

# Economie des mobilités transnationales marocaines

## Introduction

**Catherine  
Aslafy-Gauthier**

Les aller et retour des migrants marocains entre Maroc et Europe s'élèvent à plus de deux millions chaque année ; ils ont quasiment doublé en dix ans. Les deux tiers s'effectuent entre la mi-juin et la mi-septembre et se concentrent sur quelques dates de très forte affluence. Le trafic emprunte les routes de France et d'Espagne pour converger sur le détroit de Gibraltar : marché considérable pour les opérateurs du transport maritime de la région et enjeu politique sur cette frontière de l'espace Schengen.

Devant le caractère massif de ces circulations marocaines, les infrastructures du Détroit ont été réajustées, et les gouvernements espagnol et marocain ont uni leurs efforts pour l'encadrement des flux sur la période critique. La croissance quasi continue depuis la fin des années 70 de ces voyages au Maroc se vérifie aujourd'hui sur l'ensemble de l'année.

Pour les migrants, ces mobilités ne relèvent plus seulement de la contrainte, mais de plus en plus d'une ressource tant économique que sociale.

Les réflexions exposées ici sont extraites de la deuxième partie de ma thèse portant sur « les mobilités marocaines *via* l'Espagne » (1) dans laquelle l'enjeu était de s'intéresser, non pas seulement aux polarités de ces circulations, mais bien au parcours lui-même, à sa temporalité et ses formes spatiales, mobilisées pour l'accomplissement de ces déplacements. D'où le choix de faire de cette situation de mobilité spatiale notre entrée méthodologique, la route délimitant elle-même notre terrain et la population étant tout migrant usager de cette route. Son ambition était de cerner le sens sociologique de ces « retours au bled », de cette route et de sa pratique.

L'étendue du champ migratoire marocain est telle qu'il y a autant de migrants qui traversent la France pour rejoindre le Maroc que de migrants qui en partent. Ils sillonnent notre pays depuis l'amont de ses frontières nord ou est (2). Ceux qui viennent des Pays-Bas ou de Scandinavie vont parcourir le pays pendant plus d'un jour, ce qui engendre un ensemble de phénomènes singuliers quant à la sécurité routière, aux transports, au commerce et aux relations sociales en général. C'est pourquoi la France doit être appréhendée non seulement comme une carte des lieux de départ, mais aussi comme un espace traversé de trajectoires transversales et drainant des migrants résidant en d'autres pays, dont ils portent les marques. La thèse a pourtant davantage porté sur la partie espagnole du trajet qui draine les flux européens vers ses ports sud. Ce territoire géographique national et

(1) Thèse de sociologie, soutenue le 11 juin 2002 à l'Université Toulouse le Mirail.

(2) Fichet F., *Al-Qantara ou vacances d'exil*, Belgique, Documentaire, 56 mn.

(3) Les récits des premiers migrants et les premières analyses décrivent des voyages partagés entre les réseaux ferroviaires marocains et français ainsi que les liaisons traditionnelles au long cours entre Casablanca, Tanger, Marseille et Bordeaux. D'après J. Ray, durant la Première Guerre mondiale, on embarquait les travailleurs coloniaux à Casablanca jusqu'au "dépôt" de Marseille, sorte d'Ellis Iland français. Perec G. et Bober F. *Récits d'Ellis Iland*, 1980, Documentaire.

(4) Aujourd'hui, cette ligne a été supplantée par celle reliant Sète à Tanger via bateau *Marrakech* plus proche du mythe touristique marocain.

(5) « Les gens du Souss » du nom de leur région et du fleuve qui la baigne.

(6) L'extension se poursuit avec le programme de développement au Maroc en partenariat avec l'Espagne et l'Union européenne, en particulier pour la construction d'un tunnel sous le Déroit.

(7) Ma Mung (éd.) (1997).

(8) Lazaard (1997), in Ma Mung (éd.), p. 69.

(9) On a dénombré 5 419 morts sur routes en 1986, en 1984 a été lancé un plan d'aménagement de grandes routes nationales à quatre voies séparées, moins chères à la construction que des autoroutes et dégradant moins l'environnement,

historique prend une dimension particulière au regard des mobilités marocaines. Il se caractérise par trois situations intéressantes : passé commun avec le Maghreb (Al Andalus), toujours présent dans la mémoire collective marocaine et espagnole, à nouveau une terre d'immigration pour les Marocains, alors que ceux ayant migré outre-Pyrénées empruntent depuis un demi-siècle en nombre croissant ses routes ancestrales.

J'ai choisi ici de présenter cette route à travers sa mise à profit et ses usages économiques, depuis la situation migratoire en France.

## I. Contours d'un espace de circulation

Jusqu'à l'avènement des retours en voiture, l'essentiel des circulations migratoires marocaines empruntait les voies ferrées et fluviales (3). Le premier bateau de la ligne Marseille-Tanger s'appelait l'*Agadir*, (4) du nom de la capitale des premiers émigrants marocains, les Soussis (5).

Les déplacements pendulaires ont été visibles sur les voies routières à partir des années 80, en raison de plusieurs facteurs :

- La dispersion européenne de la population marocaine des décennies 80 et 90 vers l'Espagne et l'Italie accentue les premiers effets du regroupement familial dans les pays traditionnels d'immigration sur le nombre des voyageurs.

- Le développement du réseau routier amorcé dans les années 80 en Espagne s'est amplifié en 1992 pour les Jeux olympiques de Barcelone et l'Exposition universelle de Séville (6). Il existe aujourd'hui un réseau de voies rapides quasiment continues d'Amsterdam à Marrakech.

- Avec la précarité croissante des migrants en Europe tant sur le plan économique que social (7), les Marocains se trouvent confortés dans leur attachement au pays d'origine et dans leur hésitation à participer à la vie de la société civile locale.

Les itinéraires de circulation transeuropéenne reprennent les axes de répartition des flux issus des premiers courants migratoires marocains à destination des pays d'accueil traditionnels (centre et nord de la France, Belgique et Pays-Bas, Allemagne et Angleterre), même si l'on assiste aujourd'hui à une complexification des itinéraires due à l'étendue du champ migratoire. En 1989 par exemple, 82,7 % des migrants marocains traversant l'Espagne venaient de France (58,4 %), de Belgique (14 %) ou de Hollande (10,3 %), 6,3 % d'Allemagne et 6 % d'Italie pour se rendre : à plus de 35 % sur la côte atlantique et le nord-ouest, à plus de 21 % dans le nord-est (15,3 % dans le Rif et 6 % à Taza-Oujda), 12,9 % vers Fès, et seulement 6 % à Marrakech ou Agadir (8).

Les tracés dépendent aussi du contexte politique et économique des voyages. Durant la période franquiste, l'Espagne était évitée par bateau depuis les ports français. D'une manière générale, les itinéraires routiers espagnols et les liaisons ferroviaires n'offraient que des réseaux irréguliers et dangereux (9) jusqu'à leur modernisation.

Malgré la concurrence croissante de l'avion (10), l'essentiel des liaisons de transport collectif est assuré par les autocars. Quant aux trains, leur mauvaise réputation les poursuit encore aujourd'hui : peu pratiques et mal fréquentés.

Le développement économique et technique de l'Espagne et du Maroc a coïncidé avec un équipement automobile accéléré des migrants et de leurs familles et la poussée démographique marocaine en Europe, ce qui s'est traduit par un changement massif des modes de circulation au profit des voyages en voitures. La route draine environ 80 % des retours annuels.

