long des routes marchandes.

Dans les graphes de la figure 7.7., comme pour la figure précédente, il convient ici de comparer pour chaque période les lieux intermédiaires entre les deux extrémités de la chaîne que sont le souk Boumendil et Yiwu.

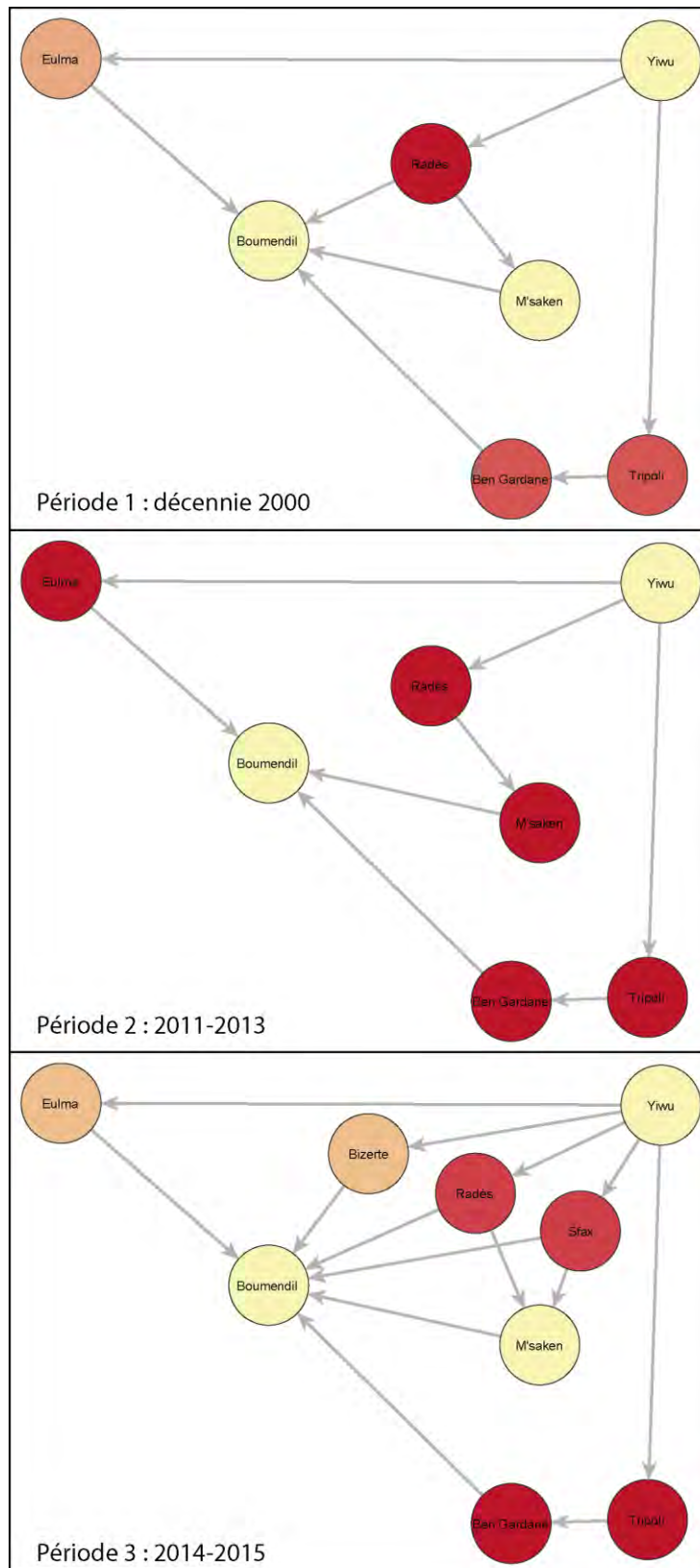
Dans la première période, le port de Radès occupe la position structurale la plus centrale du point de vue de l'intermédiation. Ensuite apparaissent successivement le contournement via la Libye avec Tripoli et Ben Gardane et, dans une moindre mesure, par El Eulma en Algérie. Cette forte centralité d'intermédiation de Radès renvoie au dispositif de contournement clientéliste qui s'y organise dans la période entre Boumendil et Yiwu.

Dans la seconde période, tous les lieux intermédiaires disposent d'une centralité d'intermédiation équivalente. Aucun ne dispose dans cette analyse d'un avantage topologique par rapport aux autres. Ce constat correspond à cette période d'incertitudes et de grande labilité des itinéraires d'approvisionnement emprunté par les commerces du souk Boumendil.

Dans la troisième période, l'analyse de la centralité d'intermédiation des lieux fait ressortir la position structurale du contournement libyen via Tripoli et Ben Gardane. Ensuite, on observe la mise en valeur des lieux de la recombinaison des dispositifs de contournement en Tunisie, Radès et Sfax. Enfin, M'saken apparaît peut-être central car de nombreux chemins alternatifs et plus directs permettent de se passer de ce lieu intermédiaire.

Figure 7.7. : Centralité d'intermédiarité des lieux dans la chaîne d'opportunités entre Boumendil et Yiwu

Plus un lieu est un passage obligé pour les autres, plus il est central et plus il apparaît en rouge.



A. Doron, 2018. (sources : enquêtes 2012-2015)

Ces mesures structurales de la centralité des lieux permettent de traiter de façon formelle la position de chacun dans les réseaux identifiés. Toutefois, cette approche réseau n'est pas exempte de limites. Un premier biais est lié au réseau analysé. Dans les graphes présentés, il s'agit d'opportunités de chaînes relationnelles entre deux lieux. Mais les conditions d'entrée ou d'exclusion d'un lieu intermédiaire dans chaque chaîne relationnelle sont elles-mêmes variables. En effet, les lieux retenus le sont en fonction de l'enquête menée sur le terrain. Le niveau de détail n'est donc pas équivalent pour chacune des chaînes relationnelles emboîtées dans chaque graphe. On peut supposer que si l'enquête avait pu être menée en Algérie, d'autres lieux intermédiaires connexes à El Eulma auraient pu être révélés. Or la population prise en compte dans ces réseaux est petite, de sept lieux pour les deux premières périodes à neuf pour la troisième. Cela laisse entendre que l'ajout d'un lieu intermédiaire peut fortement modifier les résultats des analyses structurales menées sur ces petits réseaux, ce qui fragilise ce type d'approche.

À cela on peut ajouter les limites inhérentes à l'interprétation d'une correspondance entre la position structurale d'un lieu et les données de l'enquête de terrain. Cette interprétation nécessite l'apport de données ethnographiques et contextuelles. Par exemple, la position centrale de Ben Gardane du point de vue de l'intermédiarité depuis la révolution (cf. figure 7.7., périodes 2 et 3) doit être relativisée par les difficultés que rencontrent les acteurs de la place marchande frontalière pour assurer la connexion avec leurs partenaires libyens.

De plus, étant donné que l'enquête de terrain constitue la seule source de données pour parvenir à identifier un réseau de lieux, cela laisse supposer un intérêt assez faible des mesures structurales. En effet, puisque l'enquête ethnographique renseigne le plus finement possible les lieux et les conditions de leurs mise en relation, au mieux, une analyse structurale d'un réseau de lieux montre ce que l'on sait déjà (centralité de Radès avant la révolution, revalorisation des ports tunisiens du fait de la recomposition de contournements clientélistes depuis 2014-2015, etc.). Au pire, si l'analyse structurale montre des situations ne correspondant pas aux résultats de l'enquête ethnographique, l'analyse devient inexploitable car privée de base d'interprétation.

Cela dit, le détour par l'analyse formelle de réseau garde un intérêt, non pas comme résultat mais dans la fabrique de la recherche. Les analyses structurales permettent par exemple de générer de nouvelles hypothèses pour l'enquête ethnographique. Par exemple, l'analyse de la centralité d'intermédiarité en particulier dans la troisième

période, celle de la recomposition des contournements clientélistes en Tunisie (cf. figure 7.7., période 3) montre que Ben Gardane est topologiquement un lieu intermédiaire central entre Yiwu et le principal marché de la capitale tunisienne. Pourtant, l'enquête a révélé que les difficultés s'amoncellent pour la place marchande frontalière. Au sens de l'analyse de réseau, Ben Gardane a donc encore des atouts à faire valoir. Pour M'saken, marché dont l'enquête a montré la montée en puissance dans l'approvisionnement du souk Boumendil depuis la révolution, la centralité d'intermédiation est en revanche faible. Autrement dit, les importateurs peuvent aisément être contournés par la mobilisation d'autres chaînes relationnelles plus courtes. Cette faiblesse structurale invite à analyser la manière dont elle est compensée par les acteurs de la place marchande dont l'enquête a montré l'essor depuis la révolution (cf. chapitre 4).

L'association de l'enquête ethnographique et d'analyses topologiques peut alors devenir une manière de consolider les résultats et éventuellement de révéler des éléments contre-intuitifs comme le fait que M'saken qui se pose en principal intermédiaire de Boumendil a en fait une position structurale faible.

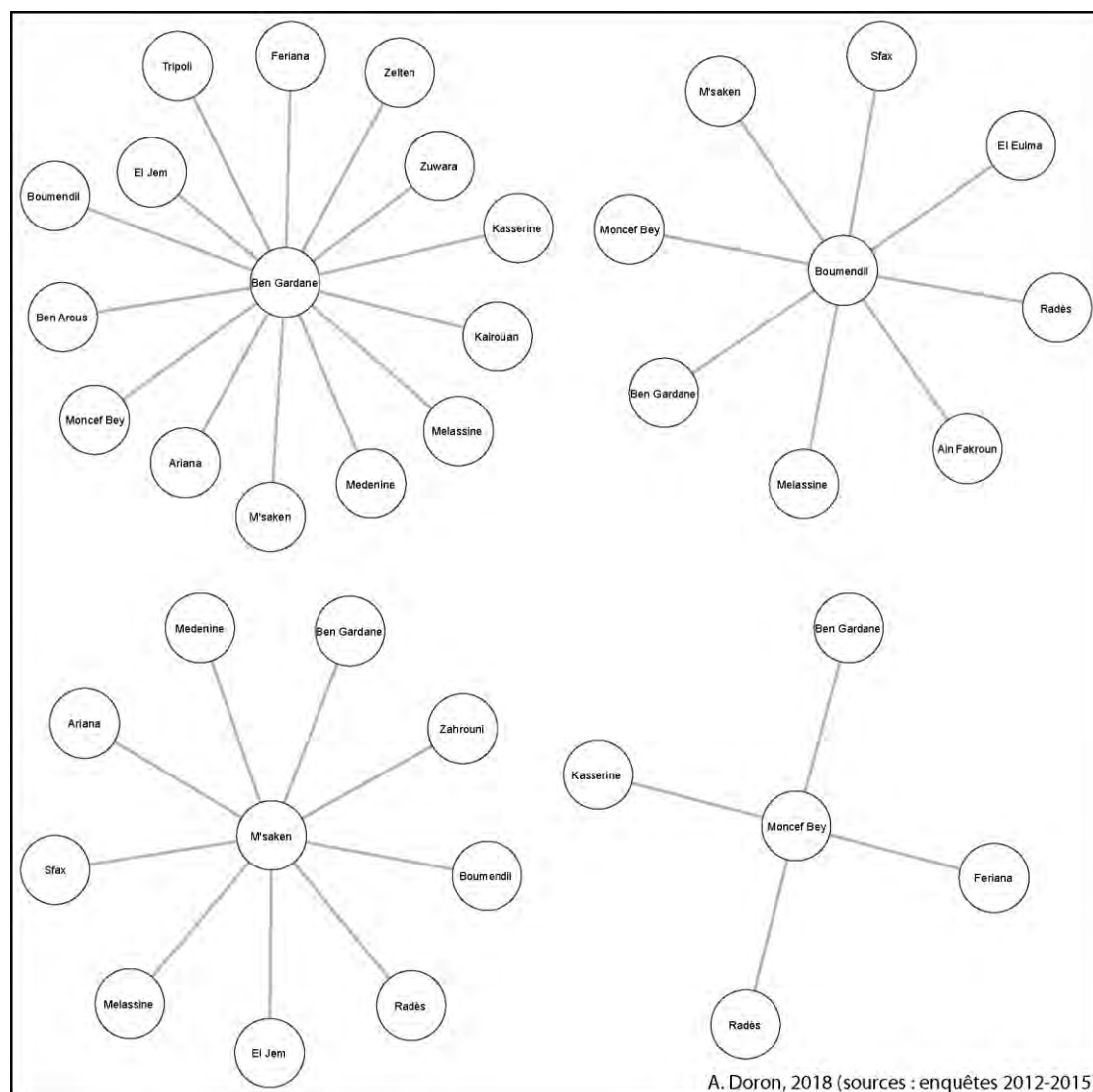
II.2. Analyser des réseaux complets de marchés

L'objectif de cette seconde expérience est de tester l'analyse d'un réseau spatial complet. À partir des enquêtes menées de 2012 à 2015, nous avons en effet émis l'hypothèse que l'économie transnationale tunisienne s'organise sous la forme d'un réseau de marchés entretenant des relations commerciales et entre lesquels circulent marchandises, acteurs et capitaux. Les résultats de l'enquête ont montré que les marchés tunisiens entretiennent de nombreuses relations entre eux et, pour certains, à l'échelle du Maghreb avec des marchés situés en Libye et en Algérie. L'organisation du franchissement des frontières et des contournements des barrières douanières a mis en lumière une densité de relation aux échelles nationale et régionale finalement plus importante qu'entre l'ensemble des marchés et les places marchandes exportatrices. Les relations commerciales des marchés enquêtés avec les places marchandes globales sont le plus souvent indirectes en Tunisie. C'est ce réseau dense qui appelle une approche réseau.

Il s'agit alors d'examiner si l'analyse structurale de ce réseau permet de mettre en évidence la structuration relationnelle de la ramification des routes marchandes en Tunisie.

Dans un premier temps, il s'agit de définir avec précision le réseau étudié pour une analyse de réseau complet, autrement dit, les lieux retenus. Pour définir la population du réseau, nous avons procédé par étapes. Nous avons commencé par identifier les quatre principaux marchés investigués à savoir le souk Boumendil et le souk Moncef Bey à Tunis, le souk Zokra à Ben Gardane et le souk des importateurs de M'saken. Pour chacun nous avons déployé les relations commerciales directes telles qu'elles ont été identifiées à la fin de l'enquête en 2015 (cf. figure 7.8.).

Figure 7.8. : Relations directes des quatre principaux marchés enquêtés en Tunisie dans la période 2012-2015.



Nous avons ensuite fusionné ces quatre réseaux de relations directes étant donné que les quatre marchés de départ entretiennent de nombreuses relations communes (cf. figure 7.9.). Pour davantage de lisibilité sachant que les sommets du graphe sont des lieux, les marchés ont été regroupés et disposés en fonction de leur situation dans l'espace.

Nous avons ensuite complété ce réseau avec l'ajout des relations indirectes connues et révélées par l'enquête sur les lieux connexes aux quatre premiers marchés (cf. figure 7.10).

Figure 7.9. : Réseau des relations directes des marchés de Boumendil, Moncef Bey, M’saken et Ben Gardane

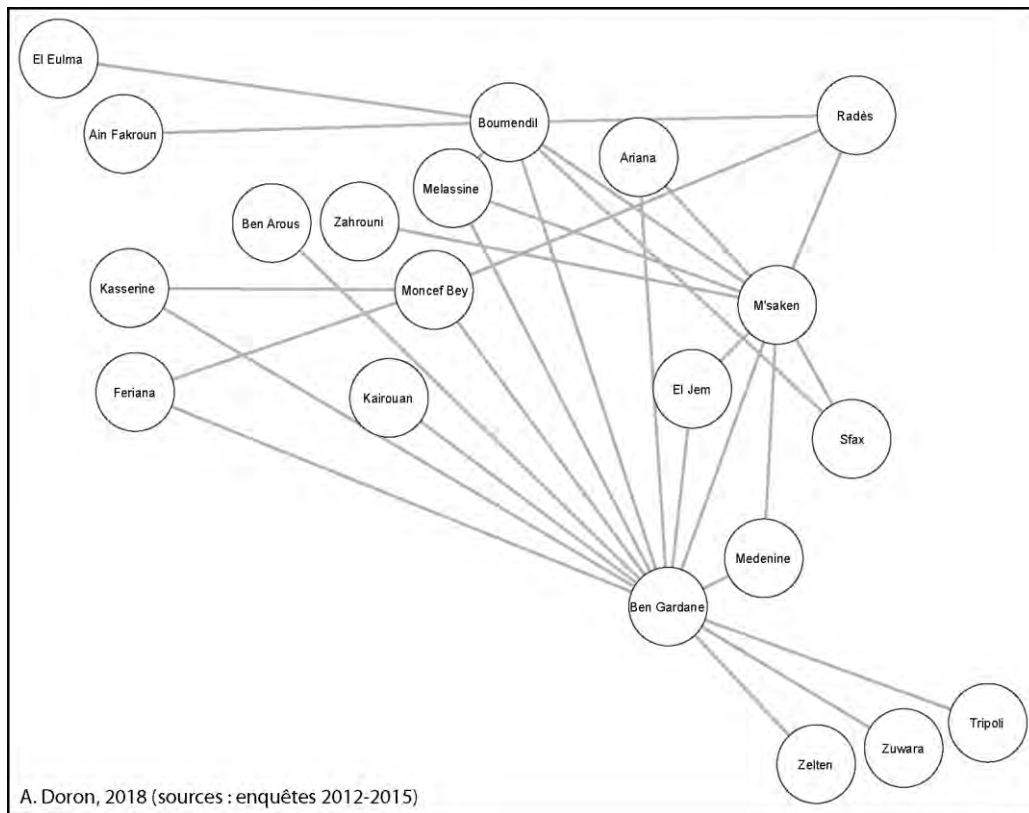


Figure 7.10. : Réseau des marchés tunisiens

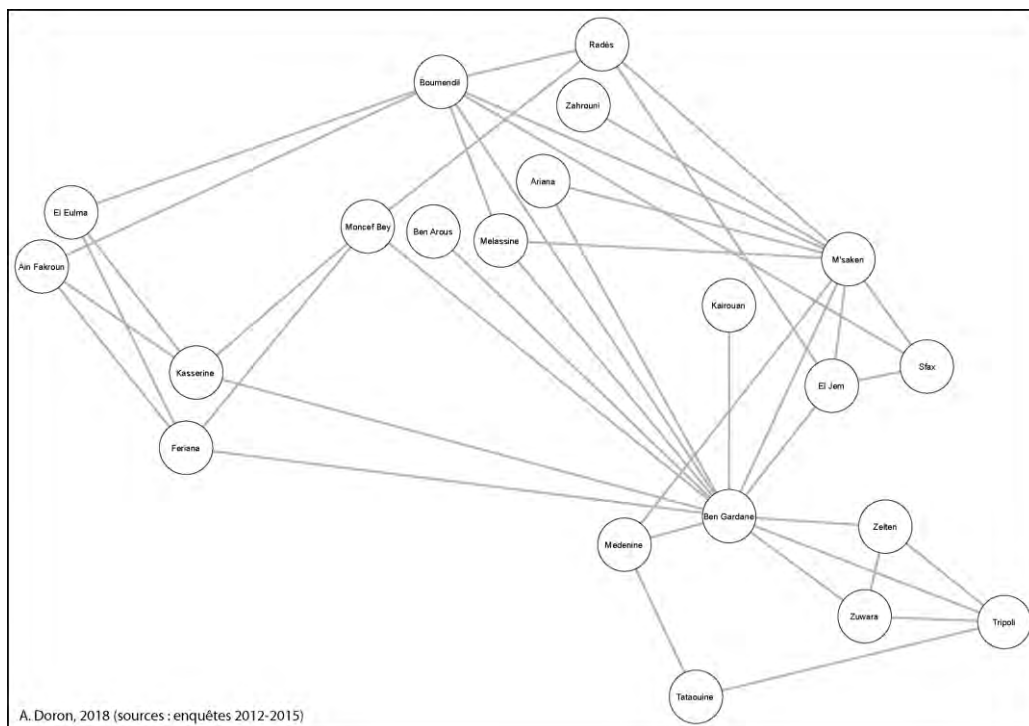
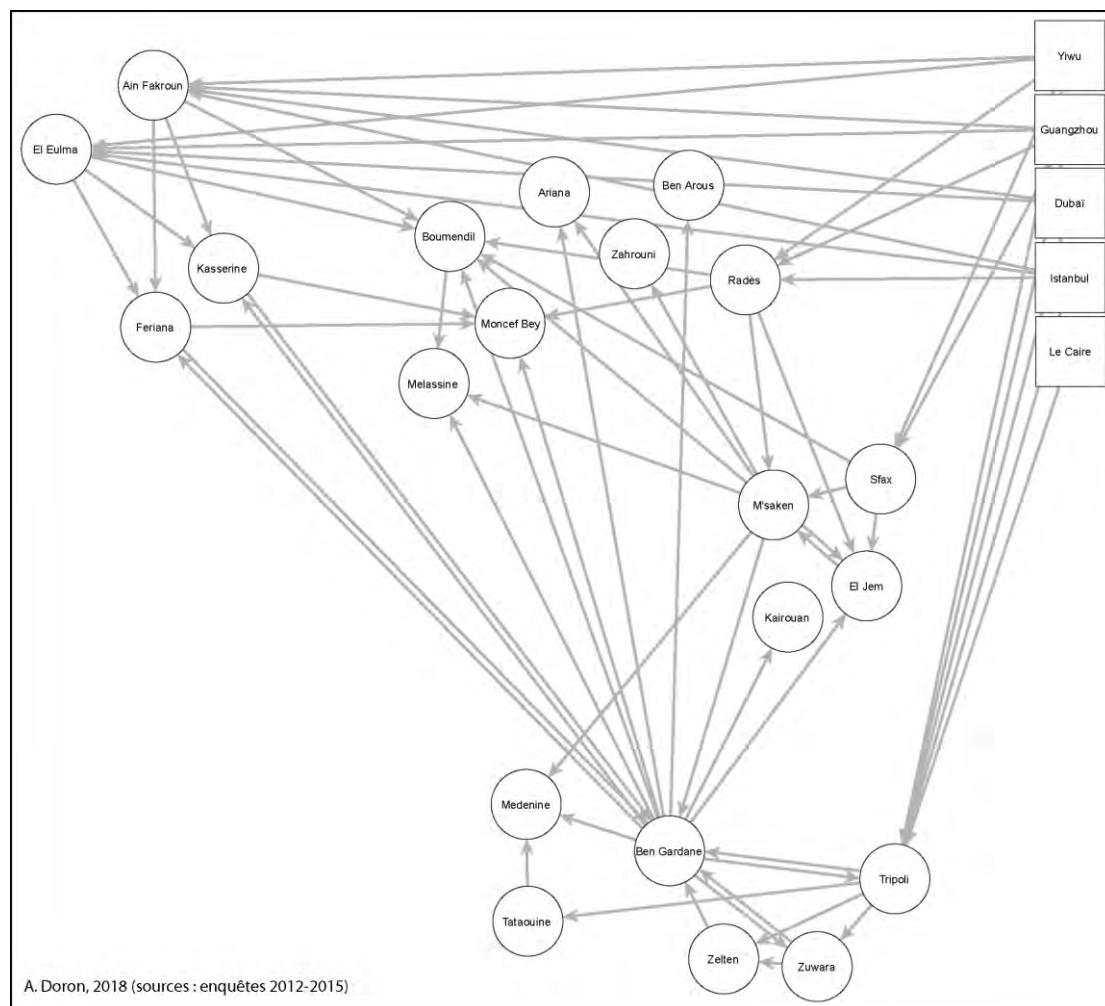


Figure 7.11. : Réseau des marchés du commerce transnational en Tunisie



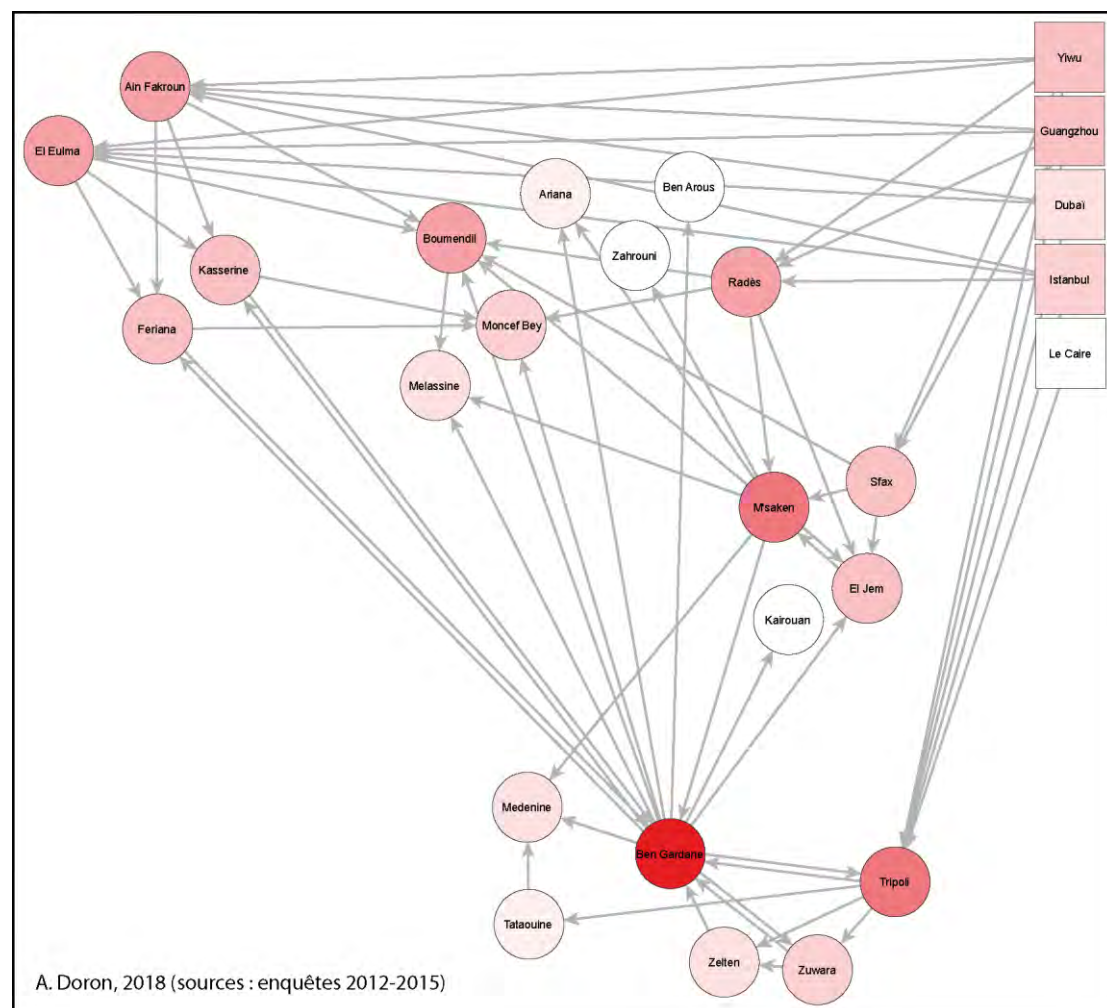
Enfin, dans la figure 7.11., les places marchandes globales de destination des commerçants et de flux financiers, et de provenance des marchandises ont été ajoutées au réseau. Elles ont été figurées pour mettre en valeur les portes d'entrée dans le réseau que sont les places marchandes des pays frontaliers tel que El Eulma, Aïn Fakroun et Tripoli, ainsi que les ports tunisiens où s'opère le contournement des barrières douanières et l'importation directe en Tunisie. Les relations ont également été dirigées dans le sens de diffusion des marchandises puisqu'il s'agit de l'objet de la mise en relation des lieux dans ce réseau. Dans le cadre d'une relation réciproque entre deux lieux, la relation est dédoublée pour représenter les deux sens d'échanges.

