



HAL
open science

Structuration et recompositions post-révolution d'une route marchande mondialisée en Tunisie

Adrien Doron

► **To cite this version:**

Adrien Doron. Structuration et recompositions post-révolution d'une route marchande mondialisée en Tunisie. *M@ppemonde*, 2022, 133, 10.4000/mappemonde.7445 . hal-04130250

HAL Id: hal-04130250

<https://u-paris.hal.science/hal-04130250v1>

Submitted on 15 Jun 2023

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

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



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Structuration et recompositions post-révolution d'une route marchande mondialisée en Tunisie

Adrien Doron

Géographe, maître de conférences, Université Paris Cité, UMR
Géographie-cités

fr

L'article s'intéresse aux itinéraires empruntés, en aval de la route globale d'importation, par les flux de marchandises *made in China* approvisionnant les marchés de Tunis. Il souligne la structuration ancienne et la mondialisation progressive d'une pluralité d'options d'approvisionnement permettant de contourner les barrières douanières du pays. Ces ramifications de la route globale sont provisoirement délaissées au profit d'arrangements politico-économiques encourageant l'importation directe sous le régime du président Ben Ali. Depuis 2011, elles sont réactivées et recomposées par les commerçants pour faire face aux difficultés nées du changement de régime et assurer la continuité des approvisionnements.

commerce transnational, importations, mondialisation, routes marchandes, révolution

The structuration and post-revolution recomposition of a global trading route in Tunisia

Downstream of the globalized trade route, the paper focuses on the routes taken by flows of goods made in China supplying the Tunis markets. It underlines the long-standing structure and the progressive globalization of a plurality of supply options to circumvent/bypass the country's customs barriers. These ramifications of the global road are temporarily abandoned in favor of political and economic arrangements encouraging direct imports under President Ben Ali's regime. Since 2011, they have been reactivated and recomposed by merchants to face the difficulties arising from the regime change and ensure the continuity of supplies.

globalization, imports, revolution, trade routes, transnational trade

Estructuración y recomposiciones posrevolucionarias de la principal ruta comercial de Túnez

El artículo se centra en las rutas secundarias de importación de mercancías fabricadas en China que abastecen los mercados de Túnez. La progresiva globalización modificó los modelos tradicionales,

ofreciendo una pluralidad de opciones de abastecimiento que permitieron sortear las barreras aduaneras del país. Bajo el régimen del presidente Ben Ali estas ramificaciones de la principal ruta comercial se abandonaron temporalmente por los acuerdos político-económicos que promovían la importación directa. No obstante, desde 2011, ante las dificultades por el cambio de régimen político y para asegurar la continuidad del suministro, éstas han sido reactivadas por los comerciantes.

comercio transnacional, importaciones, globalización, rutas comerciales, revolución

Les routes de la soie existent déjà. Routes transnationales et places marchandes du made in China entre Asie Afrique et Europe

21 avril 2020

Cette publication a bénéficié du soutien du Conseil européen de la recherche, Programme Horizon 2020, projet ERC TARICA convention n° 695674.

Introduction

Parmi les « routes de la soie déjà existantes » (Marsden, 2017), celles reliant le bassin méditerranéen à la Chine ont été parmi les premières et les plus intensément investiguées. Depuis la mise en évidence, en contexte post-colonial, d'une « mondialisation par le bas » (Portes, 1999 ; Tarrus, 2002) engendrée par des mouvements transnationaux de personnes et souvent caractérisée par des échanges commerciaux informels, les circulations migratoires et marchandes observées n'ont cessé de s'étendre, de se professionnaliser et de se mondialiser, du « cabas » au « conteneur » (Peraldi, 2001), au tournant des années 2000 et ce, par étapes, en direction des places marchandes chinoises de Guangzhou et, plus encore, de Yiwu (Belguidoum, Pliez, 2015 et 2019). Dans ces comptoirs cosmopolites (Cui, 2019), les acteurs de cette « mondialisation des pauvres » (Choplin, Pliez, 2018) négocient leurs approvisionnements en biens de consommation bon marché, notamment à destination de la « base de la pyramide » (Prahalad, Hart, 2002), vaste marché des consommateurs les plus modestes.

En contexte méditerranéen, la Tunisie offre un terrain d'étude singulier de telles routes marchandes. Premièrement, l'importation de biens de consommation y est restée soumise à d'importantes barrières douanières. Justifiées politiquement par la protection d'un tissu industriel national, elles entretiennent des prix élevés pour les biens importés, et ce, malgré la forte demande en produits de consommation du quotidien. La disponibilité de plus en plus massive de tels produits, via Dubaï puis directement en Chine au tournant des années 2000, a accentué la pression sur ces barrières douanières, de plus en plus, et de mieux en mieux contournées. Ainsi, lorsque la route globale de l'importation transnationale de marchandises *made in China* pénètre en Tunisie, c'est en contournant ces barrières. La palette des stratégies déployées par les acteurs, de la fraude à la contrebande, en associant diverses formes d'intéressement, sinon de corruption petite ou grande d'agents de l'État, provoque alors un

basculement de ces flux dans la sphère de l'informalité du point de vue de l'État, pourtant impliqué (Bennafla, 2014).

Ajoutons, ensuite, que ces barrières à l'importation sont très réduites dans les pays voisins. L'échec de l'intégration économique et de l'harmonisation tarifaire régionales (Labaronne, 2013) a entretenu des différentiels frontaliers conséquents avec l'Algérie et la Libye (Ayadi *et al.*, 2014) et a rendu attractives les marchandises importées sans surcoût via ces pays. Depuis les marchés tunisiens, la route globale de l'importation transnationale se ramifie alors en plusieurs itinéraires : l'importation directe par les ports, l'approvisionnement via la Libye et l'approvisionnement via l'Algérie. Chacune de ces options est coordonnée par un dispositif marchand spatialisé articulant des systèmes logistiques et financiers, des réseaux d'affaires et de marchés et des modalités particulières de contournement des barrières douanières.

Enfin, le bouleversement politique majeur de 2011 et les conséquences politiques, sociales et économiques de la révolution, aux échelles nationale et régionale, introduisent l'instabilité comme nouvel élément dans l'analyse de routes déjà complexes. Le changement politique et ses conséquences bouleversent la viabilité des itinéraires empruntés et les conditions de la prospérité des échanges marchands.

Dans les travaux portant sur ces circulations commerciales transnationales, la route apparaît comme un « concept soft » (Choplin, Pliez, 2015), qui permet de penser le commerçant, le magasin, l'objet, le comptoir ou encore le quartier-marché étudié au sein d'un ensemble relationnel plus large (Bouhali, 2020). Souvent mobilisé comme contexte spatial de l'étude (Bouhali, 2015), ce type de réseau social et spatial longitudinal, permettant aux flux de franchir la distance et les obstacles, peut occuper une place plus centrale dans l'analyse. Objet de recherche, la route permet d'articuler les échelles pour mieux souligner les ramifications des circulations, jusque dans les campagnes (Qacha, 2015 ; Racaud, 2018), ou pour en analyser la structuration progressive (Belguidoum, Pliez, 2012 et 2019). Que les travaux privilégient l'entrée spatiale de l'itinéraire, y compris dans ses dimensions matérielles (aménagement, transports), ou bien davantage la structuration socio-économique de mobilités et de relations d'affaires (Doron, 2017a), les recherches menées dans ce champ ont souligné la fluctuation des routes marchandes construites par le bas (Bennafla, 2002 ; Thorez, 2008) ou encore « la labilité et la grande souplesse des réseaux » comme « l'une forces essentielles de la mondialisation par le bas » (Belguidoum, Souiah, 2019). Souvent constatée, la question des recompositions qui affectent les routes marchandes, entre restructuration (Belguidoum, Pliez, 2019), repli, voire fermeture (Drozd, Pliez, 2005), demeure toutefois peu étudiée au regard des nombreux travaux qui l'évoquent.

Cette labilité des routes marchandes, entre vulnérabilité et adaptabilité des constructions relationnelles et des itinéraires, renvoie, en outre, à l'hypothèse de l'encastrement politique des activités économiques (Polanyi, 1983). Ces réseaux marchands, localement qualifiés d'informels, se construisent autant sur les carences de l'État qu'avec la collaboration de ses agents et la pratique d'illégalismes (Bennafla, 2014). L'analyse dynamique de ces routes et des

stratégies d'acteurs en constante adaptation révèle la dépendance de cette économie marchande au cadre politique dans lequel se développent les activités et se redéploient les routes lorsque ce cadre change. Cette analyse invite également à questionner la capacité de régulation de ces échanges de la part de l'État post-révolution en Tunisie.

Il s'agit alors de montrer comment, depuis Tunis, les commerçants ont pu faire face à la révolution et à la réversibilité des conditions de leur prospérité pour maintenir leurs approvisionnements et, ainsi, s'accommoder des obstacles et des incertitudes qui pèsent sur les échanges.

Après avoir présenté l'approche méthodologique, l'article commence par mettre en lumière la structuration des ramifications de la route globale, puis leur concentration progressive sous le régime du président Ben Ali. En deux temps, il présente ensuite les effets de la révolution sur le secteur de l'importation transnationale et les itinéraires d'approvisionnement des marchés tunisois, d'abord en analysant la crise de l'importation et celle de la réactivation des itinéraires transfrontaliers, puis en examinant les recompositions des approvisionnements relatives aux reconfigurations des stratégies des commerçants.

Approche méthodologique

Les données présentées dans cet article sont issues de cinq missions de terrains menées en Tunisie, entre décembre 2012 et juin 2015, dans le cadre d'une thèse de doctorat (Doron, 2018). Elles ont été construites à partir d'une enquête ethnographique multisituée (Marcus, 1995).

