

## Enjeux autour des études transnationales des circulations économiques

Entretien conduit par Boris Petric, novembre 2010

Michel Peraldi

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/transcontinentales/183>

DOI : 10.4000/transcontinentales.183

ISBN : 978-2-7351-1557-0

ISSN : 1775-397X

### Éditeur

Editions de la maison des sciences de l'homme

### Édition imprimée

Date de publication : 31 décembre 2010

ISSN : 1950-1684

### Référence électronique

Michel Peraldi, « Enjeux autour des études transnationales des circulations économiques », *Transcontinentales* [En ligne], 8/9 | 2010, document 14, mis en ligne le 31 décembre 2009, consulté le 08 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/transcontinentales/183> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/transcontinentales.183>

---

Ce document a été généré automatiquement le 8 septembre 2020.

Tous droits réservés

---

# Enjeux autour des études transnationales des circulations économiques

Entretien conduit par Boris Petric, novembre 2010

Michel Peraldi

---

## NOTE DE L'ÉDITEUR

**Michel Peraldi** est anthropologue et sociologue, directeur de recherche au CNRS. Il a dirigé l'Institut français de recherche Jacques Berque à Rabat au Maroc (2005/2010). Il est actuellement rattaché au Centre d'analyse et d'intervention sociologiques (CADIS-CNRS/EHESS) et enseigne à l'École des hautes études en sciences sociales (EHESS).

Il est notamment l'auteur de *Cabas et conteneurs. Activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers* (en collaboration, Maisonneuve et Larose, 2001) et, avec Michel Samson, il a écrit *Gouverner Marseille : enquête sur les mondes politiques marseillais* (La Découverte, 2006). Il est aussi l'auteur de l'article « Nouveaux aventuriers du capitalisme marchand. Essai d'anthropologie de l'éthique mercantile », in F. Adelhah et J.-F. Bayart (dir), *Les voyages du développement : émigration, commerces, exil*, Paris, Karthala, 2007.

**B.P. :** Les migrations ont été l'objet privilégié de différentes disciplines de sciences humaines et sociales s'appuyant sur des approches aussi bien quantitatives que qualitatives. Dans quelle perspective se situent vos travaux ?

Les migrations ont effectivement été analysées par différentes disciplines. Pour ma part, je pense que la vraie distinction épistémologique dans les études sur les migrations n'oppose pas forcément la démarche qualitative aux approches quantitatives. La différence se situe, selon moi, entre ce que je nommerais une « sociopolitique » de l'intégration et une « socioéconomie » de la circulation. J'entends par sociopolitique, tout un ensemble de travaux qui s'intéressent à la manière dont les sociétés d'accueil gèrent et gèrent l'existence de groupes

migrants. Ce type de démarche se focalise généralement sur la question de l'intégration et implique finalement à mon avis, une surévaluation de l'État dans les processus sociaux. Dans ce schéma, l'intégration intervient essentiellement à travers ces processus où les institutions de l'État jouent un rôle majeur. On étudie le rôle de l'école, l'insertion professionnelle. Je situe dans cette perspective, par exemple, les travaux de Dominique Schnapper<sup>1</sup>. Cette démarche de recherche repose sur une vision précise du migrant et du rôle des institutions dans la société d'accueil.

Un certain nombre de chercheurs comme Alain Tarrus<sup>2</sup> et moi-même, en France, mais aussi d'autres comme Roger Waldinger<sup>3</sup> ou Alejandro Portes<sup>4</sup>, aux États-Unis, ont développé une réflexion différente à partir de l'étude des migrations. Tout d'abord, nous avons fait un constat : on observe un premier processus d'intégration du migrant sans pour autant que son parcours passe par un schéma qui aurait été pré-établi par l'État. L'idée qui consiste à penser que le fils d'ouvrier devient instituteur ne fonctionne pas exactement. Il y a d'autres trajectoires qui méritent autant notre attention. Nous avons constaté des formes d'intégration qui peuvent s'incarner aussi bien dans la figure du petit commerçant que dans celle du dealer voire de l'entrepreneur.

**B.P. :** Dans la perspective que vous défendez le migrant n'est plus un individu en rupture radicale avec sa société d'origine. Quelles sont les implications en termes de recherche ?