### Les axes routiers traditionnels

En Espagne, l'axe intérieur reliant Algésiras à Madrid se divise en deux voies européennes : celle du nord et nord-est par la sortie d'Irun-Hendaye via Bordeaux et Paris et celle du sud et de l'est par Port-Bou via Barcelone et Lyon.

Durant les années 80, avec la confirmation d'un déplacement des courants migratoires marocains vers l'Europe du Sud, cet itinéraire s'est dédoublé au sud de la France par un axe longeant la Méditerranée jusqu'en Italie, où les Marocains sont apparus en nombre significatif. Au sud de l'Espagne, la route méditerranéenne, alors modernisée au moins jusqu'à Murcia, dédouble à nouveau l'itinéraire marocain plus au sud-est de la Péninsule. La croissance du tourisme sur la Costa Brava et la Costa Del Sol, et les politiques espagnoles de désenclavement du Sud font écho à la poussée des migrants marocains et algériens, venant du sud et de l'est de la France et de l'Italie. La modernisation et le développement accélérés du réseau routier espagnol a permis l'amélioration du confort et de la sécurité des automobilistes. La durée de la traversée du pays est ainsi passée de 48 à 24 heures.

On aboutit donc à des flux de véhicules venant de tous les pays d'Europe, se répartissant schématiquement selon deux faisceaux d'itinéraires :

- du nord de l'Europe à Algésiras, en passant par Paris et la côte atlantique française, le poste-frontière d'Irun et le centre de l'Espagne. Il s'agit de l'axe le plus ancien et le plus fréquenté, en été en particulier, dans sa partie française (11) ;

- de l'est et du sud-est de l'Europe au sud-est de l'Espagne et le cas échéant à Algésiras, longeant la vallée du Rhône et la côte méditerranéenne en passant par Valencia et le poste-frontière de Port-Bou (12). Cet axe prend aujourd'hui une connotation plus "moderne" : jalonné de nouvelles liaisons maritimes, de nouveaux sites d'implantation de colonies marocaines et plus dynamique sur le plan commercial.

### La multiplication des lignes maritimes

L'intensification des circulations et des retours estivaux depuis toute l'Europe ainsi que la diversification des régions de destination vont provoquer

cf. Hertz de Lempis A., *l'Economie de l'Espagne*, éd. Masson, déc. 1988, coll. "Géographie".

(10) Les migrants sont peu nombreux à rentrer par avion mais en proportion croissante : 7,9 % en 1992 et 10,14 % en 1993 (du 1/06 au 6/09) contre 14,3 % en 1996, d'après le ministère de la Communauté marocaine à l'étranger.

(11) Charef (1999).

(12) De Tapia, Charef, Gauthier (1999), tome II, p. 70-72.

une extension à l'Est des lignes maritimes et le développement de la concurrence des ferries au fil des années 90.

Les principaux ports concernés par le transit de voyageurs sur le détroit de Gibraltar sont Algésiras et Tanger puis Ceuta. Cette entrée débouche sur la colonne vertébrale du réseau routier et ferroviaire du pays. La grande majorité des migrants marocains emprunte les axes routiers ou autoroutiers du nord-ouest en direction de Rabat, Casablanca ou Marrakech, ou du centre en direction de Fès ou Meknès et, plus loin, Rachidia ou Khénifra, Beni Mellal (des nationales seulement). Ce sont, d'une part, les meilleures routes, d'autre part, elles conduisent aux régions de plus forte émigration. Il demeure que les traversées depuis Almeria et Malaga sont beaucoup plus coûteuses.

Elles sont cependant de plus en plus utilisées. La nouvelle ligne internationale Almeria-Nador, qui double la ligne espagnole intérieure Almeria-Melilla remporte depuis 1996 un succès fulgurant. Elle attire des voyageurs des régions côtières de la Méditerranée en France et en Italie (et de Belgique, Suisse, Allemagne).

Le choix des itinéraires et des périodes de départ permet de percevoir la très grande hétérogénéité du collectif marocain émigré, de même que l'étude des motifs des visites au pays m'a permis d'en comprendre les motivations économiques. Si la raison affective est évidemment prioritaire, souvent assimilée à celle des loisirs, l'usage professionnel de cet itinéraire n'en est pas moins de plus en plus vrai, même si ces comportements restent minoritaires et souvent informels.

## **II. Le retour au bled prend des dimensions commerciales**

Lorsqu'on pense aux déplacements des Marocains entre lieux d'installation et région d'origine, on pense d'abord à ces retours estivaux qui ont une importance sociale et affective, en accord avec l'image populaire de la famille migrante isolée de ses proches, qu'on croise lors de son propre départ en vacances. Depuis le début des années 90, il semblerait que l'écart se réduise entre les chiffres d'été et ceux de l'ensemble des retours annuels.

### **Les retours hors saison**

En 1992 au port de Tanger, ils s'élevaient à 18 021 par mois en moyenne, de septembre à mai. Ces retours sont le fait d'une population beaucoup plus hétérogène que l'été, tant du point de vue des motivations du déplacement que des catégories socioprofessionnelles. Les familles sont proportionnellement bien moins représentées, les commerçants, les professions libérales et chefs d'entreprise, les retraités et inactifs en général sont en proportion bien plus importante que les ouvriers ou employés.

La proportion de véhicules est plus importante en dehors des vacances scolaires d'été, il y a moins d'usagers des transports en commun et moins de voyages en famille. Les voitures sont moins chargées de passagers hors saison, environ une moyenne de deux par véhicule, contre plus de quatre

entre juin et septembre. On observe également une chute de l'activité des autocars avec, notamment, une réduction des liaisons du sud-est de la France. Les visites non estivales sont davantage le résultat d'une démarche individuelle et représentent plus une ressource qu'un loisir ou un besoin affectif.

Parmi les retraités ou préretraités circulant régulièrement, nous devons distinguer ceux qui ont choisi de rentrer définitivement pour finir leurs jours dans leur pays, mais qui se rendent très régulièrement en Europe et restent donc très mobiles. La plupart de ces retours définitifs ne sont pas déclarés aux autorités du pays d'accueil ou du Maroc, pour conserver leur titre de séjour, leurs droits sociaux et le droit, alors indissociable, de circulation entre Maroc et pays d'immigration : libre circulation quasiment impossible sans titre de résidence depuis l'instauration des visas par tous les pays européens et surtout les Accords de Schengen (13). Ces "ré-émigrés clandestins" viennent récupérer régulièrement leurs pensions de retraite en France et voyagent très fréquemment en autocar : ils représentent ainsi leur clientèle la plus fidèle. Les migrants isolés (avec ou sans famille au Maroc) choisissent couramment la situation intermédiaire qui consiste à voyager tous les trois mois, ou alterner des séjours de trois, quatre ou six mois d'un côté ou de l'autre.

Ces voyages peuvent être l'occasion d'augmenter leur budget à l'aide du trafic de marchandises. Ces allées et venues d'hommes, de capitaux et de biens représentent une manne économique pour les commerçants et les transporteurs.