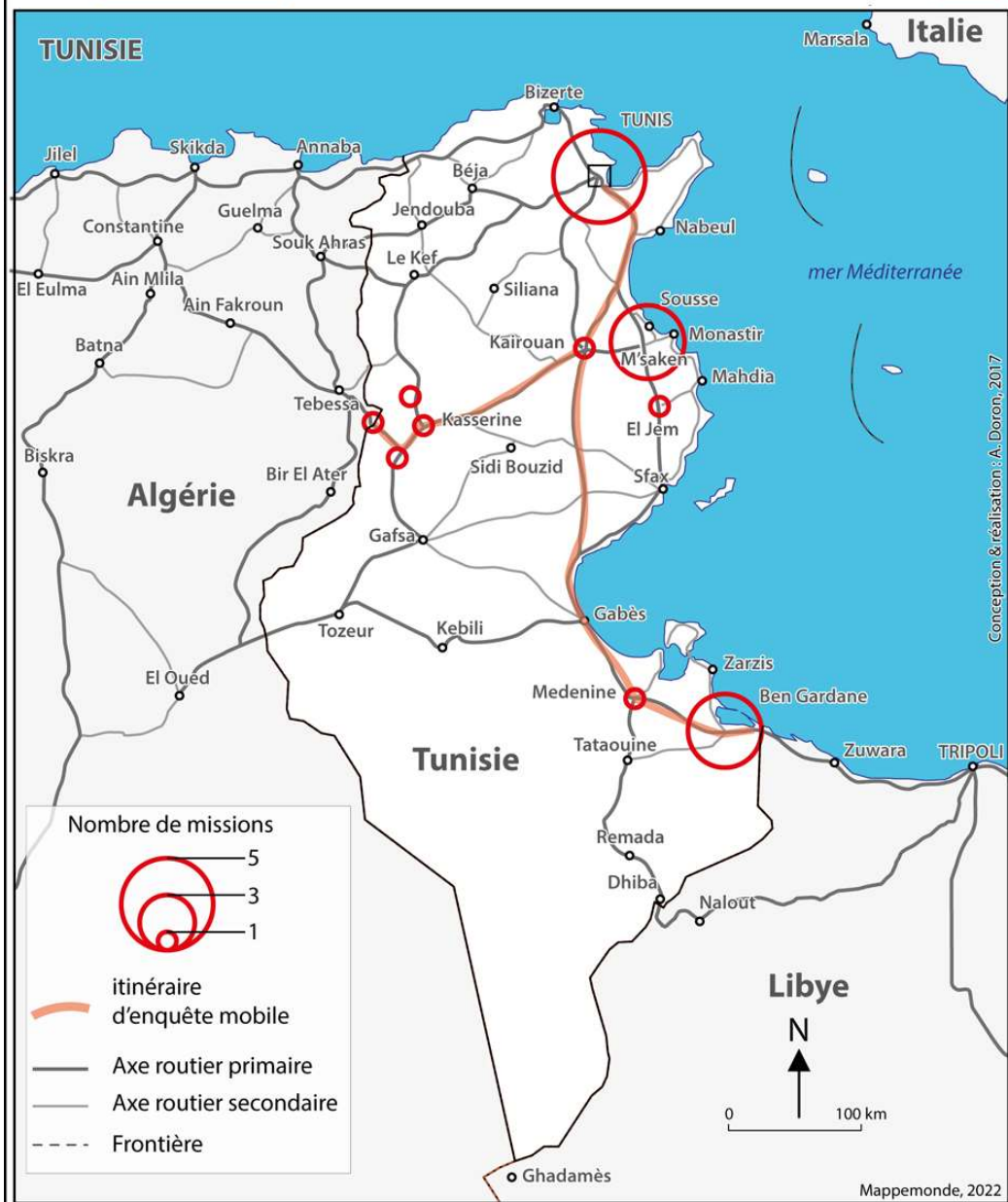
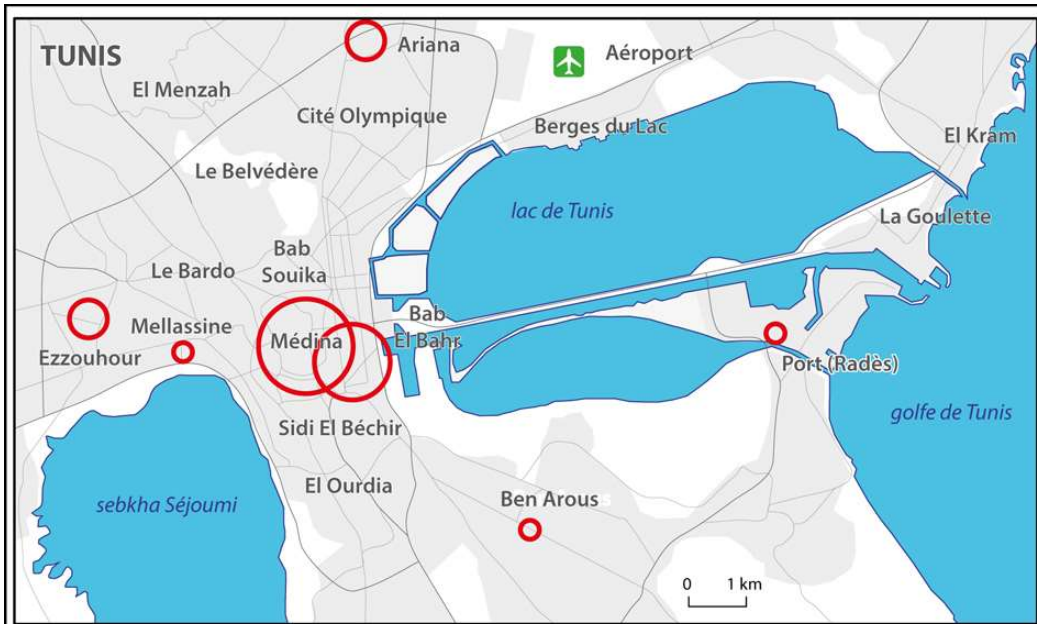
Cette période représente un moment opportun pour enquêter sur les marchés de produits d'importation et sur les approvisionnements de l'économie informelle en Tunisie. Tout d'abord, le changement de régime en 2011 ouvre un espace de travail en sciences sociales sur des questions sensibles sur lesquelles s'appliquaient jusqu'alors la censure des autorités et l'autocensure des acteurs¹. Il devient possible de poser des questions et de trouver des réponses auprès des commerçants dont les approvisionnements sont bouleversés. Ensuite, les activités marchandes relevant du « commerce parallèle » — expression désignant en Tunisie le commerce informel — gagnent en visibilité du fait de leur expansion dans l'espace public durant la période de transition politique, y compris sur l'avenue Bourguiba, artère vitrine de la capitale. Cette dérégulation du secteur invite à s'intéresser aux transformations induites par la

¹ L'article du journaliste et opposant Taoufik Ben Brik, en 2000, décrivant l'économie marchande, la corruption et la criminalisation de l'État à partir d'un marché de Tunis (« Le marché de tous les trafics a flambé »), puis son témoignage de la répression du régime (« Pourquoi Ben Ali a voulu me faire taire »), rendent compte de la difficulté à travailler ces questions avant la révolution, comme de l'implication du régime. Ces deux articles sont repris dans le n° 498 du magazine *Courrier International* : <https://www.courrierinternational.com/article/2000/05/18/le-marche-de-tous-les-trafics-a-flambe>

révolution. Enfin, et par conséquent, le sujet devient une actualité médiatique et politique et s'impose régulièrement dans le débat public. À travers le « commerce parallèle » et son expansion, ce sont les questions de la crise économique, sociale et politique qui sont posées et débattues, mais aussi celle du modèle sur lequel la transition post-révolution est censée déboucher. Le travail d'enquête ethnographique mené pendant cette période sur les approvisionnements des marchés d'importation ambitionne, dès les premiers entretiens, de saisir les recompositions à l'œuvre des routes marchandes, mais aussi celles des imbrications politico-économiques qui les sous-tendent.

L'enquête sur les recompositions des routes marchandes de l'importation transnationale en Tunisie articule deux dimensions. La première est spatiale et vise à saisir la géographie des itinéraires d'approvisionnement et des relations entre les places marchandes selon une enquête ethnographique multisituée (Marcus, 1995). Depuis les principaux marchés de produits d'importation de la capitale, il s'agissait, dans chaque marché enquêté, de renseigner l'histoire du lieu marchand, ainsi que les destinations d'approvisionnement et/ou de distribution privilégiées par les commerçants. L'enquête se poursuivait ensuite dans les lieux connexes identifiés selon une méthodologie « boule de neige » (Handcock, Gile, 2011) pertinente pour retracer des réseaux marchands informels (Walther, 2015), mais aussi pour trianguler les données. Cette approche est également inspirée de l'ethnographie mobile (Urry, 2007 ; Büscher *et al.*, 2010) et de l'ethnographie globale (Burawoy *et al.*, 2000), méthodes qui invitent à mettre l'accent sur le local comme lieu de connexions et d'interconnexions entre les phénomènes micro observés et ceux qui relèvent de contextes plus larges, à toutes les échelles. Observations et entretiens semi-directifs ont ainsi été réalisés dans plusieurs sites d'enquête et auprès de trente acteurs marchands, mais aussi d'observateurs (acteurs économiques, logistiques, agents de l'État), principalement à Tunis (huit sites) et Ben Gardane (trois sites), mais également dans le reste du pays : dans la région de Kasserine dans le Centre-Ouest, à Médenine et Gabès au sud et dans le Sahel tunisien à M'saken, El Jem et Kairouan (**figure 1**). Cette enquête a permis de mettre en lumière un ensemble non exhaustif de marchés tunisiens de vente des produits de l'importation transnationale et les relations qu'ils entretiennent entre eux, comme avec des espaces d'approvisionnement plus lointains.

Figure 1. Cartographie des sites enquêtés en Tunisie (2012-2015)



Sur la quarantaine d'enquêtés, huit acteurs marchands ont fait l'objet de visites répétées lors de chaque mission de terrain. Cela renvoie à la seconde dimension qui, pour saisir les recompositions à l'œuvre dans une période d'incertitudes, souligne la perspective diachronique en retournant voir les lieux et les enquêtés pour compléter les récits biographiques, saisir les changements à l'œuvre, subis ou opérés, et trianguler à nouveau les données (Burawoy, 2003). Cette dimension diachronique s'appuie aussi fortement sur l'observation ethnographique : à l'échelle des places marchandes, entre expansion et repli, à l'échelle des magasins, autour de la restructuration des locaux ou de la diversification des marchandises, ou encore observations des cartons ou des produits eux-mêmes qui témoignent de nouvelles provenances, ou encore de nouveaux intermédiaires.

Cette approche, qualitative et compréhensive, a permis d'identifier, dans une perspective relationnelle et diachronique, les recompositions d'un réseau économique, social et spatial de marchés, reliés à la fois par les mobilités des acteurs et par des flux marchands et financiers.

La structuration et la mondialisation d'un carrefour de routes marchandes à Tunis dans la décennie 1980

Une brève mise en perspective de la formation des souks² de vente de produits d'importation à Tunis depuis les années 1980 permet de souligner que les approvisionnements des commerçants de la capitale et, par extension, du pays reposent sur deux itinéraires distincts, à l'origine des ramifications actuelles de la route marchande globale.