Le premier constat implique en effet une deuxième dimension tout aussi fondamentale. Le migrant ne peut pas être réduit à une personne qui quitte sa société d'origine pour s'installer définitivement dans la société d'accueil. Les différents parcours de vie que nous avons pu étudier mettent en évidence que les migrants maintiennent voire construisent des liens avec leur pays d'origine. Cette question est fondamentale et ses implications sont notables sur la manière d'analyser les processus sociaux. Je me souviens d'un débat très vif qui a eu lieu dans les années 1980 au sein des études sur les migrations en France. On peut dire que c'était le moment de confrontation entre le modèle de l'intégration et celui de la circulation. Nous étions un certain nombre de chercheurs, minoritaires à l'époque, à souligner l'importance des circulations. Nous analysions notamment les mondes du commerce informel. Depuis, on peut dire que ces mondes du « bazar » sont en train de prendre une place très importante à l'intérieur de la migration. Du point de vue de la recherche, on peut considérer qu'aujourd'hui ce débat est clos compte tenu de l'importance prise par ces mondes-là.

**B.P. :** Comment vous situez-vous par rapport au développement des différentes approches étudiant les circulations transnationales ?

Les chercheurs ayant étudié ces circulations ont immédiatement mis l'accent sur la dimension transnationale, ce qui les a conduits, parfois, à minorer l'importance de leur dimension commerciale et économique. Il y avait, d'une certaine façon, une fascination du chercheur pour les parcours de ces nouveaux aventuriers, pour la découverte de ces individus incarnant le choix et la liberté d'entreprise. Il faut bien voir que le constat de la circulation nous amène inévitablement à réinterroger le grand débat théorique qui anime les partisans d'un déterminisme et les défenseurs du choix individuel, pour le dire simplement, au sein de la sociologie depuis sa fondation.

Je pense que tout l'enjeu scientifique consiste à tenir compte impérativement des deux dimensions (choix/déterminisme) en situant ces processus migratoires dans

une réflexion plus générale sur les transformations économiques. Jusqu'à la fin des années 1980, on considérait que l'ensemble des migrations concernaient des gens qui font un seul voyage. C'est le voyage traumatique, celui du départ avec la figure du migrant déraciné. On peut dire que ce schéma, qui était valable jusqu'aux années 1970, est de nos jours dépassé. Cette approche consistait à penser que le migrant devait laisser de côté toute une partie de lui-même (oublier sa langue, son territoire, ses traditions) pour mieux s'intégrer. Aujourd'hui, en termes d'intégration, c'est paradoxal, mais je dirais que l'on pourrait presque voir l'inverse. On mesure l'intégration à la mobilité des migrants. Dans de très nombreux cas, la capacité à organiser une circulation entre son pays d'accueil et son pays d'origine permet au migrant d'être investi aussi bien ici que là-bas. C'est partir et rester à la fois pour reprendre l'excellente formule proposée par Mirjana Morokvasic<sup>5</sup>, qui prend l'exemple des migrations intervenant en Europe de l'Est après la chute du Mur de Berlin. Elle montre bien que les migrants ont une logique circulatoire. Les Polonais travaillent quelques mois en Belgique ou en France et repartent chez eux. J'ai personnellement travaillé sur le développement du commerce à la valise à Istanbul, où nous avons pu faire des constats identiques. Il y a, par exemple, ces femmes ukrainiennes qui viennent faire commerce de leur corps pendant quatre jours. Elles accumulent alors un capital qu'elles utilisent immédiatement en achetant des marchandises sur le bazar pour les revendre ensuite en Ukraine. Nous avons observé que ce phénomène a une ampleur considérable dans cette partie du monde et concerne, à Istanbul, aussi bien des Ukrainiennes, des Moldaves que d'autres ressortissantes de l'EX-URSS.