C'est ce réseau complet ainsi établi qui a fait l'objet d'analyses structurales menées à l'aide du logiciel Visone. Il s'agit de donc de présenter les résultats de ces analyses et de les confronter aux résultats de l'enquête ethnographique.

La figure 7.12. présente l'analyse de la centralité de degré des marchés pris en compte dans le réseau. Cette mesure permet de mettre en valeur les lieux les plus capables de mobiliser et de distribuer des ressources.

Figure 7.12. : Centralité de degré des marchés

Dans le graphe, plus un sommet est coloré en rouge, plus il entretient un nombre important de relations avec d'autres.



Sur le graphe, Ben Gardane ressort nettement comme le lieu le plus central. Sa position tient à la capacité de la place marchande à alimenter un puissant réseau de distribution en Tunisie hérité de l'âge d'or des *souks Libya* avec lesquels le lien n'est pas rompu. Ben Gardane dispose aussi de plusieurs options d'approvisionnement, bien que presque toutes soient libyennes ce qui illustre la diversité des relations d'affaires nouées depuis la place marchande frontalière.

Dans le reste de la Tunisie, les lieux les plus centraux sont M'saken, le souk Boumendil et le dispositif d'importation du port de Radès. La centralité du premier repose largement sur sa capacité de redistribution qui n'a cessé de monter en puissance depuis la révolution. Celle du second renvoie à de multiples options d'approvisionnement qui se connectent à Tunis. Enfin, le port de Radès reste la principale interface pour l'importation directe.

Cette mesure de centralité souligne également le rôle d'importation et de réexportation des places marchandes sises aux frontières de la Tunisie, en Algérie comme en Libye.

Enfin, les lieux les moins centraux sont aussi révélés. Il s'agit des marchés les plus dépendants, envers un seul autre marché. Il s'agit aussi des souks les moins dynamiques observés en Tunisie comme le *souk Libya* de Kairouan ou celui de Ben Arous. La seule exception est le marché de Zahrouni, dynamique mais sans toutefois que l'importation s'y maintienne depuis 2011.

Étant donné les profils différents des marchés en fonction de la centralité de degré, nous avons ensuite différencié la centralité de degrés entrants (cf. figure 7.13.) et la centralité de degrés sortants (cf. figure 7.14.). L'intérêt est ici de différencier les marchés les plus capables de mobiliser des ressources et ceux les plus à même de les distribuer dans un grand nombre d'autres marchés. Ces mesures apparaissent d'autant plus pertinentes qu'elles renvoient à des spécialisations marchandes.

Figure 7.13. : Centralité de degrés entrants des marchés

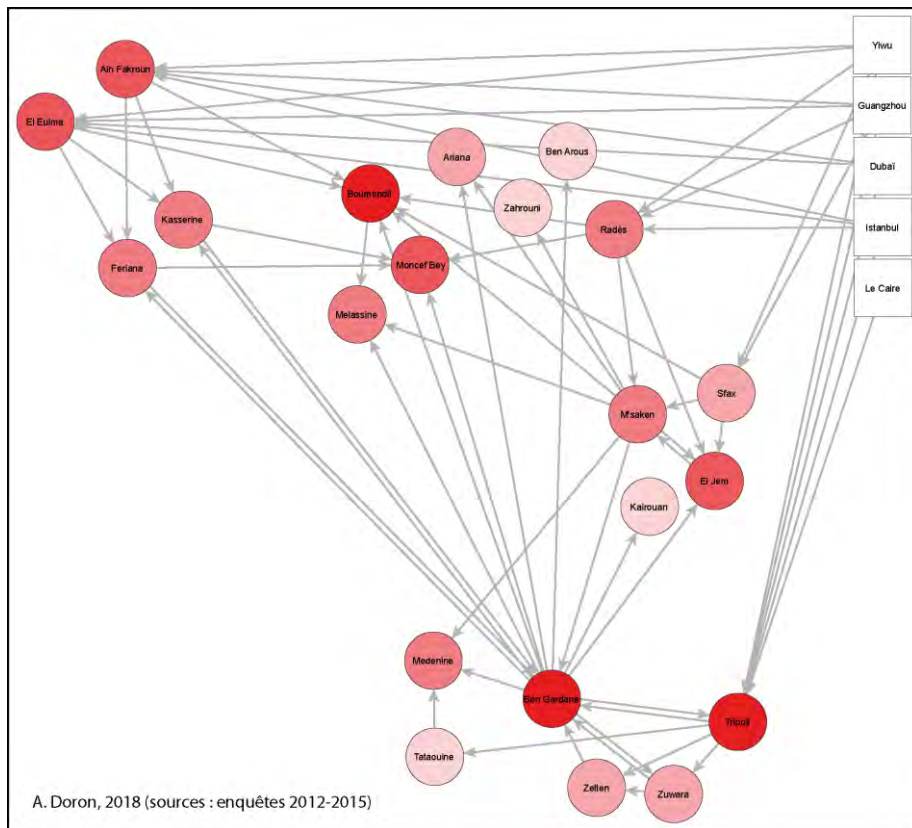
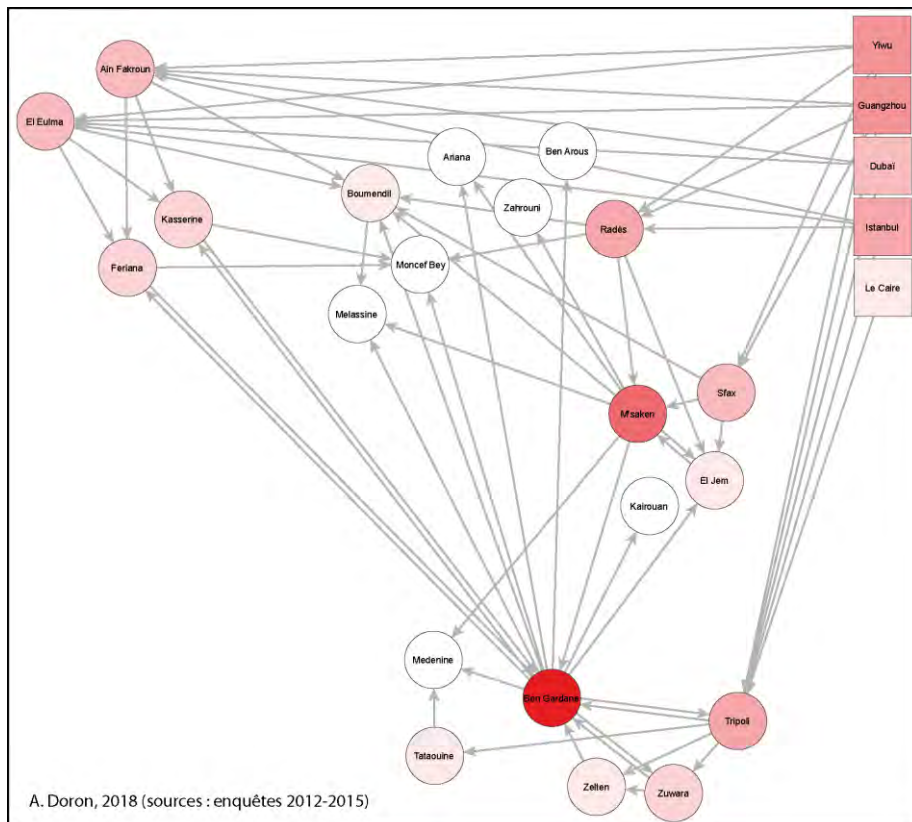


Figure 7.14. : Centralité de degrés sortants des marchés



Le graphe de la figure 7.13. fait ressortir (en rouge) les marchés qui entretiennent le plus de relations entrantes, autrement ceux qui disposent de plus nombreuses relations d'approvisionnement avec des lieux connexes. Par rapport à la centralité de degré simple, cette mesure met en valeur deux marchés en Tunisie : le souk Boumendil et Ben Gardane. Étant donné les résultats de l'enquête, il n'est pas étonnant de voir ressortir le souk Boumendil qui est la centralité commerciale la plus importante de la capitale, premier marché de consommation du pays. Le souk Boumendil est également depuis l'origine au carrefour de tous les itinéraires d'approvisionnement (cf. chapitre 2). La centralité de Ben Gardane est plus surprenante étant donné que l'on a surtout insisté sur les capacités de redistribution de la place marchande. Le graphe met toutefois en lumière la densité des relations de Ben Gardane en Libye avec trois sites fournisseurs. La place de Ben Gardane tient aussi aux capacités de redistribution de ce marché frontalier vers la Libye, y compris en marchandises en provenance d'Algérie si l'opportunité se présente.

Cette mesure valorise en deuxième lieu les grands marchés de consommation en Tunisie dont les approvisionnements sont multiples : le souk Moncef Bey à Tunis ou le souk d'El Jem, grand marché populaire de la région du Sahel.

Hors des frontières tunisiennes, la centralité des places marchandes d'importation des pays limitrophes est également importante du fait de la capacité de leurs importateurs à s'approvisionner depuis plusieurs places marchandes globales.

Le graphe de la figure 7.14. permet de visualiser la centralité de degrés sortants. Sont ici valorisés en rouge les marchés qui distribuent des marchandises vers le plus grand nombre de marchés connexes. À ce titre, Ben Gardane est de loin le marché le plus central en Tunisie. Vient ensuite M'saken, son concurrent le plus important dans l'approvisionnement des autres marchés en Tunisie.

Hors du pays ressortent les places marchandes qui réexportent en Tunisie depuis les pays limitrophes et, logiquement, les places marchandes globales qui les pôles émetteurs des marchandises qui circulent dans le réseau.

Les deux mesures suivantes analysent respectivement la centralité d'intermédiation des marchés (cf. figure 7.15.) et la centralité de proximité des marchés (cf. figure 7.16.).

La centralité d'intermédiation présentée sur le graphe de la figure 7.15. mesure le nombre de fois où un lieu agit comme point de passage le long du chemin le plus court entre deux autres lieux. Dans le cadre d'un réseau social, une personne disposant d'une forte centralité d'intermédiation est généralement associée à un rôle de contrôle au sein du réseau. Dans le cadre d'un réseau spatial marchand, une forte centralité d'intermédiation peut désigner un marché potentiellement sollicité par un grand nombre de marchés connexes pour faire office d'intermédiaire le long des routes marchandes. Ainsi, un lieu disposant d'une forte centralité d'intermédiation peut exercer une grande influence sur l'approvisionnement d'un grand nombre de marchés. Cette fonction peut être rapprochée de celle de lieu de transit structurellement privilégié. À ce titre, Ben Gardane est nettement mis en valeur sur le graphe. Le contrôle presque exclusif que la place marchande frontalière exerce en Tunisie sur les marchandises importées via la Libye lui confère un rôle privilégié de *broker* – ou courtier – mettant en relations les marchés tunisiens avec le dispositif libyen d'importation. Cette fonction est à rapprocher des lieux intermédiaires à la frontière tuniso-algérienne comme Feriana ou Kasserine. Mais ces derniers n'ont pas une position aussi centrale faute d'exclusivité sur les transits frontaliers. Ce constat topologique peut d'ailleurs éclairer l'absence de place marchande aussi structurée que Ben Gardane le long de la frontière tuniso-algérienne.

Les autres lieux qui ressortent de cette analyse sont essentiellement les lieux de l'importation transnationale : M'saken, Tripoli, El Eulma, Aïn Fakroun, El Jem, et dans une mesure bien moindre le souk Boumendil et les dispositifs portuaires tunisiens.

Figure 7.15. : Centralité d'intermédierité des marchés

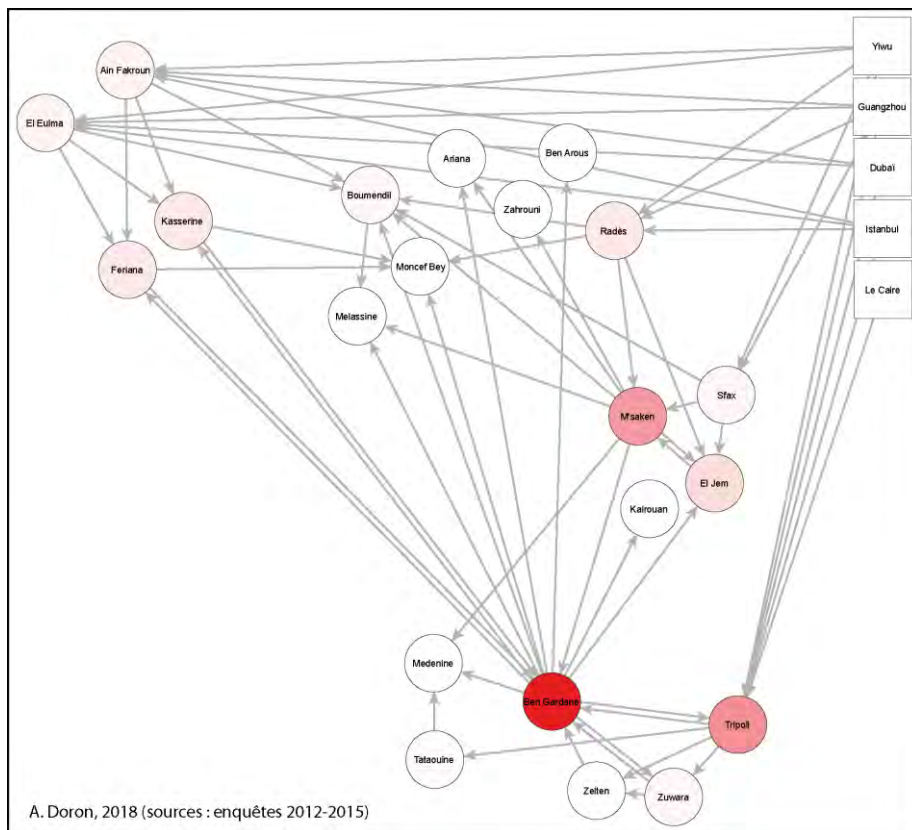
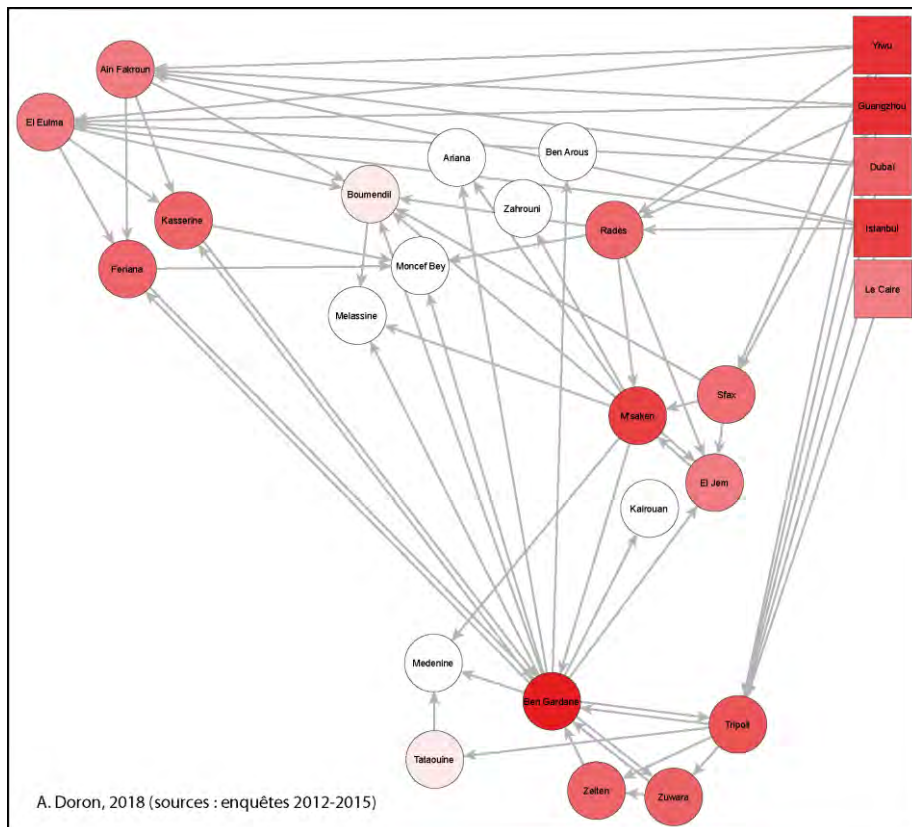


Figure 7.16. : Centralité de proximité des marchés



La centralité de proximité présentée sur le graphe de la figure 7.16 fait ressortir les lieux ayant la distance la plus faible aux autres lieux du réseau. Cette mesure apparaît particulièrement défavorable aux souks de la capitale qui sont pourtant au carrefour de toutes les routes marchandes. Elle permet alors de souligner que les souks tunisois constituent une extrémité du réseau et un point d'arrivée des marchandises.

À l'inverse, la mesure de la centralité de proximité permet de valoriser les interfaces dans ce réseau. Les lieux les plus centraux sont ainsi ceux de l'interface tuniso-libyenne, à Ben Gardane mais aussi en Libye, ceux de l'interface tuniso-algérienne, avec les places marchande d'El Eulma et Aïn Fakroun et leur relais de redistribution en Tunisie, et enfin ceux de l'interface portuaire tunisienne où l'importation et la redistribution sont bien concentrées au Sahel, en particulier à M'saken.

Ainsi, topologiquement, les marchés de la capitale tunisienne ne sont pas des interfaces centrales. Ces interfaces se trouvent en périphérie du territoire national, voire dans les pays limitrophes. Cette structure du réseau apparaît à l'inverse de l'organisation centralisée dans l'agglomération capitale, qu'il s'agisse de celle de l'État tunisien ou de celle des principaux secteurs économiques à haute valeur ajoutée du pays. La tolérance négociée dans les périphéries de l'État a de toute évidence produit un réseau marchand qui n'est pas contrôlé depuis son principal marché de consommation, à Tunis. La mesure de la centralité de proximité valorisant les positions structurales d'interface permet ainsi de mettre à jour les trois dispositifs de contournement identifiés lors de l'enquête ethnographique.

Conclusion

La première partie du chapitre a montré l'intérêt d'intégrer dans une approche socio-anthropologique les outils de l'analyse de réseaux sociaux. Ces derniers permettent la prise en compte des relations sociales et de leur rôle dans la structuration des relations marchandes de l'économie transnationale sans pour autant appeler un dispositif technique et conceptuel trop lourd.

Les deux expériences menées ensuite, avec l'analyse de chaînes d'opportunités et l'analyse d'un réseau complet, ont permis de tester une approche du réseau spatial des marchés tunisiens et de leurs approvisionnements. Trois remarques permettent de dresser un premier bilan.

Tout d'abord, il s'avère que les outils de l'analyse de réseaux spatiaux identifiés sont peu aisés à manipuler. Cette difficulté provient essentiellement des données disponibles dans les carnets de terrains. Ces dernières ont été récoltées à partir d'une méthodologie ethnographique qui n'a pas été établie dans l'objectif précis de cette analyse. Les données sont donc souvent trop lacunaires pour permettre une approche réseau solide en comparaison avec les enquêtes menées dans le cadre de l'analyse de réseaux sociaux.

Ensuite, ces expériences ont révélé un risque de surinterprétation manifeste des résultats des mesures structurales menées à partir de réseaux qui restent fragiles car reposant sur les arbitrages et les tâtonnements du chercheur. La prudence est donc de mise d'autant que même dans les conditions les plus rigoureuses de l'analyse de réseaux, il s'avère que les mesures structurales telles que la centralité des sommets reposent elles-mêmes sur des algorithmes critiqués et, du coup, multipliés en fonction de la structure des réseaux étudiés et des recherches menées. Il apparaît également que les indices de centralité ne sont généralement pertinents que pour les sommets les plus importants d'un réseau (Bonacich, 1987).

Néanmoins, ces expériences permettent un premier pas vers une approche réseau des lieux en relation, ne serait-ce que par le changement de point de vue proposé aux chercheurs pratiquant une approche ethnographique de leurs terrains. Il s'agit alors de prendre en compte la topologie, invisible sur le terrain, mais qui permet de repenser les centralités hors des cadres et des schémas classiques. Un détour par la topologie permet d'identifier des positions structurales à même d'enrichir la compréhension de la

centralité des lieux marchands et éventuellement celle de leur déclin ou de leur résilience.

CONCLUSION GÉNÉRALE

L'étude des approvisionnements des marchés tunisiens au débouché des routes du commerce transnational de biens banals a permis de mettre en œuvre une géographie des relations marchandes grâce à une approche ethnographique à la fois locale, multisituée et mobile. En cherchant à comprendre la mise en relation des marchés et des acteurs opérant des circulations marchandes et financières mondialisées, nous sommes intéressés à la fabrique des routes marchandes mondialisées en Tunisie.

À partir des terrains étudiés, nous avons identifié trois ensembles de mutations affectant l'activité observée sur les marchés en Tunisie. Le premier ensemble renvoie au processus de mondialisation de l'économie marchande transnationale de biens banals à l'origine d'opportunités d'importation, qui n'ont jamais été aussi conséquentes que depuis le début des années 2000. Le second ensemble a trait au processus d'extraversion de l'économie tunisienne, inabouti et inégalitaire, entretenant à la fois des obstacles aux importations et la profitabilité des contournements, de même qu'il maintient à l'écart du développement des populations marginalisées en quête de revenus, comme de produits de consommation bon marché. Enfin, le troisième ensemble de mutations est provoqué par les recompositions des négociations économiques et politiques induites par la révolution. Ces dernières agissent comme un formidable moteur de la constante réinvention des itinéraires d'approvisionnement empruntés par les circulations marchandes.

Prendre en compte et articuler ces mutations à partir des marchés tunisiens a permis de souligner que les enjeux de la mondialisation du pays sont bien plus complexes qu'une

insertion classique dans la division internationale du travail au contact de l'Union Européenne et, plus récemment, des grands pays émergents comme la Chine.

À partir de ces trois ensembles, l'analyse de la fabrique des routes marchandes s'est d'abord attachée à explorer le postulat d'une organisation réticulaire de l'économie marchande transnationale en Tunisie. Ainsi, nous avons commencé par questionner les processus locaux et territorialisés de la structuration des places marchandes à partir du centre de Tunis et de la bourgade frontalière de Ben Gardane. Ces processus ont été engagés essentiellement depuis les années 1980 à partir de territoires sous-intégrés dans l'espace économique tunisien et grâce au dynamisme de populations socialement et économiquement marginalisées. Si le marché des pauvres désigne aujourd'hui le vaste marché de consommation ciblé à l'échelle mondiale par une place marchande comme Yiwu, l'expression peut aussi être reprise pour désigner les marchés et activités commerciales qui se développent au débouché de ces routes marchandes. Les souks tunisiens étudiés, et tout particulièrement les souks *Libya*, sont des marchés des pauvres, non pas en tant que réceptacles passifs de flux marchands organisés ailleurs, mais parce qu'ils ont été créés par des pauvres et pour répondre aux besoins d'emplois et de biens de consommation de leurs régions ou de leurs quartiers.

Nous nous sommes ensuite intéressés aux modalités de captation de ressources exogènes par ces acteurs et dans ces marchés très modestes à l'origine. À partir d'échanges transméditerranéens et transfrontaliers organisés depuis Tunis et Ben Gardane, les approvisionnements des marchés se sont mondialisés. Ce processus de mondialisation repose largement sur les mobilités des acteurs qui ne se limitent pas aux cas, finalement exceptionnels en Tunisie, d'aventuriers au long cours, explorateurs de nouvelles sources de marchandises. Cette mobilité qui permet de saisir des opportunités d'affaire et d'organiser des flux marchands est en fait un agencement de mobilités qui sont aussi bien pratiquées que rencontrées. Plus modeste, ce dernier type de mobilité met en lumière l'importance de centralités de passage que sont justement les marchés du centre de Tunis et de Ben Gardane. Accélérateurs de rencontres, ces centralités de passage sont les lieux déterminants de l'agencement des relations qui s'y nouent et qui président à l'expansion des routes marchandes. En Tunisie, ce processus est également original tant il articule des dimensions et des opportunités régionales qui s'intercalent dans la dialectique local/global.

La somme des relations identifiées, en amont comme en aval des marchés de la capitale et de Ben Gardane, ont permis de mettre à jour une organisation réticulaire complexe de l'économie transnationale en Tunisie. Cette organisation repose sur les dimensions régionales de la mondialisation des approvisionnements des marchés et donne à voir des routes marchandes de l'importation, quelle qu'en soit la provenance, particulièrement ramifiées au niveau du franchissement des frontières tunisiennes. Ces ramifications analysées de manière diachronique se révèlent également extrêmement labiles.