Suite au déclin post-indépendance de la vieille ville de Tunis (Signoles, 1985), le départ des populations les plus aisées est compensé par l'arrivée massive de migrants ruraux pauvres dans des conditions précaires. La conséquence est, d'une part, la dégradation rapide du logement et du patrimoine bâti et, d'autre part, le bouleversement de la structure commerciale et productive de la médina par les nouvelles caractéristiques socio-économiques des habitants. Ce déclin transforme toutefois le centre historique en un terrain propice à l'émergence d'une activité commerciale informelle. En effet, la connexion de la médina avec les migrations intérieures et à travers elles, avec les régions frontalières, permet progressivement de relier cet espace urbain à un plus vaste espace de circulations migratoires et, de plus en plus, marchandes. De plus, le commerce des biens banals se développe dans un quartier où il représente à la fois un moyen

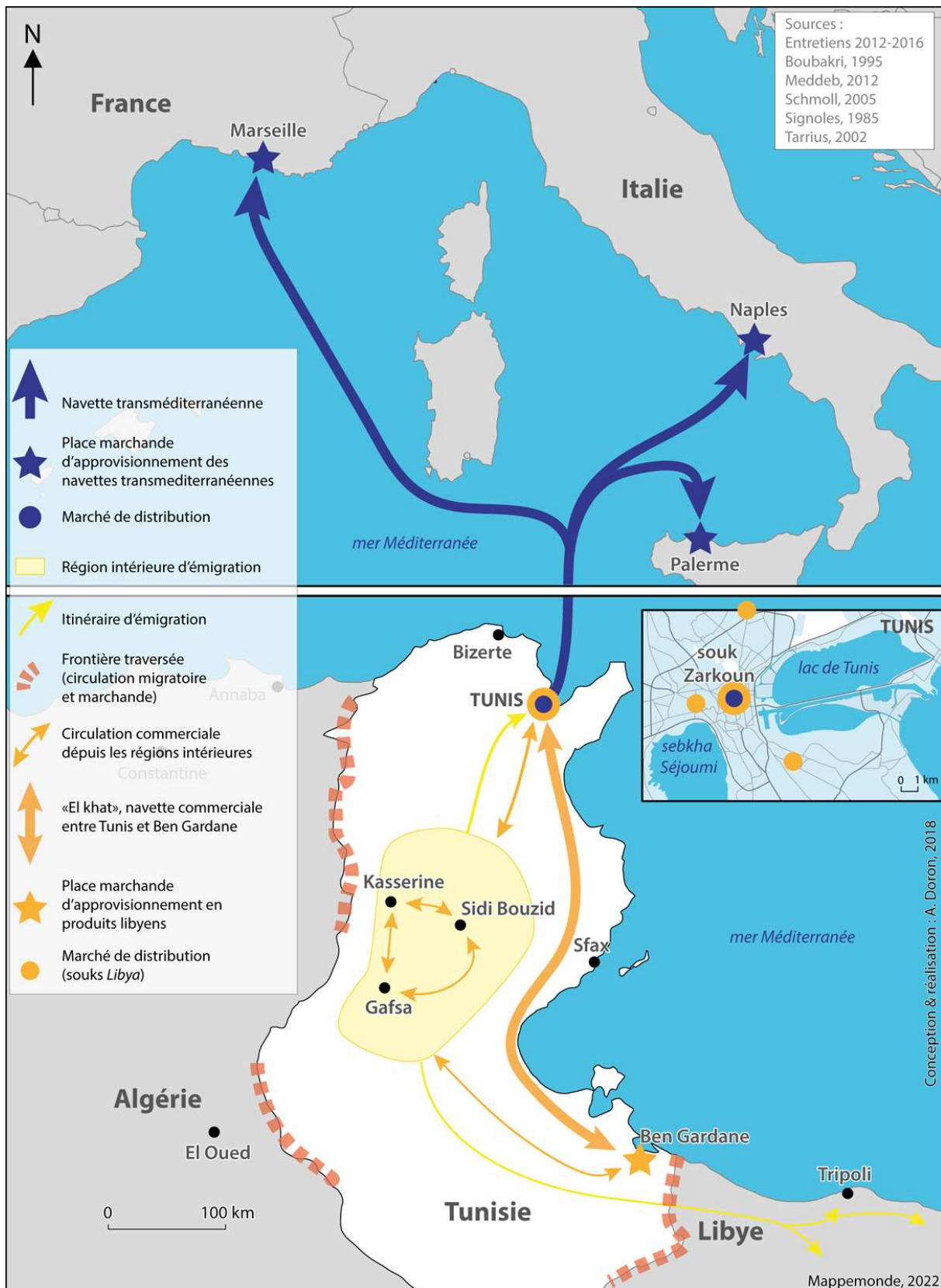
² Le terme désigne un marché dans le monde arabe, autrement dit, un lieu de transactions commerciales. Les souks sont généralement des marchés de plein air, forains et hebdomadaires. Au cœur des médinas comme à Tunis, Sousse ou Sfax, les anciens souks sont toutefois couverts. Les souks de vente des marchandises issues de l'importation transnationale reproduisent ces deux formes auxquelles s'ajoute celle du linéaire de magasins-entrepôts en bord de route dans les périphéries urbaines.

de subsistance accessible pour les populations migrantes et un accès à la consommation pour une clientèle habitante nombreuse et aux revenus modestes.

Ainsi, dans le courant de la décennie 1980, une centralité marchande se constitue progressivement, par accumulation d'étals dans les rues Zarkoun et des Glacières, à la lisière orientale de la médina de Tunis. Le souk Zarkoun constitue la matrice du commerce transnational à Tunis, de même que la structure de ses approvisionnements est à l'origine de la double connexion frontalière, terrestre et portuaire, des marchés de la capitale (**figure 2**). Ce marché est, d'une part, le lieu de revente des produits issus des navettes migratoires et marchandes transméditerranéennes, essentiellement en provenance de Marseille, Gênes, Palerme et Naples (Tarrius, 1995 et 2002 ; Schmoll 2010) et , d'autre part, le souk accueille aussi les navetteurs en provenance des régions frontalières. Les acteurs de ces navettes sont essentiellement originaires des localités pauvres du Centre-Ouest du pays, où les candidats à l'émigration de travail, en direction de la Libye comme de Tunis, sont nombreux (Kharoufi, 1995). Ces Tunisiens, qui effectuent des navettes saisonnières en Libye y achètent, dans les magasins d'État ou à des particuliers, les marchandises subventionnées par le régime libyen. De retour au pays, ils revendent ces produits à des prix très attractifs (Chandoul, Boubakri, 1991). Le souk Zarkoun devient alors un de ces points de revente. Pour M. Hassan, commerçant âgé et témoin des évolutions du quartier, « Zarkoun à l'époque, c'est le souk qui vend tout ! ». Le marché intègre, de fait, un vaste réseau commercial connecté à la Libye, englobant la Tunisie, et bien au-delà puisque l'on retrouve des marchés dits libyens³ dans tous les pays du voisinage de la Libye (Doron, 2017b). À ce stade, les circulations transfrontalières avec l'Algérie demeurent peu attractives et limitées au carburant et aux cigarettes de contrebande.

Figure 2. Tunis, carrefour des navetteurs transméditerranéens et transfrontaliers dans la décennie 1980

3 Les *souks Libya* sont des marchés spécifiques localisés dans les pays voisins de la Libye, nés des échanges de marchandises ayant accompagné les circulations migratoires avec ce pays (Doron, 2017b).



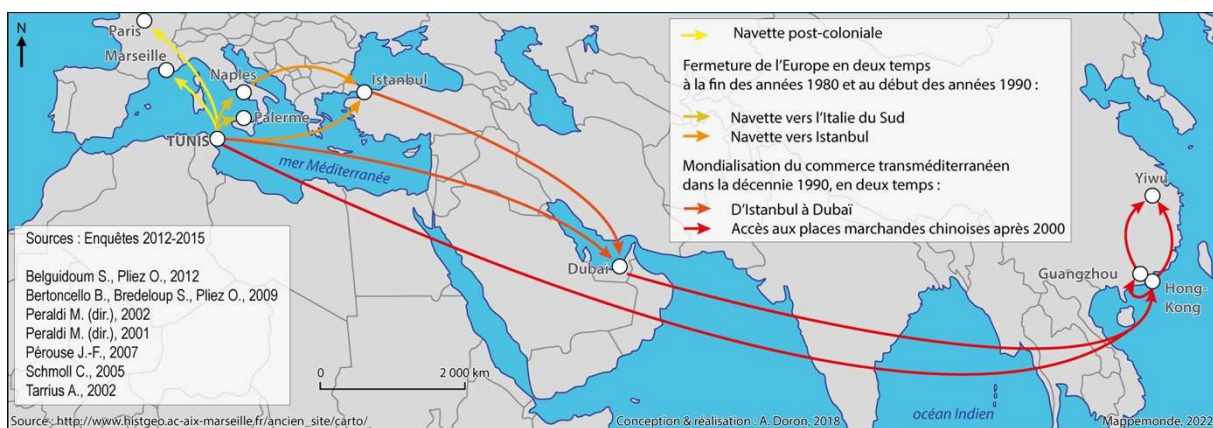
Au début des années 1990, le souk Zarkoun atteint son apogée. L'ouverture de la frontière tuniso-libyenne en 1988 engendre une explosion des trafics transfrontaliers (Boubakri, 2006) et une véritable « ruée vers la Libye » (Azloul, 1995) tandis que les navettes transméditerranéennes demeurent très actives. Deux importateurs interrogés au souk

Boumendil, et ayant fait leurs premières expériences commerciales au souk Zarkoun, estiment le nombre de commerçants d'alors à 140 pour l'un et à plusieurs centaines pour l'autre. Sans pouvoir prendre la mesure exacte de ce marché disparu, on retient qu'il devient suffisamment important pour gêner la circulation des rues alentour et provoquer son déguerpissement par les autorités en 1993. Certains commerçants acceptent une relocalisation dans d'anciens entrepôts proches de l'avenue Moncef Bey, d'autres se replient dans des rues plus discrètes de la médina — le futur souk Boumendil (Doron, 2015a). D'autres encore se spécialisent dans l'approvisionnement grossiste grâce à leur réseau étoffé de commerçants clients.

C'est ensuite à partir de cette double connexion que les commerçants se sont progressivement connectés à l'importation transnationale et à des approvisionnements plus lointains et mondialisés. L'évolution des destinations d'approvisionnement des navetteurs transméditerranéens tunisiens (**figure 3**) s'inscrit dans le cadre général d'un glissement vers l'est des itinéraires des entrepreneurs-migrants maghrébins (Belguidoum, Pliez, 2012).

Pour les navetteurs transméditerranéens opérant depuis Tunis, la première étape est le délaissement de Marseille au profit de Naples du fait d'un décalage dans la fermeture de la frontière méditerranéenne de l'Europe (Wihtol de Wenden, 2009). L'Italie du Sud est aussi privilégiée en raison de sa proximité avec la capitale tunisienne, et par le fait qu'elle est aisément accessible par ferry. Cette destination est toutefois rapidement éclipsée par l'émergence d'Istanbul (Pérouse, 2002, 2007) suite à la fermeture du territoire italien en 1990 à ceux qui voyagent depuis la rive sud de la Méditerranée.

Figure 3. L'extension des approvisionnements des navetteurs depuis Tunis



Pour la première fois, « la recherche de la source des produits » — expression fréquemment employée par ceux qui pratiquent l'importation, et donc l'élimination des intermédiaires —, devient le motif à l'ouverture de nouvelles destinations. Cette seconde motivation guide l'évolution des routes d'approvisionnement privilégiées par les navetteurs tunisiens. Peu nombreux, leur parcours peut toutefois être rapproché de celui des entrepreneurs algériens passés par Dubaï (Marchal, 2001) et qui ont ensuite atteint la Chine et Yiwu au début de la décennie 2000 (Pliez, 2010).

Pour les navetteurs transfrontaliers, la mondialisation des approvisionnements suit celle de leurs fournisseurs libyens, via les grossistes de la place marchande frontalière de Ben Gardane, qui disposent d'un quasi-monopole sur le contournement de la barrière douanière à la frontière (Doron, 2015b). En effet, l'ouverture économique de la Libye et la libéralisation du commerce au lendemain de l'embargo en 1999 favorisent la reconversion d'un groupe d'importateurs libyens, précédemment enrichis grâce au commerce illégal des produits subventionnés à destination du marché tunisien. Via Tripoli, les approvisionnements de ces importateurs transitent par un port presque exempt de droits de douane. Ces derniers développent une stratégie de réexportation, notamment vers la Tunisie, d'autant plus aisée qu'elle réemploie le dispositif transfrontalier préexistant des souks Libya et s'appuie sur des partenariats anciens noués avec les acteurs de l'économie frontalière à Ben Gardane.