Des logiques identiques de circulations marchandes existent entre l'Europe et le Maghreb. Des trajectoires de vie se construisent à cheval entre l'Italie, l'Espagne, la France et le Maghreb. Par exemple, le migrant marocain part s'installer en Italie comme clandestin salarié dans le bâtiment et l'agriculture. Il régularise ensuite sa situation ce qui lui permet de retrouver une mobilité. Il s'achète un camion, le remplit de marchandises et va les vendre au Maroc. Il devient alors un intermédiaire (ce que l'on appelle « un *samsar* » au Maroc) car il vend aussi des contrats de travail italiens dans son pays. On a ici l'exemple typique d'une figure du migrant qui utilise son intégration pour construire une économie dans la mobilité. Il fait du *trabendo* et vend une ressource (contrat travail) rare dans son pays d'origine. Il ne faut pas s'arrêter à l'aspect illicite de certaines de ces activités, mais bien comprendre que cette classe d'intermédiaires mobilise une connaissance très subtile de la réalité administrative et culturelle de l'Italie. De plus, ces intermédiaires sont au cœur d'activités économiques vitales pour les sociétés européennes.

Je prendrais un autre exemple significatif qui concerne l'économie portuaire et l'industrie automobile européenne. Il existe un commerce florissant des voitures d'occasion entre l'Europe et l'Afrique. On peut noter au passage que l'économie française, notamment le port de Marseille, a perdu sa place centrale dans ce marché qui, depuis une décennie, s'est déplacé progressivement vers Anvers et Hambourg. Ce commerce-là est organisé par divers migrants transnationaux. Leur compétence multiple est fondée sur la mobilité (cartes de séjour, pratiques linguistiques, réseaux). Il y a les grands commerçants, notamment libanais ou turcs, en Allemagne et en Belgique. Du côté africain, le centre névralgique de ce commerce est le port de Cotonou. D'ailleurs, on dit que le Bénin est en train de devenir le garage de l'Afrique

centrale. Tous les pays d'Afrique, sauf le Bénin, ont mis en place une législation de protection fondée sur l'interdiction des voitures de plus de trois ans sur leur territoire.

Les États rentiers de la région ont institué une forme de privilège qui octroie, à certains, le monopole d'importer les véhicules d'occasion. Ainsi par exemple, en Algérie, seuls des anciens combattants ont le droit d'importer des voitures d'occasion. On appelle cela la « licence *Moujahidin* ». En Tunisie, les migrants ont ce droit. L'importation devient un privilège qui bénéficie à certaines catégories sociales.

En conséquence, la logique de circulation est totalement intégrée. On ne circule pas uniquement pour rendre visite à la famille, mais aussi en fonction de logiques commerciales.

On peut dire qu'aujourd'hui nous étudions la complexité de ces économies transnationales et informelles. Il faut bien voir à quel point ces relations structurent les relations commerciales entre l'Afrique et l'Europe, entre l'Allemagne et la Turquie et l'Ex-URSS. Pour les voitures d'occasion, on parle de 400 000 véhicules qui transitent d'Anvers vers Cotonou chaque année, mais nous pourrions prendre d'autres exemples. Il est important de comprendre à quel point notre économie est animée et dynamisée par ces échanges marchands.

Dans le secteur du textile, on pourrait parler de la délocalisation en Roumanie, au Maroc, en Tunisie (1<sup>er</sup> secteur industriel à la fin des années 1990), en Turquie. Cet important mouvement de délocalisation des grandes entreprises belges, italiennes, françaises, allemandes du secteur sont des machines subtiles car on réimporte en Europe. Le secteur du textile est très complexe et nécessite un grand nombre d'intermédiaires. Concrètement, lorsqu'une entreprise française veut s'installer au Maroc, elle doit s'appuyer sur un intermédiaire qui va faire le pont entre deux mondes. Tout cela a mobilisé, par exemple, des « nouveaux entrepreneurs » issus de l'immigration en France. On pourrait montrer tout un ensemble de trajectoires sociales où l'on constate une ascension. Je pense, par exemple, à ce jeune qui a commencé à travailler sur les marchés dans la région de Lille. Il a été repéré par des grands groupes français qui cherchaient à s'implanter au Maroc et est devenu un intermédiaire incontournable dans cette aventure économique. Aujourd'hui, cette personne emploie 7 000 travailleurs au Maroc et vit entre les deux pays.

