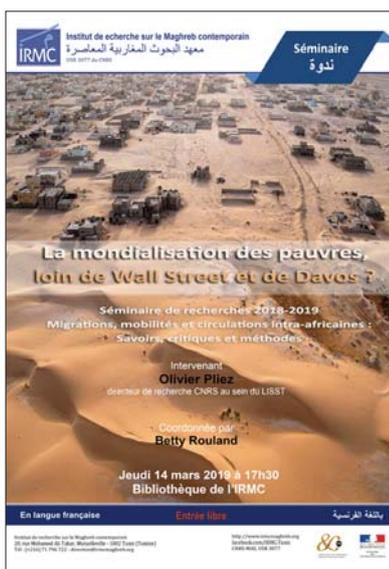


La mondialisation des pauvres loin de Wall Street et de Davos ?

Invité du séminaire 2018-2019 organisé par Betty Rouland sur la thématique « Migrations, mobilités et circulations intra-africaines : savoirs, critiques et méthodes », Olivier Pliez présentait le 14 mars 2019 à l'IRMC ses travaux dans une séance intitulée « La mondialisation des pauvres » en référence à son ouvrage récemment paru¹.



Il s'agissait pour lui de présenter un des mécanismes de la mondialisation dite *par le bas* et de changer de prisme par rapport à l'intervention de Sophie Bessis, faite quelques semaines auparavant dans le cadre du même séminaire². Olivier Pliez présente cela comme une approche géographique de la globalisation ou mondialisation des routes et des marchés, autrement dit par les « routes discrètes de la mondialisation ».

Pensée à destination des étudiants et des doctorants, cette présentation s'articulait en deux points : une

réflexion à propos de la mondialisation et un exposé des enquêtes et des pratiques des chercheurs ayant participé à cette réflexion.

La mondialisation en question

La mondialisation est assimilée par le sens commun à la Chine, comme une mondialisation économique uniquement opérée par les grandes compagnies internationales. C'est une mondialisation des flux, à l'image de ce qu'illustrent les cartes du monde des classes de terminale montrant les grands pays, les flèches schématisant les flux, etc. Cette représentation et le vocabulaire qui va avec n'est qu'une vision parcellaire de la mondialisation, vue par un prisme très hiérarchique.

C'est également la vision des réseaux, tels que le commerce international, qui est une chaîne de valeurs globales et des inégalités avec des riches sur le haut de la pyramide et des pauvres en bas. Olivier Pliez explique qu'il ne s'est jamais posé la question du type de population sur lesquelles il travaillait, c'est-à-dire les « pauvres », le titre de l'ouvrage a d'ailleurs été choisi par son éditeur. La pyramide du système capitaliste est une représentation qui apparaît au XX^e siècle et qui conceptualise la mondialisation des inégalités.

Progressivement apparaît une autre lecture à partir de celle-ci. Le « pauvre » devient la cible d'un marché global : ceux qui étaient considérés comme les laissés pour compte de la mondialisation au XX^e siècle deviennent les cibles du

marché globalisé du XXI^e siècle. Il y a pourtant un potentiel plutôt limité et les frontières entre les catégories sociales sont plutôt poreuses.

Classiquement, on définit la mondialisation comme une multiplication croissante des flux, des espaces et des acteurs. Depuis les années 1990, des travaux ponctuels se multiplient pour saisir ce phénomène à l'échelle micro. Ce sont des lectures réticulaires à enrichir mais il faut également mettre en lumière ce que l'on ne voit pas. C'est tout le travail réalisé par certains chercheurs dont Olivier Pliez, notamment celui sur les « routes » à partir d'objets du quotidien. Il donne les exemples d'études menées sur les trajets de la papaye ou de la sandale en plastique. La méthodologie diffère peu d'une étude à l'autre, il s'agit de choisir les routes à suivre (toutes ou une partie). Ces méthodes permettent de mettre en évidence les mécanismes de la mondialisation au sein même de notre quotidien.