Du côté de la frontière tuniso-algérienne, la structuration du plus grand marché d'importation maghrébin à El Eulma en Algérie (Belguidoum *et al.*, 2017) ne donne pas lieu à d'importants circuits marchands à destination de la Tunisie. Aucune place marchande relais n'y est suffisamment structurée, côté tunisien, pour s'imposer, à l'instar de Ben Gardane, face à un régime qui cherche à limiter les transits frontaliers au profit d'un développement officieux de l'importation directe en Tunisie.

Une concentration politico-économique provisoire des approvisionnements entre les mains du régime

À la prise de pouvoir du président Ben Ali en 1987, le secteur marchand du centre de Tunis est, à la fois, très peu concentré et très peu formalisé. En effet, il repose, avant tout, sur des aventures individuelles de petits revendeurs qui se nouent au souk Zarkoun. Les navetteurs devenus importateurs sont rares. Pour la majorité des petits commerçants, l'activité marchande demeure celle d'une économie de la débrouille tout au long des années 1990, proche du *trabendo* observé en Algérie (Moussaoui, 2015). Le paysage marchand tunisois, aux premiers temps du régime, est celui d'une kyrielle d'acteurs modestes, attirés par les nouvelles sources de marchandises qui se mondialisent, mais qui manquent encore de moyens financiers et de relations pour développer des approvisionnements transnationaux. Alors que cette économie repose sur les contournements des barrières douanières et des lois — contrebande, fraudes, produits illicites —, c'est pourtant l'État qui pourvoit progressivement aux ressources manquantes du secteur.

En effet, dès le début de la décennie 1990, le développement commercial informel au cœur de la capitale est devenu, pour le nouveau régime, un enjeu politique important. Parmi les analyses des politistes interrogeant la stabilité du régime autoritaire, certaines ont avancé l'efficacité des mécanismes de négociation de la protection sociale par le régime (Hibou, 1999 ; Allal, 2016). La petite activité marchande informelle, qui se développe spontanément au cœur de la capitale, est comprise comme susceptible de venir atténuer les « chocs de la protection sociale » (Allal, 2016) générés au tournant des années 1990 par la libéralisation économique, l'ajustement structurel et la concurrence internationale. Du point de vue de l'État, qui se désengage, comme

de celui du régime, qui cherche à se pérenniser, cette activité commerciale offre des palliatifs au manque de ressources ou d'opportunités pour les plus pauvres et désamorce, en même temps, conflits et revendications socio-économiques. Plus encore que la reconnaissance de marchés existants, l'aménagement de marchés comme celui de Moncef Bey en 1994 par la puissance publique, pourtant partout en retrait, scelle l'imbrication du politique et de l'économique dans le commerce transnational tunisien émergent des années 1990.

Cette immixtion de l'État tunisien dans le développement commercial s'accompagne aussi d'une dérive prédatrice du régime sur l'économie du pays dès la décennie 1990 (Khiari, 2004). À mesure que le pays s'ouvre aux investissements directs étrangers et aux entreprises transnationales (Freund *et al.*, 2014), la kleptocratie tunisienne s'inscrit dans la vente de droits d'accès au marché tunisien pour les entreprises étrangères comme dans l'accès des entreprises tunisiennes aux marchés internationaux (Gherib, 2012). Dans les rangs de la famille présidentielle élargie⁴ émergent de puissants conglomérats qui s'épanouissent dans l'extraversion économique du pays. Monnayer le franchissement des obstacles douaniers et réglementaires devient la spécialité de ces personnalités influentes et de leur clan, au croisement des sphères économiques et politiques. Dans la seconde moitié des années 1990, la volonté des commerçants informels d'accéder aux approvisionnements mondialisés et le potentiel de croissance du marché de consommation des pauvres rencontrent le savoir-faire des proches du régime, prêts à tirer profit d'un secteur prometteur, en quête de laissez-passer et répondant à certains objectifs politiques du régime. Ces intérêts partagés entre commerce transnational, régime et hommes d'affaires proches du président Ben Ali donnent naissance à un dispositif clientéliste de contournement des barrières douanières et de développement du commerce transnational tunisien au début de la décennie 2000.

Ce dispositif, que les importateurs du souk Boumendil qui y étaient impliqués⁵ décrivent de manière concordante⁶, articule le trafic de l'influence politique et économique des clans proches

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

5 Soit tous les importateurs interrogés qui étaient en activité dans les marchés tunisois avant 2011.

6 Ces pratiques ont été corroborées par d'autres entretiens : un expert maritime qui travaillait alors au port de Radès, un colonel des douanes, un cadre du patronat tunisien, l'UTICA, mais aussi par des sources de seconde main comme les déclarations d'Imed Trabelsi reprises dans la presse en 2017 (http://www.lemonde.fr/afrique/article/2017/05/20/a-tunis-un-membre-du-clan-ben-ali-revele-l-ampleur-de-la-corruption-de-l-ancien-regime_5130974_3212.html page consultée le 15/01/2021). La question n'est, d'ailleurs, plus en Tunisie celle de la réalité de ces pratiques sous la présidence Ben Ali, que celle, autrement plus délicate, de leur maintien et de leur recomposition depuis 2011.

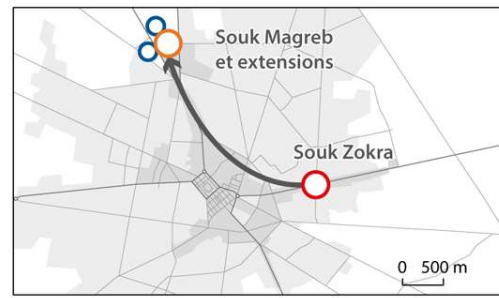
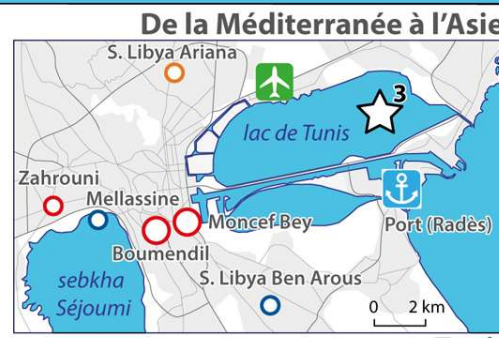
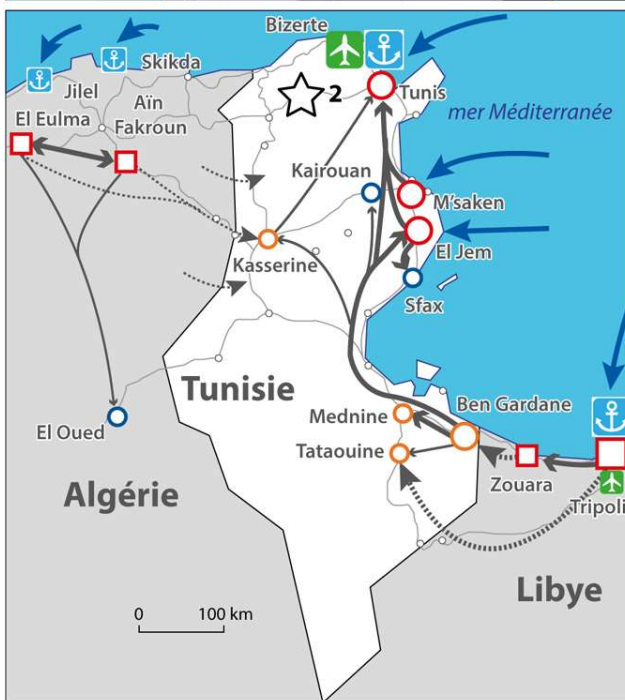
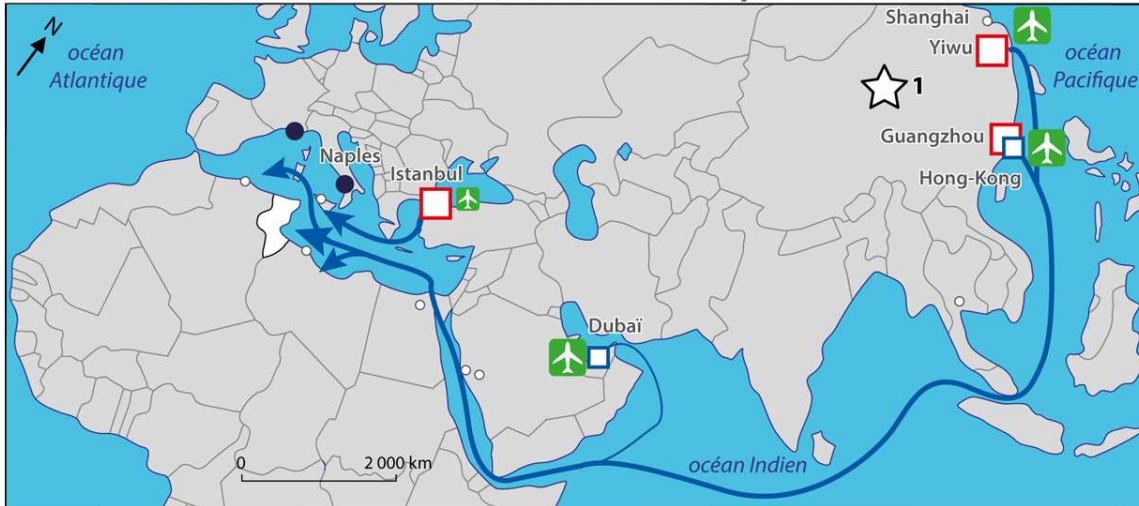
du pouvoir et le recel de leur impunité. Il s'agit, pour ces hommes d'affaires, de proposer aux commerçants un accès à l'importation transnationale libre de contrôles et de droits de douane. En échange de cette garantie, les commerçants s'acquittent d'une rétribution auprès de leurs bienfaiteurs. La somme due oscille en général entre 20 000 et 30 000 dinars par conteneur, soit trois fois moins que le montant des douanes et taxes.

Ce dispositif repose sur trois éléments clés. Le premier est la mise au pas de l'appareil de contrôle de l'État, à commencer par les services des douanes portuaires, notamment au port de Radès, principale porte d'entrée du pays pour les conteneurs. Forts de leur influence acquise auprès d'un pouvoir autoritaire et de leurs capacités de corruption et d'intéressement reposant sur les fortunes construites en une décennie de libéralisation, les proches du régime et leurs sociétés bénéficient d'une totale impunité. Le second élément clé est la création de sociétés commerciales et/ou logistiques par les membres de la famille présidentielle élargie. Ces sociétés intègrent les conglomérats de leurs propriétaires et bénéficient de leur influence. Le dispositif de contournement vise alors à proposer aux commerçants d'importer par l'intermédiaire de ces sociétés intouchables, via un système de prête-nom auquel sont adjointes d'autres facilités : carnet d'adresses et accès aux services d'un bureau commercial en Chine. Le troisième élément clé consiste en un actif démarchage des commerçants pour les affilier au dispositif. Cette opération est réalisée par des intermédiaires, les transitaires, agissant pour le compte de l'un ou l'autre des clans proches du régime. Ces derniers démarchent d'abord les commerçants, héritiers de commerces établis ou petits revendeurs ayant forgé leur expérience au souk Zarkoun. Ces commerçants deviennent importateurs et fournissent de petits revendeurs qui professionnalisent leur commerce et sont, à leur tour, approchés par les transitaires.