Dans un second temps, la recherche s'est attachée à explorer les ressorts de la labilité des ramifications des routes marchandes à travers l'observation du changement politique et de ses conséquences, formidable révélateur de l'organisation des routes marchandes. Nous avons commencé par établir l'implication du régime du président Ben Ali dans l'organisation de l'économie transnationale. Cette dernière a pu bénéficier en Tunisie pendant toute la décennie 2000 de conditions négociées avec le régime proches de celles d'une zone franche. Les illégalismes ont été au cœur de la structuration économique-politique du franchissement des frontières par les flux de marchandises comme de l'organisation des marchés et des activités marchandes.

Il a ensuite été question d'observer les effets de l'effondrement du régime sur les marchés et leurs approvisionnements à travers les recompositions des contournements frontaliers, des négociations, des itinéraires empruntés, de la trajectoire des marchés et de celle des commerçants. Le choc de la révolution a bouleversé l'organisation des approvisionnements des marchés et les réseaux d'affaires des acteurs. Face à cette brutale réversibilité des conditions de leur prospérité, les commerçants ont développé des stratégies de pérennisation de leur activité, redimensionnant et réorientant leurs approvisionnements à toutes les échelles. Ces stratégies, principales causes de l'instabilité de l'économie transnationale tunisienne dans la période de transition politique, ont activement recomposé l'organisation de l'importation à l'échelle des marchés comme à celle du réseau des marchés, favorisant lieux et acteurs les plus à même de tirer parti de l'opportunisme de commerçants en difficultés. Cette analyse a permis de mettre en œuvre une géographie du mouvement et de l'instable qui permet d'observer une économie transnationale organisée pour échapper aux obstacles.

Le caractère insaisissable du « commerce parallèle » en Tunisie a ensuite posé la question de la tentative de contrôle opérée par les autorités issues de la transition post-

révolution. Cette volonté de contrôle essentiellement opérée au cœur des villes et aux frontières n'a pas porté ses fruits faute de compréhension de l'organisation réticulaire, multiscalaire et labile de l'économie transnationale et des attentes de ses acteurs marchands. Une telle incompréhension de la part des autorités révèle une conception uniformisée de l'espace politique, économique et social tunisien. Or cette conception monolithique du territoire se heurte à l'espace d'une organisation réticulaire et dynamique.

L'analyse de l'organisation de l'économie marchande transnationale tunisienne au prisme de la révolution a permis de souligner que la route marchande – et avec elle, les passages et les contournements qu'elle emprunte – est un enjeu crucial pour les acteurs et les territoires qui s'en disputent la rente économique. Elle est aussi l'enjeu d'un bénéfice – sinon d'une rente – politique potentiel pour l'État qui en tolère et en négocie le développement de l'activité.

Cette organisation de l'économie transnationale observée depuis les terrains tunisiens a enfin été l'occasion de poser les jalons d'une réflexion sur la prise en compte formelle de ces réseaux. À partir du constat d'un usage essentiellement métaphorique de la notion de réseau dans les travaux des géographes, sociologues et anthropologues des circulations marchandes mondialisées, nous avons montré l'intérêt d'une investigation théorique sur ce point, en particulier quant à l'utilisation des outils conceptuels et méthodologiques de l'analyse de réseaux sociaux. Deux pistes ont été dégagées : la prise en compte des relations sociales des acteurs dans la structuration des relations commerciales, et l'identification et l'analyse de réseaux de marchés. La principale difficulté soulignée a trait au développement d'analyses de réseaux à partir de données ethnographiques *a priori* peu adaptées à une telle entreprise.

Nous avons enfin proposé une expérimentation en mettant en œuvre quelques pistes d'une approche réseau de la structuration des routes marchandes et de l'organisation des marchés du commerce transnational en Tunisie. Le premier test a permis d'identifier et d'analyser le rôle des agencements des mobilités et des relations sociales des commerçants dans l'accès à l'importation transnationale et donc, dans la structuration d'une route marchande. Le second a été l'occasion de tester l'analyse du réseau spatial des marchés tunisiens soumis aux mesures de l'analyse de réseaux sociaux. Au travers des limites que cette expérience n'a pas manqué de faire apparaître, se dessinent cependant des pistes à explorer comme la confrontation d'une pratique de

recherche ethnographique et localisée avec les dimensions topologiques des phénomènes observés.

Ainsi, le travail mené propose un éclairage renouvelé quant à la prise en compte des routes et réseaux de l'économie transnationale. Il s'est d'abord agi d'acter une sortie du cadre d'analyse postcolonial, Nord-Sud et transméditerranéen des circulations marchandes. Le point de vue proposé n'a pas été forgé à partir de standards européens et les places marchandes européennes historiques des économies migrantes sont d'ailleurs peu prégnantes, têt éclipsées dans notre travail par des dynamiques plus régionales et transfrontalières au Maghreb, puis par une « course à la Chine », dont la fabrique observée depuis les marchés tunisiens s'est surtout jouée aux échelles nationale et régionale.

Ensuite, la prise en compte des routes marchandes a impliqué, non sans difficulté, la sortie d'une approche trop souvent monographique et monoscalaire dans les études transnationales pour mettre en valeur les imbrications d'échelles qui se jouent dans la fabrique des relations marchandes. Ainsi, nous avons commencé par envisager la fabrique locale du dynamisme marchand transnational. À cette échelle, la notion d'espaces discrets de la mondialisation prend tout son sens puisque sont révélés des espaces interstitiels à l'échelle urbaine et des populations en marge du développement qui saisissent par elles-mêmes les opportunités du commerce, étincelle à l'origine de la structuration des marchés. Nous avons également pris en compte l'échelle transnationale, concomitante, où se joue la fabrique des opportunités d'approvisionnement souvent lointaine et ancrée dans d'autres contextes. Ces opportunités sont saisies par les commerçants eux-mêmes ou par des chaînes d'intermédiaires et de partenaires grâce aux mobilités articulées des uns et des autres.

Enfin, entre le local et le transnational, le cas tunisien propulse au cœur de l'étude les échelles intermédiaires où toute la complexité des agencements et des arrangements économiques, politiques, territoriaux se joue. C'est à ces échelles intermédiaires que se fabriquent les routes marchandes mondialisées. L'échelle méso-régionale est ici déterminante dans l'organisation d'alternatives d'approvisionnement entre la Tunisie et ses voisins algérien et libyen. La structuration ancienne des passages révèle que, toute aérienne et maritime qu'elle apparaisse aujourd'hui, la mondialisation ne se passe pas des routes terrestres et des arrangements qui s'y jouent pour permettre la circulation des flux marchands transnationaux. L'échelle nationale est enfin apparue étonnamment

puissante à partir du moment où l'on constate que c'est dans ce cadre que sont déterminées les conditions économiques et politiques du commerce transnational, autrement dit les facilités, les obstacles et les marges de négociation entre acteurs marchands et autorités.

Les recompositions parcourant la Tunisie en transition, territoire hyper politique, ont agi comme un révélateur de l'intérêt à fouiller les enjeux du cadre national et étatique. Si, par nature, les flux transnationaux traversent les États et leurs frontières, le constat de cette porosité n'est en aucun cas prétexte à évacuer une échelle nationale où se fabrique le débouché des routes marchandes.

Enfin, la thèse a permis d'affirmer que les échelles d'analyse retenues doivent être articulées et que l'outil pertinent pour analyser ces liens est la notion de réseau. À partir du postulat d'une organisation réticulaire de l'économie marchande transnationale, nous avons procédé en Tunisie à une identification empirique des relations marchandes essentiellement à partir des flux d'approvisionnement et de distribution relevés sur le terrain. Cette première étape nous a permis d'observer des lieux marchands reliés par des relations personnelles. Entre ces lieux circulent acteurs, marchandises, capitaux, informations, pratiques. Autrement dit, cet agencement de réseaux sociaux et spatiaux organisant des flux, est la structure même d'une route marchande qu'une analyse formelle de réseau contribue à éclairer.

Au regard du champ des études transnationales dans lequel s'inscrit la thèse, les ramifications tunisiennes étudiées apparaissent comme une petite étape dans l'espace des circulations mondialisées et dans le temps du processus continu de recomposition qui les affecte. Les lectures, les rencontres et les collaborations scientifiques qui ont jalonné cette recherche laissent entrevoir l'infinité de relations et de circulations marchandes qui parcourent le monde et connectent d'innombrables lieux. Plus encore, les recompositions envisagées depuis la Tunisie impliquent que l'organisation marchande décrite dans cette recherche a déjà changé. Cependant, les moteurs de cette activité sont toujours d'actualité. Un peu plus de 7 ans après la fuite de son dictateur, la Tunisie poursuit sa transition démocratique avec des élections municipales organisées le 6 mai 2018. Alors qu'elles ont pu être comprises comme un achèvement de la période de transition, la très faible participation – estimée à 33,7 %²¹⁹ – renvoie surtout au

²¹⁹ Macé C., 2018, « Municipales en Tunisie : derrière l'abstention record, le rejet des grands partis », Liberation.fr [en ligne], publié le 9 mai 2018.

temps des désillusions. Les difficultés économiques, aux premiers rangs desquelles l'inflation et le chômage, en particulier de la jeunesse, sont une préoccupation majeure auxquelles les responsables politiques n'ont pas trouvé de réponse satisfaisante. Les problèmes que rencontrent les Tunisiens, en particulier les plus pauvres, et l'incapacité des politiciens à susciter l'adhésion, sinon l'enthousiasme, devraient continuer non seulement à alimenter les circulations marchandes transnationales et les contournements, mais pourraient inciter bien des acteurs à créer ou restaurer des négociations avec ces réseaux marchands, pour en tirer un bénéfice économique via la vente de facilités d'accès et de circulation, ou politique, en réactivant une soupape économique et sociale non négligeable.

Cette modeste étape tunisienne dans le vaste monde des acteurs et des lieux relevant d'autres mondialisations est enfin l'occasion d'esquisser une géographie des économies marchandes transnationales.

Il s'agit d'une géographie réticulaire. Le réseau des acteurs opérant des circulations reliant les lieux, en est le territoire d'enquête. Les cadres d'une géographie plus classique – l'aire culturelle régionale, les rapports postcoloniaux Nord/Sud, les espaces locaux, régionaux ou nationaux des monographies – s'en trouvent questionnés. Si cette recherche menée en Tunisie a montré que ces espaces de référence ne sont pas invalidés, bien au contraire dans le cas de l'État, aucun ne peut constituer une entrée contraignante. L'objet géographique est le réseau ; le territoire d'enquête est le réseau. S'y observent des processus qui se structurent par les relations sociales et spatiales.

Cette géographie est à l'évidence multiscalaire. Les entrées locales restent le moyen le plus sûr d'enquêter sur des mondialisations imperceptibles dans les données statistiques nationales ou globales, elles-mêmes bien souvent lacunaires. Le réseau appelle toutefois une investigation aux autres échelles auxquelles il se déploie et qui sont susceptibles de l'affecter. Des échelles qui constituent alors bien plus qu'un « contexte » ou un « arrière-plan », puisque dans chacune s'agencent les conditions déterminant ici les interstices urbains disponibles, là le cadre règlementaire et douanier, là encore des obstacles, des opportunités, ou bien même les résultats de négociations économiques globales.

Il s'agit aussi d'une géographie du changement qui porte son attention sur les recompositions, les processus de développement des relations et des circulations et leur réversibilité. Les économies marchandes transnationales sont à ce point labiles que l'enjeu à saisir les changements qui les affectent est primordial. Pour cela, une approche diachronique est déterminante, permettant de révéler des étapes pour analyser les changements.

Enfin, la géographie des économies marchandes transnationales que nous proposons doit être politique. À partir du moment où ces relations marchandes transnationales et les lieux qu'elles animent s'inscrivent dans des territoires où elles obtiennent une visibilité et une légitimité, elles deviennent un objet politique. À toutes les échelles, les rapports de pouvoirs, institutionnalisés ou non, sont déterminants.

La géographie des économies marchandes transnationales ébauchée dans la thèse se heurte toutefois à l'ampleur de la tâche et les pistes dessinées, en particulier méthodologiques, engagent une approche plus interdisciplinaire et collective qui constitue une perspective souhaitable à moyen terme.

Les études transnationales sont depuis longtemps un champ de recherche interdisciplinaire articulant essentiellement les travaux des sociologues, des anthropologues et des géographes. Sur les terrains investigués, les méthodes empiriques, les objets de recherche et les analyses ont dialogué efficacement. Toutefois l'objet réseau et l'approche envisagée dans la thèse montrent l'intérêt de franchir une seconde étape dans l'interdisciplinarité. Il serait opportun d'approfondir à présent des collaborations, sans doute moins confortables méthodologiquement, avec des sociologues des réseaux, avec des historiens, avec des politistes et des économistes. Ces discussions sont engagées²²⁰. Ce travail est en un sens un des résultats de ces échanges. L'étape suivante pourrait prendre la forme d'un projet interdisciplinaire et collectif développé sur un terrain d'enquête commun auquel les marchés tunisiens peuvent se prêter.

À plus long terme, il s'agit de continuer à fouiller le vaste réseau de la mondialisation des pauvres. Depuis les travaux menés en Méditerranée, les études transnationales identifient des lieux en commun. C'est notamment le cas de Belsunce, d'Istanbul, de Dubaï, de Yiwu. Ces places marchandes ont non seulement permis l'interconnexion des

²²⁰ En particulier au sein du LabEx Structuration des Mondes Sociaux (SMS).

commerçants mais aussi celles des chercheurs et de leurs travaux menés à l'origine à partir d'espaces très différents. Ces collaborations ont engagé un partage des données et des méthodes. Les travaux menés « ailleurs » permettent de recouper l'information entendue « ici », ce qui permet d'envisager de mener une recherche collaborative, simultanée et coordonnée, à partir de plusieurs lieux et acteurs d'un même réseau. L'hypothèse sous-jacente est que, mis bout à bout, ces morceaux sont à même de produire du sens. Cela laisse d'ailleurs supposer que la mondialisation des pauvres est aussi un réseau global dans lequel s'articulent tous les (sous-)réseaux repérés à des échelles plus modestes. Cette mondialisation n'a peut-être pas de « *Triade* », et ses « *Global cities* » ne ressemblent pas à Londres ou Tokyo. En revanche, elle a sans doute une géographie qui mérite de poursuivre l'assemblage des récits, des pratiques, des lieux, des passages. De toute évidence, il reste encore bien des cartes à dessiner.

BIBLIOGRAPHIE

A

Abaab A., 1977, *Le développement de Ben Gardane en fonction de la frontière libyenne*, mémoire de maîtrise de géographie, Université Paris 7.

Abdelkafi J., 1989, *La Médina de Tunis, espace historique*, Presses du CNRS, Paris.

Allal A., 2016, « Retour vers le futur. Les origines économiques de la révolution tunisienne », *Pouvoirs*, N° 156, p. 17-29.

Allal A., 2010, « Réformes néolibérales, clientélismes et protestations en situation autoritaire. Les mouvements contestataires dans le bassin minier de Gafsa en Tunisie (2008) », *Politique africaine*, N° 117, p. 107-125.

Allal A., Geisser V., 2011, « La Tunisie de l'après-Ben Ali », *Cultures & Conflits* [En ligne], N° 83, Forum, mis en ligne le 04 janvier 2013

Antheaume B., Giraut F. (dir.), 2005, *Le Territoire est mort, Vive les territoires!*, IRD Éditions, Paris.

Appadurai A., 1995, « The Production of Locality », dans Fardon R. (Ed.), *Counterwork*, Routledge, London.

Arrault J.-B., 2005, « Du toponyme au concept ? Usages et significations du terme archipel en géographie et dans les sciences sociales », *L'Espace géographique*, T. 34, N° 4, p. 315-328.

Ayadi L., Benjamin N., Bensassi S., Raballand G., 2014, « An Attempt to Estimating Informal Trade Across Tunisia's Land Borders », *Articulo - Journal of Urban Research*, N° 10.

Ayadi L., Benjamin N., Bensassi S., Raballand G., 2013, *Estimating Informal Trade across Tunisia's Land Borders*, Policy Research Working Paper 6731, The World Bank, Middle East and North Africa Region, Public Sector and Governance Unit.

Azlouk R., 1995, « Zarzis : l'impact de la proximité de la frontière sur la dynamique urbaine locale », in Actes du colloque *Espaces-frontières et dynamiques socio-culturelles au Maghreb*, 27-28-29 janvier 1995, Sidi Bou Saïd.

B

Barthel P.-A., 2003, *Faire la ville au bord de l'eau ; les lacs de Tunis : des marges urbaines à des sites de très grands projets d'aménagement*, Thèse de géographie, Université Lyon 2.

Battegay A., 2005, « Dubaï : économie marchande et carrefour migratoire. Étude de mise en dispositif. », *Mondes en mouvement, migrants et migrations au Moyen Orient au tournant du XXI^e siècle*, IFPO-Karthala, p. 271-291.

Bava S., 2001, « Chroniques d'un pague », dans Péraldi M. (dir.), *Cabas et containers. Activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*, Maisonneuve et Larose, Paris, p.315-327.

Belguidoum S., Pliez O., 2015a, « Pratiques transnationales dans un comptoir de « la Route de la soie » : Algériens et Égyptiens à Yiwu (Chine) », *Les Cahiers d'EMAM* [En ligne], N° 26, mis en ligne le 17 juillet 2015.

Belguidoum S., Pliez O., 2015b, « *Made in China*. Commerce transnational et espaces urbains autour de la Méditerranée », *Les Cahiers d'EMAM* [En ligne], N° 26, mis en ligne le 09 juillet 2015, consulté le 18 août 2015.

Belguidoum S., Pliez O., 2012, « Construire une route de la soie entre l'Algérie et la Chine », dans Cabanel P. (dir.), *Routes, Diaspora, Histoire et sociétés*, N° 20, p.115-130.

Belhedi A., 2005, « La dynamique économique régionale en Tunisie. Analyse structurelle-résiduelle », *Cybergeo : European Journal of Geography*, Systèmes, Modélisation, Géostatistiques, N° 310, mis en ligne le 09 mai 2005.

Belhedi A., 1999, « Les disparités spatiales en Tunisie. L'état des lieux et les enjeux ». *Méditerranée*, N° 1-2, p. 63-72.

Benbouzid M., 1999, « Réseaux financiers et marchés parallèles de devises. Des Algériens dans l'économie informelle. », *Revue européenne de migrations internationales*, Vol. 15, N° 2, Emploi, genre et migration, p. 123-139.

Benlakhlef B., Bergel P., 2011, « Les « nouveaux riches » de l'importation algérienne: des agents de la transformation sociale et urbaine? », *Méditerranée*, N° 116, p. 17-24.

Bennafla K., 2015, « Le commerce transnational « informel », vecteur d'une nouvelle hiérarchie de lieux. L'exemple de la périphérie urbaine de Salé (Maroc) », *Les Cahiers d'EMAM. Études sur le Monde Arabe et la Méditerranée*, N° 26, mis en ligne le 14 décembre 2016.

Bennafla K., 2014, « État et illégalisme : quelle géographie ? Une approche par les flux marchands depuis l'Afrique et le Moyen-Orient », *Annales de géographie*, N° 700, p. 1338-1358.

Bennasr A., Azouazi T., 2010, « Le commerce dans les politiques d'aménagement et de développement : le cas tunisien », *Commerce et ville ou commerce sans la ville*, Espaces et Territoires, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, p.259-270.

Bergel P., Kerdoud N., 2010 « Nouveaux lieux du commerce et transformation des pratiques de consommation dans les villes algériennes. Étude de cas à El Eulma et Onama/El-Ghazi (Constantine) », *Norois*, N° 217, p. 75-89.

Berrou J.-P., 2010, *Encastrément, réseaux sociaux et dynamique des micro et petites entreprises informelles en milieu urbain africain*, Thèse d'Économie, Université Bordeaux 4.

Berrou J.-P., Gondard-Delcroix C., 2011, « Dynamique des réseaux sociaux et résilience socioéconomique des micro-entrepreneurs informels en milieu urbain africain », *Mondes en développement*, N° 156, p. 73-88.

Berrou J.-P., Gondard-Delcroix C., 2010, « Réseau social et accès aux ressources dans la trajectoire d'entreprises informelles : récits de vie d'entrepreneurs à Bobo-Dioulasso (Burkina Faso) », *Working Papers of GREThA*, N° 9.

Berrou J.-P., Combarrous F., 2012, « The personal networks of entrepreneurs in an informal African urban economy : Does the 'strength of ties' matter? », *Review of Social Economy*, N° 70, p. 1-30.

Berrou J.-P., Combarrous F., 2011, « Testing Lin's social capital theory in an informal African urban economy », *The Journal of Development Studies*, N° 47, p. 1216-1240.

Berrou J.-P., Combarrous F., 2008, « Ties configuration in entrepreneurs' personal network and economic performances in African urban informal economy », *Cahiers du GREThA*, N° 25.

Berthomière W., Hilly M.-A., Mihaylova D., 2004, « La notion de "réseaux sociaux" en migration », *Revue Hommes et migrations*, Réseaux sociaux en migration, N° 1250, p. 6-12.

Berry-Chikhaoui I., Deboulet A., (éd), 2000, *Les compétences des citoyens dans le Monde arabe. Penser, faire et transformer la ville*, Karthala, Paris.

Bertoncello B., Bredeloup S., 2009, « Chine-Afrique ou la valse des entrepreneurs-migrants », *Revue européenne des migrations internationales*, Vol. 25, p. 45-70.

Bertoncello B., Bredeloup S., 2007, « De Hong Kong à Guangzhou, de nouveaux « comptoirs » africains s'organisent », *Perspectives chinoises* [En ligne], mis en ligne le 01 janvier 2010.

Bertoncello B., Bredeloup S., Pliez O., 2009, « Hong Kong, Guangzhou, Yiwu : de nouveaux comptoirs africains en Chine », *Critique internationale*, N° 44, p. 105-121.

- Bidart C., 2008, « Étudier les réseaux. Apports et perspectives pour les sciences sociales », *Informations sociales*, N° 147, p. 34-45.
- Blundo G., Olivier de Sardan J.-P., 2007, *État et corruption en Afrique. Une anthropologie comparative des relations entre fonctionnaires et usagers (Bénin, Niger, Sénégal)*, Karthala, Paris.
- Bonacich P., 1987, "Power and Centrality: A Family of Measures", *American Journal of Sociology*, Vol. 92, N° 5, The University of Chicago Press, p. 1170-1182.
- Boubakri, H., 2006. « L'autre face de la Jeffara (Sud-Est tunisien) : mobilité transfrontalière, migration internationale et dynamiques territoriales », dans Genin D. et al., (éd.), *Entre désertification et développement. La Jeffara tunisienne*, Cérès éditions, IRD, IRA, Tunis, p. 197-213.
- Boubakri H., 2000, « Échanges transfrontaliers et commerce parallèle aux frontières tuniso-libyennes », *Monde arabe, Maghreb Machrek*, La Documentation Française, N° 170, p. 39-51
- Boubakri H., M'barek W., 2009. « Lieux, acteurs et réseaux de l'économie informelle à la frontière tuniso-libyenne », dans Bonte P., *Développement rural, Environnement et Enjeux territoriaux : regards croisés Oriental marocain et Sud-Est tunisien*. IRD & Cérès Edition. Tunis.
- Boubakri H., Nouri H., 2009, « Migrations, transformations sociales et recompositions des territoires dans la Jeffara (Sud-Est de la Tunisie) », dans Bonte P. et al. (dir.), *Développement rural, Environnement et Enjeux territoriaux. Regards croisés Oriental marocain et Sud-Est tunisien*, Cérès éditions, Tunis, p. 113-142.
- Bouhali A., 2016, *Fabriquer des centralités marchandes dans le monde arabe. Étude comparée de deux quartiers-marchés du commerce transnational au Caire et à Oran*, Thèse de Géographie, Université Toulouse 2 Jean Jaurès.
- Bouillon F., Fresia M., Tallio V., 2005, « Introduction. Les terrains sensibles à l'aune de la réflexivité », dans Bouillon F., Fresia M., Tallio V. (éd.), *Terrains sensibles : expériences actuelles de l'anthropologie*, EHESS, Paris, p. 13-28.
- Bousnina A., 2012, *Le littoral et le désert tunisien, Développement humain et disparités régionales en Tunisie*, L'Harmattan, Paris.
- Brachet J., 2012, « Géographie du mouvement, géographie en mouvement. La mobilité comme dimension du terrain dans l'étude des migrations », *Annales de géographie*, N° 687-688, p. 543-560.
- Burawoy M., 2003, « Revisits: An outline of a Theory of Reflexive Ethnography », *American Sociological Review*, Vol. 68, N° 5, p. 645-679.
- Burgat F., Laronde A., 2000, *La Libye, Que sais-je ?*, Presses Universitaires de France, Paris.

Burt R. S., 2005, *Brokerage and Closure. An Introduction to Social Capital*, Oxford University Press, Oxford.

Burt R., 1992, *Structural Holes: The Social Structure of Competition*, Harvard University Press, Cambridge.

Büscher M., Urry J., Witchger K. (eds), 2010, *Mobile Methods*, Routledge, Abington.

C

Calafat G., 2011, « Familles, réseaux et confiance dans l'économie de l'époque moderne. Diasporas marchandes et commerce interculturel », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, Vol. 66, N° 2, p. 513-531.

Camau M., 2008, « Tunisie : vingt ans après ; De quoi Ben Ali est-il le nom ? », *L'Année du Maghreb* [En ligne], IV, mis en ligne le 01 octobre 2011.

Camps-Fabrer H., 2000, *Hospitalité. Encyclopédie berbère 23*. Hiempsal-Icosium, Édisud, Aix-en-Provence, p. 3503-3508.

Capron G., Cortès G., Guétat-Bernard H., 2005, *Liens et lieux de la mobilité. Ces autres territoires*, Mappemonde, Belin, Paris.

Castells M., 1998, *La société en réseaux*, Tome 1 : *l'ère de l'information*, Fayard, Paris.

Cattan N., 2012, « Trans-territoire », *L'Information géographique*, Vol. 76, p. 57-71.