Les routes migratoires et la mondialisation économique

Si l'analyse des routes des objets n'est pas nouvelle, il s'agit pour Olivier Pliez de montrer que les routes de la mondialisation sont aussi celles des espaces de commerce comme les marchés, révélateurs des évolutions des routes migratoires. La ville et ses relations aux espaces en dehors de la ville trace les contours de ces routes.

Ses travaux débutent en Algérie dans les « souks libyens » et les « souks de

Dubaï », notamment le souk libyen d'El Oued. Ce sont des places marchandes importantes dans les années 1990, avec des origines et des routes commerciales différentes. Il met en évidence la création de ces routes commerciales au début des années 1950, notamment depuis Koufra en Libye, et la création de petits marchés dans les villes tout au long des routes migratoires.



© alouadesouf.canalblog.com

Il compare deux de ses études aux contextes radicalement différents et aux dynamiques similaires : les enquêtes ponctuelles, tournant autour de la question « où vous retrouvez-vous lorsque vous allez dans telle ou telle ville ? », ont pour objectif de reconstituer les routes marchandes. L'exemple de son étude récente et celles entre la Libye et l'Égypte. Olivier Pliez de citer « une rue est une portion d'une route transnationale ». À la frontière égyptienne, la route devient une rue de village sur laquelle les marchés vont et viennent, les trajectoires des migrants s'inscrivent dans les routes commerciales transnationales. Sur ces

rues, sur ces routes, on entend parler de Dubaï, de la Chine, *etc.*

La mondialisation par le bas est une question que les sociologues ont commencé à explorer en 1973 avec la « crise économique » : c'est une crise pour les pays consommateurs de pétrole, une chance pour les pays exportateurs de pétrole. Avant cette crise, les routes commerciales et les routes migratoires

de travail étaient vues uniquement du Sud vers le Nord. C'est donc à partir de 1973 qu'on commence à s'interroger sur les autres routes migratoires et qu'émerge la notion de « migration de cabas ». De fait, sorties de l'Europe dans les années 1980-1990, les places marchandes se délocalisent à Istanbul.

Aujourd'hui Istanbul et ses routes migratoires existent toujours mais depuis, Dubaï a émergé, mais aussi Djeddah en Arabie Saoudite, et d'autres lieux. Ce sont des entrepreneurs transnationaux qui participent à ces routes marchandes, ils ne font pas partie des grandes entreprises internationales, ils sont à part.

Conclusion

Elles sont désormais en Asie du Sud-Est et la plupart des routes sont de fait Sud-Sud. La Méditerranée de l'échange s'est élargie progressivement et aujourd'hui elle s'étend jusqu'en Asie. Olivier Pliez explique qu'à l'heure actuelle les routes arrivent à Yiwu en Chine. C'est le plus important marché de gros de Chine, et donc du monde. Le développement de la Chine permet aujourd'hui une grande connectivité de Yiwu avec le reste du territoire (2h de train depuis Shanghai) et donc le reste du monde.

C'est la place forte des routes migratoires et les quartiers de Yiwu sont internationaux et Sud-Sud. Il y a un même quartier dit « arabe », avec ses mosquées, des écoles de traduction, des intermédiaires pour parler, faire affaire, visiter, manger, *etc.* Les migrants internationaux ne sont plus de passage, ils s'installent, ils épousent des chinoises, leurs enfants sont binationaux, *etc.*

C'est une internationalisation par étapes qui se fait sans qu'on ne puisse prédire qu'elle sera la prochaine place forte du commerce et des routes migratoires.

Manon Rousselle

1. Armelle CHOPIN, Olivier PLIEZ, *La Mondialisation des pauvres. Loin de Wall Street et de Davos*, Seuil, 2018, Paris, 128 p.

2. Séance du 28 février 2019 à l'IRMC, « Diplomatie et coopération entre la Tunisie et l'Afrique subsaharienne depuis l'Indépendance jusqu'à aujourd'hui » par Sophie Bessis.