Ce dispositif de contournement et les facilités qui l'accompagnent se généralisent à Tunis dans la décennie 2000, à mesure que les membres des clans se concurrencent pour capter cette manne. Les commerçants nomment cette période d'explosion du commerce transnational à Tunis « la course à la Chine », un phénomène qui se territorialise par le développement de marchés et de magasins-entrepôts, dans la médina au souk Boumendil, mais aussi dans l'ensemble de l'agglomération. L'importation directe se développe, même modeste à moins de trois conteneurs annuels, et provoque une concentration provisoire de la route globale et le délaissement, depuis Tunis, des itinéraires de contournement par les frontières terrestres (**figure 4**). Cependant, la zone franche officieuse qui s'établit sous protection des proches du régime en est aussi dépendante.

Figure 4. Itinéraires d'approvisionnements et dynamique des marchés en aval de la route globale (avant 2011)

La décennie 2000 : la Tunisie, « zone franche » de l'importation transnationale



- | | | | | | |
|--|--|--|--|--|------------------------------------|
| | Marché d'approvisionnement (principal /secondaire) | | Navette commerciale / contrebande (principal) | | Interface portuaire principale |
| | Marché de distribution (principal /secondaire) | | Navette commerciale / contrebande (secondaire) | | Interface portuaire secondaire |
| | Site marchand en expansion | | Importation conteneurisée (principal) | | Interface portuaire obstruée |
| | Site marchand stable | | Importation conteneurisée (secondaire) | | Interface aéroportuaire principale |
| | Site marchand stable | | Echange inter-marché (principal) | | Interface aéroportuaire secondaire |
| | Site marchand en déclin | | Echange inter-marché (secondaire) | | |
| | Site marchand résiduel | | Importation conteneur | | |

- | | | | | | |
|--|---------------------|---|--|---|--------------------|
| | Evènements : | Monde | Maghreb | Tunis | Ben Gardane |
| | | 1- La Chine adhère à l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) 2001 | 2- Accentuation de la mainmise des «clans» sur l'économie tunisienne | 3- Développement du dispositif de contournement clientéliste au port de Radès | |

Conception & réalisation : A. Doron, 2017

La révolution, crise de l'importation transnationale et réactivation des ramifications de la route globale

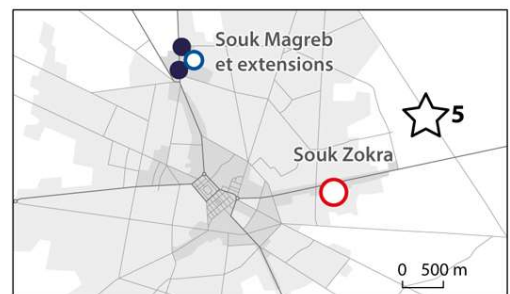
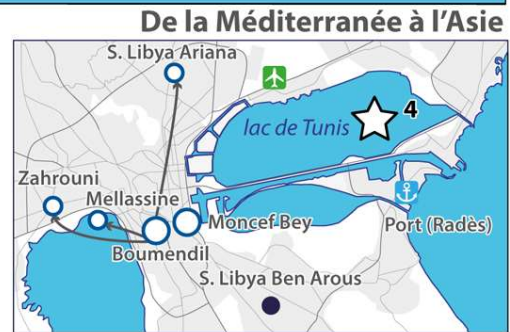
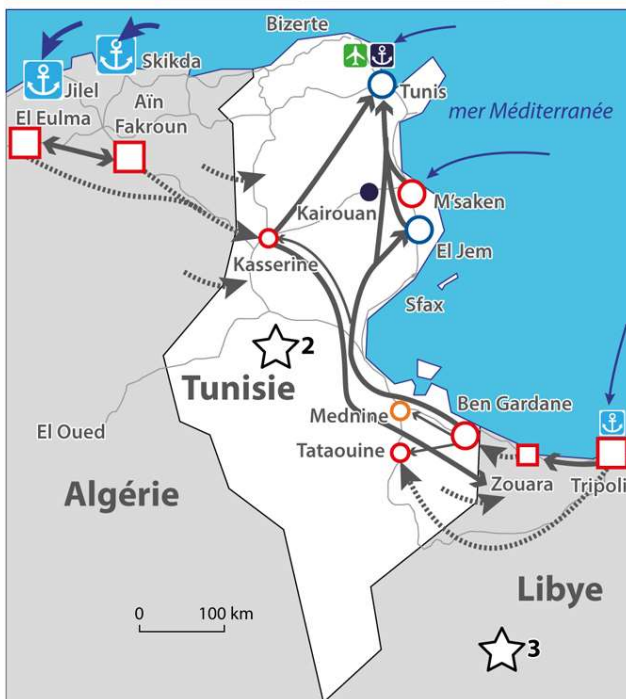
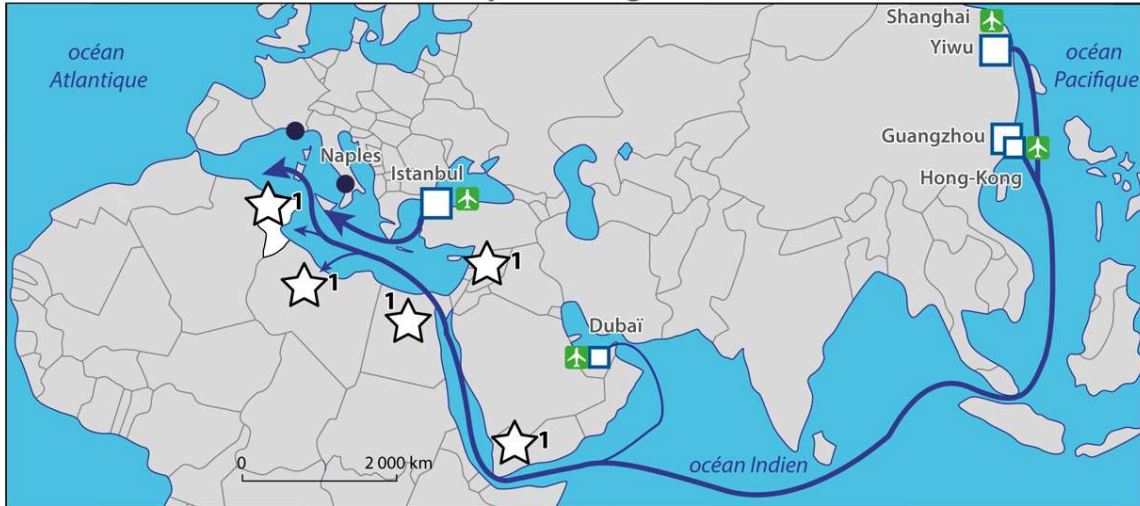
La chute du régime en 2011 affecte profondément la prospérité de la petite importation transnationale à Tunis. S'en suit une active recomposition des approvisionnements de même qu'une déconcentration des itinéraires empruntés en aval de la route globale de l'importation.

À Tunis, la révolution provoque l'effondrement du dispositif clientéliste d'importation. La plupart des sociétés des proches du régime sont saisies et les transitaires se dispersent. Les importateurs font alors face à l'obstacle réglementaire et douanier désormais appliqué et affrontent des difficultés d'approvisionnement majeures.

Le port de Radès, alors principal débouché de la route globale, devient une impasse. Les conteneurs appartenant aux sociétés confisquées aux proches du régime sont saisis. Les transitaires disparus, les importateurs peinent à prouver que les marchandises leur appartiennent. De plus, tous les conteneurs sont de nouveau contrôlés. Les marchandises sans certificat d'authenticité sont déclarées illégales et mises sous scellés. Le flux de contrefaçons qui s'était développé sans restriction dans la décennie précédente est alors stoppé net. Enfin, les importateurs ne peuvent plus se soustraire aux droits de douane. Ceux dont les marchandises ne sont ni prohibées ni confisquées voient le coût de l'importation exploser. Le montant des tarifs douaniers devient même prohibitif. Multiplié par deux, voire trois, par rapport au coût du dispositif clientéliste, il représente alors un surcoût imprévu pour de petits et moyens entrepreneurs. Pour certains, il correspond à la marge escomptée, quand d'autres renoncent à leur marchandise faute d'une trésorerie suffisante pour s'acquitter des droits de douane. Cet obstacle majeur, dressé sur la principale voie d'importation, encourage alors un redéploiement de l'activité et la réactivation des itinéraires de contournement historiques. De nouveau, l'aval de la route globale se ramifie (**figure 5**).

Figure 5. Itinéraires d'approvisionnements et dynamique des marchés en aval de la route globale (2011-2012)

2011-2012 : la révolution, entre repli et dérégulation des flux marchands



	Marché d'approvisionnement (principal /secondaire)		Navette commerciale / contrebande (principal)		Interface portuaire principale
	Marché de distribution (principal /secondaire)		Navette commerciale / contrebande (secondaire)		Interface portuaire secondaire
	Site marchand en expansion		Importation conteneurisée (principal)		Interface portuaire obstruée
	Site marchand stable		Importation conteneurisée (secondaire)		Interface aéroportuaire principale
	Site marchand stable		Echange inter-marché (principal)		Interface aéroportuaire secondaire
	Site marchand en déclin		Echange inter-marché (secondaire)		
	Site marchand résiduel		Importation conteneur		

☆ Evènements :	Monde	Maghreb	Tunis	Ben Gardane
	1 - «Printemps arabe» Chute du régime en place en 2011 en Tunisie, Egypte, Libye et 2012 au Yemen. Répression et début de la guerre en Syrie en 2011.	2 - Fuite du président Ben Ali le 14 janvier 2011 3 - Première guerre civile libyenne 2011	4 - Fuite des «clans» et blocage des flux de marchandises au port	5 - Accueil des réfugiés et dérégulation des flux transfrontaliers (2011)

Conception & réalisation : A. Doron, 2017

La disparition du passage franc au port de Radès, en 2011, a d'abord provoqué une forte et brutale rétractation de l'import. Sur les deux cents petits et moyens importateurs du souk Boumendil, les enquêtes menées entre 2012 et 2015 permettent d'estimer que plus de la moitié a cessé de se rendre en Chine et de pratiquer l'importation directe. Ceux qui persistent à importer, malgré les difficultés, déclarent avoir réduit le volume importé. Si le début de l'année 2011 signifie presque partout un arrêt des importations, cet arrêt apparaît comme une stratégie d'adaptation à une crise perçue comme temporaire par les importateurs. Néanmoins, face à la persistance des difficultés, un redéploiement des approvisionnements s'impose aux importateurs.

À l'échelle locale, sur le marché, ceux qui ont cessé l'importation directe peuvent, d'abord, se fournir auprès de plus gros importateurs (au-delà de dix conteneurs annuels). Cette stratégie provoque un phénomène de concentration de l'activité d'importation directe auprès des acteurs marchands les plus solides.

À l'échelle nationale, et selon la même logique de concentration de l'importation, les ex-importateurs tunisois se tournent aussi vers un marché de fournisseurs installés à M'saken, ville moyenne de la banlieue de Sousse, à 160 km au sud de Tunis. Ce marché regroupe une trentaine de sociétés importantes, essentiellement de Guangzhou, de vingt à plus de soixante-dix conteneurs par an. Un tel volume de marchandises leur permet de pratiquer des prix avantageux grâce à des marges réduites.

