

Les routes de la mondialisation ont aussi des frontières !

Tripoli, en Libye, capitale d'un Etat paria, Salloum en Egypte, bourgade frontalière habitée par des Bédouins, Yiwu en Chine, ville-supermarché à trois heures de route de Shanghai, le Caire, capitale égyptienne... Cette énumération de localités, de bourgades ou de métropoles millionnaires correspond à un assemblage qui a, apparemment, peu à voir avec le thème des frontières. Mon propos porte sur la présentation d'une route commerçante transnationale entre la Chine et l'Egypte. Il ne sera cependant que peu question de flux, de réseaux, ou autres notions qui évoquent la fluidité des échanges voire de débats plus conceptuels sur l'érosion des frontières étatiques soumises à la déterritorialisation du monde.

Je veux plutôt porter le regard sur les formations socio-spatiales qui rendent la circulation possible ; celles qui permettent d'articuler et de connecter des segments de route plus anciens qui, mis bout à bout, constituent des routes d'échange entre Asie et Afrique. Bref, postuler que non seulement les ancrages géographiques ne sont pas obsolètes à l'heure de la mondialisation mais aussi que nombre de ces aspérités spatiales sont des frontières multiformes qui créent des différentiels, des ruptures et facilitent la circulation des marchandises selon des logiques essentielles au fonctionnement de réseaux très étendus mais parfois peu visibles localement.

Nous partirons de Port Saïd, porte libérale d'une Egypte à l'économie centralisée. Durant les années 90, la place franche, séparée du territoire égyptien par une frontière douanière, perd de son intérêt avec l'inscription de l'Egypte dans le calendrier de l'OMC et l'abaissement des barrières douanières. Les modalités de l'échange économique exclues de ce système se reforment cependant ailleurs, à Salloum, bourgade frontalière, au cœur de la marge bédouine qui sépare l'Egypte de la Libye. C'est par là que passent désormais les produits importés à Tripoli, en Libye, capitale portuaire, place franche non-dite, labellisée frontière migratoire de l'Europe, où se croisent des milliers de migrants africains, arabes et asiatiques. La rente des hydrocarbures évite aux pouvoirs publics libyens de s'aligner sur les impératifs édictés par les bailleurs de fonds internationaux et de pratiquer un laisser-faire économique propice à la circulation des marchandises à Tripoli. Plus

Olivier Pliez

LISST, Toulouse

à l'est, à Yiwu, pouvoirs locaux du Zhejiang et régime central chinois expérimentent la construction d'une ville-supermarché qui rend accessible aux petits commerçants transnationaux la production de PME disséminés sur le territoire chinois.

Port Saïd, frontière libérale de l'Egypte socialiste

Durant les années 70, les couches modestes ou aisées de la société égyptienne se pressent durant le week-end dans la zone portuaire franche de Port Saïd (Bruyas, 2007) pour se livrer aux plaisirs du shopping de produits importés. Le président égyptien Sadate expérimente alors les premiers pas de l'ouverture économique, l'*Infithah*, faisant de l'enclave de Port Saïd le pendant à l'économie étatisée héritée de l'Egypte nassérienne.

Le contraste entre l'opulente vitrine port-saïdienne et les rayons modestement achalandés des grands magasins cairotes se traduit par les files de chalands aux postes de douane qui séparent la zone franche du reste de l'Egypte. Dans ces files, ils côtoient des dizaines de porteurs qui effectuent la navette de part et d'autre du poste de douane, chargés de colis de vêtements et de produits électroniques. Ils importent pour leur compte ou pour des grossistes et écoulent donc les cartons de marchandises soit au Caire, soit dans un marché situé de l'autre côté du poste de douane de Port Saïd, dans la bourgade de Qantara. La demande est tellement importante que des intermédiaires palestiniens de Gaza viennent y proposer des vêtements provenant d'Istanbul. La fenêtre d'importation égyptienne se diversifie et se mondialise.