L'histoire de *Carrefour* en Tunisie est aussi éclairante. Le groupe de grande distribution français a ouvert des magasins, mais il a surtout mis en place sa plateforme pour le textile – c'est-à-dire toutes les activités concernant les patrons (dessins), le contrôle qualité, la pose des étiquettes – pour l'ensemble du groupe. Cette délocalisation a été menée par un groupe de cadres franco-tunisiens. Ils sont devenus des entrepreneurs vivant à cheval entre les deux pays à l'intérieur d'une multinationale.

Aujourd'hui, on s'aperçoit donc que des mobilités sociales sont déterritorialisées. On pensait que cette intégration se réalisait dans les institutions classiques de l'État, sur les territoires nationaux. En fait, elle se déploie dans les dispositifs de la mondialisation de l'économie, comme les diasporas. On pourrait parler d'une intégration liquide, en suivant F. Baumann, c'est-à-dire bien plus fluide qu'on ne le croit.

Pour moi, ce qui est important c'est de replacer toutes ces mobilités transnationales dans une réflexion plus générale sur les transformations de l'économie actuelle. Un certain nombre de gens ont une image méprisante de ces activités sub-commerciales sans se rendre compte à quel point elles sont déterminantes pour la vitalité des économies nationales. Il serait bon de pouvoir évaluer l'impact de ces multiples échanges sur l'Europe, sur l'Afrique, le Moyen-Orient. Prenons encore le cas de l'industrie automobile. La politique allemande est fondée, par exemple, sur un principe de qualité qui se reflète notamment dans la législation. En Allemagne, il est plus avantageux pour le consommateur de vendre sa voiture au bout de trois ans, et d'en acheter une neuve. Ces voitures font donc le bonheur de l'Afrique, de la Turquie, du Moyen-Orient et de l'Ex-URSS. Le marché allemand intègre implicitement le marché informel de l'occasion des autres pays dont on a parlé. S'il n'y avait plus de possibilité d'exporter ces véhicules d'occasion, tout le marché européen de l'automobile serait complètement saturé.

Pour ces pays c'est tout aussi vital. Il faut prendre conscience que 80 % de l'économie algérienne dépend par exemple du *trabendo*. On a là l'exemple majeur de cette économie qui dépend de la migration. Sans la migration algérienne, le *trabendo* n'a plus de sens.

**B.P. :** Comment expliquez-vous alors que les États mettent paradoxalement en place des politiques publiques souhaitant de plus en plus encadrer les processus migratoires ?

Nous vivons effectivement une période historique paradoxale. Il serait bon d'évaluer ces processus migratoires aujourd'hui car c'est autant un défi scientifique que politique !

Plus l'économie migratoire se transnationalise, plus les politiques publiques s'appuient sur une construction souverainiste de la migration. Il est clair aujourd'hui que les États essayent de garder la main à travers un contrôle bureaucratique de la mobilité, mais en réalité, ce n'est pas l'État qui organise les mobilités. Les acteurs qui les organisent sont des acteurs transnationaux, par exemple, les communautés diasporiques au poids économique indéniable ou les corporations techniques et les grandes multinationales. Je vais vous donner deux, trois exemples pour étayer mon propos. Les métiers comme celui de femmes de ménage, de gardes de malades ou de personnes âgées, tout un ensemble d'activités de services à la personne, sont gérés par les diasporas. Des travaux ont montré que le développement des bonnes philippines en Europe a été organisé par les diasporas libanaises très présentes dans les grandes villes européennes comme Genève, Paris et Londres.

Aujourd'hui, toute une classe moyenne française d'origine maghrébine organise la circulation d'employés de maison venant du Maghreb. Les États ont finalement peu d'influence sur ces processus. À un autre niveau, on peut réfléchir au recrutement des élites, ce que l'on appelle le *brain drain*. Il n'est pas organisé par l'État, mais par des corporations comme les associations d'anciens élèves de grandes écoles ou les multiples réseaux transnationaux de multinationales qui structurent le monde économique. Tout cela organise les migrations et l'État a finalement peu de leviers sur ces processus. Son rôle se limite à un contrôle bureaucratique de la mobilité. Un des symptômes est une hyper-bureaucratization de la mobilité, dont un des effets majeurs est de rendre les logiques de guichets de plus en plus discriminantes et discrétionnaires. C'est un discriminant social, car la bureaucratie des visas demande

