

Oujda-Maghnia, au-delà des frontières politiques

La contrebande, un secteur économique transnational

La réalité de la frontière algéro-marocaine

Le présent article rend compte d'une enquête menée dans deux villes frontalières : Oujda, dans le Maroc oriental, et Maghnia, dans l'ouest algérien, deux villes distantes l'une de l'autre d'une dizaine de kilomètres seulement. Dans ces deux villes et leur périphérie (comme le village de *Zouia* en Algérie), des marchés spontanés organisent la vente de marchandises venues d'ailleurs et ce, au vu et au su des autorités, faisant de ces deux régions des plaques tournantes de la contrebande entre les deux pays voisins. Plus globalement, on s'interroge ici sur le processus par lequel le *trabendo* (1), longtemps épiphénomène apparemment marginal, est devenu la pierre angulaire de l'économie de la région. Désormais en Algérie, tant la réalité que le mot qui la désigne ont droit de cité, même dans les discours les plus officiels. A la suite des journalistes, les agents de l'Etat parlent du phénomène en usant du même vocabulaire que le commun des citoyens, contribuant ainsi à son institutionnalisation. Des études consacrées aux formes d'organisation de l'économie du *trabendo* ont mis l'accent sur les processus socio-historiques qui, dans la plupart des cas, en sont à l'origine (2). A leur suite, nous voudrions tenter de décrire les conditions sociales et culturelles qui ont rendu possible l'émergence et le développement de ce phénomène, d'ailleurs toujours en mutation. Ce sont aussi ces mutations que nous voudrions éclairer par le présent article.

La frontière entre Maghnia et Oujda, une rupture réelle ?

Pour qui se place dans une optique ethnographique, cette région est un terrain idéal pour observer la frontière dans sa réalité sociale et pratique. Elle est, en effet, un espace de pratiques sociales, culturelles et économiques où les prévisions des dispositifs politiques sont loin d'être réalisées. Elle constitue ainsi une ligne d'échange et de continuité, très loin du sens premier du terme frontière qui évoque la limite, la séparation et la rupture. La frontière algéro-marocaine apparaît comme une construction artificielle,

**Nabila
Moussaoui**

Université d'Oran,
Algérie
(fnmoussaoui@yahoo.f)

(1) C'est le nom algérien de la contrebande ; on reviendra plus loin sur l'éthymologie du terme.

(2) Voir notamment Péraldi M. (2007), « Aventuriers du nouveau capitalisme marchand », in Bayart J.F., *les Voyages du développement*, Khartala, Paris.

purement politique que la société civile, de part et d'autre, transgresse quotidiennement pour des raisons diverses.

Envisagée dans une perspective régionale, cette frontière influe directement sur les populations locales, qui vivent dans les villages frontaliers. De par leur positionnement géographique, elles sont dans des structures sociales originales et marginales en même temps. Originales, car ces populations se considèrent comme algériennes et marocaines à la fois, une double identité qui se traduit dans leurs pratiques quotidiennes, alimentaires, langagières, vestimentaires. En gros, on s'habille, on parle et on mange de la même manière dans les deux régions... Et marginales aussi, car les régions frontalières sont, par leurs situations géographiques extrêmes, marginalisées par les Etats auxquels elles appartiennent. Nous avons pu le constater et le vivre très quotidiennement, à Oujda comme à Maghnia dans les deux villes. Négligées par les pouvoirs centraux, les deux régions sont livrées à elles-mêmes et ne paraissent souvent avoir d'attache avec le centre que d'un point de vue administratif (Guichonnet et Raffestin, 1974).