Lorsque Port Saïd perd ses derniers attributs de place franche en 2002, les importateurs cairotes et alexandrins contournent les quotas et taxes en livrant une partie de la marchandise dans les ports à conteneurs les moins taxés de la région, en Libye (Doron, 2005)... Il font alors passer aux marchandises la frontière entre la Libye et l'Egypte.

Salloum, bourgade bédouine et place frontalière de transit

La fermeture de la zone franche de Port Saïd en 2002 correspond aux yeux des Salloumi au véritable décollage du commerce transfrontalier. Les conteneurs de vêtements et produits électroniques chinois qui y étaient débarqués puis passés illégalement par des porteurs sur le territoire égyptien sont orientés par leurs commanditaires vers les ports libyens. En 2004, la libéralisation du commerce du textile (AMF) et la suppression des quotas fragilisent le marché égyptien face aux exportations asiatiques. Des règles d'importation contraignantes sont promulguées et l'essentiel des vêtements asiatiques entrent en Egypte par la voie libyenne, accroissant d'autant l'importance de Salloum sur la route du textile asiatique. Ainsi, alors que l'activité de contrebande de produits libyens est florissante durant les années 80, les politiques de libéralisation économique entraînent un différentiel

de taxation des importations qui rend la Libye attractive comme place d'importation des produits égyptiens. La chaîne commerciale frontalière devient transnationale.

Un peu plus à l'ouest, la bourgade égyptienne de Salloum, dernière ville égyptienne adossée à la frontière libyenne, est le lieu d'une intense circulation des hommes et des marchandises entre la Libye et l'Égypte. Les activités liées au transit ne se limitent évidemment pas au point frontière. Elles s'inscrivent en fait dans des réseaux inscrits à trois échelles différentes, lesquels sont très étroitement intriqués autour de cette bourgade :

- un espace frontalier qui s'étend de Salloum, côté égyptien, à M'saad et Bardiya, côté libyen ;
- une région frontière qui s'étend aux principaux ports de la région : Alexandrie d'un côté et Benghazi de l'autre ;
- et donc à l'Égypte, à la Libye et au-delà aux routes commerçantes transnationales.

Ces trois échelles forment un ensemble relationnel qui se matérialise dans quelques-uns des lieux traversés sur des itinéraires longs de plusieurs centaines à plusieurs milliers de kilomètres, comme Salloum. La fonction de point de rupture de charge, avant ou après le passage de la frontière, anime la vie économique locale, et elle met en lumière quelques tendances de la mutation du commerce transfrontalier inter-arabe.

Une frontière au sein de la marge bédouine

La trajectoire de la bourgade est indissociable de celle de la région dans laquelle elle se situe : une région de peuplement bédouin, isolée entre le Delta du Nil et la Cyrénaïque. La conquête coloniale, Italiens d'un côté, Britanniques de l'autre, conduit les occupants à délimiter la frontière en 1912. Frontière naturelle évidemment mais surtout stratégique puisque Salloum est considéré comme l'un des meilleurs points d'ancrage des bateaux de toute la côte jusqu'à Alexandrie (Rycroft, 1902). C'est par les armes que la marge occidentale de l'Égypte est délimitée entre les années 10 et les années 40 : deux conflits mondiaux et une insurrection bédouine transforment la région en zone-tampon sous autorité militaire jusqu'aux années 60.

Cette marginalité au sein du territoire égyptien n'empêche cependant pas que Salloum bénéficie de l'intensification des échanges des personnes et des marchandises à longue et à courte distance entre la Libye et l'Égypte : migrations de travail et exportation de bétail depuis l'Égypte ; flux touristiques et de produits subventionnés qui en ressortent clandestinement depuis la Libye (Cole, 1998). Un espace d'échange se tisse donc, dessinant des opportunités locales liées à la situation frontalière et périphérique de Salloum.

