



Revue européenne des migrations internationales

vol. 24 - n°2 | 2008

Pratiques transnationales - mobilité et territorialités

Nouadhibou « ville de transit » ?

Le rapport d'une ville à ses étrangers dans le contexte des politiques de contrôle des frontières de l'Europe

Nouadhibou "Transit City"? The Relation of a City to its Foreigners in the Context of European Border Control Policies

Nouadhibou "ciudad de tránsito"? La relación de una ciudad a sus extranjeros en el contexto de las políticas de control de las fronteras en Europa

Jocelyne Streiff-Fénart et Philippe Poutignat



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/remi/4682>

DOI : 10.4000/remi.4682

ISSN : 1777-5418

Éditeur

Université de Poitiers

Édition imprimée

Date de publication : 1 novembre 2008

Pagination : 193-217

ISBN : 978-2-911627-49-0

ISSN : 0765-0752

Référence électronique

Jocelyne Streiff-Fénart et Philippe Poutignat, « Nouadhibou « ville de transit » ? », *Revue européenne des migrations internationales* [En ligne], vol. 24 - n°2 | 2008, mis en ligne le 01 novembre 2011, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/remi/4682> ; DOI : 10.4000/remi.4682

Nouadhibou « ville de transit » ? Le rapport d'une ville à ses étrangers dans le contexte des politiques de contrôle des frontières de l'Europe

Jocelyne STREIFF-FÉNART* et Philippe POUTIGNAT**

La politique de fermeture des frontières de l'espace Schengen en vigueur depuis les années quatre-vingt-dix a fait émerger de nouvelles notions et catégories migratoires, en même temps qu'elle produisait de nouveaux dispositifs de gestion des flux et les référentiels pour les légitimer. Le terme de « transit » s'est ainsi imposé dans le lexique des organisations internationales, pour qualifier à la fois un dispositif matériel de rétention ou de refoulement des migrants clandestins (*centres de transit*) et ces migrants eux-mêmes (*migrants de transit*, *populations en transit*), ainsi que le type de leur mobilité (*migrations de transit*) et les espaces qu'ils traversent (*pays de transit*, *villes de transit*). Comme c'est souvent le cas pour le vocabulaire qui s'applique aux phénomènes migratoires, l'intelligibilité de ces expressions (*migrants de transit*, *pays de transit*, *villes de transit*, etc.) ne tient pas tant à ce qu'elles disent (le fait d'être de passage ou d'être un lieu de passage) qu'au cadre institutionnel et normatif qui a motivé précisément leur création lexicale : en l'occurrence la prohibition des circulations Sud/Nord qui, en quelques années, a fait de la migration un délit potentiel¹.

* Directrice de recherche au CNRS, directrice de l'URMIS, Université de Nice, CNRS, 24 av. des Diabls Bleus, 06300 Nice France, streiff@unice.fr

** Ingénieur de recherche au CNRS, URMIS, Université de Nice, CNRS, 24 av. des Diabls Bleus, 06300 Nice France, poutigna@unice.fr.

1 Le terme *migrations de transit* a d'abord été utilisé, au début des années 1990, pour qualifier les flux en provenance des pays de l'ancien bloc soviétique. Dans l'usage qu'en font depuis cette période les agents des organismes internationaux, ce terme souligne le caractère illégal de l'immigration, voire de l'émigration (Rodier, 2006), et est fortement connoté par la notion de trafic. Par exemple : « Malgré des efforts toujours plus importants pour l'éradiquer, le trafic des êtres humains (en étroite relation avec la migration irrégulière de transit) ne cesse de s'accroître dans les pays de transit ». Conférence régionale sur la migration de transit. Conseil de l'Europe, Strasbourg 2004.

Les villes situées aux points de passage vers l'Europe sur la façade méditerranéenne ou atlantique du continent africain (Tripoli, Rabat, Tanger, Nouadhibou...) sont devenues des lieux-tests des politiques publiques mises en œuvre pour gérer cette nouvelle donne migratoire, où s'expérimente et se négocie la coopération entre Nord et Sud pour le contrôle des flux. La *ville de transit* devient ainsi une catégorie d'action pour un ensemble d'acteurs investis à un titre ou à un autre dans la gestion de la dite immigration (ou émigration) clandestine : agences internationales, ONG, polices, associations, organismes humanitaires...