### **Les voyages d'affaires et les entrepreneurs transmigrants**

Entrepreneurs, artisans, commerçants ne sont plus des catégories professionnelles minoritaires et originales de cette population active des pays européens. Certains vont jusqu'à multiplier leurs secteurs d'activité et leurs localisations professionnelles, abolissant ainsi la logique des frontières nationales, en redéployant leur force de travail et leur capital économique au pays, mais aussi à travers l'Europe du champ migratoire marocain, au gré de leurs réseaux de solidarité. Les secteurs d'investissement des migrants se sont diversifiés ces dernières années. Aujourd'hui, des études locales dans le Souss ou dans le Rif mettent en évidence le rôle de plus en plus important des migrants dans le développement du secteur tertiaire, en particulier pour le commerce et l'hôtellerie, délaissant les secteurs classiques de la terre et de l'immobilier. Ils sont issus d'un salaire ou des bénéfices d'une première affaire montée en Europe. Pour les nouvelles générations de travailleurs, le réinvestissement s'engage dans le cadre de la "carrière professionnelle", parallèlement à leur activité professionnelle identique ou totalement différente en Europe, ce qui implique un style de vie fortement mobile.

Se développe ainsi parmi les Marocains vivant à l'étranger une "classe d'entrepreneurs transnationaux" que nous avons croisés à plusieurs reprises sur les routes du Maroc. « Les membres [de la communauté transnationale]

(13) Le statut de retraité reconnu dans les titres de séjours instaurés par la loi de 1998 en France est loin d'accorder autant de liberté de mouvement que la carte de séjour. Cf. Plein droit (1998).

(14) Portes (1999), p. 22.

sont au minimum bilingues et passent facilement d'une culture à l'autre ; ils possèdent souvent un domicile dans les deux pays et poursuivent des activités économiques, politiques et culturelles qui nécessitent leur présence dans l'un et dans l'autre à la fois (14). » Il ne faut cependant pas assimiler le petit entrepreneur plus ou moins légal, plus ou moins occasionnel et qui pratique davantage une économie de survie, aux gros entrepreneurs qui montent des sociétés transnationales et qui ne font plus vraiment usage ni de la route ni des réseaux des migrants.

Il semblerait en tout cas que la ressource économique donne sens à la mobilité ici et là-bas et surtout qu'elle établit une hiérarchie dans sa légitimation et sa morale sociale, à distance d'une légitimité du loisir.

### **Dans l'économie domestique**

La circulation implique des frais importants que le voyageur va chercher à réduire en fonction de priorités variables et développant un "savoir consommer" original, acquis au fil des aller et retour, transmissible au sein de la communauté. Il permettra de ne pas trop dépenser, d'augmenter un pouvoir d'achat utilisable pour le voyage, voire de se constituer un petit capital.

L'importation et l'exportation de marchandises est un phénomène nouveau dans ces dimensions actuelles et de plus en plus important sur le plan de la vie des familles, de la survie économique de certaines catégories de population, des impacts sur les mutations économiques des pays développés, ce que les études récentes n'ont pas manqué de souligner. Ce transfert de marchandises se pratique surtout l'été, au moment des départs massifs et de l'accord de tolérances douanières à l'importation de marchandises à usage personnel, à hauteur de 10 000 F à peu près pour toute personne vivant à l'étranger. C'est le moment idéal pour les petits trafiquants, particuliers ou professionnels non déclarés, qui profitent à cette période à la fois de la cohue et de la confusion en plus de ces tolérances.

Pour les migrants, ces mobilités ne relèvent plus seulement de la contrainte mais de plus en plus d'une ressource tant économique que sociale, la liberté de circulation et donc d'importation des Marocains non migrants – sans titre de séjour ou de résidence en Europe – étant très sévèrement réduite par cette même Europe. Le retour au pays est, au-delà de l'affichage d'un enrichissement personnel, le moyen d'accroître ses richesses : soit au profit de la famille que l'on va combler de cadeaux, soit pour son propre compte.

### **La revente de marchandises**

La forte demande émanant de l'intérieur du Maroc offre aux inactifs et aux commerçants en priorité des occasions d'enrichissement (sinon réel, du moins en matière de notoriété) par l'import-export amateur voire clandestin. L'échange de cadeaux s'est transformé peu à peu en commerce, avec la banalisation de l'émigration sur la base du différentiel de richesses

entre pays d'origine et pays d'immigration. De la même façon, on observe un glissement des transferts d'épargne et de capitaux en transferts de marchandises. Ces nouveaux « marchands ambulants » ont rencontré une certaine hausse du niveau de vie d'une partie de la classe moyenne marocaine en mal de consommation de produits nouveaux et une croissance du taux de chômage parmi les migrants marocains en particulier en France, en Belgique et en Allemagne. Le transfert de biens de consommation courante a accompagné leurs visites au pays, mais leur commercialisation, qui par la même occasion revalorise l'épargne et le séjour à l'étranger de ces migrants, représente un phénomène nouveau en constante augmentation.

La crise que traversent les pays d'accueil a produit nombre de migrants qu'ils soient retraités, chômeurs ou en longue maladie, pour lesquels le projet migratoire n'a pu être véritablement atteint. Aussi, une nouvelle génération de migrants apparaît : celle des « marchands ambulants » entre l'Europe et le Maroc. Leur temps libre permet d'effectuer de nombreux voyages et de rapporter ainsi des produits qui sont meilleur marché en Europe.

### Un déplacement des lieux de consommation vers le sud

Les lieux d'achats effectués par les familles en prévision du retour au pays tendent à se déplacer hors des centralités maghrébines traditionnelles de Bruxelles, de la région parisienne, de Lyon ou de Marseille, sur des marchés forains de banlieue et des "marchés aux puces". Le commerce maghrébin s'est étendu sur l'ensemble du territoire européen dans toute agglomération représentant une demande suffisante. Ainsi, certains lieux commerçants de villes moyennes du sud du pays servent de relais d'approvisionnement, comme Perpignan pour les consommateurs locaux et certains commerçants de Catalogne qui n'ont plus besoin de se rendre à Marseille. Jusqu'à présent, les achats étaient effectués bien avant le départ. Aujourd'hui, les Marocains peuvent différer les achats et attendre de trouver sur leur route à Belsunce (15) ou Valencia les bonnes affaires ou nouveautés dont ils ont entendu parler. En effet, la traversée de l'Espagne favorise l'accès à des produits encore moins chers et différents, depuis le développement du commerce "ethnique" dans ce pays (16), sur les axes même de circulation, tout en étant moins chargé au départ (17).

Lieu visible d'écoulement de cette économie parallèle : le "souk el mouhajir" (souk des émigrés) où, "au mois huit", des voitures immatriculées à l'étranger y stationnent coffre ouvert. Y sont revendus des produits neufs ou d'occasion (électroménager, vêtements de fripe, pièces détachées, articles de bazar, etc.). Cette nouvelle pratique peut être aussi celle de migrants désireux de faire du commerce, dont le capital de départ et le niveau d'instruction est insuffisant pour faire face aux problèmes administratifs et de gestion qu'engage la tenue d'un commerce stable ordinaire. Certains, au contraire, ont pu ainsi se former et se constituer un capital suffisant pour prétendre faire carrière dans l'import-export légal.

(15) Tarrius (1995).

(16) Voir les travaux de Bernabé Lopez Garcia sur le commerce ethnique en Espagne et la question des réseaux transnationaux, notamment dans *Annuaire de l'émigration Maroc (I')* (1994).