La construction d'un savoir-faire du transit des marchandises

La collecte de récits qui, chacun à leur façon, relatent une expérience personnelle des acteurs impliqués dans ce commerce permet d'en restituer

les grandes étapes. Dès les années 60, Salloum bénéficie de l'intensification des échanges à longue et courte distance entre la Libye et l'Égypte avec les premières migrations de travail depuis l'Égypte.

C'est cependant durant les années 70 que le commerce avec la Libye est organisé sous forme de chaîne, de transport et de stockage. Les marchés appelés souks libyens, où migrants de retour et contrebandiers de la frontière acheminent des produits subventionnés par l'État libyen à destination de la population libyenne, se multiplient. Toute une chaîne de contrebande tolérée s'organise autour de la réexportation clandestine des produits vers l'Égypte. La fermeture de la frontière en 1979 met un coup d'arrêt à ces flux et impose aux Bédouins des bourgades frontalières de perfectionner les méthodes de passage clandestin de la frontière. À la fin des années 80, la réouverture de la frontière entraîne la reprise de la contrebande à une plus grande échelle durant les années 90.

Le métier de contrebandier se formalise. La contrebande ne constitue pas pour les porteurs et transporteurs qui s'y livrent une activité isolée et proscrite mais un maillon indispensable à l'importation tolérée des marchandises en Égypte. Les jeans passent des mains d'exportateurs libyens à celles de leurs homologues importateurs de l'autre côté de la frontière, le reste n'est en définitive que logistique dans des conditions qui varient selon les aspérités de la route. Les contrebandiers sont indifféremment des hommes et des femmes, des bédouins de la région ou des Égyptiens, qui sont venus ici après une expérience préalable à Port Saïd ou bien qui disent avoir « entendu parler de Salloum » et préfèrent travailler ici plutôt qu'émigrer en Libye ou dans les pays du Golfe. La plupart résident donc ici afin de se livrer aux métiers de la frontière les plus divers : porteurs de marchandises, changeurs ...

Une croissance urbaine en lien avec la fonction de transit

L'équipement commercial de la localité reflète ses deux fonctions principales d'entrepôt et d'hospitalité. Le centre de la bourgade, le long de la route principale, est un axe très animé bordé d'environ 230 fonds de commerce sur 900 mètres de long. Quatre types de commerces dominent : des cafés (10 %), des restaurants (10 %), des boutiques de téléphone (15 %), des échoppes de produits importés et des entrepôts (15 %). Enfin sept hôtels hébergent les voyageurs, les fonctionnaires des douanes et les forces de sécurité. Le reste des échoppes est occupé par des commerces divers (épicerie, pharmacie, boulangerie, salle de musculation...), des locaux pour la maintenance des véhicules et surtout des fonds de commerce à louer ou à vendre comme entrepôts.

Les bédouins de Salloum s'insèrent en effet dans le dispositif commercial transfrontalier soit en portant les colis s'ils n'ont pas de liquidités soit en spéculant sur les locaux d'entrepôt des marchandises après qu'elles aient passé la frontière. Les entrepôts sont des échoppes simplement

constituées d'étagères et d'un comptoir devant lequel se pressent les contrebandiers qui déposent leurs colis et les acheteurs égyptiens qui les remportent. Des jeans achetés 20 à 25 livres à Msaad sont revendus 40-45 livres (6 euros env.) à Marsa Matrouh, la station balnéaire située à deux heures de là, 50 livres à Alexandrie voire 60 au Caire.

Mais ces marchandises restent en général peu de temps en rayon comme l'explique Ahmed, l'un des transitaires du jean chinois. Il se rend deux fois par mois à Tripoli, la capitale libyenne, négocie directement avec des grossistes libyens qui font livrer la cargaison à la frontière. Il récupère sa commande et l'achemine chez des grossistes d'Alexandrie et du Caire qui l'écoulent sur le marché égyptien. Son espace commerçant court donc du centre du Caire au port de Tripoli. Ainsi, la bourgade frontalière de Salloum, malgré son isolement apparent, est un maillon essentiel de la route transnationale qui depuis la Chine via Dubaï et la Libye approvisionne l'Egypte.