Pour les géographes et les anthropologues qui travaillent de longue date sur l'espace Sahelo-Saharien, la notion de *ville de transit* servira plutôt à désigner les points de départ, ou les relais, des mobilités transsahariennes actuelles, à propos desquelles « il serait faux d'imaginer le Sahara comme un vaste corridor de circulation, sans frontières ni contrôles, emprunté par des migrants en partance pour l'Europe via le Maghreb » (Bredeloup et Pliez, 2005). La notion de transit masque autant qu'elle révèle la nouvelle donne migratoire : les migrations entre les deux rives du Sahara sont diverses, combinent mouvements transnationaux avec ceux majoritairement transfrontaliers, associent circulation des personnes et des marchandises. Les migrations par étapes, qui se développent dans le contexte du contrôle des frontières, se croisent ou s'échangent avec celles, plus anciennes, de subsahariens originaires des pays voisins en Algérie, en Libye, en Égypte, ou encore en Mauritanie. Il est donc difficile de distinguer ceux qui migrent de ceux qui transitent². Nous avons pour notre part montré comment les carrières de migrants cherchant le passage dans la ville portuaire de Nouadhibou sont affectées de façon variable par cette fonction de relais, certains l'utilisant comme un tremplin ou une position de refuge, tandis qu'elle débouche pour d'autres sur une impasse (Poutignat et Streiff-Fénart, 2006). Ce type d'approche n'épuise cependant pas les dynamiques à l'œuvre dans le rapport des étrangers à la ville, dans la mesure où celles-ci intègrent des stratégies et des tactiques d'acteurs qui prennent en compte et reconstruisent localement le sens de la catégorie *ville de transit* tel que nous l'avons explicité plus haut.

On se propose dans cet article de montrer comment, dans le contexte de l'exacerbation des pressions à la fermeture des frontières exercées par les institutions européennes, la qualification de la ville portuaire de Nouadhibou (Mauritanie) comme *ville de transit* vient mettre à l'épreuve le sens de l'urbanité propre à cette ville³. Elle assigne des objectifs de gestion des populations et de contrôle des circulations transfrontalières inédites dans une ville qui a développé une longue tradition d'accueil formée au cours de vagues successives de migrations de travail, au point que venir « d'ailleurs » y est depuis toujours la façon la plus caractéristique d'être « d'ici »

2 Et il n'est alors pas inutile de souligner « que le nombre des migrants qui accostent en Europe demeure infime en dépit d'une forte médiatisation des naufrages et arrestations au cours des dernières années » (Bredeloup et Pliez, *op. cit.*, p. 5).

3 L'enquête qui a fourni le matériau de cet article a été réalisée à Nouadhibou en mars 2007 dans le cadre du programme ANR Mitrans. Elle fait suite à une série d'autres enquêtes menées sur ce terrain depuis une dizaine d'années.

(Poutignat et Streiff-Fénart, 2001). Le dispositif de surveillance, de tri et de contrôle, que les organismes en charge des politiques migratoires tentent d'instaurer, induit une nouvelle grille de lecture de la mobilité et du statut de l'étranger, venant se surimposer aux représentations qui orientaient localement les relations des citoyens aux immigrés, depuis la fondation de Port Etienne devenue Nouadhibou, et sa constitution comme ville.

Pour prendre pleinement la mesure de ces dynamiques et de leurs effets potentiels, il faut aussi les replacer dans le contexte sociopolitique d'un pays, la Mauritanie, qui constitue un espace de circulation enjambant les frontières nationales (circulation des tribus maures sur sa frontière nord ou des communautés toucouleur, soninké et wolof de part et d'autre du fleuve Sénégal sur sa frontière sud). La représentation du territoire comme espace privilégié d'échanges a contribué à forger l'identité du pays, souvent qualifié de lieu de passage et de brassage entre Afrique noire et Maghreb. Le symbolisme du « pont » ou du « trait d'union » a toutefois été remis en cause à mesure de l'affirmation de l'hégémonie de la composante maure⁴, et de l'exacerbation des tensions « raciales » qui ont connu leur paroxysme lors de ce qu'il est convenu d'appeler « les événements de 89 »⁵, dont les répercussions marquent jusqu'à aujourd'hui la vie politique du pays.

NOUADHIBOU : LA PLACE DES MIGRATIONS DANS LES PRATIQUES ET LES REPRÉSENTATIONS URBAINES

Seconde ville de la Mauritanie (avec environ 100 000 habitants), Nouadhibou a été d'abord un petit centre colonial sous le nom de Port Etienne, fondé au début du XX^e siècle et qui très vite a vu se développer sous l'égide de la Société Industrielle des Grandes Pêches ou SIGP, une activité de pêche sur un site particulièrement favorable, la Baie du lévrier, connu de longue date des navigateurs et des pêcheurs canariens. L'absence d'eau a longtemps sévèrement limité le nombre d'habitants et ce n'est qu'à partir du milieu des années cinquante, un peu avant l'indépendance et durant les années soixante, avec le développement de l'industrie minière et la création de la société MIFERMA⁶, que va se développer l'urbanisation de Nouadhibou, liée à ses activités portuaires. C'est également au cours de cette période que vont se fixer un certain nombre de représentations de la ville, à commencer par celles qui en font « la capitale

4 Les *bidân* (« les Blancs » en arabe classique) forment avec les *harâtin* (leurs anciens affranchis, aussi désignés comme *maures noirs*) l'ensemble ethnique *maure*, l'autre partie de la population mauritanienne étant constituée par les groupes minoritaires (de langue poular, soninké et wolof) collectivement désignés comme *négro-africains* (ou *kwâr* en en hassaniyya).