Chabbi M., Abid H., 2008, *La mobilité urbaine dans le Grand Tunis. Évolutions et perspectives*. Rapport du Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE).

Chandoul M., Boubakri H., 1991, « Migrations clandestines et contrebande à la frontière tuniso-libyenne », *Revue européenne de migrations internationales*, L'Europe de l'Est, la communauté et les migrations, Vol. 7, N° 2, p. 155-162.

Cherubini B., 1995, « L'ambiance urbaine, un défi pour l'écriture ethnographique », *Journal des Anthropologues*, N° 61-62, p. 79-87.

Chevillon-Guibert R., 2013, *Des commerçants au cœur de l'expérience islamiste au Soudan. Rapports de/au pouvoir et recompositions des communautés darfouriennes zaghawa à l'aune des alliances du mouvement islamique soudanais (1950-2011)*, Thèse de Science Politique, Université d'Auvergne.

Choplin A., 2009, *Nouakchott au carrefour de la Mauritanie et du monde*, Karthala, Paris.

Choplin A., Pliez O., 2015, « The Inconspicuous Spaces of Globalization », *Articulo - Journal of Urban Research* [En ligne], mis en ligne le 21 mars 2016.

Choplin A., Lombard J., 2010, « Suivre la route. Mobilités et échanges entre Mali, Mauritanie et Sénégal », *EchoGéo* [En ligne], mis en ligne le 16 décembre 2010.

Chouadra S., 2013, « Genèse et évolution spatiale d'un lotissement résidentiel en un marché urbain transnational : "Charaa Dubaï, El Eulma, Algérie" », Communication orale, Université Toulouse 2 Jean Jaurès.

Chouikha L., Gobe É., 2015, *Histoire de la Tunisie depuis l'indépendance*, Paris, La Découverte, « Repères ».

Coe N.M., Hess M., Yeung H.W.C., Dicken P., Henderson J., 2004, « Globalizing regional development : A global production networks perspective », *Transactions of the Institute of British Geographers*, N° 29, p. 468-484.

Cortes G., Pesche D., 2013, « Territoire multisitué », *L'Espace géographique*, Tome 42, p. 289-292.

Courlet C., 1994, « Les systèmes productifs localisés, de quoi parle-t-on ? », dans Courlet C. et Soulage B., *Industrie, territoires et politiques publiques*, Logiques Économiques, L'Harmattan, p.13-32.

Courlet C., Pecqueur B., 1993, « Systèmes productifs localisés et industrialisation », dans Dupuy C., Gilly J.-P. (dir.), *Industrie et territoires en France. Dix ans de décentralisation*, La Documentation Française, p. 57-69.

D

Dartigues L., 2001, « Du réseau à l'analyse des réseaux, intérêts pour la recherche en anthropologie politique. Extrait remanié du mémoire de D.E.A. : la politique au village », disponible sur HAL.

Degenne A., 2011, « Retour à l'analyse des réseaux sociaux. Entretien réalisé par Thomas Stenger et Alexandre Coutant », *Hermès, La Revue*, N° 59, p. 39-42.

Degenne A., Forsé M., 2004 (2^{ème} éd.), *Les réseaux sociaux*, Armand Colin, Paris.

Denieul P.-N., 2011, « Les entrepreneures des deux rives », *Méditerranée*, N° 116, p. 35-41.

De Soto H., 1994, *L'autre sentier. La révolution informelle dans le tiers monde*, La découverte, Paris.

Dewitte P., 2004, « Le réseau a mauvaise réputation », *Revue Hommes et migrations*, N° 1250, Réseaux sociaux en migration.

Dicken P., Kelly P. F., Olds, K., Yeung H. W.-C., 2001, « Chains and networks, territories and scales: Towards a relational framework for analysing the global economy », *Global Networks*, N° 1, p. 89-112.

Dlala H., 2011, « L'émergence métropolitaine de Tunis dans le tournant de la mondialisation », *Méditerranée*, N° 116, p. 95-103.

Dollfus O., 2001, *La mondialisation*, 2^e éd., Bibliothèque des citoyens, Presses de Science Po, Paris.

Doron A., 2017, « Devenir importateur transnational en Tunisie : articulations entre mobilités et relations sociales », *Espace, populations, sociétés*, [En ligne], 2017-2, mis en ligne le 30 novembre 2017, consulté le 07 mars 2018.

Doron A., 2009, *La mondialisation en interactions. Économie, territoires et réseaux d'une chaîne d'approvisionnement de la Chine à l'Égypte*, mémoire de Master 2, Université Toulouse 2 Jean Jaurès.

Doron A., 2006, *Les réseaux transnationaux de commerce sud-sud. Exemple de trois nœuds d'échange en Égypte : Alexandrie, Le Caire, Nuweiba*, mémoire de Master 1, Université Lyon 2.

Drozdz M., Pliez O., 2005, « Entre Libye et Soudan : la fermeture d'une piste transsaharienne », *Autrepart*, N° 36, p. 63-80.

E

Egg J., Lambert A., 1994, « L'approvisionnement en riz dans les pays de l'espace sénégalais », *Cahiers des sciences humaines*, Orstom, N° 30.

Ellis S., MacGaffey J., 1996, « Research on Sub-Saharan Africa's unrecorded international trade: Some methodological and conceptual problems », *African Studies Review*, N° 39, p. 19-41.

Elissalde B., 2000, « Géographie, temps et changement spatial », *L'Espace géographique*, Tome 29, N° 3, p. 224-236.

F

Fafchamps M., 2004, *Market Institutions in Sub-Saharan Africa. Theory and Evidence*, MIT Press, Cambridge.

Faist T., 2012, « Toward a Transnational Methodology: Methods to Address Methodological Nationalism, Essentialism, and Positionality », *Revue européenne des migrations internationales*, Vol. 28, p. 51-70.

Featherstone D., Philips R., Waters J., 2007, « Introduction: spatialities of transnational networks », *Global Networks*, N° 7, p. 383-391

Forsé M., 2008, « Définir et analyser les réseaux sociaux. Les enjeux de l'analyse structurale », *Informations sociales*, N° 147, p. 10-19.

Foucault M., 1975, *Dits et écrits I*, « Des supplices aux cellules », Tome 1, Gallimard, Paris.

Foucher, M., 2012, *L'Obsession des frontières*, Paris, Perrin, coll. « Tempus ».

Freund C., Nucifora A., Rijkers B., 2014, *All in the Family. State Capture in Tunisia*, The World Bank, Policy Research Working Paper 6810.

G

Gallien M., 2015, "Unpacking Informality : Towards a Political Economy of Illegal Trade", Economic Research Forum paper.

Gana A., Van Hamme G., Ben Rebah M., 2012, « Géographie électorale et disparités socio-territoriales : les enseignements des élections pour l'assemblée constituante en Tunisie », *L'Espace Politique*, N° 18.

Gdoura M., 1982, « La médina de Sfax : la primauté de la fonction économique », in URBAMA, *Présent et avenir des médinas (de Marrakech à Alep)*, Fascicule de recherches, N° 10-11, Tours, p. 47-56.

Geertz C., 2003, *Le souk de Séfrou. Sur l'économie de bazar*, Trad. D. Cefai, Bouchène, Paris.

Gereffi, G., 1994, « The organization of buyer-driven global commodity chains: How U.S. retailers shape overseas production networks », dans Gereffi G. et Korzeniewicz M. (Eds.), *Commodity Chains and Global Capitalism*, Praeger, New York, p. 95-122.

Gherib B., 2012, « Économie politique de la révolution tunisienne. Les groupes sociaux face au capitalisme de copinage », *Revue Tiers Monde*, N° 212, p. 19-36.

Giudice C., 2002, « La construction de Tunis "ville européenne" et ses acteurs de 1860 à 1945 », in *Correspondances*, revue de l'IRMC, Tunis, N° 70, p. 9-16.

Gobe É., Chouikha L., 2014, « La Tunisie politique en 2013 : de la bipolarisation idéologique au « consensus constitutionnel » ? », *L'Année du Maghreb*, N° 11, p. 301-322.

Grabher G., 2006, « Trading routes, bypasses, and risky intersections: mapping the travels of "networks" between economic sociology and economic geography », *Progress in Human Geography*, N° 30, 2006/2, p. 163-189.

Graciet C., Beau N., 2009, *La régente de Carthage. Main basse sur la Tunisie*, La Découverte, Paris.

Granovetter M., 2008, *Sociologie économique, Économie humaine*, Le seuil, Paris.

Granovetter M., 2006, « L'influence de la structure sociale sur les activités économiques », *Sociologies pratiques*, N° 13, p. 9-36

Granovetter M., 1995 [1974], *Getting a Job. A Study of Contacts and Careers*, Chicago, The University of Chicago Press.

Granovetter M., 1985, « Economic Action and Social Structure : The Problem of Embeddedness », *American Journal of Sociology*, N° 91, p. 481-510.

Granovetter M., 1983, « The Strength of Weak Ties : A Network Theory Revisited », *Sociological Theory*, N° 1, p. 201-233.

Granovetter M., 1973, « The Strength of Weak Ties », *American Journal of Sociology*, N° 78, p. 1360-1380.

Grégoire E., 2003, « Réseaux et espaces économiques transétatiques », dans Damon J., Igué J.O. (dir.), *L'Afrique de l'Ouest dans la compétition mondiale : quels atouts possibles ?*, Karthala, Paris, p. 345-366.

Grégoire E., 1999, *Touaregs du Niger : le destin d'un mythe*, Karthala, Paris.

Grossetti M., 2015, « Note sur la notion d'encastrement », *SociologieS* [En ligne], Théories et recherches, mis en ligne le 26 mai 2015.

Grossetti M., 2011, « Les narrations quantifiées », *Terrains & travaux*, N° 19, p. 161-182.

Grossetti M., Barthe J.-F., 2008, « Dynamique des réseaux interpersonnels et des organisations dans les créations d'entreprises », *Revue française de sociologie*, Vol. 49, p. 585-612.

Grossetti M., 2006, « La ville dans l'espace des réseaux sociaux », dans Aubertel P., Bonnet M. (dir.), *La ville aux limites de la mobilité*, Presses Universitaires de France, Paris, p. 83-90.

Grossetti M., Guillaume R. et Zuliani J.-M., 2006, « La spécialisation cognitive : les systèmes locaux de compétences en Midi-Pyrénées », *Annales de la Recherche Urbaine*, N° 101, p. 22-31.

H

Hall P., Jacobs W., 2007, « What conditions supply chain strategies of ports ? The case of Dubai », *GeoJournal*, N° 68, p. 327-342.

Hannerz U., 2003a, « Being there...and there...and there ! Reflections on multi-site ethnography », *Ethnography*, N° 4, p. 201-216.

Hannerz U., 2003b, « Several Sites in One », dans Thomas Hylland Eriksen (éd.), *Globalisation: Studies in Anthropology*, Pluto, Londres, p. 18-38.

Heurtaux J., 2015, « La « nostalgie Ben Ali », un analyseur des frustrations post-révolutionnaires en Tunisie. À propos de *7 vies*, documentaire de Lilia Blaise et Amine Boufaied (2014) », *Le Carnet de l'IRMC* [En ligne], Mis en ligne le 1^{er} juillet 2015.

Hibou B., 2011, « Macroéconomie et domination politique en Tunisie : du « miracle économique » benaliste aux enjeux socio-économiques du moment révolutionnaire », *Politique africaine*, N° 124, p. 127-154.

Hibou B., 2006, *La force de l'obéissance. Économie de la répression en Tunisie*, La découverte Paris.

Hibou B., 1999, « Tunisie : le coût d'un « miracle », *Critique Internationale*, N°4, p. 48-56.

Hibou B., Khiari S., 2011, « La Révolution tunisienne ne vient pas de nulle part », *Politique africaine*, N° 121, p. 23-34.

Howard A., 2010, « Actors, places, regions, and global forces: An essay on the spatial history of Africa since 1700 », dans Engel U. & Nugent P. (éd.), *Respacing Africa*, p. 11-44.

Howard, A. M. & Shain, R. M. (éd.), 2005, *The Spatial Factor in African History. The Relationship of the Social, Material, and Perceptual*, Brill, Leiden.

Howell Lee N., 1969, *The Search for an Abortionist*, Mark Crispin Miller, New York City.

I

Igué O. J., Soulé B. G. (éd.), 1992, *L'État entropôt au Bénin. Commerce informel ou solution à la crise ?*, Karthala, Paris.

(ICG) International Crisis Group, 2016, *Jihadist Violence in Tunisia: The Urgent Need for a National Strategy*, Briefing Moyen-Orient/Afrique du Nord, N° 50, 22 juin 2016.

(ICG) International Crisis Group, 2014, *La Tunisie des frontières (II) : terrorisme et polarisation régionale*, Briefing Moyen-Orient/Afrique du Nord, N° 41, 21 octobre 2014.

(ICG) International Crisis Group, 2013, *La Tunisie des frontières : jihad et contrebande*, Rapport Moyen-Orient/Afrique du Nord, N° 148, 28 novembre 2013.

(ICG) International Crisis Group, 2012, *Tunisia: Confronting Social and Economic Challenges*, Rapport Moyen-Orient/Afrique du Nord, N° 123, 6 juin 2012.

ITCEQ, 2017, « La rémunération des salariés 2010-2017 », *Notes et analyses de l'ITCEQ*, N°60/mars 2017.

K

Kartas M., 2013, *On the Edge? Trafficking and Insecurity at the Tunisian-Libyan Border*, Small Arms Survey, Geneva, Working Paper 17.

Kharoufi M., 1995, « Un espace-frontière en mutation : le cas de Médenine dans le sud-est tunisien », dans Actes du colloque *Espaces-frontières et dynamiques socio-culturelles au Maghreb*, 27-28-29 janvier 1995, Sidi Bou Saïd.

Khiari S., 2004, « Mondialisation et démocratie. Le contre-exemple Tunisien », *Confluences Méditerranée*, N° 51, p. 91-101.

L

Labaronne D., 2013, « Les difficultés de l'intégration économique régionale des pays maghrébins », *Mondes en développement*, N° 163, p. 99-113.

Lahmar M., 2001, « Genèse et usage d'un stéréotype tunisien dans un contexte colonial et son évolution », *Hermès*, Stéréotypes dans les relations Nord-Sud, CNRS Eds, N° 30.

Laroussi K., 2013, « L'espace frontalier tuniso-libyen dans la tourmente de la mondialisation et prospection conceptuelle des nouvelles formes d'urbanités et de gouvernances dans les nouvelles «régions économiques» », *Revue des Régions Arides*, Numéro spécial, N° 31, p. 131-149.

Laroussi K., 2007, *Commerce informel et nomadisme moderne : étude de cas : la dynamique transfrontalière tuniso-libyenne dans le sud-est tunisien de 1988 à 2006*, thèse de doctorat, Paris, EHESS.

Lazega E., 2014, *Réseaux sociaux et structures relationnelles*, Que sais-je ? Presses Universitaires de France, Paris.

Le Bœuf (Capitaine), 1909, *Les confins de la Tunisie et de la Tripolitaine*, Ed. Berger-Levrault, Paris.

Legros O., 2003, *Le gouvernement des quartiers populaires. Production de l'espace et régulation politique dans les quartiers non réglementaires de Dakar (Sénégal) et de Tunis (Tunisie)*, thèse de doctorat, Université François Rabelais, Tours.

Lelart, M., 2002, « L'évolution de la finance informelle et ses conséquences sur l'évolution des systèmes financiers », *Mondes en Développement*, Tome 30, N° 119.

Lima S., 2013, « Territoires multisitués et circulation migratoire », *L'Espace géographique*, Tome 42, p. 340-353.

Lombard J., Steck B., 2004, « Quand le transport est d'abord un lieu ! », *Autrepart*, N° 32, p. 3-19.

M

- Ma Mung E., 1986, « L'impact des transferts migratoires dans la ville de M'saken (Tunisie) », *Revue européenne de migrations internationales*. Vol. 2, N° 1, Méditerranée, p. 163-178.
- Marchal R., 2007, « Hôtel Bangkok-Sahara », dans Adelhah F., Bayart J.-F. (dir.), *Les voyages du développement*, Recherches internationales, Karthala, Paris, p. 184-218.
- Marchal R., 2001, *Dubaï, cité globale*, CNRS Éditions, Paris.
- Marchal R., 1997, « Dubaï : le développement d'une cité-entrepôt dans le Golfe », *Études du CERI* 28, p. 1-36.
- Marcus G. E., 1995, « Ethnography in/of the World System : The Emergence of multisited Ethnography », *Annual Review of Anthropology*, N° 24, p. 95-117.
- Martel A., 1965, *Les confins saharo-tripolitains de la Tunisie (1811-1911)*, Presses Universitaires de France, Paris.
- Martinez L. (dir.), 2001, « La Libye après l'embargo », *Monde arabe, Maghreb-Machrek*, La Documentation Française, N° 170.
- Massey D., 1994. *Space, place and gender*, Blackwell Publishers, Oxford.
- Mathews G., Ribeiro G. L., Alba Vega C. (éd.), 2012, *Globalization from below. The world's other economy*, Londres, Royaume-Uni, États-Unis.
- McIllwain J. S., 1999, « Organized crime: A social network approach », *Crime, Law & Social Change*, N° 32, p. 301-323.
- McCulloh I. A., Carley K. M., Webb M., 2007, "Social network monitoring of Al-Qaeda", *Network Science*, N° 1, p. 25-30.
- Meagher K., 2010, *Identity Economics: Social Networks & the Informal Economy in Africa*, James Currey, Oxford.
- Meagher K., 2005, « Social capital or analytical liability? Social networks and African informal economies », *Global Networks*, N° 5, p. 217-238.
- Meddeb H., 2012a, « Movimenti di frodo. Le proteste lungo la frontiera tra la Tunisia e la Libia prima e dopo la caduta di Ben Ali », *Pre.testo/Tunisia*, N°6.
- Meddeb H., 2012b, *Courir ou mourir : Course à el khobza et domination au quotidien dans la Tunisie de Ben Ali*, thèse de doctorat, CERI-SciencePo, Paris.
- Meddeb H., 2011, « L'ambivalence de la course à "el khobza". Obéir et se révolter en Tunisie », *Politique africaine*, N° 121, p. 35-51.
- Mercklé P., 2011 (3^{ème} éd.), *Sociologie des réseaux sociaux*, Repères, La Découverte, Paris.

Miossec J.-M., 2009, « Tunisie, métropolisation, mondialisation: efficience renforcée de l'axe oriental », *Outre-Terre*, 2009, N° 3, p. 241-253.

Monnet J., 2006, « Le commerce de rue, ambulant ou informel et ses rapports avec la métropolisation : une ébauche de modélisation », *Autrepart*, N° 39, p. 93-109.

Moualem R., 2008, *La Médina de Sfax et son souk: mutation d'un héritage urbain*, Thèse de doctorat, Université Paris 10.

Moussaoui N., 2015, « Le trabendo ou la mondialisation par la marge », *Politique africaine*, N° 137, p. 117-128.

Mzabi H., 1995, « Bengardane : une ville frontière dans le sud tunisien », dans Actes du colloque *Espaces-frontières et dynamiques socio-culturelles au Maghreb*, 27-28-29 janvier 1995, Sidi Bou Saïd.

O

Observatoire tunisien de l'économie, 2017, « Top 5 des produits qui ont subi la plus grande inflation entre 2010 et 2017 », *datanalysis*, N° 4, publié le 31 mai 2017.

Olivier de Sardan J.-P., 1995, « La politique du terrain sur la production des données en anthropologie ». *Enquête*, N° 1, p. 71-109.

P

Parrochia D., 2005, « Quelques aspects historiques de la notion de réseau », *Flux*, N° 62, p. 10-20.

Peraldi M., 2007a, « Aventuriers du nouveau capitalisme marchand. Essai d'anthropologie de l'éthique mercantile », dans Adelkhah F., Bayart J.-F. (dir.), *Voyages du développement. Émigration, commerce, exil*, Recherches Internationales, Karthala, Paris, p. 73-113.

Peraldi M., 2007b, « Économies criminelles et mondes d'affaire à Tanger », *Cultures & Conflits* [En ligne], mis en ligne le 10 avril 2008, N° 68.

Peraldi M. (dir.), 2002, *La fin des norias ? Réseaux migrants dans les économies marchandes en Méditerranée*, Maisonneuve et Larose, Paris

Peraldi M. (dir.), 2001, *Cabas et containers. Activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*, Maisonneuve et Larose, Paris.

Peraldi, M., 1999, « Réseaux migrants transfrontaliers, place marchande et économie de bazar », *Cultures et conflits* [En ligne], mis en ligne le 16 mars 2006, N° 33-34.

- Pérouse J.-F., 2007, « Transits maghrébins à Istanbul : trajectoires, profils et stratégies », *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée* [En ligne], mis en ligne le 2 mars 2012, N° 119-120.
- Pérouse J.-F., 2002a, « Migrations, circulations et mobilités internationales à Istanbul », in P. Dumont *et al.*, *Migrations et mobilités internationales : la plate-forme turque, les dossiers de l'IFEA*, N° 13, Istanbul, p. 9-29.
- Pérouse J.-F., 2002b, « Laleli, giga bazar d'Istanbul. Appréhender les caractéristiques d'une place commerciale internationale », in Peraldi M. (dir.), *La fin des norias ? Réseaux migrants dans les économies marchandes en Méditerranée*, Maisonneuve et Larose, Paris, p. 145-161.
- Pérouse J.-F., 1999, « Irruption et éclipse des navetteurs russes à Istanbul : remous et rumeurs de la mégapole », *Slavica Occitania*, N° 8, Toulouse, p. 273-312.
- Pétonnet C., 1982, « L'Observation flottante. L'exemple d'un cimetière parisien », *L'Homme*, 22 (4), p. 37-47.
- Pian A., 2012, « Un terrain dit « sensible » dans Le champ des migrations : réflexivité sur une expérience marocaine », *e-migrinter*, N° 9, p. 79-90.
- Picouet M., 1971, « Aperçu des migrations intérieures en Tunisie », *Population*, p. 125-148.
- Pliez O., 2010, « Toutes les routes de la soie mènent à Yiwu (Chine) », *L'Espace géographique*, Vol. 39, p. 132-145.
- Pliez O., 2009, « Salloum (Égypte), une bourgade bédouine sur les routes de la mondialisation », *L'Espace géographique*, Vol. 38, p. 31-42.
- Pliez O., 2007, « Des jeans chinois dans les rues du Caire ou les espaces discrets de la mondialisation », *Mappemonde*, N° 88.
- Pliez O. (dir.), 2004, *La nouvelle Libye, géopolitique, espaces et sociétés au lendemain de l'embargo*, Karthala-Iremam, Paris.
- Pliez O., 2003, *Villes du Sahara: urbanisation et urbanité dans le Fezzan libyen*, CNRS.
- Portes A., 1999, « La mondialisation par le bas, l'émergence de communautés transnationales », *Actes de la recherche en sciences sociales*, N° 129, p. 15-25.
- Portes, A., L. E. Guarnizo, P. Landolt, 1999, « The study of transnationalism: pitfalls and promise of an emergent research field », *Ethnic and Racial Studies*, N° 22, p. 217-37.
- Poutignat P., Streiff-Fénart J., 2006, « De l'aventurier au commerçant transnational, trajectoires croisées et lieux intermédiaires à Nouadhibou (Mauritanie) », *Cahiers de la Méditerranée*, N° 73, p. 129-149.
- Prahalad C. K., Hart S. L., 2002, « The fortune at the bottom of the pyramid », *Strategy+Business*, N° 26, p. 2-14.

R

Radil S., Flint C., Tita G., 2010, « Spatializing social networks : Using Social Network Analysis to investigate geographies of gang rivalry, territoriality, and violence in Los Angeles », *Annals of the Association of American Geographers*, N° 100, p. 307-326.

Retailé D., 2010, « De l'espace nomade à l'espace mobile en passant par l'espace du contrat », disponible sur HAL.

Retailé D., 2005, « L'espace mobile », dans Antheaume B., Giraut F. (dir.), *Le Territoire est mort, Vive les territoires!*, IRD Éditions, Paris, p. 175-201.

Retailé D., Walther O., 2013, « L'actualité sahélo-saharienne au Mali : une invitation à penser l'espace mobile », *Annales de géographie*, N° 694, p. 595-618.

Retailé D., Walther O., 2011, « Guerre au Sahara-Sahel : la reconversion des savoirs nomades », *L'Information géographique*, Vol. 75, p. 51-68.

Retailé D., Walther O., 2008, « Le modèle sahélien de la circulation, de la mobilité et de l'incertitude spatiale », *Autrepart*, N° 47, p. 109-124.

Ribeiro G. L. 2009, « Non-hegemonic globalizations. Alternative transnational processes and agents », *Anthropological Theory*, N° 9, p. 297-329.

Romero C., 2010, « La cohésion territoriale et le développement local au défi des territorialités discontinues », *Management & Avenir*, N° 40, p. 313-324.

S

Schmitz H., 1995, « Collective efficiency: Growth path for small-scale industry », *Journal of Development Studies*, N° 31, p. 529-566.

Schmoll C., 2010, « Ethnographie d'une ville-marché », dans Mermier F., Péraldi M., *Mondes et places de marché en Méditerranée. Formes sociales et spatiales de l'échange*, Karthala, Paris, p. 303-315.

Schmoll C. 2005, « Pratiques spatiales transnationales et stratégies de mobilité des commerçantes tunisiennes », *Revue européenne des migrations internationales*, N° 21, p. 131-154.

Schmoll C., 2004, *Une place marchande cosmopolite : dynamiques migratoires et circulations commerciales à Naples*, Thèse de Géographie, Université Paris Ouest Nanterre La Défense.

Scott J. C., 1976, *The Moral Economy of the Peasant. Rebellion and Subsistence in Southeast Asia*, Yale University Press, Londres.

Signoles P., 1985, *L'espace Tunisien: capitale et État-région*, URBAMA, CNRS, Tours, Fasc. 14-15.

Simone A., 2007, « The Muslim Street is everywhere (and soon coming to a theater near you) », *Geoforum*, Vol. 38, p. 593-596.