Au-delà de Salloum, d'autres frontières

Encore un peu plus à l'ouest, Tripoli renoue avec sa vocation de port méditerranéen et de place commerçante née de sa situation à la confluence des flux migratoires et commerçants entre le Sahel et l'Afrique du Nord et de la faible taxation des importations.

Tripoli, lorsque la frontière migratoire se ferme... les migrants cherchent d'autres ressources

La Libye rentière et à l'économie socialisante a contrôlé l'approvisionnement du marché national en important et en subventionnant de nombreux produits de consommation durant les années 70-80. Le décalage était alors tel entre les prix pratiqués par la Libye et les Etats voisins, que des réseaux de contrebande se sont mis en place pour alimenter des souks frontaliers. La chute des prix du pétrole au milieu des années 80 et les embargos qui pèsent sur la Libye (1982-1999) désorganisent les rouages économiques et provoquent la chute de la monnaie nationale, le dinar libyen.

Alors que les pouvoirs publics réduisent le subventionnement des produits et à la faveur de la faiblesse des taxations, la Libye est transformée en l'espace de quelques années en un vaste marché de réexportation des marchandises importées (Pliez, 2004).

Des centaines de grossistes et d'importateurs libyens connectés à Istanbul, Dubaï et aux districts industriels asiatiques traitent avec des ré-exportateurs maghrébins, africains et égyptiens qui se chargent de l'approvisionnement sur des chaînes commerciales longues de plusieurs milliers de kilomètres. Ils transforment les quartiers centraux de Tripoli, adossés au port, en zone d'entreposage, de marchés et de chargement des cartons. Hôtels de catégorie moyenne et centres commerciaux destinés à attirer le chaland de la capitale se multiplient.

En 2005, les Africains présents à Tripoli font tous le même constat : « Kadhafi n'a plus besoin de nous maintenant qu'il a de bonnes relations avec l'Europe ». Durant l'été 2004, les diplomates africains de Tripoli sont informés du lancement de procédures de rapatriement : 5 600 Nigériens, Ghanéens et Egyptiens sont rapatriés entre juillet et novembre 2004 grâce aux fonds de la coopération italienne. Le régime libyen aurait procédé à 43 000 « procédures d'éloignement » en 2003 et 54 000 en 2004. Devant les ambassades africaines, les files de migrants qui demandent à bénéficier des procédures de rapatriement volontaire croît (Bredeloup, Zongo, 2005). Pour ceux qui restent, le quotidien devient plus dur : les salaires se sont effondrés, 130 à 150 dinars par mois (76 à 88 euros).

Au bout de cette chaîne commerciale transnationale, les migrants subsahariens, maghrébins ou proches-orientaux que la Libye sous embargo a accueillis durant les années 90 cherchent à s'employer dans les activités de négoce. La médina de Tripoli est l'un de ces lieux ressources, dont quelques rues sont désormais autant sahariennes qu'arabes. Ils sont des milliers à se croiser, négocier, transportent ou bricolent autour des activités de transit des marchandises importées en attendant d'aller ailleurs.

Yiwu, nouvelle frontière de l'économie-monde

Yiwu est l'une des plus grandes places marchandes de Chine, un supermarché à bas prix, un salon d'exposition à l'échelle du monde, spécialisé dans la vente de petits articles, bijoux, rasoirs, jouets, pochettes... et située au cœur d'un des principaux districts industriels du textile chinois.