5 À la suite d'un différend frontalier entre pasteurs et villageois riverains du fleuve Sénégal, des mesures de rétorsion contre les commerçants maures au Sénégal entraînaient en Mauritanie des massacres de ressortissants sénégalais. Ceux-ci furent suivis d'expulsions massives vers les pays limitrophes de plusieurs milliers de citoyens négro-africains de Mauritanie à qui fut déniée la qualité de national.

6 Mines de FER de MAuritanie. Voir la monographie de cette entreprise réalisée par Pierre Bonte (avec la collaboration d'Abdel Wedoud ould Cheikh), 2001.

économique », ouverte sur le monde et porte d'entrée des gens et des marchandises en Mauritanie. Ces représentations sont toujours associées à l'image de Nouadhibou, on les retrouvait par exemple en 2004 dans la présentation très officielle qu'en donnait son maire dans la page d'accueil du site *internet* de la municipalité :

« Nouadhibou a été, de tout temps, une ville ouverte à la fois vers l'intérieur du pays autant que vers l'extérieur comme en témoigne la présence de communautés nombreuses et d'origines diverses. Par la création de ce site, nous avons voulu perpétuer cette vocation de terre d'échange de notre cité. »

Comme on peut le constater, font partie intégrante de cette image les caractéristiques de son peuplement. Du temps de la MIFERMA, il y avait une forte présence d'expatriés européens employés par l'entreprise et logés dans une cité distante de la ville (Cansado) dans une stricte séparation des employés indigènes selon le schéma colonial. À la suite de la mauritanisation de l'entreprise, devenue la SNIM, cette présence est devenue fort limitée. Cependant avec le développement de la pêche industrielle, une présence, elle aussi fort peu intégrée au tissu social et urbain mauritanien, d'équipages coréens, chinois russes, a entretenu une image de ville cosmopolite. Là encore se fixent des représentations de la ville qui s'expriment par exemple dans ces commentaires sur Nouadhibou d'un journaliste Nouakchottois :

« Nouadhibou est un "boat people" où se mêlent les populations du Nord, du Sud, de l'Est et de l'Ouest du pays. En y ajoutant les étrangers coréens, espagnols, russes, chinois, japonais, portugais, marocains, algériens et j'en passe, c'est un véritable "melting-pot" où les langues parlées se confondent au fur et à mesure que deux passants se saluent, que l'on passe d'une ruelle à l'autre, d'un marché à l'autre, d'un bateau à l'autre. » (Nouakchott Info, n° 392, 27 avril 2003)

L'identité citadine proprement *stéphanoise*⁷ s'est ainsi fondée moins sur un enracinement que sur les valeurs distinctives du travail et de la richesse économique, l'identité commune de gens qui, au-delà de la disparité de leurs statuts sociaux et économiques, « sont capables de se nourrir par eux-mêmes ». Les traits caractéristiques du mode de vie qu'implique cette identité contrastant avec les formes convenables de la sociabilité selon les normes des sociétés locales, met Nouadhibou « en marge », tel un « *boat people* » en pleine mer. L'image (certes osée) fait également allusion à l'isolement géographique de la ville, située sur une presqu'île, adossée à une frontière fermée jusqu'en 2002 et restée sans liaison terrestre facilement praticable avec la capitale et le reste du réseau routier jusqu'à l'ouverture de la route Tanger Dakar en 2005. Mais cet enclavement est tout autant social et culturel, car, comme l'écrit Benjamin Acloque, pour les *bidân*⁸ elle véhicule une image de ville industrielle, sans grandeur intellectuelle, éloignée des représentations valorisées de la citoyenneté comme source de culture et d'éducation (Acloque, 1999).