(17) C'est également le cas pour les consommateurs algériens, migrants ou commerçants. Ils se sont longtemps approvisionnés à Paris, Lyon et Marseille, surtout lorsque la France n'avait pas encore introduit les visas. Aujourd'hui, Marseille reste un lieu d'approvisionnement important, mais des villes comme Alicante, qui a elle aussi une liaison par bateau avec l'Algérie, offrent ce genre de service. Cf. Sempere Souvanavong.



(18) Cf. Portes,  
*op. cit.*, p. 19.

D'autres, enfin, profitent simplement de leur inscription dans des réseaux commerciaux pour approvisionner leur propre commerce ouvert au pays, ou celui d'un membre de leur entourage (18).

Ce type de transport effectué régulièrement peut assurer un véritable revenu. La poursuite du gain a légitimé la durée de leur exil. Elle justifie, au-delà de la vie active, leurs nombreux aller et retour, voire la prolongation de l'émigration de certains retraités, à leurs propres yeux et à ceux d'une famille restée au pays encore tentée par les richesses de l'Europe. Le commerce devient autant un moyen de survie que de solidarité avec la société de leur village, voire de leur pays. Même s'il leur est reproché de ne pas investir dans des secteurs productifs, ils participent à l'émergence d'une nouvelle donne économique ; ceci malgré leur faible niveau de compétences professionnelles et leurs déboires avec la politique douanière du Maroc.

(19) Cf. Urbain,  
p. 138-199.

Ils peuvent transporter de la marchandise acquise par eux-mêmes ou pour le compte d'autrui, lors d'un déplacement total entre leur pays de résidence en Europe et le Maroc, ou à travers l'Europe, au hasard de leurs déplacements pour de petits boulots, sorte de nouveaux Hobos (19). Ces « marchands ambulants » sont bien des nomades, dans le sens où ils circulent à l'intérieur d'un territoire très défini et délimité, dans lequel la résidence est plus ou moins alternée de fait, entre pays d'accueil et pays d'origine. Ici encore, le critère économique semble permettre à la fois la « distinction » sociale et cet affranchissement spatial ; il nous laisse apercevoir une rationalisation économique du lien social au-delà du lien communautaire... Pour conclure, si cet enjeu économique du passage des migrants reste de peu d'importance ou, au pire, un cortège dangereux aux yeux des autochtones ordinaires, certains ont saisi et utilisé cette force économique. Ces nombreux déplacements sont incompatibles, d'une part, avec des revenus limités, d'autre part avec un dédouanement obligatoire pour tout véhicule franchissant la frontière plus de deux fois par an. Si les motivations de ces aller-retour sont d'ordre commercial, il faut trouver un moyen de transport peu cher, permettant de nombreux bagages et en toute sécurité : l'autocar (20).

(20) Ils font penser en bien des points à ce tailleur émigré depuis le Rif à Tanger qui, malgré la vieillesse et la maladie, préfère accomplir lui-même l'acheminement de sa marchandise au moyen d'autobus vétustes, décrit par Tahar Ben Jelloun. Cf. *Jour de silence à Tanger*, éd. du Seuil, Paris, 1990, p. 57-59.

(21) Gauthier (1997).

### III. Les activités économiques sédentaires autour des mobilités

Des riverains « autochtones » ont su voir dans ce passage une opportunité commerciale dans tous les lieux de leur passage, du point de départ à celui d'arrivée : au Maroc bien sûr, plus rarement en Espagne, des cafés « spécialisés » ont fait l'objet de développement dans la thèse et de publications antérieures (21). Voyons ici le cas des commerçants et autocaristes marocains en France à partir de l'observation de la ligne Paris-Tiznit la plus importante ligne au départ de la France. Par elle nous pouvons appréhender l'ensemble du réseau d'autocars européens qui y est plus ou moins directement articulé et observer le phénomène au Maroc puisque,



là-bas aussi, cette ligne se raccorde à des centralités fortes de cette activité : le passage du Détroit par Algésiras et Tanger, la gare routière de Casablanca et ses correspondances pour tout le nord et l'est du pays et le Souss. Une seconde ligne est assez dynamique en France et intéressante pour le même type de raison : la ligne Lyon-Casablanca, que nous aborderons depuis l'analyse locale du marché à Lyon (22).

Un pool commercial international s'est organisé entre l'Europe et le Maroc partageant les parts de marché des sociétés suivantes : Eurolines France et Chaumons pour la France, C.T.M.-L.N.(23) pour le Maroc, Linebus S.A. et Iberbus pour l'Espagne, Bradley pour la Belgique. En 1996, il se composait également des transports Trans-balady, SAT et SATCOMA-SATAS (Maroc), TTI (Gennevilliers) et Essalima (24). Cette concentration horizontale, son poids international permettent de bénéficier d'accords et de facilités diverses avec d'autres partenaires administratifs ou privés tels que compagnies maritimes, firmes de relais d'autoroutes, agences de voyage, etc. et d'avoir suffisamment de poids pour être consultées lors d'accords entre les ministères des pays concernés.

Les sociétés de transport dont nous allons parler ici relèvent de l'entrepreneuriat ethnique (25) ou, pour parler comme Alain TARRIUS, de transport auto-produit (26), qu'on peut considérer comme entreprises transnationales parce que "enracinées dans deux pays à la fois" fondées par des migrants ou d'anciens migrants et dépendant de liens constants entre les deux pays d'origine et de résidence (27). Les entrepreneurs à leur tête sont bien eux-mêmes transnationaux, « issus de l'immigration, qui font la navette entre les pays et maintiennent des contacts quotidiens avec l'étranger (28) ».

Le transport routier est un secteur d'activité économique relativement accessible : un investissement de départ vite amortis et bénéficiant d'infrastructures sans charges (29). De sorte qu'il y a peu d'inégalités entre entreprises artisanales et grandes entreprises (30) qu'elles peuvent cohabiter aisément.

Sans perdre de vue leur spécialisation ethnique, la qualité de ces sociétés va du bas de gamme au "standing" du transport routier de voyageurs. La place des sociétés « artisanales » dans la hiérarchie de la flotte dépend en partie des catégories sociales auxquelles elles s'adressent : un bon transporteur pouvant être pour les uns le moins cher, et seulement celui-là, alors que d'autres vont privilégier la modernité, le confort, la sécurité, la compétence en conduite ou en accueil de son personnel, ou encore le "look". Ces exigences varient également en fonction de l'esprit dans lequel est abordé le voyage. On n'attend pas la même chose d'un voyage touristique ou commercial, en famille ou solitaire. L'hétérogénéité de ce secteur offre une complémentarité et un choix très importants, répondant à l'hétérogénéité de la clientèle et de ses pratiques.

(22) Les grands centres nodaux de ce vaste réseau euro-marocain que sont Bruxelles et Casablanca n'ont pas été directement observés. Plutôt que sur les fiefs des grandes compagnies internationales ou nationales nous avons préféré concentrer notre énergie sur l'analyse microsociologique des petites sociétés spécialisées et des micro lieux qui les produisent, les dynamisent et s'en nourrissent tant économiquement que sociologiquement.

(23) La Compagnie de Transports du Maroc Lignes Internationales.

(24) Charef en retrace un historique dans son rapport publié avec Migrinter en 1995, *op. cité*.

(25) Tel que l'entendent Emmanuel Ma Mung ou Isaac Joseph.