Spiga S., 2002, « Du nouveau système algérien d'importation aux nouvelles centralités commerciales dans la ville algérienne », dans Peraldi M. (dir.), 2002, *La fin des norias ? Réseaux migrants dans les économies marchandes en Méditerranée*, Maisonneuve et Larose, Paris, p. 145-161

Spiro E.S., Acton R.M., Butts C.T., 2013, « Extended structures of mediation : Re-examining brokerage in dynamic networks », *Social Networks*, N° 35, p. 130-143.

Stadnicki R., 2006, « Des portes de Sanaa (Yémen) aux nouvelles entrées de la ville », *Espaces et sociétés*, N° 3, p. 119-138.

T

Tabib R., 2011, *Effets de la frontière tuniso-libyenne sur les recompositions économiques et sociales des Werghemmas, de la possession à la réappropriation des territoires*, Thèse de doctorat, CITERES, Tours.

Tarrius A., 2002, *La Mondialisation par le bas : les nouveaux nomades de l'économie souterraine*, Balland, Paris.

Tarrius A., 1995a, « Naissance d'une colonie : un comptoir commercial à Marseille », *Revue Européenne des Migrations Internationales*, Vol. 11, p. 21-52.

Tarrius A., 1995b, *Les nouveaux cosmopolitismes*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.

Tarrius A., 1992, *Les fourmis d'Europe. Migrants pauvres, migrants riches et nouvelles villes internationales*, L'Harmattan, Paris.

Tarrius A. 1987, « L'entrée dans la ville. Migrations maghrébines et recompositions des tissus urbains à Tunis et à Marseille », *Revue européenne de migrations internationales*, N° 3, p. 131-148.

Tarrius A., Missaoui L., 1992, *Arabes de France dans l'économie mondiale souterraine*, Éditions de l'Aube, Marseille.

Tastevin Y.-P., 2015, « The Indian auto rickshaw in Egypt : An ethnography of transnational trade connections », *Articulo - Journal of Urban Research* [En Ligne], mis en ligne le 14 Février 2016, N° 12.

Troin, J.-F., 2010, « Des souks ruraux marocains aux "shopping centers" du Golfe : lieux de commerce et mutations des sociétés », dans M. Peraldi et F.Mermier (dir.), *Mondes et places du marché en Méditerranée. Formes sociales et spatiales de l'échange*, Karthala, Paris, p. 57-78.

Troin J.-F., 2006, *Le Grand Maghreb.*, U. Géographie, Armand Colin, Paris.

U

Urry J., 2007, *Mobility*, Polity Press.

Uzzi B., 1996, « The source and consequences of embeddedness for the economic performance of organizations : the network effect », *American Sociological Review*, N° 6, p. 674-698.

V

Vanier M. (dir.), 2009, *Territoires, Territorialité, Territorialisation. Controverses et perspectives*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes.

Veltz P., 1996, *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel*, Économie en liberté, Presses Universitaires de France, Paris.

W

Walther O., 2015a, « Social Networks Analysis and informal trade », University of Southern Denmark, Department of Border Region Studies, Working Paper Series, Working Paper, N° 1/15.

Walther O., 2015b, « Business, brokers and borders: The structure of West African trade networks », *Journal of Development Studies*, N° 51, p. 603-620.

Walther O., 2014, « Trade networks in West Africa: A social network approach », *Journal of Modern African Studies*, N° 52, p. 179-203.

Walther O., 2009, « *A mobile idea of space. Traders, patrons and the cross-border economy in Sahelian Africa* », *Journal of Borderlands Studies*, N° 24, p. 34-46.

Wihtol de Wenden C., 2009, « L'Europe, un continent d'immigration malgré lui », *Études*, Tome 410, p. 317-328.

Z

Zohra M.-C. F., Ducruet C., 2011, Les ports et la façade maritime du Maghreb entre intégration régionale et mondiale, *Mappemonde* [En ligne], N° 101.

ARTICLES DE PRESSE

Abdul-Ahad G., 2011, « Fuel smuggler's paradise: a day on the border between Libya and Tunisia », *theguardian.com* [En ligne], publié le 10 août 2011.

URL : <https://www.theguardian.com/world/2011/aug/10/fuel-smugglers-border-libya-tunisia>

Abou S., 2017, « Tunisie : Que prévoit la loi sur les zones franches ? », *Webmanagercenter.com* [En ligne], publié le 21 mars 2017.

URL : <http://www.webmanagercenter.com/2017/03/21/403579/zones-franches-un-projet-de-loi-est-fin-pret/>

African Manager, 2015, « Hamadi Abid nie tout lien avec l'affaire des feux d'artifice de Sfax », *africanmanager.com* [En ligne], publié le 2 avril 2015.

URL : <http://africanmanager.com/hamadi-abid-nie-tout-lien-avec-l%2%92affaire-des-feux-d%2%92artifice-de-sfax/>

Benarous R., 2015, « Feux d'artifice. Le gros coup de filet de Sfax mettra-t-il fin au phénomène ? », *Le Temps.com.tn* [En ligne], publié le 4 avril 2015.

URL : <http://www.letemps.com.tn/article/90590/le-gros-coup-de-filet-de-sfax-mettra-t-il-fin-au-ph%3%A9nom%3%A8ne>

Benarous R., 2014, « Feux d'artifices et coups de feu nocturnes et répétitifs: Le bal des fantômes », *Le Temps.com.tn* [En ligne], publié le 24 août 2014.

URL : <http://www.letemps.com.tn/article/85643/feux-d%E2%80%99artifices-et-coups-de-feu-nocturnes-et-r%3%A9p%3%A9titifs-le-bal-des-fant%C3%B4mes>

Ben Brik T., 2000, « Pourquoi Ben Ali a voulu me faire taire », *Courrier International*, N° 498.

Ben Henda B., « Guerre de clans à Boumendil et à Bab El Fella », *Le Temps, In turess.com* [En ligne], publié le 6 avril 2011.

URL : <http://www.turess.com/fr/letemps/54785>

Ben Henda B., « Régionalisme, tribalisme, « ourouchya »... Nouvelle bataille rangée, hier, au centre-ville entre marchands ambulants. », *Le Temps, In Turess.com* [En ligne], publié le 17 mars 2011.

URL : <http://www.turess.com/fr/letemps/54126>

Business News, 2014, « Tunisie - Bataille rangée à Sidi Boumendil, 11 personnes arrêtées », *businessnews.com* [En ligne], publié le 11 janvier 2014.

URL : http://www.businessnews.com.tn/details_article.php?temp=1&t=520&a=43499

Cherif R., 2013, « Tunisie : les mouvements sociaux enflamment Ben Guerdane », *Nawaat.org* [En ligne], publié le 19 janvier 2013.

URL : <http://nawaat.org/portail/2013/01/19/tunisie-les-mouvements-sociaux-enflamment-ben-guerdane/>

Direct Info, 2016, « Tunisie : conférence internationale début 2017 sur la zone franche de Ben Gardane », directinfo.webmanagercenter.com [En ligne], publié le 13 septembre 2016.

URL : <http://directinfo.webmanagercenter.com/2016/09/13/tunisie-conference-internationale-debut-2017-sur-la-zone-franche-de-ben-guerdane/>

Dryef Z., 2011, « La fièvre révolutionnaire des Tunisiens n'est pas retombée », *tempsreel.nouvelobs.com* [En ligne], publié le 13 février 2011.

URL : <http://tempsreel.nouvelobs.com/rue89/rue89-monde/20110213.RUE0831/la-fievre-revolutionnaire-des-tunisiens-n-est-pas-retombee.html>

Ghorbal S., 2015, « Tunisie : Béji Caïd Essebsi, les défis du nouveau président », *jeuneafrique.com* [En ligne], publié le 5 janvier 2015.

URL : <http://www.jeuneafrique.com/Article/JA2816p054-057.xml0/>

Jaulmes A., 2011, « La Tunisie débordée par les réfugiés libyens », *Lefigaro.fr* [En ligne], publié le 28 février 2011.

URL : <http://www.lefigaro.fr/international/2011/02/28/01003-20110228ARTFIG00701-la-tunisie-debordee-par-les-refugies-libyens.php>

Kapitalis, 2016, « Tunis : Interdiction du commerce ambulants dans les circuits touristiques », *kapitalis.com* [En ligne], publié le 14 octobre 2016.

URL : <http://kapitalis.com/tunisie/2016/10/14/tunis-interdiction-du-commerce-ambulant-dans-les-circuits-touristiques/>

Kapitalis, 2015, « Elyes Zouari (Zen) dément tout lien avec la contrebande à Sfax », *kapitalis.com*, [En ligne], consulté le 6 avril 2015.

URL : <http://www.kapitalis.com/kapital/28646-elyes-zouari-zen-dement-tout-lien-avec-la-contrebande-a-sfax.html>

La Croix, 2011, « Chronologie des événements en Tunisie depuis le 17 décembre 2010 », *lacroix.com* [En ligne], publié le 14 juin 2011, consulté le 1^{er} mai 2018.

URL : <https://www.la-croix.com/Actualite/Monde/Chronologie-des-evenements-en-Tunisie-depuis-le-17-decembre-2010- NG -2011-06-14-639915>

Lafrance C., 2014, « Tunisie : la désillusion des nassabas, les vendeurs ambulants », Reportage diffusé le 14 janvier 2014 sur RFI.

URL : <http://www.rfi.fr/emission/20140114-tunisie-desillusion-nassabas-vendeurs-ambulants>

Lajili T., 2015, « Gigantesque trafic de pétards et de feux d'artifice à Sfax : Le contrebandier principal et quatre membres du réseau arrêtés », *Le Temps.com.tn*, [En ligne], publié le 29 mars 2015.

URL : <http://www.letemps.com.tn/article/90491/gigantesque-traffic-de-p%C3%A9tards-et-de-feux-d%E2%80%99artifice-%C3%A0-sfax-le-contrebandier-principal>

Lakani B., « Création d'une zone franche commerciale offshore à Ben Guerdane. », *leconomistemaghrebin.com* [En ligne], publié le 14 décembre 2013.

URL : <http://www.leconomistemaghrebin.com/2013/12/14/creation-dune-zone-franche-commerciale-offshore-a-ben-guerdane/>

La Presse, 2017, « Les étals anarchiques font de la résistance! », *lapresse.com* [En ligne], publié le 6 avril 2017.

URL : <http://www.lapresse.tn/component/societe/?task=article&id=129036>

Leaders, 2013, « Tout sur le plan tunisien anti-contrebande », *Leader.com* [En ligne], publié le 11 juillet 2013.

URL : <http://www.leaders.com.tn/article/11817-tout-sur-le-plan-tunisien-anti-contrebande>

Macé C., 2018, « Municipales en Tunisie : derrière l'abstention record, le rejet des grands partis », *Liberation.fr* [en ligne], publié le 9 mai 2018.

URL : <http://www.liberation.fr/planete/2018/05/09/municipales-en-tunisie-derriere-l-abstention-record-le-rejet-des-grands-partis-1648930>

Meddeb M., 2014, « Lutte contre la contrebande et le terrorisme, quelles stratégies ? », *leaders.com* [En ligne], publié le 2 février 2014.

URL : <http://www.leaders.com.tn/article/13415-lutte-contre-le-terrorisme-et-la-contrebande-quelle-strategie>

Middleeasteye, 2016, « Tunisie : nouvelles tensions à Ben Gardane après la mort d'un contrebandier », *middleeasteye.com* [En ligne], publié le 6 septembre 2016.

URL : <http://www.middleeasteye.net/fr/reportages/tunisie-nouvelles-tensions-ben-guerdane-apr-s-la-mort-d-un-contrebandier-112372892>

Politique étrangère, 2015, « La question sécuritaire en Tunisie : trois questions à Mourad Chabbi », *Politique étrangère* [En ligne], publié le 17 avril 2015.

URL : <http://politique-etrangere.com/2015/04/17/la-question-securitaire-en-tunisie-trois-questions-a-mourad-chabbi/>

Réalités, 2017, « Arrestations : la liste s'allonge, aucune réaction des partis politiques », *Realites.com* [En ligne], publié le 24 mai 2017.

URL : <http://www.realites.com.tn/2017/05/arrestations-la-liste-sallonge-aucune-reaction-des-partis-politiques/>

Slimi S., 2008, « Les bonnes affaires au Moncef Bey », *gnet.tn* [En ligne], publié le 1^{er} février 2008.

URL : <http://www.gnet.tn/temps-fort/les-bonnes-affaires-au-moncef-bey/id-menu-325.html>

Web Manager, 2016, « Commerce parallèle : Wided Bouchamaoui appelle à la réduction des taxes douanières », *webmanagercenter.com* [En ligne], publié le 4 juin 2016.

URL : <http://www.webmanagercenter.com/2016/06/04/169907/commerce-parallele-wided-bouchamaoui-appelle-a-la-reduction-des-taxes-douanieres/>

Web Manager, 2012, « Tunisie – Conférence de l'UTICA sur le secteur informel : «Un cancer métastasé» », webmanagercenter.com [En ligne], publié le 17 décembre 2012.
URL : <http://www.webmanagercenter.com/actualite/economie/2012/12/17/128835/tunisie-conference-de-l-utica-sur-le-secteur-informel-un-cancer-metastase>

Web Manager, 2017, « La Tunisie post-révolution: 7 ans, 7 chefs pour 14 gouvernements », webmanagercenter.com [En ligne], publié le 13 septembre 2017, consulté le 1^{er} mai 2018.
URL : <https://www.webmanagercenter.com/2017/09/13/409884/tunisie-post-revolution-7-ans-7-chefs-pour-14-gouvernements/>

SOURCES DIVERSES

Association de Sauvergarde de la Médina

URL : <http://www.asmtunis.com/>

Et sur la question des oukalas :

URL : <http://www.asmtunis.org/actionsdesauvegarde/les-oukalas/>

Blog de Habib Ayeb

URL : <https://habibayeb.wordpress.com>

Douanes tunisiennes

Conditions de passage à la douane : www.douane.gov.tn/index.php?id=296&L=14

Office de la Marine Marchande et des Ports

URL : <http://www.ommp.nat.tn/import-export/>

Google maps

Fonds de carte et carnet de terrain

URL : <http://www.google.fr/maps>

Guzen lighting fair

URL : <http://www.gzlightingfair.com/en/Home/About Us>

Haut Commissariat des Nations unies pour les réfugiés, 2011, « *Actualisation régionale – Moyen-Orient et Afrique du Nord* », Comité exécutif du Programme du Haut Commissaire, Soixante-deuxième session, Genève, 3-7 octobre 2011.

URL : <http://www.unhcr.org>

Institut National de la Statistique

Données du recensement 2014 de l'Institut national de la statistique tunisien.

URL : <http://census.ins.tn>

Données générales : URL : <http://dataportal.ins.tn/fr>

Méditerranéenne pour le Commerce, le Transport et la Consignation (MCTC)

URL : http://www.mctc.com.tn/SITE_MCTC_WEB/fr/accueil.awp

Ministère tunisien du tourisme et de l'artisanat

URL : <http://www.tourisme.gov.tn/realisations-et-perspectives/tourisme-en-chiffres/statistiques-2016.html>

Taux de change

xe.com : <http://www.xe.com/fr/currencycharts/?from=USD&to=TND&view=10Y>

Tunisia 2020

Fiche de présentation du projet, *tunisia2020.com* [en ligne].

URL : <http://www.tunisia2020.com/projet/zone-franche-commerciale-logistique-de-ben-guerdane/>

ANNEXES

Annexe 1 : Repères géographiques.....	480
Annexe 2 : Révolution et transition démocratique en Tunisie.....	481
Annexe 3 : La chute continue de la valeur du dinar tunisien en dollar et en euro.....	487
Annexe 4 : Taxes d'import et différentiels frontaliers entre la Tunisie et la Libye.....	489
Annexe 5 : La Tunisie tribale (1976).....	490
Annexe 6 : Canevas d'entretien à destination des acteurs du commerce transnational en Tunisie.....	492
Annexe 7 : Un carnet de terrain sur Google maps.....	502

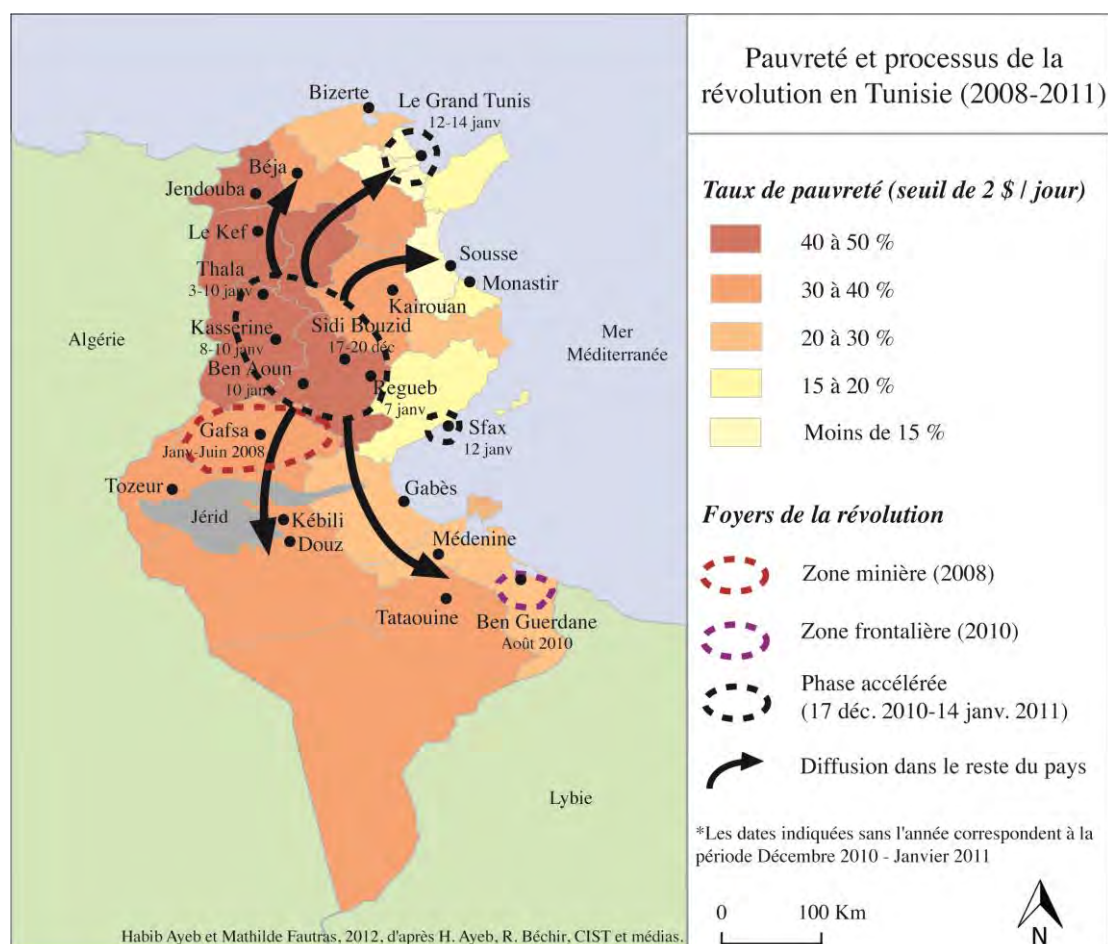
Annexe 1 : Repères géographiques



Annexe 2 : Révolution et transition démocratique en Tunisie

a. Pauvreté et processus de la révolution en Tunisie :

Carte réalisée en 2012 par Habib Ayeub et Mathilde Fautras²²¹.



²²¹ Disponible sur le blog de Habib Ayeub.

URL : <https://habibayeb.wordpress.com/2013/05/15/pauvrete-et-revolution-en-tunisie-poverty-and-revolution-in-tunisia-cartes-maps/>

b. Chronologie des événements de la révolution de la mort de Mohammed Bouazizi (17 décembre 2010) jusqu'à l'annonce du procès de Ben Ali (13 juin 2011)²²²

17 décembre 2010 : Mohamed Bouazizi, 26 ans, s'immole par le feu pour protester contre la confiscation de son outil de travail.

24 décembre : La police ouvre pour la première fois le feu sur la foule à Bouziane. Un manifestant est tué par balles.

27 décembre : Une manifestation de jeunes tunisiens est réprimée à Tunis par les autorités. Le bilan est estimé à une douzaine de blessés.

28 décembre : Zine-El-Abidine Ben Ali s'exprime pour la première fois et dénonce « une minorité d'extrémistes qui agissent contre les intérêts de leur pays ».

29 décembre : Le premier ministre tunisien Mohammed Ghannouchi renvoie quatre ministres de son gouvernement. Les manifestations s'étendent aux villes de province dont Sousse, Gafsa et Kasserine.

31 décembre : Nouvelle prise de parole du président Ben Ali annonçant « de nouveaux rounds de négociations sociales » pour 2011. La police tue par balles un second manifestant.

5 janvier 2011 : Mort du vendeur ambulant Mohamed Bouazizi.

7 janvier : Les États-Unis convoquent l'ambassadeur de Tunisie à Washington pour exprimer « leur préoccupation » vis-à-vis de la répression des manifestants par la police. En France, Michèle Alliot-Marie, ministre des Affaires Étrangères s'entretient avec son homologue tunisien Kamel Morjan. Aucune information n'est communiquée à l'issue de leur rencontre.

8 janvier : Le gouvernement fait état de 14 morts après les manifestations de la journée à Thala, Kasserine et Regueb.

10 janvier : Le président Ben Ali annonce la création de 300 000 emplois d'ici à 2012 et condamne les manifestations qu'il qualifie d'« actes terroristes » menés par des « voyous encagoulés ».

12 janvier : Le ministre tunisien de l'Intérieur est limogé. Des affrontements nocturnes se déroulent dans la banlieue de Tunis malgré le couvre-feu.

13 janvier : Ben Ali annonce qu'il quittera le pouvoir en 2014 et ordonne la fin des tirs à balles réelles sur les manifestants. La Fédération internationale des ligues de droits de l'homme parle d'au moins 66 morts depuis le début du mouvement.

14 janvier : Ben Ali quitte le gouvernement après 24 ans passés à la tête du pouvoir et se réfugie en Arabie Saoudite. Dans l'après-midi, le premier ministre Mohammed Ghannouchi annonce qu'il assurera désormais le poste en intérim.

²²² Article en ligne publié le 14 juin 2011 : <https://www.la-croix.com/Actualite/Monde/Chronologie-des-evenements-en-Tunisie-depuis-le-17-decembre-2010- NG -2011-06-14-639915>

15 janvier : Foued Mebazaa, président du Parlement, est nommé président du pays par intérim par le Conseil constitutionnel.

17 janvier : Le premier ministre Mohammed Ghannouchi annonce la formation d'un gouvernement provisoire d'union nationale qui réunit d'anciens opposants avec des partisans de Ben Ali.

20 janvier : Le premier conseil des ministres adopte un projet de loi d'amnistie générale.

26 janvier : Un mandat d'arrêt international est émis à l'encontre du couple Ben Ali.

27 janvier : Des manifestations s'organisent à Tunis pour réclamer le départ des anciens ministres de Ben Ali du gouvernement provisoire.

30 janvier : Rached Ghannouchi, chef du parti islamiste Ennahda fait son retour à Tunis après 20 ans d'exil et annonce qu'il ne se présentera pas à la prochaine élection présidentielle.

2 février : L'ONU évalue le bilan de la révolte à 219 morts et 510 blessés.

6 février : Le Rassemblement Constitutionnel Démocratique, ancien parti de Ben Ali, est suspendu.

13 février : En moins d'une semaine, plus de 5 000 Tunisiens ont fui le pays pour Lampedusa, en Italie.

15 février : L'état d'urgence est prolongé, le couvre-feu levé.

19 février : Amnistie générale pour les prisonniers politiques.

20-21 février : La Tunisie demande l'extradition de Ben Ali et de son épouse.

25 février : Manifestations à Tunis pour réclamer le départ du gouvernement.

27 février : Mohammed Ghannouchi démissionne du poste de premier ministre et est remplacé par l'ancien ministre Béji Caïd Essebsi. Michèle Alliot-Marie quitte son poste de ministre des Affaires Étrangères à la suite des polémiques sur ses vacances en Tunisie.

1^{er} mars : Deux chefs de l'opposition quittent le gouvernement provisoire et contribuent ainsi à son affaiblissement. Le mouvement islamiste Ennahda est légalisé.

7 mars : Constitution du troisième gouvernement provisoire. Le ministère de l'Intérieur supprime la police politique.

9 mars : La justice dissout le RCD.

5 avril : L'Italie conclut un accord avec la Tunisie accordant des permis de séjour temporaires aux migrants arrivés avant cette date.

7 avril : La Haute commission chargée de préparer les élections de juillet approuve la création d'une commission électorale indépendante.

20 avril : Alain Juppé, chef de la diplomatie française, annonce une aide 350 millions d'euros à la Tunisie et relance ainsi la relation entre les deux pays.

4 mai : 55 partis politiques ont été créés en Tunisie depuis la chute de Ben Ali.

7 mai : Rétablissement du couvre-feu à Tunis après des manifestations.

16 mai : Claude Guéant, ministre français de l'Intérieur, effectue sa première visite à Tunis.

21 mai : La militante tunisienne Radhia Nasraoui accuse le gouvernement de poursuivre les tortures envers la population.

22 mai : La commission électorale indépendante propose le report des élections au 16 octobre 2011.

23 mai : Le blogueur Slim Amamou démissionne de son poste de secrétaire d'État à la Jeunesse et aux Sports.

24 mai : Le gouvernement tunisien de transition décide de maintenir les élections au 24 juillet.

30 mai : Le parti Ennahda quitte la commission nationale de réforme politique.

8 juin : Les élections pour l'Assemblée constituante sont reportées au 23 octobre.

13 juin : Le premier ministre de transition Béji Caïd Essebsi annonce que le procès par contumace de l'ex-président Ben Ali commencera le 20 juin.

c. Chronologie politique de la période de transition en Tunisie

Source : d'après le site d'informations en ligne Webmanagercenter²²³ dans un article mis en ligne 13 septembre 2017.

Le 14 janvier 2011, Foued Mebazaa a assumé les fonctions de Président de la République en vertu des dispositions de l'article 57 de l'ancienne constitution tunisienne qui stipule qu'en cas de vacance définitive à la tête de la Présidence de la République, le président de la Chambre des députés assume, immédiatement, les fonctions de président de la République par intérim.