7 Qualification qui reste attachée à la ville et à ses habitants en référence à l'ancienne appellation de Port Etienne.

8 Cf. note 4.

Par rapport aux autres villes dites « de transit » du Maghreb, dans lesquelles, comme le relève Ali Bensaad, les migrations transshariennes réintroduisent « un cosmopolitisme par la marge » dans des univers urbains devenus largement monolithiques (Bensaad, 2005), Nouadhibou se singularise ainsi par une identité urbaine fondée sur le cosmopolitisme et le travail. Le développement de la pêche, dans un pays qui n'avait que peu de traditions dans ce domaine, a impliqué l'installation (le plus souvent temporaire, mais établissant des structures et des réseaux d'accueil) de pêcheurs venus des pays côtiers : Guinée, Guinée-Bissau, Bénin et, majoritairement, Sénégal. De plus, le développement urbain, entraîné par la sédentarisation progressive des habitants et par une relative prospérité réinvestie dans la construction, a permis l'essor rapide d'une « nouvelle ville » dont l'édification a mobilisé une main-d'œuvre venue prioritairement des pays limitrophes, Mali et Sénégal. En l'occurrence, la mobilité des uns a servi la sédentarité des autres, non seulement par l'apport de travail, mais en favorisant des stratégies de rentabilisation du foncier, qui ont accéléré le peuplement des nouveaux quartiers et la montée en puissance de leurs fonctions urbaines au détriment du centre ancien. Les propriétaires des maisons du vieux centre colonial de *Khairan* (commerçants, fonctionnaires...) et les attributaires des logements de la « cité SNIM » (personnel ouvrier de l'entreprise) ont massivement loué ou sous-loué leurs appartements aux immigrés et investi les revenus tirés des loyers dans la construction de maisons au nouveau quartier de *Nimruwat* (*Les Numéros*)⁹. C'est ainsi qu'on désigne l'extension urbaine créée au nord du premier noyau urbain par l'attribution de lots (les numéros) et qui a été l'occasion des déguerpissements¹⁰ des premiers quartiers spontanés. L'accroissement très rapide de cette portion de la ville, séparée de l'ancien centre par une vaste zone non bâtie, et que jouxte le quartier résidentiel de *Dubai* avec ses maisons au luxe ostentatoire des enrichis de la pêche et des affaires, tend à en faire une ville bis.

La présence des immigrés dans la ville¹¹ n'est pas totalement intégrée à l'ordre urbain, elle reste visible et visiblement étrangère au mode de vie local, celui des Maures qui jouissent à Nouadhibou, plus encore que dans d'autres villes, d'une large suprématie. Mais elle n'est pas non plus de l'ordre d'une mise à l'écart, on peut plutôt la caractériser comme un cotoiement urbain (dans le travail, les transactions commerciales) sans véritable mixité sociale. Les quartiers où résident et travaillent les immigrés sub-sahariens jouissent d'une forte visibilité, ils sont nettement identifiables comme territoires immigrés et désignés comme tels, sans faire l'objet pour autant de ségrégation ou de stigmatisation urbaine (même si Accra, le sous-quartier où se

9 Ces stratégies foncières ont permis à quelques commerçants ou hommes d'affaire locaux, toujours en quête de diversification de leurs activités, d'investir une partie de leurs bénéfices, tirés pour l'essentiel de la pêche, dans le « marché du sommeil » : ils achètent aux propriétaires des droits de location d'une ou deux années et les rétrocèdent aux immigrés, qui s'entassent à 5 ou 6 dans les pièces de l'ancien logement.

10 Le terme « déguerpissement », largement répandu en Afrique de l'Ouest, désigne une procédure administrative de démolition des constructions précaires installées illégalement sur des terrains non lotis.

11 Les autorités compétentes font état de 20 000 immigrés, dont 6 000 Sénégalais et 4 000 Maliens (entretien avec le chef de la sûreté de Nouadhibou, mars 2007).

regroupent les Ghanéens jouit d'une réputation quelque peu sulfureuse de lieu de prostitution et centre de distillation du *choum-choum*¹²). La grande majorité des migrants réside dans l'ancien cœur de la ville coloniale, qui est aussi le lieu du marché et des échanges, bordé par le *goudron median* (rue centrale), où sont implantés les bâtiments administratifs et tous les lieux-vitrines de la modernité : les trois « supermarchés » de la ville, la galerie commerciale de vente des téléphones portables, les cybercafés... À ceux-ci, les boutiques de mode, restaurants et salons de coiffure tenus par les migrants, suffisamment denses dans cette partie de la ville, viennent ajouter des traits caractéristiques du style de vie et des modes de consommation populaires des villes africaines, co-existant avec ceux de la population maure. Ils attestent d'un droit de cité qui, s'il ne leur est guère contesté, contraste avec une rigoureuse ségrégation dans le marché du travail venant se superposer à la hiérarchie ethnico- raciale de la société mauritanienne¹³. Voici par exemple la description qu'en donne ce migrant ivoirien :

– « Ici on n'a aucun problème, et puis les Mauritaniens ils ont envie de nous encore. Puisque le travail, y a du travail qu'ils refusent de faire parce qu'ils se croient un peu supérieurs à nous. Nous on est fiers de faire ça pour avoir notre argent, pour manger.

– Ils se croient supérieurs ?

– Oui, ils se croient supérieurs, les ... choses, comment dirais-je ? Les Blancs, ici les Blancs c'est eux qui dominent.