Les proximités culturelles entre les deux régions, comme la négligence où elles sont tenues par les pouvoirs publics, facilitent la mobilité entre ces deux espaces qui connaissent une migration typique, une mobilité quasi quotidienne qui a pour but premier le commerce et plus particulièrement le *trabendo*, principale activité économique dans la région. La frontière politique introduit une discontinuité dans l'espace social frontalier au départ relativement homogène, pour bien souligner que les deux espaces appartiennent à deux systèmes politiques différents. Toutefois, cette frontière n'a jamais fonctionné comme une limite qui sépare. Une enquête et des entretiens menés dans cette région de part et d'autre de la frontière nous ont permis de constater combien les liens de parenté entre la majorité des localités limitrophes, et en dépit de la frontière, sont encore vivaces. Les rapports matrimoniaux sont anciens, importants et répandus dans la région. Aux alliances d'hier continuent de s'ajouter celles qui se concluent aujourd'hui, malgré les difficultés administratives qu'impose la frontière. A l'occasion de la célébration des mariages, des familles entières peuvent franchir cette frontière sans se soucier de l'interdiction imposée par les Etats.

« Le Maroc, loin d'être une région distincte de l'Algérie, n'est en fait que son prolongement naturel ; la construction de la frontière a séparé une population unie par des liens du sang depuis toujours, algérienne d'un côté et marocaine de l'autre. » Tel est le témoignage de l'un de nos informateurs rencontré à *Bab Al Assa*, un village algérien situé sur la bande frontalière algéro-marocaine.

Maghnia, la frontière entre le politique et la réalité sociale

Maghnia se situe au nord-ouest de l'Algérie. Elle est l'une des *daïras* (sous-préfecture) les plus importantes de la *wilaya* (préfecture) de

Tlemcen. Elle compte plusieurs communes frontalières avec le Maroc : *Souani*, *Bab Al Assa*, *Marsat Ben M'hidi*, à l'ouest, et la commune de *Beni Bou Said*, au sud. À l'est, elle est bordée par la commune de Hammam Boughrara et, à l'ouest, par l'*amalat* (préfecture) d'Oujda.

Toutes ces localités vivent principalement de la contrebande, et chacune s'est spécialisée dans un type de commerce, formant ainsi un territoire structuré de façon à alimenter le marché local et régional avec un nombre important de produits : les fruits et légumes dans le grand marché de *Bab Al Assa*, les vêtements et chaussures à *Zouia*, le cuivre et les téléphones portables dans le grand marché de la ville de Maghnia, pour l'Algérie. De l'autre côté de la frontière, à Oujda, le village de *Beni Drar* s'est spécialisé dans la vaisselle en provenance d'Algérie et dans l'électro-ménager, *Ahfir* essentiellement dans le carburant, *Berkane* dans les aliments de base (blé, farine, semoule, huile...) et les médicaments, principalement le paracétamol, les pommades ophtalmiques, le fil de suture, etc.

Ville de transit et de contrebande, Maghnia se caractérise par un mouvement permanent, une dynamique rare dans une région à dominante paysanne qui, en principe, ne vit que du secteur agraire.

La frontière algéro-marocaine telle qu'elle est aujourd'hui et telle qu'elle est vécue par les populations résidant dans les villes frontalières, ne constitue pas une limite, comme le suggérerait le terme frontière. Elle n'est pas, pour les populations, cette barrière qui sépare un espace de souveraineté d'un autre. Elle est un dispositif politique et administratif, une construction symbolique qui concerne d'abord les deux Etats voisins, mais qui n'entraîne pas l'adhésion totale des populations, qui transgressent quotidiennement cette discontinuité imposée.

La frontière algéro-marocaine, un espace de contrebande

De tous temps, la contrebande a été favorisée par des droits de douane élevés, dont la transgression génère des profits considérables. Les contrebandiers aujourd'hui mobilisent des moyens de communication modernes pour contourner les barrages des douaniers et des garde-frontière, la diversité des pistes empruntées et la complicité des contrebandiers de part et d'autre de la frontière rendant les contrôles difficiles. Il faut ajouter que la rareté des alternatives et les difficultés de vie dans ces régions périphériques font de la contrebande une activité très prisée, de manière régulière ou occasionnelle.