Le chef du gouvernement en place depuis le 7 novembre 1999 Mohamed Ghannouchi s'était engagé à former un gouvernement d'union nationale dont il a annoncé la composition le 17 janvier 2011, trois jours après la fuite de Ben Ali.

1- Gouvernement Mohamed Ghannouchi (17 janvier 2011/27 février 2011)

2- Gouvernement Béji Caïd Essebsi (27 février 2011/24 décembre 2011)

3- Gouvernement Hamadi Jebali (24 décembre 2011/13 mars 2013)

À la suite du meurtre de Chokri Belaïd et à la tentative infructueuse de création d'un gouvernement de technocrates, Jebali annonce sa démission le 19 février 2013. Ennahdha désigne alors Ali Larayedh, ministre de l'Intérieur, pour lui succéder comme chef du gouvernement.

4- Gouvernement Ali Larayedh (13 mars 2013/29 janvier 2014)

La période de Ali Larayedh a été marquée par des crises déclenchées entre autres suite à l'assassinat du leader du Front populaire, Mohamed Brahmi le 25 juillet 2013. Quarante-deux représentants de l'opposition se sont retirés de l'Assemblée nationale constituante suite à des mouvements de protestation, organisés par le front du salut national, ce qui entraîne l'interruption des travaux de l'assemblée dès le 6 août de la même année. Vu la situation critique du pays, l'Union générale tunisienne du travail (UGTT) a appelé à l'organisation d'un dialogue national entre les partis au pouvoir et l'opposition le 29 juillet.

En septembre, l'initiative du dialogue a été rendue publique et placée sous l'égide de l'UGTT, de l'Union tunisienne de l'Industrie, du Commerce et de l'Artisanat (UTICA), du Conseil de l'Ordre national des avocats de Tunisie et de la Ligue tunisienne de défense des droits de l'homme (LTDH). Le Quartet a élaboré une feuille de route qui a été signée le 5 octobre 2013 par 21 partis (sur un total de 24 partis conviés au Dialogue national). La feuille de route stipule entre autres la formation d'un nouveau gouvernement présidé par une personnalité nationale indépendante.

²²³ URL : <https://www.webmanagercenter.com/2017/09/13/409884/tunisie-post-revolution-7-ans-7-chefs-pour-14-gouvernements/>

En janvier 2014, Ali Larayedh cède la place à un gouvernement de technocrates mené par Mehdi Jomaa, jusqu'alors ministre de l'Industrie.

5- Gouvernement Mehdi Jomaa (29 janvier 2014/6 février 2015)

Le gouvernement Mehdi Jomaa a succédé à celui d'Ali Larayedh à l'initiative du dialogue national, il est remplacé par celui de Habib Essid à l'issue des élections législatives et présidentielle de l'automne 2014.

6- Gouvernement Habib Essid (6 février 2015/27 août 2016)

Succédant à celui de Mehdi Jomaa à l'issue des élections législatives et présidentielle de l'automne 2014, Le gouvernement Essid est écarté le 30 juillet 2016 lors d'un vote de confiance à l'Assemblée des représentants du peuple (ARP) et remplacé par le gouvernement de Youssef Chahed.

7- Gouvernement Youssef Chahed : depuis le 27 août 2016

Annexe 3 : La chute continue de la valeur du dinar tunisien en dollar et en euro

Les deux graphiques extraits du site xe.com²²⁴ témoignent de la dégradation constante de la valeur du dinar tunisien en dollars et en euros sur une période de dix années allant de 2008 à 2018. Ces données macroéconomiques permettent de contextualiser les tensions sociales et économiques qui parcourent le pays mais aussi le renchérissement des importations opérées en dollars.

a. Le change dinar/dollar (2008-2018)



²²⁴ URL : <https://www.xe.com/fr/currencycharts/?from=TND&to=EUR&view=10Y>

b. Le change dinar/euro (2008-2018)

Annexe 4 : Taxes d'import et différentiels frontaliers entre la Tunisie et la Libye

Ces données sont extraites du rapport rédigé par Lotfi Ayadi, Nancy Benjamin, Sami Bensassi, et Gaël Raballand, pour la Banque mondiale en 2013 et dont le contenu a largement été repris dans la revue *Articulo* en 2014 (Ayadi, Benjamin, Bensassi, Raballand, 2014).

Articles	TVA	Taxe de consommation	Avance sur l'impôt sur le revenu	Autres	Total des taxes sur la consommation en Tunisie	Total des taxes sur la consommation en Libye	Total des taxes appliquées sur les importations en Tunisie	Total des taxes appliquées sur les importations en Libye
Pneus	22.5%	30.0%	0.0%	1.0%	53.5%	0.0%	99.6%	6% + 100TND
Tapis	22.5%	0.0%	10.0%	1.0%	33.5%	0.0%	77.6%	6% + 100TND
Vêtements	22.5%	0.0%	10.0%	1.0%	33.5%	0.0%	77.6%	6% + 100TND
Chaussures	22.5%	0.0%	10.0%	1.0%	33.5%	0.0%	77.6%	6% + 100TND
Réfrigérateur	22.5%	0.0%	10.0%	0.0%	32.5%	0.0%	76.2%	6% + 100TND
Climatiseur	22.5%	10.0%	0.0%	0.0%	32.5%	0.0%	> 76%	6% + 100TND
Téléviseur	22.5%	0.0%	10.0%	1.0%	33.5%	0.0%	77.6%	6% + 100TND

Données équivalente en dinar tunisien (TND). Source : (Ayadi, Benjamin, Bensassi, Raballand, 2013, p. 14)

: TBE m
 1-1-10-10
 ref.: APC 7 N 10
 ref. 1

Ethnographie

Ethnography **Ethnographie**

- OUL KHALIFA** Stamm¹⁾
Tribe¹⁾
Tribu¹⁾
 - D J L A S S** Konföderation²⁾
Confederation²⁾
Confédération²⁾
 - Konföderationsgrenze
Confederation boundary
Frontière de confédération
 - ⚡⚡⚡⚡⚡** Kleiner Stamm der Küstengebirge³⁾
Small tribe of the coastal mountains³⁾
Petit tribu des montagnes du littoral³⁾
 - ⚡⚡⚡⚡** Stammesplitter weitgehend aufgelöste Stämme
Relics of disintegrated tribes
Restes de tribus désintégrées
 - „Djabala“ Bergbewohner
„Djabala“ mountaineers
„Djabala“ montagnards
- ¹⁾ Oul = Ouled, Aulad
- ²⁾ Konföderationen, Confédérations, Confédérations:
- | | | |
|--------------|------------|-----------|
| Nametscha | Nammasa | Metellit |
| Oul-Bach | Oul-Bachan | Mis |
| Barka-Alauna | Oul-Khalif | Nafes |
| Frechich | Finesse | Oul-Zig |
| Oul-Li | Entara | Oul-Bata |
| Nej | Oul-Kas | Mis |
| Omeit | Oul-Tian | Ouzghanna |
| Djass | Oul-Mamer | Aoura |
| Oul-Sid | Alenne | Khemor |
| Oul-Khalis | Stara | Toume |
| Oul-Berdesen | | Oulma |
| Kouh-Gouazne | | |

- Weitere Informationen**
Additional informations
Informations additionelles
- Wasserfläche
Water
Plan d'eau
 - Ständig wasserführender Fluß
Permanent river
Cours d'eau permanent
 - Zeitweise trockener Fluß
Intermittent river
Cours d'eau intermittent
 - Breiter Strandraum, periodisch trockenfallend
Broad shore platform, periodically dry
Large riaspe, periodically à sec
 - Chott, Sebha
Chott, sebha
Chott, sebha
 - Erg
Erg
 - Höhenlinie (in m)
Contour (in metres)
Courbe de niveau (en m)
 - Ort, ≥ 100 000 Einwohner
Place, ≥ 100 000 habitants
Lieu, ≥ 100 000 habitants
 - Landeshauptstadt, > 100 000 Einwohner
State capital, > 100 000 inhabitants
Capital d'état, > 100 000 habitants
 - Anderer Ort mit höherer Verwaltungsfunktion
(Gouverneur/Wilaya oder Délégation/Daira-Hauptort)
~100 000 Einwohner
Other administrative centre (administrative centre of a governorat/wilaya or of a délégation/daira).
~100 000 inhabitants
Autre lieu administratif (chef-lieu de gouvernorat/wilaya ou de délégation/daira), ~100 000 habitants
 - Hauptseebahnlinie
Main railway
Ligne ferrovaire principale
 - Hauptstraße
Main road
Route principale
 - Internationale Grenze
International boundary
Frontière internationale
 - Nicht markierte internationale Grenze
Unmarked international boundary
Frontière internationale non marquée



~~ISM - WAGENINGEN~~
 country :
 subject :
 scale :
 map ref.: APC 7 N 10
 libr. ref.:

En Beilieg zu dieser Karte ist in Vorbereitung.
 A monograph in this sheet is in preparation.
 Une monographie accompagnant cette carte est en préparation.

Annexe 6 : Canevas d'entretien à destination des acteurs du commerce transnational en Tunisie

Le tableau qui suit est un canevas d'entretien préparé en novembre 2012 avant la première mission menée en décembre à Tunis. Il dresse les premières attentes de la recherche avant la confrontation avec les réalités du terrain.

	Type de données collectées	Méthode de collecte	Traitement des données
A	Histoire et temporalités de l'activité et contexte des échanges.		
A1	Périodes-clés de l'activité - avant le démarrage de l'activité actuelle - date de démarrage - étapes de l'expansion - périodes de crises	Relances dans l'entretien pour faire préciser les dates ou délimiter les périodes. Relances pour savoir pourquoi l'activité est en expansion, en recomposition ou en repli.	Dresser un ensemble statistique pour établir, grâce aux régularités, une chronologie de la place marchande et de l'activité du MIC. Dégager les facteurs de la recomposition de l'activité marchande.
A2	- Périodes courtes de l'activité commerciale : selon les heures, les moments de la journée - Périodes moyennes, dans l'année, le mois, quelles phases (approvisionnement, vente...)	- Observation et entretiens - Entretiens : relance pour faire préciser les phases de l'activité	Caractériser les rythmes de l'échange et du commerce.
A3	Dynamique générale des affaires	Comment vont les affaires ? Relances pour la concurrence. Relances pour les explications.	Caractériser le contexte contemporain des affaires à partir des constantes évoquées par les acteurs.
B	Territoires commerçants et lieux de l'échange		
B1	Lieux de l'échange du MIC dans la ville (agglomération) - lieux de vente du MIC toutes catégories (boutique gros et détail, jusqu'aux vendeurs de rue) - lieux du stockage, entrepôts - lieux des activités connexes, services à l'activité commerciale	- Travail préparatoire, relevés, articles de presse. - Question à n'importe quel habitant : Où sont les chinoiseries ? - Relance dans l'entretien, précision des lieux dans l'agglomération évoqués pour l'activité, la recherche de ressources, et toute activité ou acteur en interaction avec l'entrepreneur (si possible, adresses). - Observations, relevés, délimitation des périmètres et comptage (en plusieurs périodes pour dégager des	Cartographie des lieux du commerce du MIC dans la ville localisant. - les pôles (territoires commerçants) à partir des concentrations - si possible chaque activité commerciale par catégorie (du gros importateur au vendeur de rue) - les activités connexes (transporteurs, services)

		ordres d'idée moyens)	
B2	Typologie et formes des lieux de l'échange du MIC dans la ville. - La rue commerçante - La boutique/entrepôt - La vente sur l'espace public - Les enseignes	- Observation, description - Photographie (séries, portraits de boutiques)	- Dégager les constantes, caractéristiques de la mise en scène commerciale / de la visibilité / de l'identification du commerce du MIC dans la ville. Pour interprétation éventuelle à confronter entre les différents territoires du MIC.
B3	Polarisation des places marchandes : quels facteurs de localisation ?	- Relance pour obtenir des explications « pourquoi ici, Quels avantages (ressources territorialisées) ? Quels inconvénients ?	Dégager des constantes expliquant la localisation et la formation d'une place marchande du MIC
B4	Aire de chalandise, attractivité du marché	- Questionner dans l'entretien la provenance des clients, le nombre - Observation - Questionner les clients	Établir l'aire de chalandise du marché et sa dynamique (nouvelle clientèle, plus ou moins locale, expansion ?)
C	Réseaux et structure relationnelle des territoires du MIC à différentes échelles		
C1	Échelle locale : structuration relationnelle du territoire commerçant		
C1	Réseau socioéconomique : .1 Réseau personnel professionnel de l'entrepreneur. Ensemble des relations impliquant un lien de nature économique, et une transaction de biens, de capital, de services, d'informations.	- Relance dans l'entretien, précision des relations professionnelles dans l'agglomération évoqués pour l'activité, la recherche de ressources, et toute activité ou acteur en interaction avec l'entrepreneur (si possible, adresses). - Générateur de noms (auprès de qui obtenez-vous telle ou telle ressource ?	- Diagrammes du réseau personnel ET cartographie des relations mobilisées. - Identification et codage des séquences d'accès aux ressources (type) par mobilisation d'une relation (nature) - Analyse comparative des entretiens
C1	Réseau géoéconomique : .2 Ensemble des lieux reliés à l'espace professionnel de l'entrepreneur par un lien de nature économique.	- Relance dans l'entretien, précision des lieux dans l'agglomération évoqués pour l'activité, la recherche de ressources, et toute activité ou acteur en interaction avec l'entrepreneur (si possible, adresses). - Générateur de noms (où	Cartographie du territoire professionnel local d'un entrepreneur. Analyse comparative des entretiens, dégager les constantes structurantes de la place marchande.

		obtenez-vous telle ou telle ressource ?)	
C1 .3	Réseau de transport et routes : Réseaux de transports impliqués dans l'activité et les relations professionnelles de l'entrepreneur. Localisation des routes matérielles (topographiques) et virtuelles canalisant les relations socioéconomiques.	Relances dans l'entretien, précision des moyens de transport utilisés dans l'acquisition d'une ressource. - Matérielle : quelles moyens et passages utilisés pour le transport des marchandises ? - Sociale/informations : téléphone, internet, présence ?	Cartographie des parcours de marchandises. Analyse des réseaux techniques supportant les flux de biens et d'informations à l'échelle locale.
C2	Échelle régionale (infra ou supranationale) : structuration relationnelle du système régional de places marchandes		
C2 .1	Réseau socioéconomique : Réseau personnel professionnel de l'entrepreneur. Ensemble des relations impliquant un lien de nature économique, et une transaction de biens, de capital, de services, d'informations.	- Relance dans l'entretien, précision des relations professionnelles hors agglomération évoqués pour l'activité, la recherche de ressources, et toute activité ou acteur en interaction avec l'entrepreneur (si possible, adresses). - Générateur de noms (auprès de qui obtenez-vous telle ou telle ressource ?	- Diagrammes du réseau personnel ET cartographie des relations mobilisées. - Identification et codage des séquences d'accès aux ressources (type) par mobilisation d'une relation (nature) - Analyse comparative des entretiens
C2 .2	Réseau géoéconomique : Ensemble des lieux reliés à l'espace professionnel de l'entrepreneur par un lien de nature économique.	- Relance dans l'entretien, précision des lieux hors agglomération évoqués pour l'activité, la recherche de ressources, et toute activité ou acteur en interaction avec l'entrepreneur (si possible, adresses). - Générateur de noms (où obtenez-vous telle ou telle ressource ?)	Cartographie du réseau régional professionnel d'un entrepreneur. Analyse comparative des entretiens, dégager les pôles structurant le système régional du commerce du MIC.
C2 .3	Réseau de transport et routes : Réseaux de transports impliqués dans l'activité et les relations professionnelles de	Relances dans l'entretien, précision des moyens de transport utilisés dans l'acquisition d'une	Cartographie des parcours de marchandises et localisation des principaux flux.

	l'entrepreneur. Localisation des routes matérielles (topographiques) et virtuelles canalisant les relations socioéconomiques.	ressource. - Matérielle : quelles moyens et points de passage utilisés pour le transport des marchandises ? - Sociale/informations : téléphone, internet, présence ?	Analyse des réseaux techniques supportant les flux de biens et d'informations à l'échelle régionale.
C3	Échelle transnationale : structuration relationnelle du réseau de l'échange du MIC en Méditerranée et vers l'Asie.		
C3 .1	Réseau socioéconomique : Réseau personnel professionnel de l'entrepreneur. Ensemble des relations impliquant un lien de nature économique, et une transaction de biens, de capital, de services, d'informations.	- Relance dans l'entretien, précision des relations professionnelles à l'échelle globale (Méditerranée, Moyen-Orient, Asie orientale) évoqués pour l'activité, la recherche de ressources, et toute activité ou acteur en interaction avec l'entrepreneur (si possible, adresses). - Générateur de noms (auprès de qui obtenez-vous telle ou telle ressource ?	- Diagrammes du réseau personnel ET cartographie des relations mobilisées. - Identification et codage des séquences d'accès aux ressources (type) par mobilisation d'une relation (nature) - Analyse comparative des entretiens
C3 .2	Réseau géoéconomique : Ensemble des lieux reliés à l'espace professionnel de l'entrepreneur par un lien de nature économique.	- Relance dans l'entretien, précision des lieux à l'échelle globale évoqués pour l'activité, la recherche de ressources, et toute activité ou acteur en interaction avec l'entrepreneur (si possible, adresses). - Générateur de noms (où obtenez-vous telle ou telle ressource ?)	Cartographie du territoire professionnel local d'un entrepreneur. Analyse comparative des entretiens, dégager les pôles structurants de l'échange du MIC à l'échelle mondiale (Méditerranée/Asie).
C3 .3	Réseau de transport et routes : Réseaux de transports impliqués dans l'activité et les relations professionnelles de l'entrepreneur. Localisation des routes matérielles (topographiques) et virtuelles canalisant les relations socioéconomiques.	Relances dans l'entretien, précision des moyens de transport utilisés dans l'acquisition d'une ressource. - Matérielle : quelles moyens et passages transfrontaliers utilisés pour le transport des marchandises ? - Sociale/informations :	Cartographie des parcours de marchandises et des points de passages transfrontaliers clés. Analyse des réseaux techniques supportant les flux de biens et d'informations à l'échelle mondiale.

		téléphone, internet, présence ?	
D	Mobilités des entrepreneurs transnationaux		
D1	Quelles sont les mobilités d'entrepreneurs ancrés localement ? Quels facteurs ? Quelles échelles ? Quels moyens ?	Relances dans l'entretien pour précision de toutes les situations de mobilité : pourquoi ? À quelle échelle ? Comment ? Faire préciser les relais et ressources de la mobilité transnationale.	Analyser les récits personnels et caractériser les conditions de la mobilité personnelle des entrepreneurs.

Les questionnaires qui suivent ont été réalisés en avril 2014 dans le cadre d'une collaboration avec Raja Marzougui, sociologue tunisienne originaire de Ben Gardane, qui avait aimablement proposé de les faire passer à des connaissances. Si l'opération a été annulée faute de disponibilité, elle témoigne cependant des questionnements poursuivis lors de la troisième mission menée en Tunisie.

QUESTIONNAIRE COMMERCANTS

PROFIL PERSONNEL

De quelle région êtes-vous ?

ACTIVITÉ ACTUELLE

Quelle est votre activité ? (Description, horaires, type de marchandises)

Décrivez les lieux (magasin, marché, quartier) où votre activité est installée. Pourquoi cet emplacement ?

Depuis quand l'exercez-vous ?

Avec qui l'exercez-vous ? (Famille, associés)

D'où proviennent vos marchandises ? (Pays de fabrication, origine connue)

Comment vos marchandises parviennent-elles dans votre magasin ? (Processus de commande, transport, paiement)

RELATIONS PROFESSIONNELLES

La concurrence est-elle forte ? Avec quels acteurs ?

La coopération et l'entraide sont-elles importantes ? Avec quels acteurs ?

Quelles sont les personnes (et leur activité) avec qui vous êtes en relation dans l'exercice de votre activité ? (Transporteurs, douaniers...)

Précisez où ils exercent, quand et comment les avez-vous rencontrés.

Quelle est l'activité de vos clients ? (Commerçants, particuliers, revendeurs)

De quelles villes/régions viennent-ils ?

Combien de fournisseurs avez-vous ?

Dans quelles villes/régions sont-ils installés ?

Comment, où et quand les avez-vous rencontrés ? (Par un intermédiaire, directement...)

ÉVOLUTION DE L'ACTIVITE

Pour chaque activité précédente :

Quelle était votre activité ? (Type, lieux, description)

Avec quelles autres activités étiez-vous en contact ? (Type d'activité et lieux concernés)

Pendant quelle période l'avez-vous exercé ?

Pourquoi avez-vous changé d'activité ?

Qui vous a aidé à changer cette activité et comment ? (Famille, amis, contact professionnel)

RÉVOLUTION ET CHANGEMENTS

Qu'est-ce que la révolution a changé pour votre activité ?

Qu'est-ce que la révolution a changé pour la ville/le marché/le quartier commerçants où vous êtes installé ?

Comment voyez-vous l'avenir de votre activité ? Que souhaitez-vous pour améliorer la situation ?

QUESTIONNAIRE REVENDEUR/MARCHAND AMBULANT/ NASSBA

PROFIL PERSONNEL

De quelle région êtes-vous ?

ACTIVITÉ ACTUELLE

Quelle est votre activité ? (Description, horaires, type de marchandises)

Depuis quand l'exercez-vous ?

Décrivez le lieu où votre activité est installée.

Pourquoi cet emplacement ? Comment négociez-vous votre emplacement ?

Où stockez-vous vos marchandises ?

Avec qui l'exercez-vous ? (Famille, associés, amis)

D'où proviennent vos marchandises ? (Pays de fabrication)

Pouvez-vous estimer combien cette activité vous rapporte en moyenne par mois ?

RELATIONS PROFESSIONNELLES

La concurrence est-elle forte ? Avec quels acteurs ?

La coopération et l'entraide sont-elles importantes ? Avec quels acteurs ?

Quelles sont les personnes (et leur activité) avec qui vous êtes en relation dans l'exercice de votre activité ? (Commerçants, policiers...)

Précisez où ils exercent, quand et comment les avez-vous rencontrés.

Combien de fournisseurs avez-vous ?

Dans quelles villes/régions sont-ils installés ?

Comment, où et quand les avez-vous rencontrés ? (Par un intermédiaire, directement...)

ÉVOLUTION DE L'ACTIVITE

Pour chaque activité précédente :

Quelle était votre activité ? (Type, lieux, description)

Avec quelles autres activités étiez-vous en contact ? (Type d'activité et lieux concernés)

Pendant quelle période l'avez-vous exercé ?

Pourquoi avez-vous changé d'activité ?

Qui vous a aidé à changer cette activité et comment ? (Famille, amis, contact professionnel)

RÉVOLUTION ET CHANGEMENTS

Qu'est-ce que la révolution a changé pour votre activité ?

Comment voyez-vous l'avenir de votre activité ? Que souhaitez-vous pour améliorer la situation ?

QUESTIONNAIRE IMPORTATEURS

PROFIL PERSONNEL

De quelle région êtes-vous ?

ACTIVITÉ ACTUELLE

Quelle est votre activité ? Depuis quand l'exercez-vous ?

Avec qui l'exercez-vous ? (Famille, associés)

Décrivez les lieux (magasin, marché, quartier) où votre activité est installée. Pourquoi cet emplacement ?

D'où proviennent vos marchandises ? (Pays de fabrication)

Voyagez-vous à l'étranger ? Où ?

Racontez votre expérience de voyage professionnel ?

Comment vos marchandises parviennent-elles dans votre magasin ? (Processus de commande, transport, paiement)

RELATIONS PROFESSIONNELLES

La concurrence est-elle forte ? Avec quels acteurs ?

La coopération et l'entraide sont-elles importantes ? Avec quels acteurs ?

Quelles sont les personnes (et leur activité) avec qui vous êtes en relation dans l'exercice de votre activité ? (Transitaires, transporteurs, douaniers...)

Précisez où ils exercent, quand et comment les avez-vous rencontrés.

Quelle est l'activité de vos clients ? (Commerçants, particuliers, revendeurs)

De quelles villes/régions viennent-ils ?

Combien de fournisseurs avez-vous ?

Dans quelles villes/régions sont-ils installés ?

Comment, où et quand les avez-vous rencontrés ? (Par un intermédiaire, directement...)

ÉVOLUTION DE L'ACTIVITE

Pour chaque activité précédente :

Quelle était votre activité ? (Type, lieux, description)

Avec quelles autres activités étiez-vous en contact ? (Type d'activité et lieux concernés)

Pendant quelle période l'avez-vous exercé ? (Dates)

Pourquoi avez-vous changé d'activité ?

Qui vous a aidé à changer cette activité et comment ? (Famille, amis, contact professionnel)

RÉVOLUTION ET CHANGEMENTS

Qu'est-ce que la révolution a changé pour votre activité ?

Qu'est-ce que la révolution a changé pour la ville/le marché/le quartier commerçant où vous êtes installé ?

Comment voyez-vous l'avenir de votre activité ? Que souhaitez-vous pour améliorer la situation ?

QUESTIONNAIRE SARAFA**PROFIL PERSONNEL**

De quelle région êtes-vous ?

ACTIVITÉ ACTUELLE

Quelle est votre activité ? (Description, différents aspects change, banque, prêts, caution)

Depuis quand l'exercez-vous ?

Avec qui l'exercez-vous ? (Famille, associés)

D'où proviennent les devises ? À quoi servent-elles ?

RELATIONS PROFESSIONNELLES

La concurrence est-elle forte ? Avec quels acteurs ?

La coopération et l'entraide sont-elles importantes ? Avec quels acteurs ?

Quelles sont les personnes (et leur activité) avec qui vous êtes en relation dans l'exercice de votre activité ? (Commerçants, transporteurs, douaniers...)

Précisez où ils exercent, quand et comment les avez-vous rencontrés.

Quelle est l'activité de vos clients ? (Commerçants, particuliers, revendeurs)

De quelles villes/régions viennent-ils ?

Combien de fournisseurs avez-vous ?

Dans quelles villes/régions sont-ils installés ?