– Les Maures ?

12 Alcool frelaté fabriqué clandestinement et vendu bon marché à une clientèle principalement sub-saharienne.

13 Ce point mériterait des précisions et une discussion au-delà de ce qui est possible dans les limites de ce texte. Nous nous contenterons de rappeler ici quelques données généralement admises sur la société mauritanienne qui peuvent l'éclairer. Les termes « Maures blancs » et « Maures noirs », relativement récents, apparaissent avoir été calqués sur les désignations locales, *bidân* (Blancs) et *sudân* (Africains noirs pouvant être mis en esclavage), qui servent à classer les statuts selon une hiérarchie basée sur la condition servile. Au pôle dominé, sont ainsi désignés des groupes qui connaissent des modes différenciés d'insertion sociale et culturelle dans la société *bidân*, mais qui restent marqués par des origines incertaines et leur exclusion de la filiation agnatique sur laquelle repose son organisation tribale. Une certaine mobilité statutaire et le fait que le phénotype n'est pas un élément constitutif du statut, conduisent la plupart des auteurs contemporains à rejeter l'interprétation de ces distinctions, et des catégories qu'elles mobilisent, selon des critères raciologiques occidentaux. Cependant, avec l'urbanisation, la couleur de la peau devient un objet – contesté – des luttes de classement. Corrélativement au développement de l'ethnicité maure (*bidân*, désignant alors les hassanophones), la catégorie *harâtîn* (affranchis), en vient à désigner tous les groupes soumis à des formes de dépendance plus ou moins extrêmes (y compris l'esclavage) et prend alors elle-même le sens de « Maure noir ». Cette évolution se traduit également dans les perceptions sociales de la vie quotidienne. M. Brhame (2000) note, par exemple que « le terme *hrâtîn* s'est étendu, désignant de plus en plus les groupes de bas statut à peau sombre ». Par « hiérarchie ethnico- raciale » nous voulons donc signifier la combinaison des principes de hiérarchie statutaire propre à la société maure (les liens de dépendance des *harâtîn* à leurs anciens maîtres) et un principe de domination sociale et symbolique fondé sur le sentiment de supériorité (revendiqué ou dénoncé) des « Blancs » sur les « Noirs ».

– *Oui, les Maures, tu vas jamais voir un Maure qui est chauffeur de quelqu'un. Sauf peut-être si c'est un ministre. Il est chauffeur d'un ministre peut-être. Mais un Maure qui est chauffeur de... comme ce que moi je fais, non non non. C'est des métiers qu'ils veulent jamais faire.*

– *Chauffeur ... domestique aussi ?*

– *Domestique toujours c'est les Noirs, c'est les Noirs mauritaniens ou les Noirs étrangers. »*

Il peut arriver toutefois que la ségrégation dans l'emploi soit elle-même exploitée par les étrangers pour s'approprier des niches spécifiques. Cela a été le cas pour une activité de transformation du poisson (activité réputée sale, malodorante, et donc volontiers abandonnée aux étrangers) qui se déroule dans un espace productif informel mais bien délimité géographiquement, dénommé Bountya. Cet espace productif a émergé dans les années 1990 comme un effet dérivé d'une politique d'aménagement qui ne concernait en rien les immigrés. Lors de la construction du nouveau port de pêche en 1993, le souci de séparer le débarquement et la vente du poisson frais d'une petite production résiduelle de séché-salé susceptible de contrevenir aux normes sanitaires, a conduit les aménageurs à déplacer les transformateurs vers ce nouveau site. Ce dernier est devenu en quelques années un espace particulièrement dynamique où a pris corps un véritable dispositif transnational d'économie informelle connectant différents circuits migratoires. Il s'est maintenu par l'essaimage des réseaux d'entrepreneurs informels engagés dans le cadre du commerce international des produits halieutiques en Afrique subsaharienne, et grâce à la circulation de la force de travail ouest africaine¹⁴.

Bountya offre un exemple typique des dynamiques induites par les croisements de circulations migratoires qui se développent dans l'espace sahélo-saharien, mais aussi de la place particulière des étrangers dans la ville. Car il convient de souligner que si l'abandon de cet espace productif aux migrants revient bien à leur concéder l'exclusivité d'une portion du territoire urbain et du secteur informel, aucun droit officiel, aucun titre ne leur est cependant accordé, et il leur est rappelé à l'inverse qu'ils peuvent « être déguerpis » à tout moment. On trouve ici l'illustration d'une disposition courante à l'égard des étrangers : une tolérance au double sens d'acceptation bienveillante de leur présence, et de concession d'un droit provisoire, pouvant toujours être remis en cause. La présence des étrangers à Nouadhibou ne fait pas l'objet de commentaires particuliers à la seule condition qu'elle ne menace pas un style de vie, hautement valorisé par les Maures, fondé sur le commerce et l'éthique islamique. On considère en général qu'il n'y a pas lieu d'inquiéter les immigrés en tant qu'étrangers, que leur présence (en particulier celle des « frères africains ») est bienvenue tant qu'ils ne « gênent pas », c'est-à-dire qu'ils n'interfèrent pas avec les intérêts économiques des locaux. Les opérateurs économiques mauritaniens peuvent leur concéder des niches d'emploi, mais en gardant un œil sur les secteurs qu'ils leur abandonnent, prêts à les récupérer lorsque leur exploitation directe devient plus rentable que les ressources indirectes (constituées de prélèvements de toute nature) qu'on peut en tirer. Les