Le *trabendo*, une notion, une économie et un mode de vie

Le *trabendo*, contraction du terme espagnol *contrabando*, est un terme utilisé pour décrire le commerce frauduleux pratiqué, apparu dans les années 80 en plein boom du commerce à la valise vers Marseille. Le *trabendo* pour les Algériens est un mot usité pour désigner la vente des produits rares,

voire « introuvables » sur le marché national, issus de la débrouillardise. Il est utilisé aussi pour désigner l'activité en elle-même, c'est-à-dire le fait d'aller *ailleurs* pour approvisionner le marché local en produits recherchés et convoités. Mourad, un *trabendiste* spécialisé dans les vêtements pour femmes nous confie : « Les clientes préfèrent les produits européens, surtout espagnols pour ce qui est des vêtements de ville, car ils ne coûtent pas trop chers par rapport aux produits français, italiens. Pour les vêtements traditionnels, les produits syriens sont les plus demandés sur le marché. »

Par extension, *le trabendo* désigne toutes les activités marchandes informelles, du marché noir, ou parallèle au marché des produits d'importation illicite, de la revente à domicile à la vente à la sauvette.

Le trabendo aux frontières est une activité tolérée, voire approuvée et par les instances officielles du pays car elle règle en partie les problèmes de chômage, et par la population qui y voit un moyen de réussite économique et sociale. Une transgression institutionnalisée, pourrions-nous dire. C'est aussi cependant un métier à haut risque, qui requiert beaucoup d'audace et d'abnégation. « Nous mobilisons un capital important pour nos achats, une fois aux frontières, nous risquons de tout perdre si jamais on tombe sur les douaniers », nous confie Majid, un *trabendiste* algérien.

Véritable illustration de l'« économie du hasard », la contrebande n'est pas régie par les règles de l'économie politique, ni par les lois du marketing, car tout se fait au gré des circonstances (du moins en apparence). Les étalages peuvent être bien achalandés, comme ils peuvent rester vides pendant des jours voire des semaines. Dans ces cas, le *trabendiste* doit renoncer à la marchandise convoitée, ou changer carrément d'activité.

Bien que fort répandu, le *trabendo* reste toutefois tributaire des conjonctures politique et économique. Il obéit à la loi des visas et du change des devises. Kader, un *trabendiste* d'un quartier commerçant d'Oran, nous explique : « Quand l'euro atteint la barre de 12 (3), on est obligé de nous rabattre sur la marchandise turque, elle coûte moins cher et elle est facile à écouler dans le marché. »

Le trabendo a contribué à la redynamisation des villes frontalières comme Maghnia et Tlemcen, y compris dans leur organisation spatiale. Certains quartiers de ces villes sont devenus de véritables foyers de commerce, comme *Zouia*, *Bab al Assa*, à Maghnia, ou *Beni Drar*, *Ahfir*, à Oujda. Ces lieux-dits sont sortis de l'anonymat pour une « nouvelle vocation économique transnationale ». A Maghnia, chaque quartier est consacré à un type de commerce. Le village frontalier de *Akid Lotfi*, tout comme le poste de contrôle de la frontière, et Boukanoune sont spécialisés dans le commerce d'alcool, Whisky et Ricard en provenance des enclaves espagnoles, Ceuta et Mellilla, qui entrent par la voie terrestre du Maroc voisin. Le village de *Béni Boussaïd*, quant à lui, est plus connu par son marché, dont la réputation est aussi nationale. *Zouia* est spécialisé dans la vente de vêtements, de chaussures et de téléphones portables. Plus particulièrement, on trouve sur ce marché

(3) 1euro = 120 dinars algériens.

des jeans pour hommes, des chaussures de sport, des pull-over, des robes traditionnelles pour femmes et des djellabas. Les téléphones portables, de marques réputées (Nokia, Samsung, etc.), eux aussi d'origine espagnole, sont très prisés en raison de la facilité de leur décodage et leurs prix compétitifs contrairement au marché national.