Pour présenter cette ville-bazar du Zhejiang au sud de Shanghai, le plus simple consiste sans doute à en énumérer les records : la superficie des marchés excède 2,5 millions de km² c'est-à-dire que la surface des centres commerciaux y est 12 fois supérieure à celle du plus grand centre commercial américain ; on y vend un tiers des chaussettes de la planète ; la ville voisine de Qiaotou produit 80 % des fermetures-éclair ; 58 000 boutiques proposent 400 000 catégories de produits 364 jours par an dans les échoppes d'usines ou bien durant l'une des 80 foires annuelles. La plus importante, la foire internationale annuelle, attire pendant trois jours 16 000 visiteurs étrangers. A partir des années 2000, les deux tiers des ventes sont désormais à destination d'un immense marché constitué de 212 pays.

La présence des Emirats Arabes Unis (EAU) à la 1^{re} place et de l'Arabie saoudite à la 7^e place des exportateurs de marchandises depuis Yiwu attestent de l'importance du commerce avec les pays arabes. La flambée des prix du pétrole fait du monde arabe un débouché commercial de première importance, très demandeur en produits à bas prix. En 2005, la Chine compte parmi les quatre principaux partenaires à l'importation de 9 des 19 pays de la zone Afrique du Nord et Moyen-Orient (MENA), se situant même en première position au Soudan et aux EAU et en seconde position en Iran et en Jordanie.

Autour du noyau dur Yiwu-Dubaï, interfaces ente le monde arabe et la Chine, des acheteurs viennent seuls ou en petits collectifs pour trouver les prix les plus bas. Ils se promènent en binôme avec leur traducteur-acheteur local, souvent une jeune chinoise polyglotte, pour traiter directement sur place avec en main le nom de fournisseurs potentiels et du quartier où ils pourront se loger et manger. La plupart des commerçants rencontrés relatent des itinéraires qui les ont conduits à insérer la destination chinoise dans leur parcours de transnationaux souvent anciens.

L'importance et l'ancienneté des liens entre Yiwu et les pays arabes se sont traduits par la formation d'une communauté estimée à 3 500 résidents sur un total de 6 à 8 000 étrangers installés dans la ville. La présence de nombreux commerçants musulmans a en effet entraîné l'émergence d'un quartier arabe, véritable repère dans le centre de l'agglomération. Les commerçants se retrouvent en soirée dans des restaurants algériens, égyptiens, irakiens, libanais. Ce quartier répond en effet à une question essentielle pour les voyageurs musulmans : trouver une nourriture hallal, conforme aux préceptes religieux de l'Islam.

L'Egypte, 40 millions de consommateurs en demande de produits chinois

Une déambulation à l'intérieur du quartier commerçant autour de la place Ataba et de la rue Muski permet de prendre la mesure de l'importance des importations chinoises.

Les questions s'entremêlent : si tous les bibelots sont fabriqués dans des usines chinoises à la demande de commerçants égyptiens, qu'en est-il des vêtements ? Les spécialistes en marketing estiment à 40 millions de personnes le marché de consommation égyptien en vêtements à très bas prix, qu'il s'agisse de la fripe et, de plus en plus, des textiles asiatiques, thaïlandais, indonésiens ou chinois.

Je demande à un chauffeur de taxi où l'on peut acheter des vêtements à des prix intéressants au Caire. « Comme tu veux, me répond-il, soit à Ataba soit au souk Gaza. – Gaza, comme en Palestine ? – Oui, c'est le nom que les autorités ont donné au marché de gros des vêtements qu'elles viennent de créer ».

Nous revenons à Port Saïd, ou du moins à la bourgade de Qantara, où des Gazaouis concurrençaient les porteurs de colis égyptiens. L'activité commerciale de ces deux villes est aujourd'hui bien modeste, car l'ouverture économique du pays rend caduque l'existence des zones franches qui sont progressivement démantelées.

Pour autant, le marché de gros des vêtements a été dénommé "souk Gaza". Le toponyme a survécu à la filière marchande. Les vêtements y proviennent désormais, du monde entier via Salloum, construit en périphérie du Caire dans les années 90.

La boucle est apparemment bouclée.