14 Pour une description détaillée de cet espace, cf. Poutignat et Streiff-Fénart, 2006.

relations des Mauritaniens négro-africains avec les migrants sub-sahariens sont marquées également par une certaine distance sans hostilité, qui peut dans leur cas être rompue par la proximité ethnique entre les groupes présents dans l'espace sous-régional. Les liens des citoyens mauritaniens *haalpulaar'en* ou soninkés avec leurs « parents » sénégalais ou maliens se maintiennent au-delà des frontières nationales, héritées des découpages coloniaux. Et de façon plus occasionnelle, les relations de complémentarité ou de parenté à plaisanterie entre les groupes (Peuls, Toucouleurs, Soninkés, Bambaras, Sérères, Wolofs) de l'espace sous-régional peuvent être à tout moment actualisées, par exemple lorsque l'invocation de ces liens entre « cousins » peut faciliter les transactions sur le marché.

« CHERCHER LA ROUTE » À NOUADHIBOU

Ces dix dernières années ont vu une forte augmentation de migrants qui viennent à Nouadhibou pour « tenter l'aventure », soit par la voie terrestre, soit en espérant s'embarquer sur les bateaux de pêche industrielle. Les plus fortunés d'entre eux ont payé leur passage au capitaine et bénéficient, peut-on le supposer, d'une chaîne de complicité, depuis les armateurs jusqu'aux agents (douane, police maritime) chargés du contrôle ; les plus démunis ne peuvent qu'emprunter la voie, plus risquée, du passage clandestin, en tentant de s'introduire, parfois au péril de leur vie, dans les embarcations. Pour ces migrants, qui se désignent eux-mêmes comme des « aventuriers », la ville n'est rien d'autre qu'un point de passage où l'on espère s'attarder le moins possible. Certains d'entre eux en effet quittent dans les jours qui suivent leur arrivée et sans même entrer dans la ville, la maison où le passeur les a regroupés avec d'autres candidats au passage. D'autres, laissés pour compte après dépouillement de leurs économies par un passeur ou un intermédiaire indelicats se retrouvent démunis, en quête de travail pour refaire leur pécule. D'autres enfin sont arrivés individuellement sur la base d'informations sur Nouadhibou et y travaillent pour amasser la somme nécessaire au voyage ou y patientent un temps indéfini en espérant recevoir l'aide financière plus ou moins promise par un parent en Europe¹⁵.

Cette arrivée de migrants en transit dans la ville n'a pas entraîné cependant, comme cela a été le cas au Maroc, de regroupements spécifiques aux marges de la cité. Les nouveaux venus, si leurs projets immédiats échouent, se retrouvent insérés dans le tissu social local qui a fait de longue date leur place aux nombreux migrants originaires d'Afrique Noire, et s'insèrent dans les secteurs d'emploi massivement ou parfois

15 Par exemple, ce migrant sénégalais : « Pour moi, si je viens ici, c'est pour une semaine, deux semaines, et je pars. Donc j'ai resté un mois, deux mois, je dis : bon, ça va pas aller, je vais chercher du boulot, pour payer mes cigarettes, des petites choses quoi. Donc chaque fois, je téléphone, je dis : Oh grand, tu es où ? Tu es en France, je suis là toujours. Il me dit : patiente, faut pas te décourager. J'ai dit : c'est pas grave, quand tu m'amènes c'est bon, si tu m'amènes pas, je vais me débrouiller moi-même. Il m'a dit : il faut te préparer, tu fais ton passeport. J'ai fait mon passeport, j'ai été voir ma mère, j'ai dit : fais moi mon passeport, parce qu'on m'a dit de me préparer. Donc j'ai tous mes dossiers, donc j'ai dit : voilà, je suis prêt, j'attends que toi. Il m'a dit d'accord, patiente, et je suis là, ça fait maintenant 3 ans ».

exclusivement occupés par des étrangers : Maliens dans les services domestiques, Sénégalais dans la pêche artisanale, Ivoiriens dans l'enseignement du français, etc. À quoi s'ajoutent les niches ethniques à destination des membres de la communauté nationale ou plus largement africaine noire : salons de coiffure afro, restaurants. Tous ces emplois constituent pour les aventuriers des positions économiques d'attente qui rapportent peu mais ont l'avantage de pouvoir se repasser très rapidement entre étrangers et donc de permettre à leur titulaire de réaliser instantanément son (petit) capital si l'occasion du départ se présente.