À l'échelle régionale, les ex-importateurs tunisois ont également reconsidéré l'importance des approvisionnements transfrontaliers auprès d'importateurs algériens ou libyens. Les approvisionnements se développent dans les grandes places marchandes de l'Est algérien, dont El Eulma, devenue « la petite Chine » des commerçants tunisois. Au débouché de cette route commerciale, à Tunis, les grands importateurs algériens ont saisi l'occasion de s'engouffrer sur un marché libéré de la mainmise des clans et de répondre à la forte demande. L'offre est compétitive, notamment parce que les importateurs algériens maîtrisent la route et le franchissement de la frontière. Ils envoient des représentants auprès des commerçants tunisois qui choisissent sur catalogue, puis sont livrés. C'est une offre particulièrement attractive, épargnant le voyage, le change et le passage toujours délicat de la frontière.

Du côté de la Libye, les commerçants ont aussi réactivé « *el khat* » — la voie — (Meddeb, 2011), c'est-à-dire l'approvisionnement en marchandises importées, via la Libye, auprès des grossistes de la place marchande frontalière de Ben Gardane. Massivement empruntée dans les années 1990, la route libyenne avait été délaissée à mesure que se développait l'importation directe dans la décennie 2000. Après 2011, la ramification libyenne de la route globale devient l'itinéraire le plus compétitif : environ 15 à 20 % moins cher, transport compris, grâce à l'accès au port franc de Tripoli et au savoir-faire transfrontalier développé à Ben Gardane (Doron, 2015b). Grossistes et changeurs y proposent aux importateurs tunisois à la fois un service de transit de leurs marchandises via Tripoli et Ben Gardane et un service de change et de transfert international de devises. Cependant, la pérennité de la route libyenne est, dès 2011, de plus en

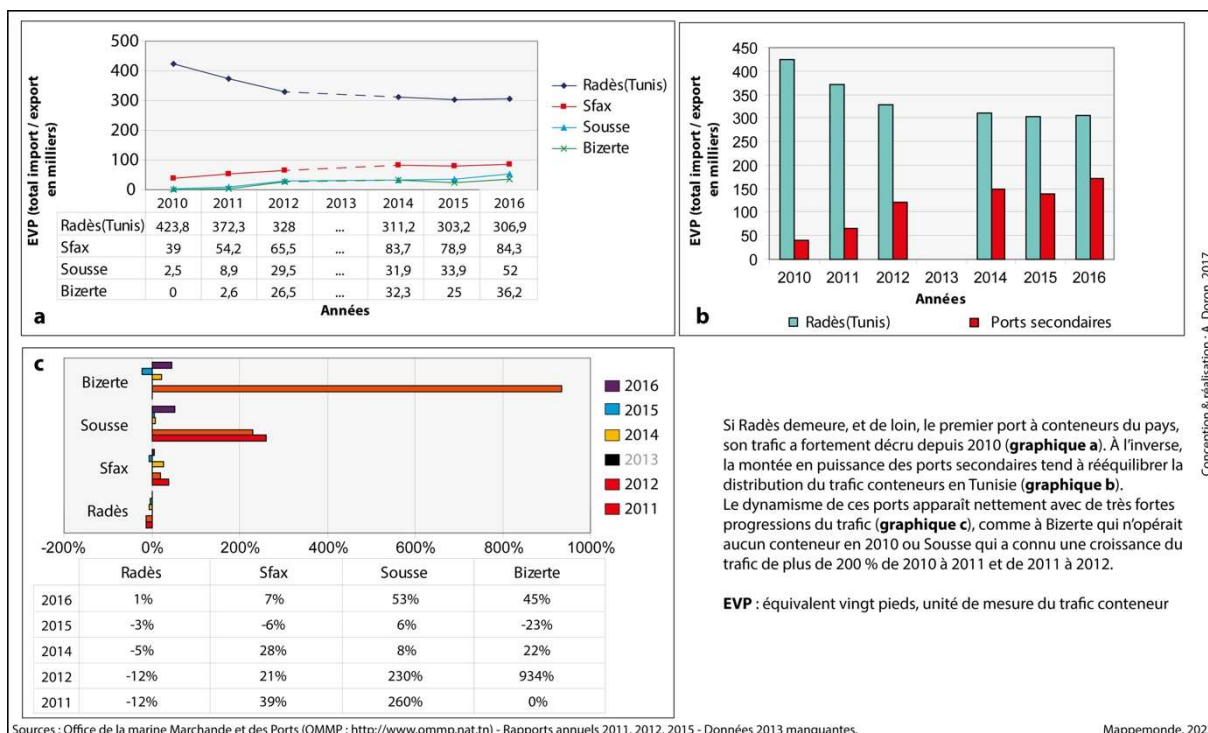
plus affectée par la situation politique qui se dégrade. La situation en Libye génère des risques avec, comme conséquence, une crispation de l'État tunisien sur les frontières et l'accroissement des obstacles aux circulations transfrontalières.

Recomposition des contournements portuaires et reconfigurations actives des stratégies marchandes

À partir de 2013, les dispositifs de contournement portuaires se reforment progressivement. En effet, si les chefs des clans sont hors-jeu depuis 2011, leurs intermédiaires auprès des douanes et des commerçants, les transitaires, sont restés. Encouragés par la très forte demande des commerçants et forts de leurs réseaux, ils recomposent discrètement des dispositifs de contournement à leur seul profit, comme le résume un expert maritime du port de Radès en 2014 : « Ils ont toujours gardé leurs privilèges d'accès au port, car ils payaient les douaniers depuis longtemps. La révolution n'a rien changé. Les sociétés des Ben Ali et Trabelsi ont été remplacées par de nouvelles sociétés commerciales montées par les transitaires et même des retraités des douanes »⁷. De nouveaux acteurs de l'intermédiation apparaissent également, attirés par la demande en dispositifs de contournements. Agents de l'État retraités, ou en exercice, et hommes d'affaires du secteur dit « formel » combinent parfois leur influence et leur capacité de corruption dans les ports pour faire entrer les conteneurs en échange de laissez-passer lucratifs. Ces dispositifs de contournement tendent à s'établir de manière discrète dans les ports secondaires du pays, une tendance corroborée par l'évolution du trafic conteneurisé qui se déconcentre au profit de ces ports (**figure 6**) et confirmée par l'un des importateurs enquêtés en 2015. Ce dernier parvient, cette année-là, à reprendre ses importations via le port de Sfax où « de grands patrons ont commencé à entretenir un trafic avec un ancien agent des Trabelsi ». D'après lui, « chaque grand capitaliste ou proche de ministre peut maîtriser un complexe douanier ».

Figure 6. La déconcentration du trafic portuaire depuis 2011 en Tunisie

⁷ Tunis, mai 2014.



Conception & réalisation : A. Doron, 2017

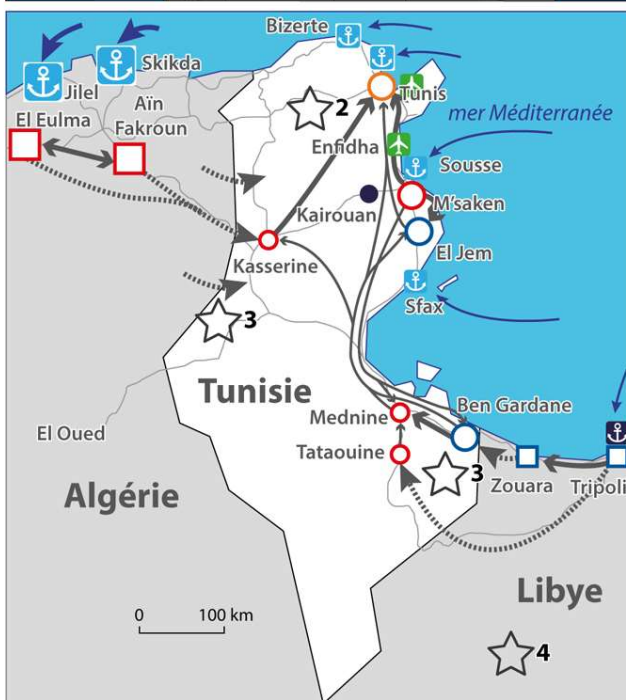
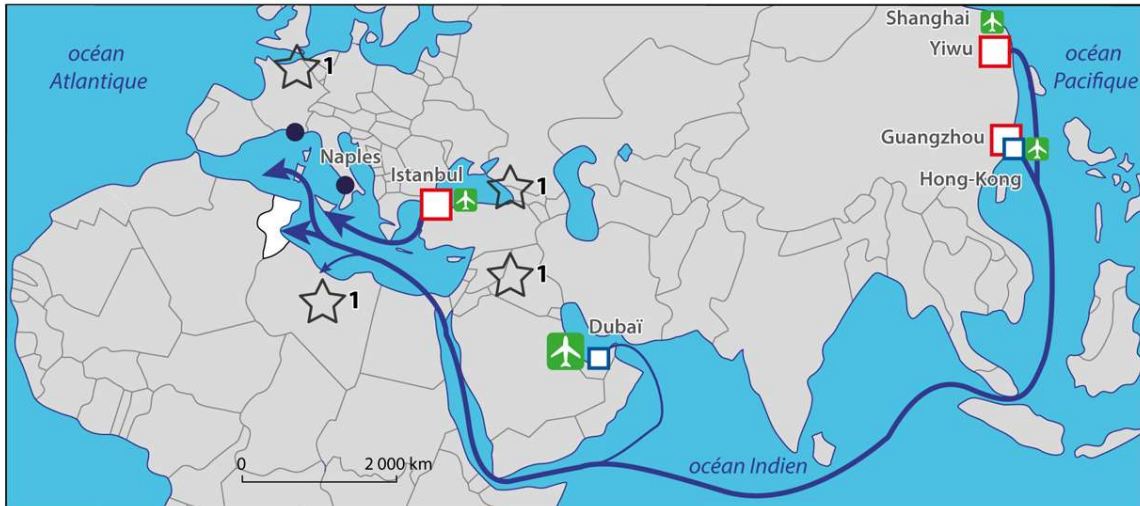
Sources : Office de la marine Marchande et des Ports (OMMP : <http://www.ommp.nat.tn>) - Rapports annuels 2011, 2012, 2015 - Données 2013 manquantes.

Mappemonde, 2022

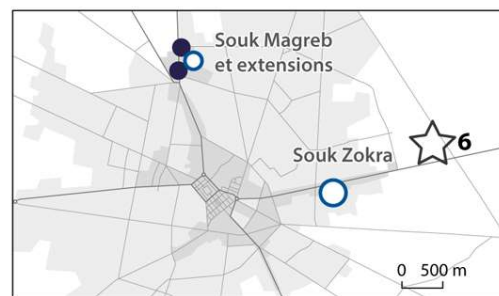
Ce redéploiement spatial des nouveaux dispositifs de contournement clientélistes vient compléter les possibilités d'approvisionnement des commerçants permises par la réactivation des itinéraires transfrontaliers, ou bien pallier leurs éventuelles difficultés (**figure 7**) : à l'ouest, les flux marchands en provenance d'Algérie se confirment, tandis qu'au sud Ben Gardane fait face aux obstacles induits par la situation politique libyenne et par les fermetures fréquentes de la frontière.