Comment, où et quand les avez-vous rencontrés ? (Par un intermédiaire, directement)

ÉVOLUTION DE L'ACTIVITE

Pour chaque activité précédente :

Quelle était votre activité ? (Type, lieux, description)

Avec quelles autres activités étiez-vous en contact ? (Type d'activité et lieux concernés)

Pendant quelle période l'avez-vous exercé ? (Dates)

Pourquoi avez-vous changé d'activité ?

Qui vous a aidé à changer cette activité et comment ? (Famille, amis, contact professionnel)

RÉVOLUTION ET CHANGEMENTS

Qu'est-ce que la révolution a changé pour votre activité ?

Qu'est-ce que la révolution a changé pour la ville/le marché/le quartier commerçant où vous êtes installé ?

Comment voyez-vous l'avenir de votre activité ? Que souhaitez-vous pour améliorer la situation ?

QUESTIONNAIRE TRANSPORTEURS/CONTREBANDIERS

PROFIL PERSONNEL

De quelle région êtes-vous ?

ACTIVITÉ ACTUELLE

Quelle est votre activité ? (Description, marchandises transportée en général)

Quel parcours effectuez-vous ? Décrivez les modalités, les lieux traversés, à quels moments ?

Depuis quand l'exercez-vous ?

Avec qui l'exercez-vous ? (Famille, associés)

RELATIONS PROFESSIONNELLES

La concurrence est-elle forte ? Avec quels acteurs ?

La coopération et l'entraide sont-elles importantes ? Avec quels acteurs ?

Quelles sont les personnes (et leur activité) avec qui vous êtes en relation dans l'exercice de votre activité ? (Commerçants, transporteurs, douaniers...)

Précisez où ils exercent, quand et comment les avez-vous rencontrés.

Quelle est l'activité de vos clients ? (Commerçants, particuliers, revendeurs)

De quelles villes/régions viennent-ils ?

Combien de fournisseurs avez-vous ?

Dans quelles villes/régions sont-ils installés ?

Comment, où et quand les avez-vous rencontrés ? (Par un intermédiaire, directement...)

ÉVOLUTION DE L'ACTIVITE

Pour chaque activité précédente :

Quelle était votre activité ? (Type, lieux, description)

Avec quelles autres activités étiez-vous en contact ? (Type d'activité et lieux concernés)

Pendant quelle période l'avez-vous exercé ? (Dater)

Pourquoi avez-vous changé d'activité ?

Qui vous a aidé à changer cette activité et comment ? (Famille, amis, contact professionnel)

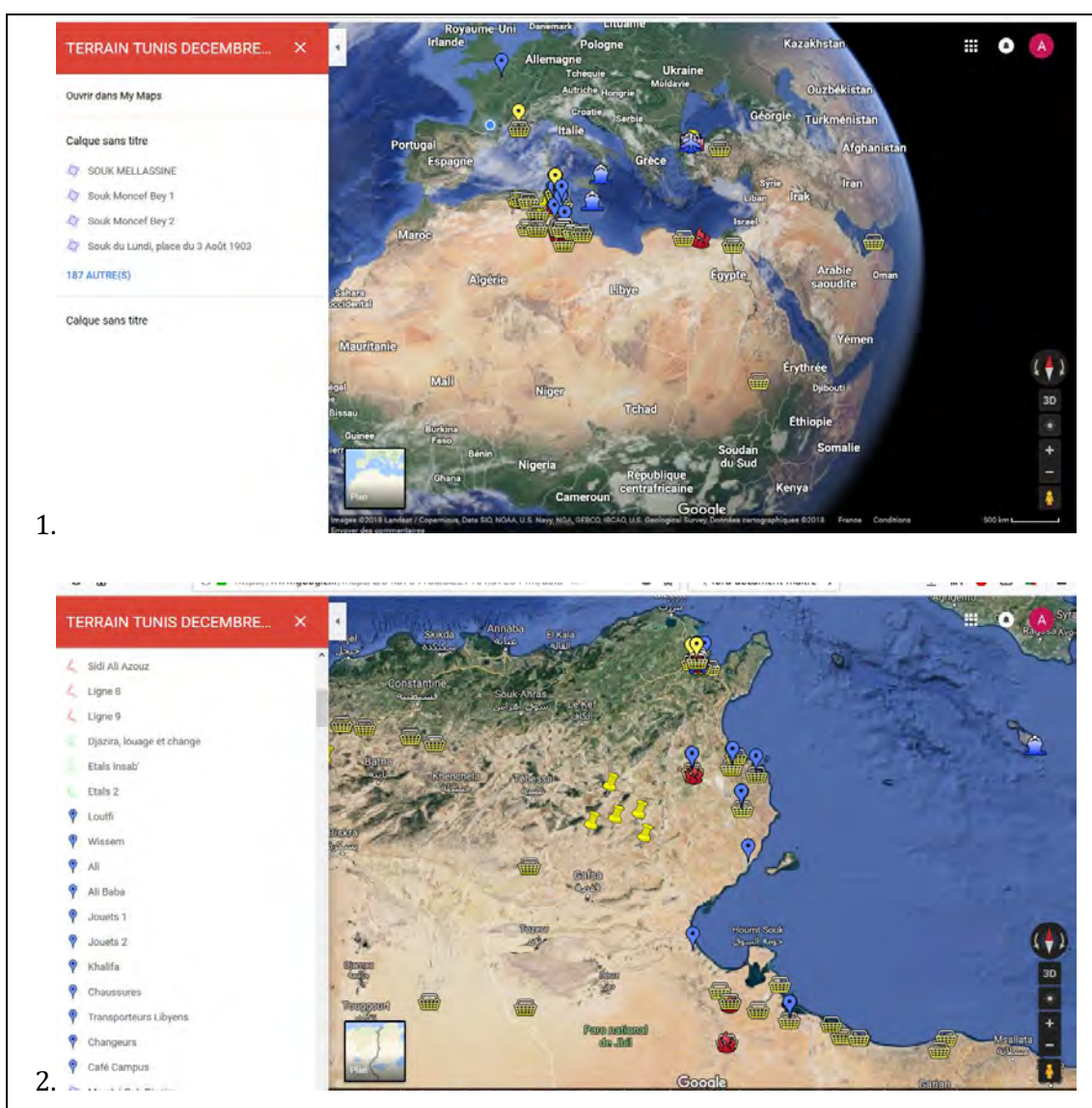
RÉVOLUTION ET CHANGEMENTS

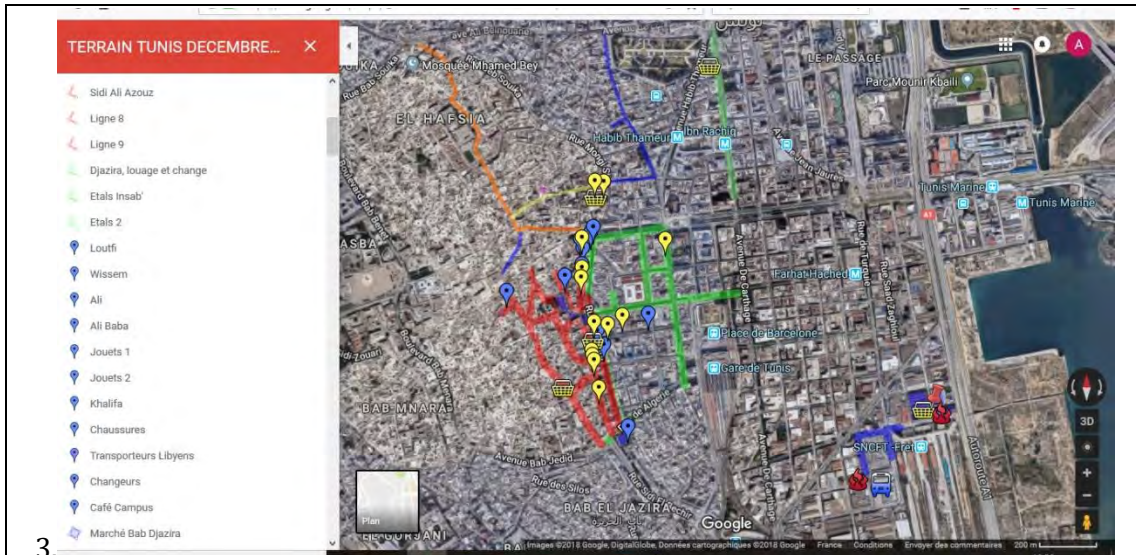
Qu'est-ce que la révolution a changé pour votre activité ?

Comment voyez-vous l'avenir de votre activité ? Que souhaitez-vous pour améliorer la situation ?

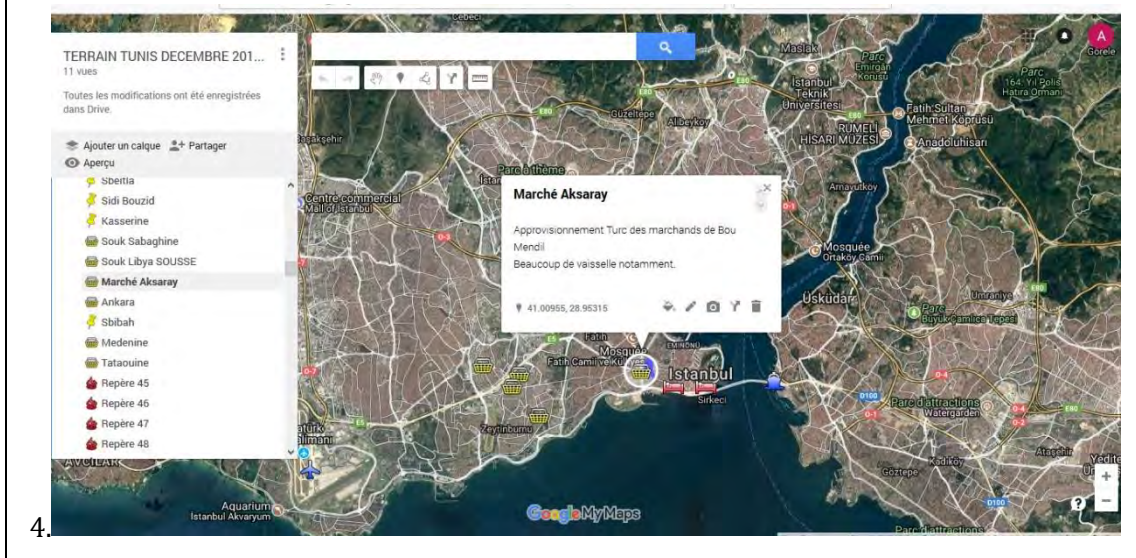
Annexe 7 : Un carnet de terrain sur Google maps

Les quatre captures d'écran qui suivent montrent l'utilisation de l'application Maps disponible grâce à un compte Google comme carnet de terrain multiscalaire. Cet atlas en ligne permet en effet de créer des cartes personnelles et d'y placer et de nommer des figurés à toutes les échelles. À l'échelle mondiale (1), j'ai pu placer les lieux, acteurs ou événements évoqués depuis les terrains tunisiens. Le même support rendait possible ces notes géolocalisées à l'échelle régionale (2) comme à l'échelle urbaine à Tunis (3) – permettant de préparer les cartes à réaliser – ou à Istanbul (4). Cet usage de l'application s'est révélé précieux pour rassembler les données ponctuelles récoltées dans une recherche multiscalaire et multisituée.





3.



4.

GLOSSAIRE

ASM

Association de Sauvegarde de la Médina de Tunis. Organisme créé à l'initiative de la municipalité de Tunis en 1967 et fédérant les approches et les initiatives, non seulement pour préserver le patrimoine bâti mais aussi les spécificités sociales, économiques et culturelles de la vieille ville arabe de Tunis. Présentation complète disponible sur le site Internet de l'ASM (URL : <http://www.asmtunis.org/asm-tunis/>).

Baraka

Le terme « baraka » signifie « bénédiction » ou « faveur du ciel ». Par extension, il est synonyme de chance, de veine. Utilisé par les commerçants du souk, il signifie que les affaires sont florissantes.

Barraqua

Le terme, dérivé du français « barraque », est essentiellement usité à Ben Gardane où il désigne les boutiques de vente au détail du souk Maghreb.

Commerce parallèle

Expression employée en Tunisie (population, médias, autorités, chercheurs) pour désigner le commerce informel. L'expression est parfois remplacée par celle de « circuits parallèles ». Parce qu'elle implique une interprétation erronée de la réalité (la stricte séparation avec le reste de l'économie comme de la vie sociale et politique), cette expression est toujours utilisée entre guillemets dans la thèse.

Délégation

Circonscription administrative en Tunisie comparable au canton français. Les 264 délégations tunisiennes comportent une centaine de milliers d'habitants dans les zones les plus densément peuplées et moins de dix mille habitants dans les régions peu peuplées. L'accès aux services publics s'organise par délégation. Il s'agit aussi de l'unité statistique locale la plus couramment employée.

Fondouk

Le terme désigne historiquement un caravansérail associant un service d'hôtellerie pour les marchands et des entrepôts pour que ces derniers puissent stocker temporairement leurs marchandises.

Gourbi/Gourbiville/Gourbification

Un **gourbi** désigne une habitation sommaire et précaire au Maghreb. Le terme de **gourbiville** est synonyme de bidonville dans la région, autrement d'un quartier d'habitat non réglementaire occupé par une population pauvre. Employé par Pierre Signoles (1985), la **gourbification** désigne alors le processus de transformation d'un espace urbain en gourbiville, soit par occupation spontanée d'espaces vacants, soit par paupérisation du tissu urbain existant.

Gouvernorat

Unité administrative aux dimensions proches de celle d'un département français. La Tunisie est divisée en 24 gouvernorats. Chacun est dirigé par un gouverneur nommé par le président de la république sur proposition du ministre de l'Intérieur.

HCR

Haut Commissariat aux Réfugiés ou Haut Commissariat des Nations unies pour les réfugiés. Agence de l'Organisation des Nations Unies (ONU) chargée depuis 1950 de protéger les réfugiés et de veiller à l'application de la Convention de Genève sur les réfugiés.

Khat (el)

En Tunisie, ce terme qui signifie « la voie » désigne par métonymie la route empruntée en direction de la Libye et de Ben Gardane. Par extension, *el khat* désigne l'économie marchande pratiquée par les particuliers et consistant à acheter des marchandises en provenance de Libye à Ben Gardane pour les revendre dans le reste du pays. C'est une des options de l'« économie de la débrouille » décrite par Hamza Meddeb (2012b).

Ksar/ksour

Un *ksar* (au pluriel : *ksour*) désigne un lieu fortifié par les tribus nomade. Un *ksar* associe des habitations et des greniers. Son rôle est de protéger les ressources de la

tribu des razzias des tribus rivales. Le plus vaste des *ksour* tunisiens était celui de la confédération tribale des Werghemmas dont il subsiste aujourd'hui une partie au centre de la ville de Médenine.

Nasbas (Tunis)

Le terme signifie « les étals », et par métonymie, les vendeurs de rue.

Nasbas (Ben Gardane) :

Le terme signifie « les étals », et par extension, les commerçants au détail qui ont commencé leur activité sur des étals mais qui occupent aujourd'hui les boutiques du souk Maghreb.

Oukala/Oukalisation

Les *oukalas* sont des logements précaires, généralement réduits à une seule pièce sans confort. Ils sont issus de la division d'appartements, de maisons ou d'anciens palais de la médina de Tunis. Les oukalas accueillent généralement les migrants les plus pauvres et les plus récemment arrivés en ville.

Selon Pierre Signoles (1985), l'*oukalisation* désigne le processus de paupérisation et de dégradation du bâti et des conditions de logements dans la médina de Tunis au moins depuis l'indépendance du pays.

Rachoua

Le terme désigne un pot-de-vin en Tunisie.

RCD

Rassemblement Constitutionnel Démocratique. Parti hégémonique créé par le président Ben Ali en 1988 et dissout le 9 mars 2011 à la suite de la chute du régime.

Salafisme

Mouvement religieux de l'islam sunnite prônant un retour aux pratiques de l'Islam en vigueur au temps du prophète Mahomet. La salafisme djihadiste prône le recours à la violence pour rétablir les pratiques de l'Islam originel et réinstaurer le califat.

Sarf

Désigne le change. À Ben Gardane et auprès des commerçants transnationaux, le terme désigne une activité d'achat et de vente de devises.

Sarafa (Ben Gardane)

Le terme désigne un changeur de devise. Selon le contexte, il peut aussi désigner les grossistes de devises qui assurent des services financiers plus rares tel que le transfert international de devises.

Sebkha

Terme géomorphologique qui désigne une dépression saline dans les régions arides et semi-arides.

Souk

Le terme désigne un marché dans le monde arabe, autrement dit un lieu de transactions commerciales. Les souks sont généralement des marchés de plein air, forains et hebdomadaires. Au cœur des médinas comme à Tunis, Sousse ou Sfax, les anciens souks sont toutefois couverts.

Souk Libya

Les *souks Libya* sont des marchés spécifiques localisés dans les pays voisins de la Libye et nés des échanges de marchandises ayant accompagné les circulations migratoires avec ce pays.

Small commodities

L'expression désigne les menus objets et biens de consommation banals pour la plupart issus de l'importation en provenance de Chine. Au Maghreb, ces produits du quotidien peuvent également être appelés *sela chnawa* ou chinoiseries.

UGTT

Union Générale Tunisienne du Travail. Principale centrale syndicale tunisienne. Longtemps contrôlée par le régime du président Ben Ali, son rôle est essentiel dans le processus de transition démocratique engagé depuis la révolution de 2011.

UTICA

Union Tunisienne de l'Industrie, du Commerce et de l'Artisanat. Principale organisation patronale tunisienne. L'UTICA soutient une politique de fermeté à l'égard du « commerce parallèle en Tunisie ».

INDICATEURS ÉCONOMIQUES ET SALAIRES

Dans la thèse, les prix sont indiqués en dinar tunisien (TND ou DT). La valeur du dinar n'a pas cessé de chuter par rapport aux deux principales devises internationales que sont le dollar et l'euro (cf. Annexe 3).

Pendant la période d'enquête de décembre 2012 à juin 2015, la valeur du dinar tunisien était comprise entre 0.4 et 0.5 euro pour un dinar et entre 0.65 et 0.50 dollar pour un dinar.

La période d'enquête est également marquée par une inflation très importante. Ainsi, entre 2010 et 2017, les prix des fruits et légumes ont augmenté de 79,3 %, ceux de l'habillement de 60,6 %. D'après l'Observatoire tunisien de l'économie²²⁵, le prix du panier des ménages aurait augmenté de 36,3 % entre 2010 et 2017.

Ces deux tendances constituent une toile de fond importante dans l'étude du commerce transnational en Tunisie. La dégradation de la valeur du dinar tunisien participe d'une augmentation des coûts des importations qui se répercute sur les prix dans les marchés. L'inflation et la baisse du pouvoir d'achat continuent dans le même temps d'attirer les consommateurs tunisiens vers les produits du « commerce parallèle » dont les prix restent de 20 à 50 % moins chers que dans le commerce traditionnel.

Quelques indicateurs de salaires d'après l'ITCEQ²²⁶ entre 2012 et 2015 :

Salaire mensuel moyen : 1 040 DT

Salaire minimum interprofessionnel garanti (40 h) : 294 DT

Salaire mensuel moyen d'un ouvrier agricole : 433 DT

Salaire mensuel moyen d'un ouvrier de l'industrie : 944 DT

²²⁵ Observatoire tunisien de l'économie, 2017, « Top 5 des produits qui ont subi la plus grande inflation entre 2010 et 2017 », *datanalysis*, n°4, publié le 31 mai 2017.

URL : <https://www.economie-tunisie.org/sites/default/.../20170531-da4-inflation-fr-bap.pdf>

²²⁶ L'Institut Tunisien de la Compétitivité et des Études Quantitatives est un établissement public à caractère non administratif sous la tutelle du Ministère tunisien du Développement de l'Investissement et de la Coopération Internationale.

ITCEQ, 2017, « La rémunération des salariés 2010-2017 », *Notes et analyses de l'ITCEQ*, n°60/mars 2017. URL : <http://www.itceq.tn/wp-content/uploads/files/etudes/inclusion-sociale.pdf>

LISTE DES ILLUSTRATIONS

LISTE DES PLANCHES PHOTOGRAPHIQUES

Chapitre 1

Planche photographique 1.1. : L'installation du souk Boumendil

Planche photographique 1.2. : La rue Sidi Boumendil, rue soukrière

Planche photographique 1.3. : Les sites du souk Moncef Bey

Planche photographique 1.4. : Les entrepôts du souk Zokra

Planche photographique 1.5. : La circulation dense et multiple de la route de la frontière

Planche photographique 1.6. : Les lieux de la place marchande

Planche photographique 1.7. : Une médina toujours oukalisée

Planche photographique 1.8. : Le site du souk Zarkoun (photographies et carte)

Planche photographique 1.9. : Des marchés bricolés dans les interstices du tissu urbain

Chapitre 2

Planche photographique 2.1. : Le réseau financier expliqué par Marwane

Chapitre 4

Planche photographique 4.1. : Étals et nouveaux locaux commerciaux en période post-révolution au centre de Tunis

Planche photographique 4.2 : Les villas des « nouveaux riches », un paysage nouveau en périphérie de Ben Gardane

Planche photographique 4.3. : El Jem, un souk en bord de route

Planche photographique 4.4. : Le souk « ter fer » à M'saken, un marché de professionnels

Planche photographique 4.5. : Une maison « synapse » sur la route commerciale transnationale algéro-tunisienne

Planche photographique 4.6. : Le déclin du souk Maghreb

Planche photographique 4.7. : La diffusion des marchandises d'une société de M'saken en Tunisie

Chapitre 5

Planche photographique 5.1 : Caractéristiques de l'occupation de l'espace public par les nasbas

Planche photographique 5.2. : Des étals aux abords des souks

Planche photographique 5.3. : La rue d'Espagne, un exemple de « boumendilisation » du centre-ville de Tunis

Planche photographique 5.4. : La « boumendilisation » de la médina de Tunis

Planche photographique 5.5. : Des opérations de déguerpissement récurrentes et aux effets limités

LISTE DES FIGURES

Introduction Générale

Figure 0.1. : L'expansion de la Méditerranée marchande des commerçants Maghrébins

Figure 0.2. : Indicateurs de développement en Tunisie

Figure 0.3. : Localisation des sites d'enquête et nombre de missions de terrain menées en Tunisie

Chapitre 1

Figure 1.1. : Les espaces du souk Boumendil (2012-2014)

Figure 1.2. : Le modèle de la boutique-entrepôt

Figure 1.3. : Les espaces du souk Moncef Bey

Figure 1.4. : Ben Gardane : ville et route transfrontalière tuniso-libyenne

Figure 1.5. : Ben Gardane, place marchande multisites

Figure 1.6. : Structure de l'agglomération de Tunis à la fin des années 1980 et principaux marchés identifiés et étudiés

Figure 1.7. : Mellassine, *souk Libya* et marché hebdomadaire

Figure 1.8. : Le Jeffara tribale au Moyen-âge

Figure 1.9. : Le réseau des *souks Libya* : routes et places marchandes identifiées aux frontières de la Libye

Chapitre 2

Figure 2.1. : Tunis, carrefour des navettes transméditerranéennes et transfrontalières dans la décennie 1980

Figure 2.2. : L'extension des approvisionnements des navetteurs depuis Tunis

Figure 2.3. : Parcours de mobilité précédant l'activité commerciale transnationale

Figure 2.4. : Tunis, débouché de toutes les routes marchandes

Figure 2.5. : Itinéraires d'approvisionnement et réseau de redistribution des flux de marchandises depuis Ben Gardane

Figure 2.6. : Graphe des sites de l'enquête et des relations marchandes

Figure 2.7. : Graphe spatialisé des sites de l'enquête et des relations marchandes

Figure 2.8. : Dispositifs marchands et ramifications de la route marchande transnationale en Tunisie

Figure 2.9. : Marchés et approvisionnements : série diachronique de graphes

Chapitre 3

Figure 3.1 : Origine des circulations à la frontière tuniso-libyenne repérées par Kamel Laroussi en 1992 (Laroussi, 2013)

Figure 3.2 : Le contournement frontalier tuniso-libyen : une zone de tolérance multiniveaux

Chapitre 4

Figure 4.1. : Effets de la dérégulation post-révolution sur l'organisation spatiale du souk Boumendil

Figure 4.2. : El Jem, un « marché-route » au Sahel

Figure 4.3. : Le souk « Ter fer » à M'saken

Figure 4.4. : Bouchebka, une étape transfrontalière sur le segment commercial algéro-tunisien

Figure 4.5. : Aperçu du dispositif de transfert de marchandises et de devises via Ben Gardane

Figure 4.6. : Fermetures du poste frontalier de Ras Jdir. Une frontière sous tension (2011-2016)

Figure 4.7. : Le sas de contrôle au poste frontalier de Ras Jdir

Figure 4.8. : Une illustration de la croissance des espace de tolérance depuis 2011

Figure 4.9. : Du dispositif de contournement des « clans » à celui des transitaires

Figure 4.10. : « Au lieu d'avoir dix Trabelsi, maintenant, tu en as cent ! »

Figure 4.11. : La déconcentration du trafic portuaire depuis 2011 en Tunisie

Figure 4.12. : Dispersion et complexification des approvisionnements de commerçants tunisiens depuis la révolution

Figure 4.13. : Itinéraires d'approvisionnement et dynamiques des marchés (I)

Figure 4.14. : Itinéraires d'approvisionnement et dynamiques des marchés (II)

Figure 4.15. : Itinéraires d'approvisionnement et dynamiques des marchés (III)

Figure 4.16. : L'imbrication des approvisionnements des marchés depuis 2011

Chapitre 5

Figure 5.1. : La présence des étals à Tunis depuis 2011

Figure 5.2. : La (re)militarisation de la frontière tuniso-libyenne (2013-2016)

Figure 5.3. : Répartition des checkpoints et coût de la corruption de Ben Gardane à Tunis (12 juin 2015)

Figure 5.4. : Deux itinéraires révélateurs des frontières intérieures de la Tunisie

Chapitre 6

Figure 6.1. : Combinaison entre structure topologique et structure topographique d'un réseau social