Le *trabendo* a introduit de nouveaux *us* dans les sociétés frontalières. Elles se sont ouvertes sur l'extérieur, ce qui a provoqué des changements dans les pratiques locales. Ainsi, le *trabendo* a contribué à développer le change parallèle à des pourcentages très élevés et, de là, à l'organisation d'une comptabilité informelle sujette aux changements, inexplicables pour le novice, mais qui a ses règles et ses logiques. Il a généré des exigences nouvelles, comme il a fait apparaître la distinction entre produits locaux, jugés *bas de gamme*, et produits étrangers, synonymes de *choix* et de qualité.

Le *trabendo* a généré de nouvelles habitudes au sein de la population, il a introduit de nouveaux produits, devenus désormais indispensables.

Bien qu'il soit une activité illicite, il est perçu comme un signe de réussite et un moyen d'éviter le chômage. Il aide des familles entières qui n'ont d'autres ressources que les revenus de la contrebande pour vivre. Il est aussi considéré comme un signe d'émancipation pour les femmes, de plus en plus présentes dans ce secteur d'activité en plein essor dans la région. Elles sont libres de leurs mouvements, décident seules quelles marchandises acheter et vendre. Elles brassent des sommes parfois conséquentes, mènent des transactions, négocient... Toutes opérations jusque-là réservées exclusivement aux hommes.

Il est à noter que la contrebande, bien qu'elle soit une activité extralégale qui s'opère en marge de l'économie des Etats, se plie à des règles hiérarchiques, connues et reconnues dans le milieu des « fourmis ». Le monde des *trabendistes* est aussi bien organisé que tout autre institution, il a sa structure, ses logiques et son fonctionnement.

Tout en bas de l'échelle, il y a les revendeurs. Ce sont souvent des jeunes, sortis tôt du système scolaire. Ils vendent ce que les circonstances leur permettent de se procurer, en échange d'un petit pourcentage.

Le terme de *djoundi* (4), ou passeur, désigne celui qui se déplace sur les lieux de vente, qu'il le fasse à une échelle locale ou nationale, ou vers des destinations lointaines (la Chine pour certains). La destination est déterminée par le produit à importer.

La fonction du *djoundi* requiert d'avoir un passeport, d'être disponible à tout moment et de se contenter de peu de confort durant son déplacement. De même, le *djoundi* a un itinéraire fixe et ne se déplace que pour les besoins du commerce. Une fois sur place, il négocie, emballe et revient, il a peu de temps pour faire du tourisme. Pour chaque unité importée il perçoit un pourcentage, par exemple, pour chaque article/unité (*haba* dans le jargon trabendiste).

(4) Traduction de soldat. Se dit de celui qui achemine la marchandise de la frontière aux points de distribution.

El m'alam, ou patron, désigne celui qui gère et capitalise ce commerce, veille à la bonne marche des affaires, répartit les produits *importés*. Seul ou associé, il dispose de dépôts où il stocke sa marchandise.

Les principaux produits de contrebande

L'Algérie constitue aujourd'hui une vraie plaque tournante pour de nombreuses formes de contrebande, y compris pour des produits relevant de commerce frauduleux.

La frontière algéro-marocaine, fermée officiellement depuis 1994, constitue pourtant la principale voie d'alimentation de la région de l'Oriental. Cette économie informelle est connue des autorités de part et d'autre de la frontière, ce qui ne semble pas pour autant perturber ces *trabendistes* qui ont réussi à tisser des réseaux obscurs et hermétiques pour les nouveaux venus et les appareils de l'Etat.

La fermeture des frontières entre les deux pays en 1994 a eu des conséquences désastreuses sur les économies locales. Du côté marocain, la région de l'Oriental a vu son économie se mettre en veille, après l'essor qu'elle avait connu depuis 1988. De 1988 à 1994, l'Oriental a changé de visage, une période prospère pour la région qui a toujours souffert de sa situation géographique à l'extrême est du royaume, où elle se sentait marginalisée et même délaissée. Des hôtels ont vu le jour, des restaurants et plusieurs centres commerciaux ont ouverts leurs portes pour satisfaire une forte demande algérienne de produits de première consommation.