Dans leur relation à la ville et à ses habitants, les migrants en transit plus ou moins prolongé (personne parmi eux ne se vit comme définitivement installé même si le séjour se prolonge pendant des années) combinent une grande familiarité avec les lieux urbains qu'ils s'approprient rapidement et la réserve de l'étranger quant aux affaires de la cité. Ils forment des micro-sociétés urbaines d'immigrés avec leurs thèmes propres d'intérêt (liés au passage et au travail), leurs propres organisations (associations, foyers), leurs propres notables (présidents d'association, « SG »¹⁶) et leurs acteurs typiques (*thiamen*, *connexion men*, *contrat men*¹⁷). Mais ces micro-sociétés sont en interaction constante avec la société locale et ses représentants officiels. Les présidents d'association fonctionnent comme une représentation diplomatique lorsqu'il s'agit de traiter des problèmes de police, des décès, des incidents (bagarres, vols) concernant les membres de leur communauté.

Dans cette ville où la présence des étrangers est banale et acceptée, les candidats au passage clandestin en Europe sont des étrangers parmi d'autres, qui peuvent se confondre (dans l'image qu'on en a ou dans la réalité des parcours) avec d'autres immigrés, venus, eux, spécifiquement pour le travail. Que certains, parmi ces étrangers « cherchent la route » est notoire, mais les distinctions entre catégories de migrants, « temporaires », « en transit », « de travail » etc. n'en demeurent pas moins largement arbitraires dans un contexte urbain où l'on reconnaît volontiers que « tous » sont susceptibles, « s'ils ont la chance » (de réunir assez d'argent, de trouver une occasion suffisamment sûre) de partir en Europe, mais dans lequel aussi s'offrent des opportunités d'installation durables, et où les projets migratoires peuvent, avec le temps, se modifier.

Telle était du moins la situation qui prévalait ces dernières années. Depuis l'automne 2005, des changements notables sont intervenus, dont il s'agit précisément de prendre la mesure. Ces changements se sont présentés d'abord sous la forme d'un évènement, l'arrivée massive de migrants cherchant à s'embarquer à bord de pirogues pour les Canaries, et d'une situation de crise exigeant des mesures appropriées. Cette

16 Abréviation de Secrétaire Général.

17 *Contrat-men* : manœuvres embauchés à la tâche ou à la journée pour le travail de lavage des poissons, de salage, de séchage ou d'écaillage à Bountya ; *connexion men* : immigrés déjà sur place qui servent d'intermédiaires pour les passeurs ; *thiamen* (déformation de l'anglais *chairmen*) : sorte de gérants des foyers informels où se regroupent les migrants. Pour une description très détaillée du fonctionnement des foyers et du rôle des *thiamen* à Rabat, voir : Pian, 2007.

arrivée, en ville, de candidats au passage de plus en plus nombreux, a fait suite à une surveillance renforcée des côtes marocaines (celles notamment d'un point de départ plus ancien situé à Laâyoune) et a inauguré ce qui, tout au long de l'année 2006, fut qualifié de « crise migratoire des Canaries »

Ce qui justifie ici de parler d'évènement c'est non seulement la nouveauté du mode opératoire que représente la traversée en pirogue à cette distance des côtes canariennes, ou encore le nombre de migrants candidats au passage hors des proportions habituelles, mais aussi que cette irruption dans un ordre de choses antérieur, s'est trouvée configurée dans des récits qui vont contribuer à en fixer le sens : récits, spontanés et endogènes, que l'on peut recueillir sur place, ceux, également, de la presse internationale, recyclant éventuellement les premiers. Très vite, il sera raconté, à qui veut l'entendre, l'histoire de « l'invention » du passage : au mois de juin de cette même année, un capitaine pêcheur, parti avec peu de passagers, aurait réussi pour la première fois à atteindre l'archipel et l'aurait fait savoir par téléphone alors que tout le monde les croyait morts en mer (on trouvera le même type de récit au Sénégal, lorsque les départs de pirogues se déplaceront plus au sud). La nouvelle se serait répandue rapidement et aurait attiré ceux qui se trouvaient bloqués sur les côtes marocaines. Vraie ou fausse, l'histoire illustre la détermination de ceux qui veulent partir toujours prêts à prendre de nouveaux risques, pour trouver de nouvelles « routes » quels que soient les obstacles. Cette considération n'est pas absente des récits médiatiques, mais ceux-ci, qui paraissent au mois de mars 2006, durant lequel les reportages vont se multiplier (avant que l'attention ne se déplace au Sénégal et ne concerne plus Nouadhibou que de façon épisodique), insisteront sur l'envahissement de la ville, le désarroi des autorités, et le grand nombre des victimes. Les premiers reportages en effet sont introduits par des citations de sources espagnoles qui font état d'un nombre sans précédent de débarquements de clandestins aux Canaries et annoncent qu'une « catastrophe humanitaire » est en cours¹⁸. Ces faits, pour faire évènement, s'inscrivent alors, comme un nouvel épisode, dans un récit plus large qui prend forme à travers une rubrique récurrente, celle de « l'immigration illégale originaire d'Afrique » qui les met en relation avec d'autres épisodes, explicitement¹⁹ ou, plus souvent, implicitement. Il en est ainsi des corps retrouvés sur les plages, ou repêchés en mer, qui viennent s'ajouter à ceux du détroit de Gibraltar ou à ceux de l'île de Lampedusa dont la chronique est