Conclusion : les frontières des routes transnationales

En Egypte, depuis les ports, zones d'entrepôts, et les voies rapides, les routes commerçantes transnationales sont recomposées selon des contraintes de divers ordres (accords internationaux, différentiels de taxation, distance, instabilité politique...) avec l'objectif de chercher les itinéraires les plus fluides et les hinterlands les plus étendus. Cette intégration crée de nouvelles échelles d'observation d'unités spatiales discontinues impliquant de nombreux acteurs qui interviennent sur des segments et dans des localités dont il est bien difficile a priori de supposer qu'elles entretiennent des liens entre elles.

Saskia Sassen (2000) met en lumière le fait que la mondialisation économique, loin d'être un « donné », « requiert (au contraire) la mise en œuvre d'un vaste déploiement de fonctions hautement spécialisées, que les infrastructures soient sécurisées, que des environnements législatifs soient conçus et pérennisés ». Ce déploiement s'effectue dans ce que Sassen appelle des *frontier zones* qui naissent des chevauchements interactifs entre les niveaux national et mondial et sont les espaces où se produisent réellement les interactions national-mondial et local-mondial. Les frontières deviennent ainsi une ressource dans le processus dual qui entraîne, d'une part, l'émergence de formes spatiales de la mondialisation impulsée par les canaux institutionnels (OMC, UE, EU dans le cas de l'Egypte) et, d'autre part, des formes spatiales liées aux stratégies transnationales des petits commerçants.

Références bibliographiques

- Boubakri H. (2000), « Echanges transfrontaliers et commerce parallèle aux frontières tuniso-libyennes », *Monde arabe, Maghreb Machrek*, la Documentation française, n° 170, p. 39-51.
- Bredeloup S., Mahamadou Z. (2005), « Quand les frères burkinabè de la petite Jamahiriyya s'arrêtent à Tripoli », in *Migrations entre les deux rives du Sahara*, Armand Colin-IRD, n° 36, p. 123-147.
- Bruyas F. (2007), « "Méga-projets" nationaux et dynamiques identitaires locales : le cas de Port-Saïd et des autres villes du canal de Suez », in Eric Denis (dir.), *Villes et urbanisation des provinces égyptiennes. Vers l'écoumènopolis ?*, Paris-le Caire, Karthala/Cedex, coll. "Kalam".
- Ding Ke (2007), « Domestic Market-based Industrial Cluster Development in Modern China », *Discussion Papers*, n° 088, IDE-JETRO, Tokyo.
- Doron A. (2005), *Interfaces portuaires et commerce transnational en Egypte*, maîtrise 1, Université Lyon 2, sous la dir. de K. Bennafla et O. Pliez.
- Hall P., Hesse M., Rodrigue J.P. (2006), « Reexploring the Interface Between Economic and Transport Geography », *Environment and Planning A*, 38(8), 1401-1408.
- Pliez O. (2004), « De l'immigration au transit ? La Libye dans l'espace migratoire euro-africain », in *Proche Libye, sociétés, espaces et géopolitique au lendemain de l'embargo*, Paris, Karthala, p. 139-157.

- Pliez O. (2006), « Tripoli, vers l'effacement de l'africanité de la capitale libyenne ? », *Migrations société*, vol. 18, n° 107, septembre-octobre.
- Pliez O. (2007), « Des jeans chinois dans les rues du Caire, ou les espaces discrets de la mondialisation », *Mappemonde*, n° 88 (4-2007) ; <http://mappemonde.mgm.fr/num16/articles/res07404.html>
- Sassen, Saskia (2000), « Spatialities and Temporalities of the Global : Elements for a Theorization », *Public Culture*, volume 12, n° 1, p. 215-232.
- Tarrius Alain (2002), *la Mondialisation par le bas : les nouveaux nomades de l'économie souterraine*, Paris, Balland, 168 p.
- Tarrius Alain (2006), « La remontée des Sud : migrations en réseaux, villes et territoires transnationaux dans les Bassins Est et Ouest méditerranéens », *l'Année sociologique*.