Du côté algérien, au contraire, c'est la fermeture qui a permis un certain développement, du moins dans la région de Maghnia. Cette fermeture a permis à la voie souterraine de se développer très vite, et de nouveaux itinéraires de passage furent remis à jour, dont la plus utilisée : « *triq el ouahda* » (5).

Désormais, la contrebande est devenue une composante de l'économie de la région et dans les deux villes voisines Maghnia et Oujda, dont les localités de *Boukanoun*, en Algérie, et *Abfir*, au Maroc, sont les entrepôts à partir desquels s'organise la distribution.

De Maghnia, en Algérie, vers Oujda, au Maroc

1. Le carburant, un produit onéreux

Parmi les produits échangés entre l'Algérie et le Maroc, le carburant vient en tête car le différentiel de prix entre les deux pays est important, l'Algérie étant un pays producteur. Le contrebandier algérien double sa mise, le Marocain réalise lui aussi un bénéfice significatif, même en vendant à un prix inférieur à celui pratiqué à la pompe. Ce commerce est d'ailleurs devenu à ce point banal que la ville d'Oujda, forte pourtant de plus de 300 000 habitants, ne compte que trois pompes à essence officielles !

(5) Route de l'unité, se dit des circuits des contrebandiers.

Le trafic de carburant est devenu l'activité principale de toute la région de Maghnia et d'Oujda, aussi n'est-il pas étonnant de rencontrer par centaines des *hallabas*, des contrebandiers spécialisés dans le trafic de carburant.

Cette activité à haut risque, qui génère de très importantes sommes d'argent, contribue à la déstructuration du tissu urbain. Les localités limitrophes, côté marocain, se sont transformées en véritables dépôts dans lesquels le carburant est stocké en attendant son acheminement vers l'intérieur du pays. Quant aux rues, elles sont envahies par de longues files de jerricans alignés pour approvisionner les demandeurs d'essence.

Cette activité a mobilisé un business nouveau, celui de la tôlerie. Pour les besoins du commerce, les tôliers de la région se sont en effet spécialisés dans la transformation des réservoirs de voitures en augmentant leur volume. Ainsi, des dizaines de Mercedes, modèle des années quatre-vingt, et de Renault 25, immatriculées dans la wilaya de Tlemcen, sont dotées d'un double réservoir d'essence, destiné principalement à la contrebande de carburant. En sachant qu'elles peuvent ainsi contenir jusqu'à 120 litres chacune, ces voitures peuvent engendrer des bénéfices assez importants, puisqu'elles ne perdent que les 30 litres pour le voyage aller/retour de la station service au dernier village avant le Maroc, plus fréquemment *Rafil* ou *Boukanoun*. Une fois arrivé, le reste du carburant, soit 90 litres, est réparti en bidons de 30 à 50 litres.

Des centaines de jerricans sont acheminés au Maroc, dans les localités les plus proches de la frontière, comme *Ahfir*, à dos d'ânes, nombreux dans la région et dressés pour cette tâche. Interrogé sur cette méthode insolite de trafic dans la région, Azzedine, un *hallab* de la région nous répond : « Les ânes sont le moyen le plus sûr pour transporter le mazout de l'autre côté de la frontière, les voitures ont des heures limitées de libre circulation et obéissent à la loi des gardes frontières, tandis que les ânes entraînés pour la besogne font des va-et-vient la nuit, discrètement ; et en cas de problème ils rebroussement chemin. Ils se font prendre rarement, et quand c'est le cas, comment un douanier ou un garde-frontière peuvent-ils savoir à qui ils appartiennent ? Les ânes n'ont pas de plaques d'immatriculation. »

