

## Les réseaux transnationaux de commerce du « *made in China* » en Tunisie

Adrien DORON



est doctorant en géographie à l'Université Toulouse 2 – Le Mirail (L I S S T - C I E U / L a b E x S M S), sous la direction d'Olivier Pliez. Sa thèse s'intitule :

«Territoires et réseaux transnationaux de commerce du « *made in China* » en Méditerranée ». Il a rejoint l'IRMC en tant que Boursier Moyenne Durée (BMD) en mars 2014.

Ma recherche doctorale porte sur la chaîne (ou route) commerciale de lieux et d'acteurs reliant les producteurs asiatiques aux consommateurs tunisiens. Les produits Chinois, ou « *chnawa* », sont présents sur tous les marchés tunisiens et, depuis 2011, sur un nombre croissant d'étals dans les rues des principales villes tunisiennes. L'importation massive de ces marchandises bon marché mais souvent de faible qualité repose sur un dispositif marchand à la fois souple, discret et complexe, transgressant les frontières, les législations et les échelles pour déployer des réseaux d'affaire jusqu'en Chine. Cette étude me conduit à remonter le réseau des places marchandes d'importation depuis Tunis et la Tunisie, jusqu'en Chine (Guangzhou, Yiwu) pour comprendre comment la mise en relations des acteurs marchands et non marchands et des territoires à différentes échelles, permet l'approvisionnement des marchés de consommation à faibles revenus en marchandises du quotidien « *made in China* ».

Ce travail s'inscrit dans une lecture renouvelée de la mondialisation par le bas, attentive aux liens et aux connexions, cherchant à saisir les indispensables interactions entre acteurs et entre lieux hétérogènes de l'échange qui se jouent dans les espaces transnationaux du « *made in China* ». Mise en perspective par les socio-anthropologues (Portes, 1999 ; Péraldi (dir.), 2001 ; Tarrius, 2002 ; Bertonecello *et al.*, 2009), celle-ci demeure encore peu développée en géographie. Cette lecture par les interactions entre les territoires et les liens sociaux constitue une approche stimulante pour comprendre comment se redéfinissent ces activités commerciales transnationales depuis une dizaine d'années.

Cette lecture territoriale de l'activité commerciale mondialisée s'intéresse à des territoires commerçants. L'analyse de l'ancrage territorial des réalités économiques (Grossetti *et al.*, 2006 ; Guillaume, 2008), inspiré de la sociologie économique de Granovetter, doit permettre d'envisager les places marchandes où les acteurs de micro et

petites entreprises mobilisent les ressources relationnelles nécessaires pour inscrire leurs activités dans la mondialisation, malgré un capital financier limité et une concurrence vive. Il s'agit donc de questionner l'insertion des acteurs et des lieux de l'échange dans la ville, en interrogeant au coeur de ces noeuds sur les routes transnationales, les interactions entre gouvernance métropolitaine, stratégie d'insertion dans les réseaux commerciaux et territoires commerçants.

Cette chaîne d'approvisionnement et ses ramifications nécessitent aussi de mobiliser une approche par les réseaux à différentes échelles. Les réseaux sociaux, ceux des entrepreneurs qui leur permettent de mobiliser les ressources nécessaires à leur activité économique transnationale. Les réseaux de lieux mis en relation par les routes commerciales du « *made in China* ». Les réseaux techniques de transport et de communication qui structurent et supportent les échanges et la mobilité des marchandises, des entrepreneurs et des informations. Ces réseaux se structurent à différentes échelles, locale, régionale et mondiale.

La méthodologie doit être adaptée à cet objet à la fois transnational et difficile à territorialiser dans les cadres topographiques traditionnels. Le territoire d'enquête doit être adapté à l'objet de l'enquête. Pour cela je m'appuie sur les méthodes de l'ethnographie multisituée (déterminant les terrains en fonction des pratiques et des liens transnationaux, présupposant que le global est encastré dans le local, sur le terrain) et de l'ethnographie globale (qui



L'étal d'un vendeur ambulancier, avenue de l'Espagne, le 11 mars 2011 à Tunis © AFP.

# Axes de recherches

cherche à voir comment les lieux se connectent entre eux). Ces méthodes établies principalement dans l'étude des phénomènes migratoires, répondent à un enjeu important de cette recherche : établir un territoire d'enquête qui ne se limite pas aux frontières nationales, et faire du réseau de lieux, d'acteurs, de routes, le territoire d'enquête.