Figure 7. Itinéraires d'approvisionnement et dynamique des marchés en aval de la route globale (2013-2015)

2013-2015 : obstacles au sud et renouveau des contournements au nord



De la Méditerranée à l'Asie



- □ Marché d'approvisionnement (principal /secondaire)
- ○ Marché de distribution (principal /secondaire)
- ◻ ◻ Site marchand en expansion
- ◻ ◻ Site marchand stable
- ◻ ◻ Site marchand en déclin
- Site marchand résiduel

-> Navette commerciale / contrebande (principal)
-> Navette commerciale / contrebande (secondaire)
- ➡ Importation conteneurisée (principal)
- ➡ Importation conteneurisée (secondaire)
- ➡ Echanges inter-marchés (principal)
- ➡ Echanges inter-marchés (secondaire)
- ➡ Importation conteneur

- ⚓ Interface portuaire principale
- ⚓ Interface portuaire secondaire
- ⚓ Interface portuaire obstruée
- ✈ Interface aéroportuaire principale
- ✈ Interface aéroportuaire secondaire



Evènements :

Monde

1 - Montée en puissance de DAESH

Maghreb

2 - Transition politique réussie (élections de 2014) mais menacée (attentats de 2015)

3 - Renforcement de la pression sécuritaire sur les frontières

4 - Seconde guerre civile libyenne à partir de 2014

Tunis

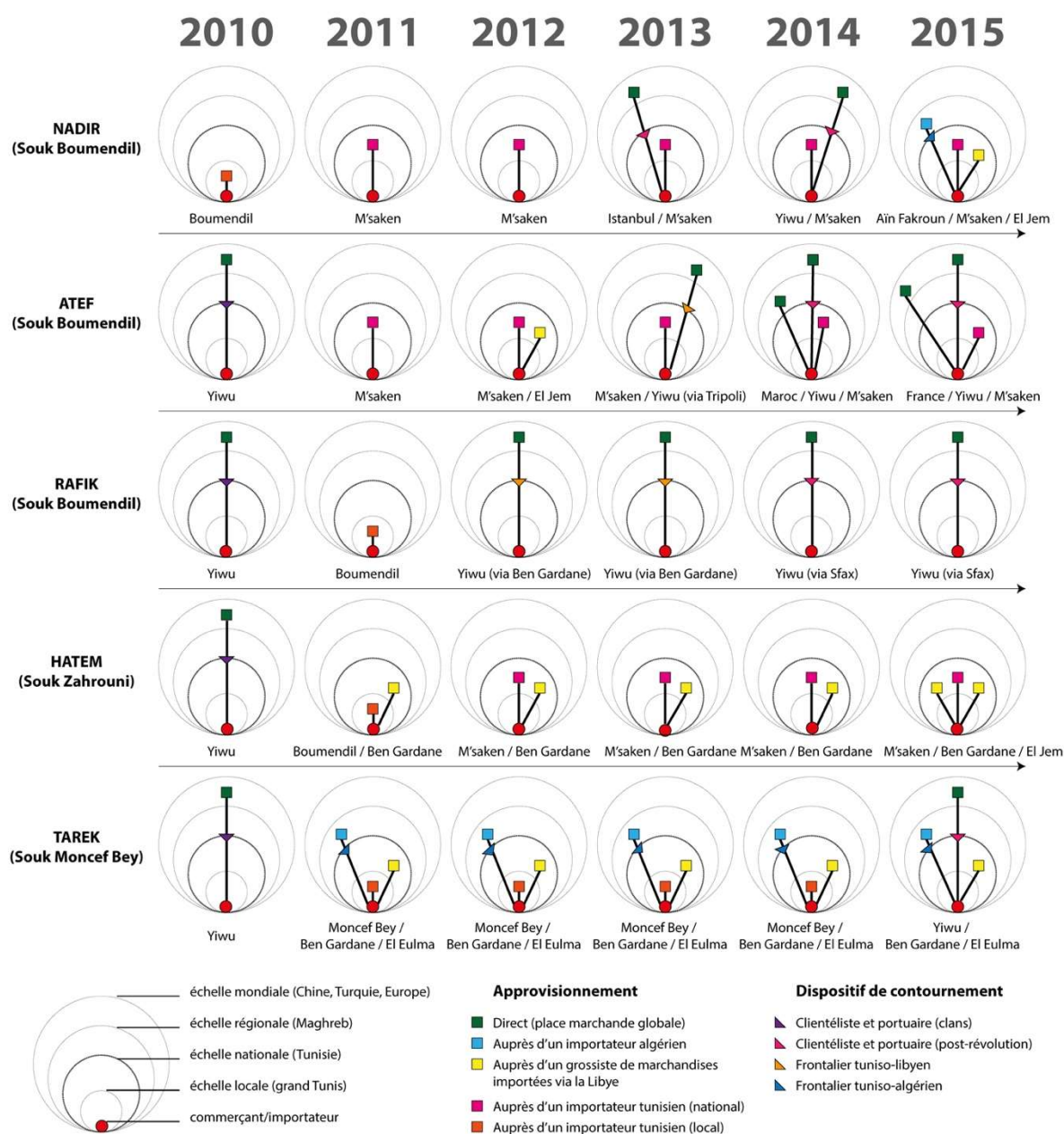
5 - Rétablissement des dispositifs de contournement portuaire

Ben Gardane

6 - Blocages de la libre circulation (taxes, fermetures de la frontière). Révoltes et manifestations en 2013, 2014 et 2015. Attaque de DAESH en 2016

Le réagencement des modalités d'importation des commerçants tunisois depuis 2011 aboutit à l'apparition, ou à la réapparition, de dispositifs de contournement concurrents opérant l'une ou l'autre des ramifications de la route globale. Les commerçants établissent des stratégies de sécurisation des approvisionnements les incitant à jouer sur plusieurs dispositifs en même temps, en mobilisant plusieurs échelles d'approvisionnement et plusieurs réseaux marchands associés à des dispositifs de contournement distincts. Les entrepreneurs n'opèrent plus sur une seule route marchande et un seul dispositif de contournement, mais sur un faisceau d'opportunités, successives ou simultanées, multi-localisées, et surtout labiles en fonction des nouvelles possibilités qui se présentent ou des obstacles qui se dressent. En effet, la pression croissante sur les zones frontalières se répercute sur les circulations transfrontalières qui souffrent de blocages et de l'insécurité croissante. Quant aux options de contournement portuaires, ces dernières sont particulièrement fragiles. Elles ne bénéficient plus de l'impunité du temps des clans et se concurrencent fortement entre elles. Elles sont alors d'autant plus vulnérables à une intervention de la police et de la justice tunisiennes comme à Sfax, en 2015, où l'arrestation des opérateurs du contournement ferme le dispositif et nécessite, pour les commerçants, de trouver une nouvelle solution d'approvisionnement. Cette complexification des approvisionnements post-révolution est donc particulièrement dynamique comme le révèlent les pratiques des importateurs tunisois suivis sur toute la période d'enquête (**figure 8**).

Figure 8. Dispersion et complexification des approvisionnements de commerçants tunisiens depuis 2011



Sources : Enquêtes 2012 - 2015

Conception & réalisation : A. Doron, 2017

Mappemonde, 2022

Au souk Boumendil de Tunis, cette pratique est bien illustrée par l'exemple d'Atef⁸. En 2013, ce dernier tente à nouveau l'importation depuis la Chine, mais en limitant la prise de risque. D'une part, cette nouvelle importation porte seulement sur des flacons destinés aux parfums d'imitation qu'il vend pour le compte d'un commerçant jordanien. Il s'agit, au départ, d'un essai qu'il poursuit face aux succès de ces produits. Il s'autonomise même, en continuant à importer les flacons de Yiwu et en trouvant ses propres fournisseurs de parfums au Maroc puis en France. D'autre part, Atef préserve son activité première, celle de la vente de cadeaux,

8 Entretien répétés, Tunis, 2013-2015.

luminaires et bibelots qu'il importait lui-même de Chine grâce au dispositif de contournement des clans jusqu'à la révolution, produits qu'il s'est ensuite contenté d'acheter aux importateurs de M'saken à partir de 2011.

En revanche, d'autres ne sont jamais parvenus — ou alors brièvement — à retenter le voyage d'affaires en Chine et ont perdu le statut d'importateur dominant la hiérarchie du marché (Hatem, Nadir, **figure 8**). Si, à l'échelle de la place marchande tunisoise, la continuité des approvisionnements a été maintenue, cela reste au prix de recompositions ayant provoqué une concentration de l'activité d'importation directe, et ce uniquement au profit des acteurs les plus solides. Cette mondialisation des pauvres engendre une concurrence féroce et les acteurs plus fragiles sont laissés sur le bord de la route.

Conclusion

La route globale des marchandises de la mondialisation des pauvres s'est stabilisée en amont, où se recoupent des destinations aujourd'hui mieux connues. Cependant, en aval, l'importation des produits dépend de conditions multiples, notamment politiques. Ces dernières déterminent de complexes agencements sociaux et spatiaux nécessaires à la pénétration des marchandises sur le marché tunisien et à leur distribution, tout en venant remettre en question l'informalité généralement prêtée à ces échanges.

Observée depuis Tunis, la route globale se ramifie de manière singulière en fonction de dispositifs de contournement opérant sur chacune des frontières, terrestres et portuaires. Cette caractéristique est issue de la structuration ancienne d'opportunités migratoires et marchandes distinctes, interconnectées à Tunis. Malgré leur concentration temporaire dans les mains d'un système clientéliste dans la deuxième décennie de la présidence Ben Ali, les itinéraires d'approvisionnement des souks tunisois ont conservé cette pluralité d'options que les difficultés nées de la chute du régime sont venues réactiver. Depuis 2011, les commerçants tunisois disposent d'un faisceau d'opportunités d'approvisionnement, tantôt réactivées, tantôt abandonnées en fonction des obstacles nés d'une conjoncture instable.

Cette recomposition permanente des solutions de contournement a permis la continuité des approvisionnements et la pérennité de la route globale au prix d'une concentration de l'activité d'importation. Elle pose, toutefois, un problème majeur aux politiques publiques, laissant les pouvoirs post-révolution dans l'incapacité d'endiguer le « commerce parallèle », notamment faute d'approche globale et multiscalaire.

Ainsi, le cas tunisien permet de mettre en lumière les ressorts de la réactivité et de l'adaptabilité des réseaux d'approvisionnement de la mondialisation par le bas. Il souligne également l'intérêt méthodologique d'une approche diachronique permettant de révéler non seulement le processus de structuration de la route marchande, mais aussi celui des opportunités, autrement dit des options d'itinéraires et de relations d'affaires parfois anciennes, un temps délaissées, mais qui

gardent leur potentiel prêt à être réactivé en cas de difficulté. Et ce potentiel s'ancre dans la mémoire et l'expérience des acteurs.

La révolution tunisienne fait alors office d'accélérateur et de mise en mouvement et en visibilité de ces changements, plus encore qu'elle ne révèle la dimension politique des arrangements et contournements empruntés par les ramifications des routes marchandes. La crise constitue ainsi un moment opportun pour analyser agencements sociaux et spatiaux et arrangements politiques et économiques qui font la force et la résilience des économies marchandes transnationales de la mondialisation des pauvres.