(26) Cf. Tarrius (1986), p. 131.

(27) Voir le modèle des entreprises dominicaines décrites par Portes dans l'article déjà cité.

(28) Portes, *op. cité*, p. 18-19.

(29) Ritter (1976), p. 19.

(30) Même si, aujourd'hui, l'équipement des véhicules en système de liaison satellitaire tend à creuser l'écart.

Paradoxalement, leurs prestations se rapprochent davantage de ce qui est attendu d'un service public que d'un transporteur privé (voyages à perte, entretien de portions de lignes peut rentables). Leur atout sur les autres transports collectifs, ferroviaires ou aériens ou grosses compagnies d'autocar, est d'être un véritable service de proximité : installées là où se trouvent leurs clients ou sinon allant les chercher en pénétrant au cœur de leurs régions et de leurs quartiers, tant en Europe qu'au Maroc, dans les lieux habituels de résidence ou de consommation. Il existe plusieurs conceptions du transport collectif chez ces différents opérateurs du transport routier. Les professionnels de haut niveau ont une conception plus proche de celle de la SNCF selon laquelle "les trains partent et arrivent à l'heure". Les lignes sont fixes, le transport des personnes et leur confort priment sur la quantité et le transport des bagages. Les arrêts sont utilitaires, brefs et planifiés. Les transporteurs spécialisés sur le marché des migrants marocains, qui se rapprochent davantage des commerçants que des transporteurs internationaux, planifient leurs déplacements avec souplesse et au coup par coup, en fonction des partenaires très changeants. Ils travaillent dans l'esprit d'un réseau « clientéliste » repérable également dans le choix des lieux d'arrêt.

### **La centralité commerciale marocaine d'Asnières-Gennevilliers et ses agences d'autocars**

L'essor industriel à Asnières (fin du 19<sup>e</sup> siècle dernier) et à Gennevilliers (début du 20<sup>e</sup>) (Hauts de Seine, en petite couronne) a favorisé une importante migration de main-d'œuvre ouvrière venue de tous les pays d'Europe puis d'Afrique du Nord (31). Le collectif marocain est largement dominé par le groupe des Soussis, venus les premiers dans le cadre des recrutements coloniaux, et en particulier ceux issus de la province de Tiznit (Souss) dès les premiers mouvements migratoires vers l'Europe et qui tiennent aujourd'hui le marché du commerce (gros ou détail) d'articles de bazar (32) et d'épicerie. Durant la décennie 90, ces centres sont également des lieux connus pour leur concentration de petites agences de transport par autocar à destination du Maroc du Sud. En témoignent les devantures des sociétés affichant quasiment toutes : *France-Maroc/Paris-Tiznit*.

Gennevilliers et Asnières ne sont pas des cités très étendues, et les "bazaristes" et transporteurs se situent souvent à quelques mètres les uns des autres, sur l'avenue Gabriel Péri ou la place Voltaire. Nombreux sont les voyageurs qui complètent leurs achats dans les bazars voisins au moment du départ. Ils ressortent chargés de sacs, de cartons, parfois de tapis, de meubles... En s'associant aux sociétés de transport, les commerçants peuvent ainsi élargir leur marché en captant leur clientèle. « Pour eux c'est intéressant » confie l'attaché commercial d'une société lyonnaise ayant de nombreux points de ramassage chez des commerçants sur plusieurs lieux du trajet en France, « un car qui s'arrête peut faire des achats pour 5 ou 10 % (33) de la vente

(31) Ray, *op. cit.*, p. 96, 100, 140, 161, 275, 352, 365.

(32) Sur l'implantation de Soussis dans cette région et le développement commercial sur l'initiative des migrants, voir notamment Migrinter (1986), Guillon, Ma Mung, (1986), p. 105, Aït Ouazziz (1989).

(33) D'après nos observations, il semble que ce taux est à revoir à la hausse.

de la journée. Y'en a qui demandent que ça ! » En contrepartie, ces commerçants mettent à la disposition de leurs acheteurs, tout au long de l'année, prospectus et billets au profit des sociétés et leur permettent ainsi d'élargir leur portée commerciale à des villes dans lesquelles ils n'ont pas d'agence. Ainsi, les transporteurs accroissent la clientèle des commerces au moment du départ et augmentent par la même occasion leur marge bénéficiaire, puisque les achats effectués vont gonfler le poids des bagages.

Cette connivence est facilitée par l'étroitesse des liens sociaux dans cette petite communauté de Gennevilliers qui partage à la fois son histoire migratoire, sa région d'origine, ses secteurs d'activité tant à Gennevilliers que dans la région de Tiznit et d'Agadir d'où viennent la plupart des commerçants et transporteurs. Ce tissu commercial et social fonctionne sur la recherche de complémentarité économique entre activités et entre polarités. L'itinéraire Paris-Tiznit, qu'il soit parcouru en voiture pour les commerçants ou en autocar pour les transporteurs ou leurs clients, décrit un territoire continu sur lequel circulent des hommes, des marchandises mais aussi des idées commerciales, des projets d'investissement, des nouvelles du pays... Ce territoire est constitué à la fois de liens sociaux étroits et dynamiques et de circulations incessantes des membres du groupe.

Les prix pratiqués par la plupart des sociétés sur Gennevilliers et Asnières sont effectivement très bas, même en période creuse : 500 F l'aller simple depuis Gennevilliers ou Asnières et 600 Dh depuis Tiznit, soit à peu près 400 F. Ces tarifs sont ridiculement faibles si l'on considère le coût du carburant, de l'entretien des véhicules, de la rémunération des chauffeurs, de la traversée en bateau pour le car et les passagers, etc. Ils sont justifiés par le transport de marchandises. En effet, l'activité de ces autocaristes que nous avons présentés comme un service spécialisé se partage à part quasiment égale entre le transport des personnes et celui des bagages, accompagnés ou non. Passé le poids des 30 ou 40 kg, chaque kilo supplémentaire est taxé entre 10 et 20 F. Certains voyageurs sont si chargés que la place leur est offerte. Pour le matériel lourd tel que l'électroménager, les meubles ou les véhicules deux-roues, le prix est de plus en plus fixé à l'avance (34). Ce type de charge représente une telle quantité – parfois un ou deux quintaux – et de tels bénéfices qu'en périodes de pointe, les sociétés n'hésitent pas à faire remonter des autocars vides de tous passagers vers la capitale, tant les chargements en sens inverse amortiront les frais engagés pour les deux traversées.

La densité de la demande estivale oblige les sociétés à passer de un à trois départs par semaine, avec souvent deux départs dans la journée, et à augmenter leur équipement en véhicules. Ils louent alors à des sociétés françaises ou espagnoles autocars et remorques, au rythme de la demande.

Cependant, malgré l'essor fulgurant de ces entreprises de transport et d'une demande de plus en plus diversifiée en termes de clientèle, de marchandises, de régions d'appel, leur durée de vie est très aléatoire ; l'enthousiasme de

(34) Exemple de tarifs dans une société lyonnaise en 1996 :  
télévision : 400 F,  
réfrigérateur ou machine à laver : 500 F, vélo : 100 F, mobylette ou scooter : 1 000 F, moto de plus 80 cm<sup>3</sup> : 1 500 F.  
Les transporteurs du pool ne prévoient aucun rabais en cas de bagages importants.

l'ouverture de ce nouveau créneau aux entrepreneurs transmigrants a laissé place à un développement sauvage et à une concurrence désordonnée, les sociétés se créent et se recréent aussi vite qu'elles disparaissent.