Dans le cadre de ma thèse, Tunis est un point d'entrée en aval dans la chaîne d'approvisionnement des marchandises « *made in China* ». À Tunis, le dispositif commercial d'importation et de diffusion des marchandises est polycentrique. Les principaux marchés sont ceux du Sud-Est de la médina, à partir des rues Sidi Boumendil et de la Commission, espace commerçant central et en expansion vers l'intérieur de la médina comme en direction de la ville européenne ; le marché de Moncef Bey, dans le quartier des entrepôts de l'ancien port de Tunis ; le marché de Zahrouni, à l'ouest de l'agglomération et le souk Libya de l'Ariana au nord. À partir des premières enquêtes menées sur ces marchés, notamment auprès des grossistes et importateurs, trois routes d'approvisionnement se dégagent, témoignant d'une forte intégration des marchés tunisois dans un réseau régional de places marchandes.



© businessnews.com.tn

La voie libyenne a commencé à se structurer à partir des années 1970 avec la contrebande et la diffusion des produits subventionnés en Libye. Les souks Libya, marchés présents dans de nombreuses villes du pays témoignent de cette structuration ancienne. Aujourd'hui, ces marchés libyens ne diffusent plus les produits subventionnés en Libye mais les marchandises importées *via* le port de Tripoli et le marché frontalier de Ben

Guerdane. Cette route est l'une des plus compétitives notamment du fait des faibles taxes appliquées en Libye, de l'expérience accumulée par les acteurs qui l'animent, essentiellement à Ben Guerdane ou encore de la disponibilité des devises que les importateurs trouvent sur le marché informel du change de cette



© atlasinfo.fr

ville frontalière. À l'instar de la voie libyenne, les routes algériennes forment un second dispositif de contournement de la fiscalité, des restrictions ou des contrôles à l'importation de l'État tunisien. *Via* les relais contrebandiers présents tout le long de la frontière et particulièrement dans le gouvernorat de Kasserine, les marchandises qui transitent vers la Tunisie proviennent essentiellement du souk Dubaï d'El Eulma, l'une des plus importantes places marchandes d'importation du Maghreb. La voie maritime, *via* le port de Radès (Tunis) ou ceux du Sahel semble la plus directe. C'est aussi celle qui connaît les recombinaisons les plus fortes depuis le départ de Ben Ali en 2011. En effet, à la fin des années 1990, pour les marchands du secteur informel à Tunis, l'approvisionnement en Chine devient une activité non seulement tolérée mais encouragée et encadrée par les membres de la famille présidentielle. Toutes les importations sont faites par ces petits entrepreneurs au nom des sociétés des Ben Ali-Trabelsi. La marchandise est retirée au port sans douane mais en échange d'une somme fixe au conteneur (10000 euros environ). A partir de 2011, la révolution tunisienne et les révoltes arabes en général changent la donne. Le système clientéliste des importations asiatiques disparaît, les douanes sont rétablies,

réactivant les voies de contournement libyenne et algérienne.

Sur chacune de ces routes et dans chaque dispositif marchand qui les structure, il s'agit d'affiner l'enquête. En effet, ces routes sont animées par des réseaux bien distincts, qu'il s'agisse de réseaux tribaux à la frontière libyenne, de réseaux de contrebande des régions du Centre-Est de la Tunisie dont les plus petits acteurs sont visiblement présents sur les étals occupant une part croissante des espaces publics de la capitale ou bien des anciens réseaux clientélistes qui n'ont pas totalement disparu. Il faut aussi replacer chaque route, chaque dispositif marchand et chaque réseau d'acteurs dans leurs contextes spatiaux et temporels pour en comprendre la structuration, la pérennité, l'efficacité et la labilité.



Port de Radès - Tunis © topnet.tn

BERTONCELLO B., BREDELOUP S., 2009, « Chine-Afrique ou la valse des entrepreneurs-migrants », *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 25, n°1, 45-70.

GROSSETTI M., 2011, « Les narrations quantifiées », *Terrains & travaux*, n° 19, vol. 2, 161-182.

PÉRALDI M. (dir.), 2001, *Cabas et containers, activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*, Paris, Maisonneuve & Larose.

PORTES A., 1999, « La mondialisation par le bas, l'émergence de communautés transnationales », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 129, septembre, 15-25.