des compétences multiples qui ne font que sanctionner les plus faibles. Cela génère aussi tout un monde de l'intermédiation. Le droit de visite devient un discriminant social dans les pays de départ. Le rôle des fonctionnaires devient stratégique car, dans leur travail de face à face, les choses sont paradoxalement plus personnelles. D'ailleurs, Alexis Spire montre remarquablement bien cette évolution paradoxale en France au sujet du traitement par l'administration des séjours des étrangers. Plus ces processus se bureaucratisent, plus ils se personnalisent car le rôle des fonctionnaires de guichet devient essentiel !!

**B.P.** : Des analyses comparatives pourraient d'ailleurs être envisagées quand on voit la similarité de certaines politiques publiques en matière de migration.

Effectivement, cette question ne concerne pas uniquement la France et l'Europe. Douglas Massey<sup>6</sup> par exemple a fait pour les États-Unis une évaluation quantitative des logiques de mur, c'est-à-dire des politiques répressives (renforcement des contrôles, policierisation des autorisations de circulation, etc.). Il dit trois choses essentielles. Premièrement, les politiques n'ont aucun effet sur l'intensité des flux migratoires, qui ne ralentissent pas. Deuxièmement, elles ralentissent par contre la mobilité et notamment les retours. Plus le passage est difficile, plus les migrants ont tendance à prolonger leur séjour aux USA. On a donc même un effet paradoxal quand on veut faciliter le retour. Troisièmement, le franchissement de la frontière devient un enjeu financier considérable, car plus c'est difficile de passer, plus le coût augmente et intéresse alors des groupes mafieux qui organisent les passages clandestins. La gestion publique de la migration (administration, police, gardes-frontières, etc.) entraîne alors un coût énorme pour la société. Douglas Massey dit que ce coût aurait été multiplié par sept pour l'administration américaine avec un bénéfice quasiment nul par rapport aux objectifs fixés qui étaient de maîtriser, contenir et ralentir la migration. Tout l'intérêt dans ce type de recherche est, me semble-t-il, de bien évaluer l'importance de ces dispositifs transnationaux économiques qui donnent tout leur sens aux trajectoires migratoires. Il faut bien prendre conscience que, dans ces processus, l'État en tant qu'institution – que cela soit dans les « sociétés de départ » ou dans les « sociétés d'arrivée » – éprouve de grandes difficultés à construire son rôle d'acteur face à la complexité du phénomène.

- 1 La figure multiple et complexe du migrant, on le voit bien, est un moyen d'étudier différentes choses qui touchent aussi bien la ville, que la transfiguration de l'État et celle de l'économie. Le migrant est un excellent « analyseur » des processus de transnationalisation dans un monde de mobilité. Tout le jeu social et économique s'élabore autour du différentiel frontalier et les implications que cela entraîne sur la redistribution du rôle de l'État.

---

## NOTES DE FIN

1. Dominique Schnapper, *La communauté des citoyens. Sur l'idée moderne de nation*, Gallimard, Paris, 1994.

2. Alain Tarrius, *La mondialisation par le bas : les nouveaux nomades de l'économie souterraine*, Paris, Balland, 2002.
3. Robert Waldinger, « Immigrant “transnationalism” and the presence of the past », in Elliott Barkan, Hasia Diner et Alan Kraut (eds.), *From Arrival to Incorporation. Migrants to the U.S. in a Global Era*, New York, New York University Press, 2008 : 267-285.
4. Alejandro Portes, (avec Luis E. Guarnizo et William Haller), « Assimilation and transnationalism: Determinants of transnational political action among contemporary migrants », *American Journal of Sociology*, 108 (mai), 2003 : 1211-1248.
5. Mirjana Morokvasic, « La mobilité transnationale comme ressource : le cas des migrants d'Europe de l'Est », *Culture & Conflits*, 33-34, 1999 : 105-122.
6. Douglas S. Massey (avec Jorge Durand et Nolan Malone), *Beyond Smoke and Mirrors: Mexican Immigration in an Age of Economic Integration*, New York, Russell Sage Foundation, 2002.