### **Lyon : un exemple de la précarité de ces entreprises**

A Lyon, c'est également dans l'environnement du centre marchand maghrébin de la « place du Pont » que se sont développées les agences de transport par autocar. Là aussi, les liens entre les deux secteurs d'activité sont étroits. Sur quatre transporteurs identifiés à Lyon, deux se trouvent sur la place du Pont, un troisième est situé non loin, vers la gare ferroviaire et routière de Perrache.

Ces petites entreprises tentent de s'imposer face aux puissantes sociétés du pool. Dans la région lyonnaise (35), il n'existe pas la même densité d'implantation de transporteurs qu'en région parisienne. Les principaux concurrents sont les groupes internationaux Eurolines, Linebus et Iberbus (du pool) et la société ibérique Intercar sur Saint-Etienne, des sociétés « artisanales », ou encore des transporteurs clandestins. Ils desservent toutes les destinations marocaines, mais essentiellement Casablanca et le Rif.

Fouad et Tarek sont deux transporteurs issus d'une même société qui s'est scindée en deux.

Le premier est un entrepreneur casablancais présent depuis le début des années 90. Son installation tant nationale qu'internationale repose sur un réseau en partie familial de commerçants qui lui a permis de proposer un service au plus près des besoins et exigences de sa clientèle potentielle et de pallier aux manques du marché dominant, alors qu'il était chauffeur pour une société française de tourisme. La notabilité et le charisme de Fouad et la qualité relationnelle de la société correspondent à la conception du voyage que partage la clientèle qui choisit ce type de transporteurs. Les chauffeurs et accompagnateurs, tous marocains, jouent un rôle primordial tant dans la réussite des voyages que dans l'entretien de ce réseau.

Enfin, la création d'une société familiale au Maroc permet de légaliser les voyages sud-nord, rentabiliser ainsi les rotations et s'assurer un partenariat local plus fiable pour les portions d'itinéraire qu'il ne peut honorer.

Tarek, arrivé plus tardivement, était beaucoup moins connu et influent que Fouad dans la région malgré ses efforts et son expérience professionnelle de commercial. Bien qu'il ait bénéficié de la réputation de la première société et, plus tard, des erreurs de ses concurrents, il n'a pas pu résister à la concurrence. La force de l'entreprise de Fouad réside sans doute dans sa forme familiale et le partage des responsabilités, qui lui donnent une certaine stabilité et inspirent confiance. Pourtant, Tarek a développé une stratégie intéressante d'association avec d'autres sociétés dans des régions frontalières de France s'articulant ainsi à tout le marché européen. Il a essayé de diversifier son activité là où Fouad se spécialisait pour une clientèle locale et jouait la carte communautaire.

(35) Dont la région de Saint-Etienne, qui a connu son temps de gloire comme ville minière et industrielle accueillant de nombreux Marocains dès le début du siècle.

La concurrence devient de plus en plus difficile, l'été 1996 sera source de difficultés pour tous les transporteurs, légaux ou clandestins. Durant l'hiver 1997-1998 toutes les sociétés connues ont disparu, hormis le pool et la famille de Fouad, seule en place sur la région. Ces sociétés sont surtout vulnérables du fait de la fragilité de leur matériel, éprouvé par des itinéraires longs et peu confortables. Dans un tel contexte conflictuel règne la crainte d'un sabotage ou de la calomnie.

Depuis la région Rhône-Alpes, les transporteurs couvrent potentiellement tout l'est et le sud de la France, régions d'immigration plus récente, dans lesquelles le collectif marocain est relativement moins organisé. Les deux sociétés que nous avons examinées ont un ancrage à Marseille. Dans cette ville, elles sont les deux seules sociétés légales dont nous ayons eu connaissance tant depuis la France que depuis le Maroc. La concurrence parisienne est également très rude. Mais c'est surtout celle des partenaires amateurs locaux qui a causé du tort à ces professionnels. Il n'y a jamais eu de véritable concertation entre les différents petits transporteurs locaux, sauf pour faire pression sur une société "algérienne" qui a, le temps d'un été seulement, tenté d'organiser des voyages vers le Maroc.

### Les autocars "pirates"

Certaines sociétés de la région parisienne pratiquant des tarifs anormalement bas sont soupçonnées d'illégalités. « 300 F l'aller ! Y a autre chose derrière. Ils ne peuvent pas le faire à perte si y a pas autre chose derrière. » La plupart du temps, elles ne déclarent qu'une part de leur activité et de leur personnel, en jouant sur la double localisation en France et en Europe. Elles mettent en circulation des cars en très mauvais état et rentabilisent les trop nombreuses rotations en resserrant les sièges de façon à prendre un maximum de passagers à chaque voyage. Un parc d'autocars vétustes, un réseau routier éprouvant, peu d'entretien, un taux de rotation très élevé, un personnel peu professionnel et peu motivé (*turn-over* important, bas salaires, rotations rapprochées, emplois sociaux) et un patronat guère plus professionnel et vite dépassé par la demande fragilisent la qualité des services (36), leur crédibilité et la fidélité d'une clientèle séduite par la sécurité et la ponctualité des compagnies du pool.

(36) Cf. Charef (1995).

Des particuliers organisent également des voyages avec leurs véhicules personnels, le plus souvent des minibus, des fourgonnettes ou des cars loués à des compagnies de tourisme. N'ayant pas de charges sociales ni de frais de gestion importants, ils peuvent se permettre de pratiquer des prix extrêmement bas. Leur activité est limitée par le nombre de véhicules mais suffisante pour casser le marché. Ces particuliers sont le plus souvent des chômeurs ou autres migrants en cessation d'activité tels que les retraités qui transportent indifféremment hommes ou biens. Ce « co-voiturage » répond à une situation particulière : crise de l'emploi, disponibilité forcée des véhicules et des hommes et hostilité des transporteurs classiques à ce

type de clientèle trop chargée, trop bruyante, indisciplinée... Cette organisation “ethnique” des transports est donc à la fois due à des besoins singuliers et à une position particulière dans la société d’accueil.

Cette myriade de petites sociétés, rarement aux mains de véritables professionnels, a bénéficié de la prompte ouverture d’un nouveau marché. Les nombreux problèmes (pannes, abandon de passagers, escroqueries) et accidents relevés ces dernières années par les autorités françaises, espagnoles et marocaines ont contribué à une prise de conscience de nouveaux besoins et d’une demande croissante en matière de circulation entre le Maroc et l’Europe dont cherchent à s’emparer les grandes compagnies. Le secteur s’organise lentement et tend à renouveler son image de marque contre les transporteurs opportunistes et illégaux. Mais les réformes prévues dans le secteur des transports en général, le programme de privatisation lancé par le gouvernement marocain l’ouverture des frontières nationales aux investisseurs et concurrents étrangers vont sans doute accentuer l’instabilité de ces entreprises. Sans doute ces mutations économiques vont-elles avoir des incidences sur les mobilités elles-mêmes. Elles risquent d’ébranler les dynamiques locales des régions d’émigration, tant dans le secteur du transport international par autocar que dans celui du petit commerce et de l’import-export, amateur ou professionnel.