Chapitre 7

Figure 7.1. : Parcours de mobilités de Rafik

Figure 7.2. : Parcours de mobilités de Mansûr

Figure 7.3. : Agencement de mobilités et de relations : exemple de Mansûr

Figure 7.4. : Chaînes relationnelles de marchés mobilisés à partir de M'saken, Boumendil et Ben Gardane (Zokra) dans l'acheminement de marchandises depuis Yiwu

Figure 7.5. : Chaîne d'opportunités de relations spatiales entre le souk Boumendil et Yiwu par périodes

Figure 7.6. : Centralité de degré des lieux dans la chaîne d'opportunités entre Boumendil et Yiwu

Figure 7.7. : Centralité d'intermédiation des lieux dans la chaîne d'opportunités entre Boumendil et Yiwu

Figure 7.8. : Relations directes des quatre principaux marchés enquêtés en Tunisie dans la période 2012-2015

Figure 7.9. : Réseau des relations directes des marchés de Boumendil, Moncef Bey, M'saken et Ben Gardane

Figure 7.10. : Réseau des marchés tunisiens

Figure 7.11. : Réseau des marchés du commerce transnational en Tunisie

Figure 7.12. : Centralité de degré des marchés

Figure 7.13. : Centralité de degrés entrants des marchés

Figure 7.14. : Centralité de degrés sortants des marchés

Figure 7.15. : Centralité d'intermédiation des marchés

Figure 7.16. : Centralité de proximité des marchés

LISTE DES ENCADRÉS

Chapitre 1

Encadré 1.1. : La décennie 1980, apogée du réseau migratoire et marchand des *souks Libya*

Chapitre 2

Encadré 2.1. : Mourad, une expérience commerçante entre les deux rives de la Méditerranée

Encadré 2.2. : Navettes tunisiennes entre les régions intérieures, les régions frontalières et la capitale

Encadré 2.3. : Amir à Dubaï, un voyage accompagné

Encadré 2.4. : Wafik, parcours migratoire et étape napolitaine

Encadré 2.5. : Wissem à Istanbul, lieu d'apprentissage et d'approvisionnement

Encadré 2.6. : Nadir, un exemple de migration clandestine vers l'Europe

Chapitre 3

Encadré 3.1. : Les « clans » de la « Famille »

Encadré 3.2. : Une société commerciale de « La Famille » : la MCTC

Encadré 3.3. : Un observateur des trafics au port de Radès

Encadré 3.4. : Trois nouveaux importateurs affiliés au dispositif clientéliste d'importation

Encadré 3.5. : Tensions et incendies à Moncef Bey : un souk au cœur du dispositif clientéliste

Encadré 3.6. : Deux témoignages sur la piste des Trabelsi dans la région de Kasserine

Chapitre 4

Encadré 4.1. : Amir, de l'importateur au commerçant en difficulté

Encadré 4.2. : Deux grandes sociétés d'importation à M'saken

Encadré 4.3. : Les approvisionnements algériens observés depuis le village transfrontalier de Bouchebka

Encadré 4.4. : Mesures promises par le gouvernement en vue d'une sortie de crise à Ben Gardane en janvier 2013

Encadré 4.5. : Moez et le « syndicat des commerçants indépendants »

Chapitre 5

Encadré 5.1. : La « boumendilisation » de la rue d'Espagne

Encadré 5.2. : Les jeunes de Jelma, la dernière génération malvenue aux abords du souk Boumendil

Encadré 5.3. : L'expérience du prix de la route, de Ben Gardane à Tunis

LISTE DES TABLEAUX

Chapitre 7

Tableau 7.1. : Séquences de mobilité et relations sociales de Rafik

Tableau 7.2. : Séquences de mobilité et relations sociales de Mansûr

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION GÉNÉRALE	1
I. Étudier les routes marchandes du commerce transnational dans la Tunisie en transition : la construction d'une approche multiscalair	5
II. Une géographie de l'économie transnationale tunisienne à partir des marchés : hypothèses de recherche.....	17
III. Méthodologie et pratique du terrain : saisir les relations	21
III.1. Tunis et Ben Gardane, le choix de deux places marchandes parmi les marchés tunisiens.....	21
III.2. Une ethnographie multisituée des relations marchandes.....	24
<i>III.2.1. Une méthodologie qualitative et une approche compréhensive du commerce transnational.....</i>	<i>24</i>
<i>III.2.2. Développer une enquête multidimensionnelle : relations, processus, ancrages, mobilités</i>	<i>25</i>
<i>III.2.3. Un terrain d'enquête à construire</i>	<i>29</i>
III.3. Le terrain en pratique : positionnement, bricolages et limites	30
<i>III.3.1. L'étranger : négocier sa présence, éprouver ses limites.....</i>	<i>30</i>
<i>III.3.2. Fabriquer la confiance et saisir les opportunités.....</i>	<i>32</i>
<i>III.3.3. Négocier les limites.....</i>	<i>33</i>
IV. Analyser la structuration d'un réseau de marché et ses recompositions : déroulement de la thèse	36
PARTIE I : LA STRUCTURATION DES MARCHÉS ET DE LEURS APPROVISIONNEMENTS : ARTICULATIONS DE DYNAMIQUES LOCALES ET D'OPPORTUNITÉS EXOGÈNES.....	39
CHAPITRE 1 : DEUX PLACES MARCHANDES ANCRÉES DANS DES TERRITOIRES EN DÉCLIN ..	43
Introduction	44
I. Deux places marchandes populaires et multisites.....	45
I.1. Le souk Boumendil et la centralité marchande tunisoise.....	46
<i>I.1.1. Le souk Boumendil : anatomie d'une rue soukrière au cœur de Tunis.....</i>	<i>46</i>

<i>I.1.2. Le souk Moncef Bey, marché complémentaire et péricentral</i>	55
I.2. Ben Gardane, place marchande frontalière	59
<i>I.2.1. Le souk Zokra, marché-entrepôt en bord de route</i>	60
<i>I.2.2. Une place marchande multisites</i>	66
II. À Tunis, l'organisation d'une place marchande dans les creux de la croissance urbaine	71
II.1. Le déclin de la médina, facteur de son renouveau commercial ?	71
<i>II.1.1. La « gourbification » de la médina et l'émergence du souk Boumendil</i>	72
<i>II.1.2. Le souk Zarkoun, une centralité marchande spontanée dans la médina délaissée</i>	75
<i>II.1.3. La naissance du souk Boumendil</i>	79
II.2. Dans l'agglomération capitale : des marchés dans les interstices de la croissance urbaine	82
<i>II.2.1. Moncef Bey, l'ancien quartier portuaire réinvesti par le commerce</i>	84
<i>II.2.2. L'émergence des marchés dans les périphéries populaires : Zahrouni et les marchés libyens du Grand Tunis</i>	86
III. À Ben Gardane et dans la région frontalière tuniso-libyenne : des échanges transfrontaliers nés dans une impasse	93
III.1. La Jeffara tunisienne : un espace mobile devenu impasse	93
<i>III.1.1. Un espace historique de mobilités</i>	93
<i>III.1.2. Des circulations entravées</i>	95
III.2. La réactivation des circulations au contact de la Libye	97
<i>III.2.1. La croissance libyenne, facteur de mobilités : l'émergence des souks Libya</i>	97
<i>III.2.2. Dans la Jeffara tunisienne et à Ben Gardane : l'organisation du franchissement de la frontière</i>	100
Conclusion	102
CHAPITRE 2 : UNE MONDIALISATION DES RELATIONS COMMERCIALES PAR ÉTAPES : LES PROCESSUS DE STRUCTURATION DES RÉSEAUX MARCHANDS EN TUNISIE	103
Introduction	104
I. La mondialisation des approvisionnements à Tunis et à Ben Gardane : des navetteurs aux importateurs	106
I.1. À Tunis, le passage des navettes transméditerranéennes à l'importation transnationale	106

<i>I.1.1. L'organisation des navettes transméditerranéennes et transfrontalières depuis Tunis.....</i>	106
<i>I.1.2. La mondialisation des approvisionnements des souks de la capitale.....</i>	114
<i>I.1.3. Des navettes toujours actives ?.....</i>	117
I.2. À Ben Gardane, des trafics transfrontaliers au segment tuniso-libyen d'une route marchande transnationale.....	120
<i>I.2.1. La fin de la décennie 1980, âge d'or des circulations transfrontalières.....</i>	120
<i>I.2.2. Le développement de connexions transnationales via la Libye.....</i>	123
I.3. La mobilité des acteurs, facteur d'une mondialisation des approvisionnements des places marchandes.....	125
<i>I.3.1. La mobilité pratiquée par les commerçants tunisiens.....</i>	126
<i>I.3.2. La mobilité rencontrée : expériences et rencontres déterminantes.....</i>	129
<i>I.3.3. Centralités de passage et interconnexion des expériences marchandes.....</i>	130
II. Approvisionnements et relations marchandes en amont et en aval des marchés tunisiens.....	133
II.1. Tunis, vaste marché de consommation et débouché de toutes les routes marchandes.....	133
<i>II.1.1. Des approvisionnements à toutes les échelles.....</i>	134
<i>II.1.2. Des capacités distributives restreintes.....</i>	137
II.2. Ben Gardane, marché de redistribution et place financière.....	138
<i>II.2.1. Entre dépendance aux intermédiaires libyens et capacité de redistribution sur l'ensemble du territoire tunisien.....</i>	138
<i>II.2.2. La première place financière du commerce transnational tunisien.....</i>	141
II.3. Visualiser les relations d'approvisionnement et de distribution des marchés tunisiens.....	149
<i>II.3.1. Une perspective cartographique à définir.....</i>	149
<i>II.3.2. Un réseau dense d'interrelations marchandes.....</i>	150
Conclusion.....	161
PARTIE II : LA FABRIQUE DES DISPOSITIFS DE CONTOURNEMENT : ACTEURS MARCHANDS ET ÉCONOMIE POLITIQUE DU COMMERCE TRANSNATIONAL TUNISIEN EN MUTATION	163
CHAPITRE 3 : ÉCONOMIE POLITIQUE DE LA FABRIQUE D'UNE « ZONE FRANCHE » DU COMMERCE TRANSNATIONAL DANS LA TUNISIE DE BEN ALI	167
Introduction.....	168

I. Vu de Tunis : l'organisation d'un dispositif clientéliste de contournement des barrières douanières 169

- I.1. Facteurs d'émergence d'un dispositif de contournement clientéliste170
 - I.1.1. Des acteurs marchands modestes qui cherchent à se connecter à la mondialisation commerciale 170*
 - I.1.2. La puissance publique bénaliste : de la gestion du développement commercial à la privatisation des bénéfices de l'extraversion économique 171*
- I.2. Principes et fonctionnement du dispositif : une route commerciale sous protection du régime175
 - I.2.1. Les modalités de la prédation des clans sur le développement du commerce transnational 175*
 - I.2.2. Les transitaires, agents d'intermédiation entre marchés et zones portuaires 178*
- I.3. Expansion commerciale et tensions.....180
 - I.3.1. La « course à la Chine » : démocratisation de l'importation transnationale et expansion des marchés 180*
 - I.3.2. Une captation concurrente de la manne des contournements clientélistes.. 184*

II. Vu de la région frontalière tuniso-libyenne : le laisser-faire pour zone franche..... 188

- II.1. Une économie de contrebande domestiquée par le nouveau régime.....188
 - II.1.1. La normalisation des relations tuniso-libyennes, facteur de développement commercial 189*
 - II.1.2. L'aménagement de la place marchande : une sortie de la clandestinité..... 189*
- II.2. Négociations et complicités entre acteurs locaux et régime : une zone franche protégée192
 - II.2.1. Des intérêts partagés entre régime et acteurs marchands de la frontière..... 193*
 - II.2.2. Une zone franche négociée : modalités et conditions..... 195*
- II.3. La tentative d'élimination de dispositifs de contournements concurrents.....199
 - II.3.1. Quand l'appétit des « clans » se porte sur les frontières 199*
 - II.3.2. Retour sur la révolte de l'été 2010 à Ben Gardane, prologue révolutionnaire202*

Conclusion..... 204

CHAPITRE 4 : RECOMPOSER LES CONTOURNEMENTS FACE AU BOULEVERSEMENT POLITIQUE207

Introduction 208

I. La révolution : une remise en cause de la zone franche ? 209

I.1. À Tunis, la disparition brutale du dispositif de contournement clientéliste.....	210
<i>I.1.1. La paralysie des approvisionnements portuaires du commerce transnational</i>	210
<i>I.1.2. Au souk Boumendil, la dégradation de l'environnement entrepreneurial des petits importateurs.....</i>	212
I.2. À Ben Gardane, libéralisation et désorganisation des trafics.....	216
<i>I.2.1. La double perte du patronage politique de la frontière, une autonomie retrouvée de la place marchande ?</i>	217
<i>I.2.2. La désorganisation de la hiérarchie marchande.....</i>	220
II. Stratégies d'acteurs marchands en quête d'arrangements	225
II.1. Le secteur importateur tunisois entre repli et redéploiement	225
<i>II.1.1. Le repli de l'importation, faute de contournement.....</i>	225
<i>II.1.2. Les effets du repli de l'importation transnationale : entre concentration et redéploiement des approvisionnements aux échelles nationale et régionale.....</i>	230
<i>II.1.3. Le redéploiement des approvisionnements des souks tunisois observés depuis les espaces bénéficiaires</i>	234
II.2. À Ben Gardane, sauvegarder la ressource frontalière valorisée et menacée...246	
<i>II.2.1. La revalorisation de la place marchande à l'échelle nationale.....</i>	246
<i>II.2.2. Une ressource frontalière de plus en plus menacée.....</i>	250
II.3. La quête d'arrangements.....	257
<i>II.3.1. Une demande de normalisation portée par de nouvelles organisations collectives.....</i>	257
<i>II.3.2. Entre pratiques de la fraude et recherche du « bon filon » : une quête d'autonomisation des acteurs marchands du politique ?</i>	262
III. Une recomposition des imbrications politico-économiques dans la Tunisie en transition	265
III.1. La réactivation des anciennes pratiques.....	265
<i>III.1.1. Le maintien des illégalismes.....</i>	265
<i>III.1.2. Maintien et renouveau des transitaires.....</i>	269
III.2. Instabilité des contournements et labilité des itinéraires d'approvisionnement	276
<i>III.2.1. Des facteurs d'instabilité multiples : stratégies, opportunités, obstacles.....</i>	277
<i>III.2.2. Une organisation spatiale brouillée des approvisionnements du commerce transnational en Tunisie</i>	280
Conclusion.....	288

CHAPITRE 5 : L'IMPOSSIBLE GOUVERNANCE DE L'ÉCONOMIE TRANSNATIONALE DANS LA TUNISIE EN TRANSITION ?291

Introduction 292

I. Une économie transnationale de plus en plus criminalisée..... 294

I.1. L' « invasion » et la « dégradation » de l'espace public urbain par le « commerce parallèle ».....295

I.1.1. L'expansion du « commerce parallèle » dans la capitale295

I.1.2. Une « boumendilisation » de la capitale ?303

I.2. L'assimilation des flux transfrontaliers à des trafics porteurs de risque311

I.2.1. Des régions frontalières de plus en plus sensibles312

I.2.2. De la contrebande au djihad, une criminalisation des régions et des économies frontalières313

II. Une politique de lutte contre le « commerce parallèle » 319

II.1. À Tunis, la lutte contre les *nasbas*.....319

II.1.1. Une lutte différenciée et accentuée contre les étals.....319

II.1.2. L'incendie, une méthode de gestion de l'occupation de l'espace ?323

II.2. L'illusoire imperméabilisation des frontières326

II.2.1. Une politique de fermeture et une approche sécuritaire des frontières326

II.2.2. Une politique de fermeture ambivalente, voire contreproductive330

II.3. Des centres urbains aux régions frontalières : caractéristiques transversales d'un retour à l'ordre.....337

III. Vers une gouvernance plus pragmatique ? 339

III.1. L'aménagement des espaces de vente pour les *nasbas*.....339

III.2. Intégrer les territoires du « commerce parallèle » : une zone franche pour Ben Gardane ?340

III.3. Vers une politique globale et multiscalaire ?342

Conclusion..... 344

PARTIE III : DES APPROVISIONNEMENTS AUX DISPOSITIFS DE CONTOURNEMENT : CONSTRUIRE UNE APPROCHE RÉSEAU DE LA STRUCTURATION DES ROUTES MARCHANDES.....347

CHAPITRE 6 : DU RÉSEAU SOCIAL AU RÉSEAU SPATIAL : CONSTRUIRE UN CADRE D'ANALYSE DES RÉSEAUX DU COMMERCE TRANSNATIONAL349

Introduction.....	350
I. Les réseaux du commerce transnational entre lieux et acteurs : de la métaphore du réseau au concept « soft » de la route	351
I.1. Les réseaux de l'économie marchande transnationale : des acteurs, puis des lieux	352
I.2. Les formes des réseaux.....	355
<i>I.2.1. La forme du cluster, un réseau dense et groupé.....</i>	<i>355</i>
<i>I.2.2. La forme de la chaîne, un réseau longitudinal.....</i>	<i>357</i>
I.3. La route, concept « soft » pour assembler acteurs, lieux et liens.....	360
<i>I.3.1. Routes des migrations et routes historiques.....</i>	<i>360</i>
<i>I.3.2. La route, un outil accessible pour penser les réseaux</i>	<i>362</i>
II. Mobiliser l'analyse de réseaux sociaux (ARS) dans l'analyse de réseaux commerciaux	364
II.1. Mobiliser l'analyse de réseaux sociaux dans les études transnationales : potentialités et défis	365
<i>II.1.1. Un cadre théorique solide : quelques notions de l'analyse de réseaux sociaux</i>	<i>365</i>
<i>II.1.2. Une base théorique pertinente pour les études transnationales.....</i>	<i>366</i>
<i>II.1.3. Des obstacles multiples à l'usage de l'analyse de réseau sociaux dans les études transnationales.....</i>	<i>369</i>
II.2. Expérimenter l'analyse de réseaux sociaux dans le champs du commerce : exemples aux échelles locales et régionales en Afrique subsaharienne	371
<i>II.2.1. Les réseaux des micro-entrepreneurs informels de Bobo-Dioulasso (Burkina-Faso).....</i>	<i>371</i>
<i>II.2.2. Une analyse formelle des réseaux commerçants transfrontaliers en Afrique de l'Ouest.....</i>	<i>374</i>
II.3. Formaliser les réseaux sociaux des routes marchandes transnationales : chaînes relationnelles et encastrement.....	381
<i>II.3.1. Les chaînes relationnelles, un outil accessible de l'analyse de réseaux sociaux</i>	<i>381</i>
<i>II.3.2. L'encastrement, un outil opérationnel.....</i>	<i>384</i>
III. Des lieux en réseau : penser la discontinuité topographique avec les apports de l'analyse de réseaux sociaux.....	389
III.1. Penser la discontinuité et la connexion entre les lieux : le réseau métaphore appliqué à l'espace géographique.....	389
III.2. Dimension spatiale et spatialisation des réseaux sociaux	394

III.3. Les réseaux spatiaux : pistes méthodologiques.....	397
Conclusion.....	403
CHAPITRE 7 : MISE EN ŒUVRE D'UNE APPROCHE RÉSEAU DU COMMERCE TRANSNATIONAL EN TUNISIE : LA STRUCTURATION SOCIALE ET RÉCULAIRE DES ROUTES MARCHANDES ..	405
Introduction.....	406
I. Une approche réseau de l'extension des mobilités entrepreneuriales et des routes marchandes.....	407
I.1. Mobilités et destinations de deux entrepreneurs tunisiens du commerce transnational.....	408
<i>I.1.1. De l'aventurier au businessman : quand la mobilité génère de nouvelles relations et de nouvelles destinations.....</i>	<i>409</i>
<i>I.1.2. Au bord de la route : de l'essence de contrebande au made in China via la Libye.....</i>	<i>412</i>
I.2. L'accès au commerce transnational et aux places marchandes chinoises : un agencement de mobilités et de relations sociales.....	414
<i>I.2.1. Des relations sociales à la source des mobilités.....</i>	<i>414</i>
<i>I.2.2. Derrière la connexion aux réseaux marchands transnationaux : des agencements de mobilités et de relations sociales.....</i>	<i>417</i>
<i>I.2.3. Des centralités de passage révélées par les processus d'interconnexion sociales et spatiales.....</i>	<i>420</i>
II. Une approche du réseau spatial des marchés et de leurs approvisionnements.....	423
II.1. Analyser des chaînes relationnelles de marchés.....	423
II.2. Analyser des réseaux complets de marchés.....	433
Conclusion.....	445
CONCLUSION GÉNÉRALE.....	447
BIBLIOGRAPHIE.....	456
Articles de presse.....	474
Sources diverses.....	478
ANNEXES.....	479

Annexe 1 : Repères géographiques	480
Annexe 2 : Révolution et transition démocratique en Tunisie	481
a. Pauvreté et processus de la révolution en Tunisie :	481
b. Chronologie des événements de la révolution de la mort de Mohammed Bouazizi (17 décembre 2010) jusqu'à l'annonce du procès de Ben Ali (13 juin 2011).....	482
c. Chronologie politique de la période de transition en Tunisie.....	485
Annexe 3 : La chute continue de la valeur du dinar tunisien en dollar et en euro	487
a. Le change dinar/dollar (2008-2018)	487
b. Le change dinar/euro (2008-2018).....	488
Annexe 4 : Taxes d'import et différentiels frontaliers entre la Tunisie et la Libye	489
Annexe 5 : La Tunisie tribale (1976)	490
Annexe 6 : Canevas d'entretien à destination des acteurs du commerce transnational en Tunisie	492
Annexe 7 : Un carnet de terrain sur Google maps	502
GLOSSAIRE	504
INDICATEURS ET SALAIRES	509
LISTE DES ILLUSTRATIONS	510
Liste des planches photographiques	511
Liste des figures	513
Liste des encadrés	516
Liste des tableaux	517

« Soyez bien sûr que les gens du Sud terminent ce qu'ils entreprennent »

Zirikou, Ben Gardane, novembre 2014

ROUTES TUNISIENNES DE L'ÉCHANGE MARCHAND

GÉOGRAPHIE POST-REVOLUTION D'UN RÉSEAU DE MARCHÉS MONDIALISÉS

Cette thèse s'intéresse à la fabrication des routes marchandes mondialisées en Tunisie, à partir de l'étude des approvisionnements des marchés du commerce dit « parallèle », installés aux débouchés de routes transnationales d'échange de biens banals.

Elle explore d'abord le postulat d'une organisation réticulaire et labile de l'économie marchande transnationale en Tunisie. Ce réseau articule des places marchandes, notamment celles situées au centre de Tunis et à Ben Gardane, qui forment des nœuds d'échange nés de processus locaux et territorialisés. Partir de ces lieux permet de mettre en évidence les trajectoires professionnelles des commerçants, modestes à l'origine, et de démontrer comment ces derniers sont parvenus à développer leurs relations d'affaires. La thèse met ainsi à jour un réseau de marchés qui structure l'importation transnationale dans le pays, via ses ports et ses régions frontalières.

La thèse examine ensuite les effets de la révolution tunisienne sur ce réseau de marchés, en particulier au niveau des dispositifs de contournement des barrières douanières que les flux de marchandises empruntent. Le changement politique survenu en 2011 agit comme un révélateur des implications du régime de l'ancien président Ben Ali dans une économie marchande pourtant présentée comme « parallèle ». Plus encore, sous l'effet de l'effondrement du régime, les relations marchandes, les activités, et les itinéraires empruntés se recomposent, montrant ainsi que le « commerce parallèle » est devenu un enjeu de gouvernance dans la Tunisie en transition.

Enfin, la thèse entreprend une réflexion sur l'analyse formelle de ces réseaux. L'enjeu est alors de poser les jalons d'une géographie des réseaux sociaux et spatiaux, à travers la prise en compte des relations sociales des acteurs dans la structuration des relations commerciales, et l'identification et l'analyse de réseaux de marchés.

Mots-clés

Géographie des réseaux ; Analyse de réseaux ; Réseaux sociaux, Réseaux spatiaux ; Mondialisation ; Commerce transnational ; « Commerce parallèle » ; Routes marchandes ; *made in China* ; Marchés ; Souks ; Révolution tunisienne ; Frontières ; Contrebande ; Illégalismes ; Économie politique ; Gouvernance ; Tunis ; Ben Gardane ; Tunisie ; Maghreb.

TUNISIAN TRADE ROUTES

POST REVOLUTION GEOGRAPHY OF A NETWORK OF GLOBALIZED MARKETPLACES

This thesis focuses on the making of globalized trade routes in Tunisia, based on the study of the supply of marketplaces that are specialized in the so-called "parallel trade". These marketplaces are located at the end of transnational trade routes which import everyday consumer products in the country.

First, it proceeds on the basis that transnational trade economy in Tunisia is organized as a labile network. This network articulates marketplaces, including those located in Central Tunis and in Ben Gardane, two trading hubs that have emerged from local and territorialized processes. Starting from these places makes it possible to highlight the professional trajectories of their tradesmen, and to demonstrate how the latter have developed their business relationships. The thesis thus reveals a network of marketplaces that shapes transnational import into the country, through Tunisian ports and border regions.

The thesis then examines the effects of the Tunisian Revolution on this markets network, more closely at the level of customs barrier bypass devices used by the flow of goods. The political change in 2011 thus reveals the participation of former President Ben Ali's regime in trade economy, yet presented as informal economy. Moreover, with the regime's collapse, trade relationships, commercial activities and trade routes have been reshaped, thereby pointing out that "parallel trade" has become a governance issue in Tunisia during the period of democratic transition.

Finally, the thesis considers the formal analysis of these networks. It thus aims to lay the foundations for a geography of social and spatial networks by taking into account, on the one hand, the actors' social relationships and their role into the organization of commercial relations, and on the other hand, the identification and analysis of marketplaces networks.

Keywords

Network Geography; Network Analysis; Social Networks; Spatial Networks; Globalization; Transnational Trade; "parallel economy"; Trade routes; made in China; Marketplaces; Tunisian Revolution; Borders; Smuggling; Illegality; Political Economy; Governance; Tunis, Ben Gardane; Tunisia; Maghreb.