ALLAL A. (2016). « Retour vers le futur. Les origines économiques de la révolution tunisienne ». *Pouvoirs*, n° 156, p. 17-29.

AYADI L., BENJAMIN N., BENSASSI S., RABALLAND G. (2014). "An Attempt to Estimating Informal Trade Across Tunisia's Land Borders". *Articulo - Journal of Urban Research*, n° 10. En ligne : <https://journals.openedition.org/articulo/2549>

AZLOUK R. (1995). « Zarzis : l'impact de la proximité de la frontière sur la dynamique urbaine locale ». *Actes du colloque « Espaces-frontières et dynamiques socio-culturelles au Maghreb »*, Sidi Bou Saïd, 27-29 janvier 1995.

BELGUIDOUM S., CHOUADRA S., ALIKHODJA N. (2017). « El Eulma (Algérie), anatomie d'une place emblématique du commerce transnational ». En ligne : <https://hal.archives-ouvertes.fr/halshs-01508982>

BELGUIDOUM S., PLIEZ O. (2019). « La géographie discrète des réseaux transnationaux entre l'Algérie et la Chine ». *Confluences Méditerranée*, n° 109-2, p. 63-76.

BELGUIDOUM S., PLIEZ O. (2015). « Pratiques transnationales dans un comptoir de "la Route de la soie" : Algériens et Égyptiens à Yiwu (Chine) ». *Les Cahiers d'EMAM. Études sur le Monde arabe et la Méditerranée*, n° 26. En ligne : <https://journals.openedition.org/emam/927>

BELGUIDOUM S., PLIEZ O. (2012) « Construire une route de la soie entre l'Algérie et la Chine ». *Diaspora, Histoire et sociétés*, n° 20, p.115-130.

BELGUIDOUM S., SOUIAH F. (2019). « Les nouvelles routes de la soie en Méditerranée », *Confluences Méditerranée*, n° 109-2, p. 9-18. En ligne : <https://doi.org/10.3917/come.109.0009>

BENNAFLA K. (2014). « État et illégalisme : Quelle géographie ? Une approche par les flux marchands depuis l'Afrique et le Moyen-Orient ». *Annales de géographie*, n° 700, p. 1338-1358.

BENNAFLA K. (2002). *Le commerce frontalier en Afrique centrale. Acteurs, espaces, pratiques*. Paris : Kharthala, 368 p.

BOUBAKRI, H. (2006). « L'autre face de la Jeffara (Sud-Est tunisien) : mobilité transfrontalière, migration internationale et dynamiques territoriales ». In GENIN D., GUILLAUME H., OUESSAR M., OULED BELGACEM A., ROMAGNY B., SGHAÏER M., TAAMALLAH H. (éd.), *Entre désertification et développement. La « Jeffara » tunisienne*, Tunis : Cérès éditions/IRD/IRA, p. 197-213. ISBN 9973-19-683-5

BOUHALI A. (2020). « Vers l'émergence d'un modèle du quartier commercial transnational ? Les quartiers du *made in China* au Caire et à Oran ». *Mappemonde*, n° 128. En ligne : <https://journals.openedition.org/mappemonde/4076>

BOUHALI A. (2015). « Médina J'dida (Oran), un quartier-marché sur les routes algériennes du commerce transnational ». *Les Cahiers d'EMAM. Études sur le Monde arabe et la Méditerranée*, n° 26. En ligne : <https://journals.openedition.org/emam/889>

BURAWOY M. (2003). "Revisits: An outline of a Theory of Reflexive Ethnography". *American Sociological Review*, vol. 68, n° 5, p. 645-679.

BURAWOY M., BLUM J. A., GEORGE S., GILLE Z., THAYER M., éd. (2000). *Global ethnography: Forces, connections, and imaginations in a postmodern world*. Oakland : University of California Press. 408 p. ISBN 9780520222168

BÜSCHER M., URRY J., WITCHGER K. (2010). *Mobile Methods*. Abington : Routledge, 224 p. ISBN 9780415492423

CHANDOUL M., BOUBAKRI H. (1991). « Migrations clandestines et contrebande à la frontière tuniso-libyenne ». *Revue européenne de migrations internationales*, vol. 7, n° 2, p. 155-162.

CHOPLIN A., PLIEZ O. (2018). *La mondialisation des pauvres. Loin de Wall Street et de Davos*. Paris : Seuil, 108 p. ISBN 2021366529

CHOPLIN A., PLIEZ O. (2015). "The Inconspicuous Spaces of Globalization". *Articulo - Journal of Urban Research*, n° 12. En ligne : <https://journals.openedition.org/articulo/2905>

CUI C. (2019). *Yiwu, une ville attractive et intégrative : le cas des commerçants africains à Yiwu*. Thèse de doctorat en Géographie, Clermont-Ferrand : Université Clermont Auvergne, 362 p.

DORON (2018). *Routes tunisiennes de l'échange marchand. Géographie post-révolution d'un réseau de marchés mondialisés*. Thèse de doctorat en géographie, Toulouse : Université Toulouse 2 Jean-Jaurès, 550 p.

DORON (2017a). « Devenir importateur transnational en Tunisie : articulations entre mobilités et relations sociales ». *Espace, populations, sociétés*, n° 2-2017. En ligne : <https://journals.openedition.org/eps/7170>

DORON (2017b). « Les souks Libya : circulations migratoires et marchandes entre Sahel et Méditerranée ». In CHOPLIN A., PLIEZ O., MAREÏ N. (dir.). *L'Afrique du Sahel et du Sahara à la Méditerranée*, Atlande, 300 p. ISBN 235030454X

DORON (2015a). "Bou Mendil market, an urban market of 'made in China' commodities". In CRUZ T., MÖRTENBÖCK P., MOOSHAMMER H. *Informal Market Worlds Atlas*, Rotterdam : NAI1010 Publishers, p. 238-243.

DORON (2015 b). « De la marge au monde : la structuration mouvementée d'une place marchande transnationale à Ben Gardane (Tunisie) ». *Les Cahiers d'EMAM. Études sur le Monde arabe et la Méditerranée*, n° 26. En ligne : <https://journals.openedition.org/emam/1065>

DROZDZ M., PLIEZ O. (2005). « Entre Libye et Soudan : la fermeture d'une piste transsaharienne ». *Autrepart*, n° 36, p. 63-80.

FREUND C., NUCIFORA A., RIJKERS B. (2014). *All in the Family. State Capture in Tunisia*. The World Bank, Policy Research Working Paper 6810.

GHERIB B. (2012). « Économie politique de la révolution tunisienne. Les groupes sociaux face au capitalisme de copinage ». *Revue Tiers Monde*, n° 212, p. 19-36.

HANDCOCK M. S., GILE K. J. (2011). "Comment : On the Concept of Snowball Sampling". *Sociological Methodology*, vol. 41, n° 1, p. 367-371.

HIBOU B. (1999). « Tunisie : le coût d'un "miracle" ». *Critique Internationale*, n° 4, p. 48-56.

KHAROUFI M. (1995). « Un espace-frontière en mutation : le cas de Médenine dans le sud-est tunisien ». *Actes du colloque « Espaces-frontières et dynamiques socio-culturelles au Maghreb »*, Sidi Bou Saïd, 27-29 janvier 1995.

KHIARI S. (2004). « Mondialisation et démocratie. Le contre-exemple tunisien ». *Confluences Méditerranée*, n° 51, p. 91-101.

LABARONNE D. (2013). « Les difficultés de l'intégration économique régionale des pays maghrébins ». *Mondes en développement*, n° 163, p. 99-113.

MARCHAL R., dir. (2001). *Dubaï, cité globale*. Paris : CNRS Éditions, 131 p. ISBN 2271059453

MARCUS G. E. (1995). "Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-sited Ethnography". *Annual Review of Anthropology*, n° 24, p. 95-117.

MARSDEN M. (2017). "Actually existing silk roads". *Journal of Eurasian Studies*, vol. 8, n° 1, p. 22-30.

MEDDEB H. (2011). « L'ambivalence de la course à "el khobza". Obéir et se révolter en Tunisie ». *Politique africaine*, n° 121, p. 35-51.

MOUSSAOUI N. (2015). « Le trabendo ou la mondialisation par la marge ». *Politique africaine*, n° 137, p. 117-128.

PERALDI M., dir. (2001). *Cabas et containers. Activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*. Paris : Maisonneuve et Larose, 361 p. ISBN 2706815175

PEROUSE J.-F. (2007). « Transits maghrébins à Istanbul : trajectoires, profils et stratégies ». *Revue des mondes musulmans et de la Méditerranée*, n° 119-120. En ligne : <https://journals.openedition.org/remmm/4183>

PEROUSE J.-F. (2002). « Migrations, circulations et mobilités internationales à Istanbul ». *Les dossiers de l'IFEA*, n° 13, p. 9-29.

PLIEZ O. (2010). « Toutes les routes de la soie mènent à Yiwu (Chine) ». *L'Espace géographique*, vol. 39, p. 132-145.

POLANYI K. (1983). *La grande transformation. Aux origines politiques et économiques de notre temps*. Traduction française, Paris : Gallimard. 419 p.

PORTES A. (1999). « La mondialisation par le bas, l'émergence des communautés transnationales ». *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 1129, p. 15-25.

PRAHALAD C. K., HART S. L. (2002). "The fortune at the bottom of the pyramid". *Strategy+Business*, n° 26, p. 2-14.

QACHA F. (2015). « Des souks ruraux aux entrepôts de Casablanca. La mondialisation jusqu'au cœur du Moyen Atlas ». *Les Cahiers d'EMAM. Études sur le Monde arabe et la Méditerranée*, n° 26. En ligne : <https://journals.openedition.org/emam/948>

RACAUD S. (2018). « Ramifications discrètes de routes marchandes transnationales : circulation de la pacotille chinoise entre marchés ruraux et villes secondaires au Cameroun ». *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 278, p. 433-464. En ligne : <https://doi.org/10.4000/com.9441>

SCHMOLL C. (2010). « Ethnographie d'une ville-marché ». In MERMIER F., PERALDI M., dir., *Mondes et places de marché en Méditerranée. Formes sociales et spatiales de l'échange*. Paris : Karthala, p. 303-315. ISBN 281110416X

SIGNOLES P. (1985). *L'espace tunisien : capitale et État-région*. Tours : URBAMA/CNRS, fasc. 14-15.

TARRIUS A. (2002) *La mondialisation par le bas : les nouveaux nomades de l'économie souterraine*. Paris : Balland, coll. « Voix et regards », 220 p. ISBN 2715814267

TARRIUS A. (1995). « Naissance d'une colonie : un comptoir commercial à Marseille ». *Revue Européenne des Migrations internationales*, vol. 11, n° 1, p. 21-52.

THOREZ J. (2008). « Bazars et routes commerciales en Asie centrale. Transformation post-soviétique et “mondialisation par le bas” ». *Revue Européenne des Migrations internationales*, vol. 24 n° 3, p. 167-189.

URRY J. (2007). *Mobilities*. Cambridge : Polity Press, 336 p. ISBN 9780745634197

WALTHER O. (2015). “Social Networks Analysis and informal trade”. University of Southern Denmark, Department of Border Region Studies, Working Paper Series, n° 1/15.

WIHTOL DE WENDEN C. (2009). « L’Europe, un continent d’immigration malgré lui ». *Études*, t. 410, p. 317-328.