En suivant directement l'itinéraire du carburant algérien, nous avons pu établir que le trafic se fait en trois étapes :

– L'approvisionnement : il se fait au niveau des stations-service de Maghnia. Elles sont quinze dans la ville, dont quatre relevant du secteur étatique. Selon un responsable de station rencontré dans la région, les stations d'essence de la ville de Maghnia recevraient 210 000 litres par jour. Pour comparer, précisons par exemple que Mascara, une ville de même importance que Maghnia, ne reçoit que 150 000 litres de carburant par jour, selon un responsable de Naftal, le distributeur exclusif de carburant algérien.

– L'acheminement : il se fait en voiture, en camion-citerne ou en tracteur. Les *moukatilet* (6) font des trajets incessants entre les stations-service et les entrepôts où le mazout est gardé en attendant son acheminement vers

(6) Les combattantes, c'est le terme utilisé pour désigner les voitures des *hallaba* que rien n'arrête et qui roulent à vive allure sur les routes de la contrebande.

le Maroc voisin. La route nationale 7, entre *Ahfir* et *Boukanoun*, est la plus fréquentée par les *hallabas*. La douane algérienne a saisi sur cette route, pour la seule année 2007, 837 000 litres de mazout.

Le carburant arrive dans les fermes des localités limitrophes comme *Boukanoun*, *Rouban*, en attendant la nuit. C'est le moment où cette région frontalière s'anime et connaît une intense activité insoupçonnée la journée.

Une fois dans les fermes et les entrepôts situés sur la bande frontalière, le carburant est tiré des réservoirs à l'aide de pompes pour être réparti dans des jerricans de 30 à 50 litres. Cette technique, nommée *opération sérum*, est pratiquée par les *hallabas* eux-mêmes. Le carburant est ensuite laissé dans ces dépôts des localités limitrophes comme le village de *Bétaïm*, avant d'être transporté à l'autre côté de la frontière.

– La dernière étape, le transit à dos d'âne de l'autre côté de la frontière où quelqu'un est chargé de le récupérer. Les ânes empruntent des chemins escarpés, boisés et difficiles, échappant ainsi à la surveillance et évitant aux contrebandiers de se faire arrêter. Les ânes sont conditionnés, ils partent de l'Algérie vers le Maroc en file de quatre à dix. Une fois arrivés, ils ont le droit de manger après avoir été déchargés des jerricans. Ensuite, ils reprennent le même itinéraire pour rentrer s'approvisionner une deuxième fois dans les fermes algériennes pour repartir au Maroc, et ainsi de suite. Chaque âne transporte six jerricans de 30 litres, soit 120 litres, par mission.

Le carburant n'est pas le seul produit à être échangé. Avec le bétail, les rapports douaniers mentionnent des produits de base comme la farine, la semoule, le sucre, le lait en poudre et les œufs, assez chers au Maroc. Ces produits importés par l'Etat algérien pour le besoin local, transitent par la frontière terrestre pour répondre à la demande dans les marchés et souks marocains. Réputés pour leur qualité, ces produits sont très prisés au Maroc, tels que la farine *Safina* et les œufs qui sont cassés pour être transportés dans des jerricans sous forme liquide prête à être utilisée par les pâtisseries.

Ce trafic concerne, outre les produits alimentaires, les articles ménagers, les câbles en cuivre. Les produits pharmaceutiques (psychotropes, pommades ophtalmiques, fil de suture) connaissent aussi le même chemin depuis quelques années, avec l'ouverture en 1989 de l'usine de produits pharmaceutiques *Saidal* en Algérie.

L'étude de la frontière algéro-marocaine montre la complexité de la réalité de cette frontière qui reste, dans une large mesure, un marquage symbolique aux yeux et dans l'imaginaire des populations vivant de part et d'autre.