Les sociétés d’autocar observées depuis Paris, Tiznit ou sur notre parcours ont montré à quel point elles savaient s’associer, quand il s’agissait de capter et de redistribuer la clientèle sur des espaces étendus et à travers des trajectoires complexes sur plusieurs pays d’Europe. Paris, ou certaines villes comme peut-être Strasbourg et Valenciennes, jouent un rôle-charnière vers les pays du Nord, Lyon vers la Suisse et l’Allemagne ou Marseille vers l’Italie. Au Maroc, les pôles de réception/redistribution des passagers à destination du reste du pays sont Nador, Casablanca et Tiznit. Il resterait à observer l’influence croissante du transport depuis l’Italie, qui tend à croître et à remplir un rôle important sur le plan commercial, en articulation avec l’arrivée de commerçants marocains à Marseille et en Espagne.

### **Conclusion : dans quelle mesure peut-on parler d’un groupe transnational ?**

A l’examen de ces multiples faits et types de mobilité, à l’issue de cette réflexion et de sa rédaction, nous souhaitons insister ici sur l’extension et la complexité croissante du phénomène.

Le modèle migratoire marocain actuel se caractérise par son inscription dans la mobilité allant bien au-delà du mouvement migratoire “classique” et d’une simple circulation pendulaire entre les lieux d’installation professionnelle et résidentielle. Cette mobilité devient un phénomène social complexe concernant différemment les divers groupes du collectif européen. Les espaces de circulation sont à leur tour des lieux propices à la production de richesses mais aussi de liens sociaux, d’identités socioprofessionnelles,

de culture et de mémoire collective imbriqués dans le vaste champ migratoire marocain. La migration marocaine et sa géographie se caractérisent par leur nature transnationale qui atteint un haut niveau de sophistication, grâce à une capacité à échanger et à se développer (socialement, culturellement et économiquement) au sein-même du territoire européen entre les différents lieux d'implantation des colonies marocaines et au-delà, à travers des alliances inter-ethniques et multiculturelles. La société marocaine est embarquée, parfois malgré elle, dans ce processus, les réseaux migratoires étant rarement totalement étanches aux membres de la famille ou autres compatriotes demeurés au pays. La transnationalité de la migration marocaine passe par des ancrages au Maroc et une redistribution de richesses matérielles ou non vers le pays.

## Références bibliographiques

- Aït Ouazziz R. (1989), *les Commerçants soussis dans l'agglomération parisienne*, thèse de Géographie, Poitiers.
- Amselle J. L. (1998), « Heurts et malheurs des usages anthropologiques des notions d'ethnie, de groupe ethnique, d'ethnicité », Séminaire du GRS, Séance du 20 nov.
- Annuaire de l'émigration Maroc (I')* (1994), s/d. Basfao K. et Taarji H., Fondation Hassan II pour les Marocains résidant à l'étranger, Rabat, 1994.
- Battegay A. (1996), « Le migrant acteur, la migration comme activité », in M. Peraldi et E. Perrin (dir.), *Réseaux productifs et territoires urbains*, Presses universitaires de Toulouse, le Mirail, Toulouse.
- Battegay A. (1990), « Références bibliographiques », in *Commerces et commerçants étrangers*, Cahiers TDS, DRI.
- Begag A. (1991), *la Ville des autres : la famille immigrée et l'espace urbain*, PUL, Lyon, 1<sup>er</sup> trimestre.
- Belkadi A. (1995), « Les investissements économiques des ressortissants marocains à l'étranger (R.M.E.) dans les petites villes du Souss », *Dirassat*. F.L.S.H. de l'Université Ibno Zohr d'Agadir, Maroc, n° 9.
- Berriane M., Laouina A. (1998), *le Développement du Maroc septentrional : points de vue de géographes*, éd. Justus Perthes Verlag Gotha, Gotha, coll. "Nahost und Nordafrika".
- Berriane M., Popp H. (éd.) (1997), *Migrations internationales entre le Maghreb et l'Europe*, « Les effets sur les pays de destination et sur les pays d'origine », *Actes du 4<sup>e</sup> colloque maroco-allemand*, Munich, Technische Universität/Royaume du Maroc, université Mohammed V-Agdal, Publications de la Faculté des lettres et des sciences humaines, München, Rabat, 1999, n° 75, série "Colloques et séminaires".
- Berriane M. (1993), « Les retours de vacances des ressortissants marocains à l'étranger et la diffusion des pratiques touristiques au sein de la société marocaine », *Revue de géographie du Maroc (R.G.M.)*, l'Association nationale des géographes marocains, F.L.S.H., Rabat, vol. XV, n°s 1 et 2, numéro spécial, p. 229-245.



- Berriane M. (1993), « La vogue grandissante des vacances », *Rivages*, août, n° 5, p. 50-51.
- Boukous A. (1980), « L'émigration des Soussi », *Bulletin économique et social du Maroc*, Rabat, n° 135.
- Braudel F. (1990), *la Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, tome 1 : *la Part du milieu* ; tome 2 : *Destins collectifs et mouvements d'ensemble* ; tome 3 : *les Événements, la politique et les hommes*, Armand Colin, Livre de Poche, Paris.
- Carlier O. (1990), « Le café maure, sociabilité masculine et effervescence citoyenne (Algérie XVII<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles) », *Annales E.S.C.*, juillet-août, 4-5<sup>e</sup> année, n° 4.
- Cesari J. (1997), « Les réseaux transnationaux entre l'Europe et le Maghreb : l'international sans territoire », *Revue européenne des migrations internationales (R.E.M.I.)*, Poitiers, vol 13, n° 2, p.81-94.
- Chaïb Y. (1994), « La mort nomade », in *l'Annuaire de l'émigration Maroc*, p. 347-351.
- Chaoui M. (1993), « Sur les bords de la Seine un souk fabuleux », *Rivages*, n° 3-4, p. 42-43
- Charef M. (1999), *la Circulation migratoire marocaine : un pont entre deux rives*, Editions du Sud Contact, Agadir.
- Checa F. (1998) (éd.), *Africanos en la otra orilla : trabajo, cultura e integracion en la Espana Mediterranea*, Ed. Icaria Editorial con col. de la Universidad de Almeria, Barcelona, Feb., coll. Antrazyt.
- Colectivo Ioé (Actis W., Pereda C., De Pradade M. A.) (1995), *Presencia del Sur*, Marroquies en Cataluña. éd. Institut Catala d'Estudis Mediterranis/Fundamentos, Madrid, coll. Ciencias, série "Sociologia".
- De Tapia S., Charef M., Gauthier C. (1997-1999), *la Circulation migratoire dans les diasporas ouvrières de la Méditerranée*, tome I : *Turquie*, tome II : *Maroc*, Migrinter, Poitiers, 144 p., et 193 p.
- Desrumaux, *Plein Droit*, GISTI, Paris, n° 39, p. 45.
- Dorai M.K., Hily M.A., Loyer F. (1998), resp. Sc Ma Mung E., *Bilan des travaux sur la circulation migratoire*, Rapport final, Ministère de la Solidarité et de l'Emploi, Direction de la population et des migrations, Migrants Poitiers, novembre 1998.
- Fondation Hassan II pour les MRE (2000), *Evaluation de l'opération d'accueil des Marocains résidant à l'étranger*, Rapport d'analyse, Rabat, oct., 42 p.
- Gauthier C. (1993), « La route des Marocains : les frontières d'un parcours de retour », *REMI*, Migrinter, Université de Poitiers, Volume 9, n° 1, p. 131-142.
- Gauthier C., « Migrants marocains âgés entre deux rives », p. 20-23.
- Gauthier C. (1993), *Juste histoire d'un espace : mobilités et sédentarisés d'un voyage de retour au Maroc*, D.E.A., Lyon II, sept.
- Gauthier G. (1997), « Mobilités migratoires marocaines, sociabilités et échanges marchands », *Revue européenne des migrations internationales*, Migrinter-CNRS, Poitiers, vol. 13 n° 3, p. 183-210.
- Gimenez Romero C. (1998-1999), « L'immigration en Espagne », *Confluences méditerranéennes*, l'Harmattan, Paris, Hiver, n° 28, *Méditerranée, l'inévitable dialogue*, p.121-132.
- Goffman E., *les Rites d'interaction*, Editions de Minuit, coll. "Le sens commun".

- Grafmeyer Y., Joseph I. (prés.) (1990), *l'Ecole de Chicago*. éd. Aubier, coll. "Champ urbain".
- Guillon M. Mamung E. (1986), « Les commerçants étrangers dans l'agglomération parisienne », *Revue européenne des migrations internationales*, Migrinter-CNRS, Poitiers, décembre, vol. 2, n° 3, p. 105.
- Halbwachs M. (1971), *la Topographie légendaire des Evangiles en terre sainte*. éd. PUF, Vendôme, (1<sup>er</sup> éd. 1941), coll. Bibliothèque de sociologie contemporaine.
- Huyghe F.B. (1998), « La transformation par le voyage : les routes du bouddhisme chinois », *Hermès*, n° 22, p. 73-81.
- Iraki A. (1995), « Migrants ruraux et "territorialité" dans le Nord-Ouest marocain ». *Peuples méditerranéens - Monde arabe, le retour du local*, n° 72-73, p. 147-160.
- Jaquemet M. (1994), *De Béni Mellal à Turin*, texte inédit, Rabat.
- Lopez Garcia B. (1993), *La inmigración Magrebi en España : El retorno de los Moriscos*, Ed. Mafpe, Madrid, coll. "Maghreb".
- M.A.R.S. (1995), *le Mythe andalou*, Institut du monde arabe, Paris, n° 9.
- Ma Mung E. dir. (1997), *Mobilités et investissements des émigrés (Maroc, Tunisie, Turquie, Sénégal)*, l'Harmattan, Condé-sur-Noireau.
- Messamah, Toubon (1990), *Centralité immigrée, le quartier de la Goutte d'Or*, Dynamique d'un espace pluriethnique, l'Harmattan, Paris, coll. "Interculturel".
- Metral J. (1997) (coord.), *les Aléas du lien social : constructions identitaires et cultures dans la ville*, Ministère de la Culture et de la Communication, Paris.
- Pallida (1988), « L'immigration entre l'économie ethnique et l'économie souterraine », Communications du colloque international de Vaucreson, GRECO 13, janvier.
- Peraldi M. dir. (2001), *Cabas et containers : activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*, éd. Maisonneuve et Larose, Maison méditerranéenne des sciences de l'homme, Paris, coll. "Frontières", villes : lieux de passage.
- Peraldi M., Foughali F., Spinousa. N. (1995), « Le marché des pauvres, espace commercial et espace public », *REMI*, vol. 11, n° 1, p. 77-97.
- Peres H. (1999), « L'Europe commence à Gibraltar. Dilemme espagnol face à l'immigration », *Pôle Sud*. Avec le concours du CNRS, nov., n° 11, p. 8-23.
- Plein Droit, *Une vieillesse illégitime*, Gisti, Paris, juillet 1998, n° 39.
- Portes A. (1999), « La mondialisation par le bas, l'émergence des communautés transnationales », *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, Paris, sept., n° 129, p. 15-25.
- Ray J. (1938), *les Marocains en France*, Institut des Hautes Etudes Marocaines, Librairie Recueil Sirey, Paris.
- Revue européenne des migrations internationales (R.E.M.I.)* (1995), « Marseille et ses étrangers », vol. 11, n° 1.
- Réseau sur les mobilités euro-marocaines, *Lettre d'information* n° 0, Rabat, avr. 2000.
- Réseau sur les mobilités euro-marocaines. *Lettre d'information* n° 1, Rabat, déc. 2000.
- Ritter J. (1976), *Géographie des transports*, PUF, coll. Que sais-je ?
- Rivages*, Rabat, n° 2, 1993, n° 3-4, 1993 ; n° 5, 1993 ; n° 11, 1994 (ministère de la

- Communauté marocaine à l'étranger avec la collaboration de la Fondation Hassan II).
- Schutz A. (1991), *le Chercheur et le quotidien*, Editions Méridiens Klincksieck, coll. Sociétés.
- Sempere Souvanavong J.D., « El transito de Argelinos por el puerto de Alicante », *Investigaciones Geográficas*, Université d'Alicante, n° 24.
- Sheaffer F. (1998-1999), *Champ, réseau et circulation migratoires*. Articulation de ces trois notions à travers l'étude de la migration marocaine. L'exemple de la communauté marocaine de Strasbourg, D.E.A., géogr., Poitiers.
- Simmel G. (1987), *Philosophie de l'argent*, PUF, coll. "Sociologie".
- Simmel G., (1990), « Digressions sur l'étranger », p. 53-59, in Y. Grafmeyer et I. Joseph, *l'Ecole de Chicago*, Editions Aubier, coll. "Champ urbain".
- Simon G. (2000), « Champs migratoires et structures urbaines », in Table-ronde Geoforum Aix-en-Provence, mai, inédit.
- Soullignac F. (1993), *la Banlieue*, La Documentation française, Paris.
- Tarrius A. (1985), « Transports auto-produits, production du social », *Espaces et sociétés*, n° 46.
- Tarrius A. (1995), *Arabes de France dans l'économie mondiale souterraine*, Editions de l'Aube-Actes Sud, Paris.
- Tarrius A. (1992), *les Fourmis de l'Europe : Migrants riches, migrants pauvres et nouvelles villes internationales*, l'Harmattan, Paris, 207 p.
- Tarrius A. (2000), *les Nouveaux cosmopolitismes*, mobilités, identités, territoires, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, coll. "Monde en cour".
- Teim, *Atlas de la inmigracion magrebi en España.*, éd. De la Universidad Autonoma de Madrid, Ministère de Asuntos Sociales, Direccion General de Migraciones, Madrid.
- Temime E. (1985), « Les routes des migrations en Méditerranée », *Peuples méditerranéens : Migrations et Méditerranée*, avril-sept., n° 31-32, p. 83-95.
- Tonnies F. (1944), *Communauté et Société*, PUF, Paris, 246 p.
- Urbain J.D. (2001), « Des mobilités dans tous leurs états... », *Correspondances*. IRMC, Tunis, janvier-avril, n° 64-65, p. 3-7.
- Urbain J.D. (1998), *Secrets de voyage : menteurs, imposteurs et autres voyageurs invisibles*, Editions Payot et Rivages, Paris, coll. "Essais", Payot.
- Zaïm F. (1992), « Les enclaves espagnoles et l'économie du Maroc méditerranéen. Effets et étendue d'une domination commerciale », in *le Maroc méditerranéen, la troisième dimension*, Casablanca.