L'observation des pratiques quotidiennes laissent voir les multiples liens que les habitants des régions frontalières tissent au jour le jour. En plus de leurs rapports familiaux très présents, des liens de solidarités sont établis à la faveur des échanges constants et risqués qu'ils pratiquent. La contrebande est devenue un sinon le moyen de survie. Elle a permis aussi une ouverture des sociétés locales sur l'Autre, désigné par les politiques comme

Oujda-Maghnia, au-delà des frontières politiques

« ennemi », en tissant des réseaux devenus transnationaux qui répondent à des logiques dépassant les planifications étatiques.

**Tableau des produits saisis par la direction régionale
des Douanes de la wilaya de Tlemcen**

Produits	2002	2003	2004
Résine de cannabis (kg)	384,187	688,945	1 314,853
Boissons alcoolisées (bouteille)	31 083	35 372	20 151
Cigarettes (cartouche)	1 491	10 409	8 426
Carburant (litre)	54 710	333 702	489 559
Bétail (tête)	–	289	124
Voiture	–	429	658
Pétard (unité)	–	532 670	168 320

Ces réseaux aujourd'hui se déploient à l'échelle mondiale, puisque les produits qui transitent par *triq el ouahda* arrivent jusqu'en Tunisie à l'est et en Europe via l'Espagne, la France et l'Italie. Cette mobilité transfrontalière repose sur des solidarités et des liens familiaux, professionnels de part et d'autre de la frontière. Elle est aussi rendue possible grâce aux liens établis entre les trabendistes et les gardes-frontières et douaniers des deux côtés de la frontière, qui constituent un maillon essentiel de la chaîne économique (informelle). « Acheter la route » est un élément fondamental pour tout acteur économique transnational, algérien ou marocain, qui désire mener des affaires.

De la contrebande « vivrière » aux réseaux organisés, les régions de Maghnia et d'Oujda sont devenues depuis la fermeture des frontières terrestres de véritables *routes de passages* pour les habitants en quête de maintien du lien familial. Il sont également *des centres d'affaires* pour les *trabendistes*.

Références bibliographiques

- Boughali, M. (1974), *la Représentation de l'espace chez le Marocain illettré*, Anthropos, Paris (voir préface).
- Bromberger, Ch. et Morel, A. (2001), *Limites floues, frontières vives*, éditions de la Maison de Sciences de l'Homme, mission du patrimoine ethnologique, coll. "Ethnologie de la France", Cahier 17, Paris.
- Chagnolland Jean-Paul et Souiah Sid Ahmed (2004), *les Frontières au Moyen-Orient, comprendre le Moyen-Orient*, éditions l'Harmattan, Paris.
- Cote Marc (1993), *l'Algérie de espace retourné*, édition Constantine Média plus, 362 p.
- Deble, I., Hugon, P. (1982), *Vivre et survivre dans les villes africaines*, PUF, Paris.
- Foucher Michel (1988), *Fronts et frontières : un tour du monde géopolitique*, Librairie Arthème Fayard, Paris, 257p.
- Guichonnet P. et Raffestin C. (1974), *Géographie des frontières*, PUF, Paris.
- Marchat Henri (1964), « Le conflit frontalier algéro-marocain », *Revue juridique et politique*, LGDJ, Paris.
- Nordman Daniel (1996), *Profils du Maghreb : Frontières, figure et territoire (XVIII^e-XX^e siècle)*, Université Mohamed V, publication de la faculté de Lettres et des sciences humaines, série "Essais et études", n° 18, Rabat.
- Peraldi, M. (dir.) (2002), *la Fin des norias réseaux migrants dans les économies marchandes en méditerranée*, Maisonneuve & Larose, Maison méditerranéenne des sciences de l'homme, Paris.
- Peraldi, M. (dir.) (2001), *Cabas et containers, activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*, Maisonneuve & Larose, Maison méditerranéenne de sciences de l'homme, Paris.
- Spillmann Georges (1966), « A propos de la frontière algéro-marocaine », revue *l'Afrique et l'Asie*, n° 75.