18 « Plus d'un millier d'émigrés clandestins sont mort noyés, depuis le début 2006, en tentant de rejoindre les îles Canaries, a affirmé mercredi 8 mars le chef de la division Afrique de la Croix rouge espagnole (...). Officiellement le nombre des victimes recensées est de 106 (...) les informations du représentant du Croissant Rouge Mauritanien (...) vont dans le même sens. « Chaque jour, près de 80 clandestins quittent la Mauritanie pour les Canaries, explique-t-il au Monde. Sur ce total, nous estimons que 40 % d'entre eux n'arrivent jamais à destination. Certains accostent au Sahara occidental, les autres périssent en mer » (...) au cours des deux premiers mois de l'année, près de 2000 clandestins ont débarqué (...), soit autant que pendant les six premiers mois de 2005, selon les statistiques espagnoles » (J.P. Tuquoi : « Les routes de l'immigration clandestine » *Le Monde*, 11 mars 2006).

19 « Madrid est à nouveau frappé par le drame de l'immigration clandestine, six mois après les assauts de subsahariens contre les enclaves espagnoles de Ceuta et Melilla »... « cette fois les arrivées massives d'immigrants illégaux proviennent de Mauritanie » (Diane Cambon « 18 candidats à l'immigration meurent aux Canaries » *Le Figaro*, 16 mars, 2006).

régulière ces dernières années. Les descriptions des journalistes sont souvent accompagnées du récit des souffrances et des errances des rescapés (lesquels ont pu participer éventuellement à plusieurs de ces épisodes) rendant manifeste, là encore, leur détermination. Cette dernière est vue cependant sous une perspective différente, car mise en relation avec le nombre des candidats au passage et, face à celui-ci, avec l'impuissance des autorités locales, elle contribue à donner forme à la crainte d'une invasion incontrôlable et d'un nombre toujours plus grand de victimes insensibles aux risques qu'ils prennent. À ces craintes, supposées partagées par le lecteur, correspond l'urgence de problèmes en attente de solutions.

C'est donc en vue de résoudre ce que la presse européenne anticipe comme un problème inscrit dans un espace public largement extérieur au contexte local et même plus largement mauritanien, à savoir le « flot », « l'avalanche » de migrants irréguliers... (termes employés aussi bien par la presse que par les responsables officiels, en particulier les autorités canariennes), que se met alors en place rapidement un dispositif de surveillance avec « l'assistance » de la *Guardia Civil* espagnole (qui en est le véritable maître-d'œuvre). Ce dispositif sera complété au mois d'août 2006 d'un plan d'action sous l'égide de l'Agence Frontex²⁰ (le premier du genre). Les fonds débloqués par la Commission européenne soutiennent alors le déploiement d'une importante technologie policière et militaire (radar, navires de patrouille, hélicoptères...) et la mise en œuvre de toute une ingénierie du contrôle des frontières avec un corps de professionnels doté de son lexique spécialisé : « ARV »²¹, « mécanisme de réaction rapide », EGM²², etc. Dans le même temps se développent des actions de « sensibilisation » auprès des migrants, visant à dissuader les candidats au départ de prendre des risques « disproportionnés ». Très vite également, des militaires espagnols aménagent au milieu de la ville un centre de rétention des migrants expulsés des Canaries, repêchés en mer ou surpris au moment du départ.

SURVEILLER, SAUVER, TRIER

L'activité déployée par les organismes internationaux (UE, OIM²³) présents sur le territoire est en tous points conforme au périmètre d'action défini dans la lettre conjointe de huit présidents au président du Conseil Européen en septembre 2006 :

« Il importe de prendre dûment en compte les spécificités de cette frontière maritime, qu'il s'agisse notamment des fonctions de patrouille et de surveillance maritime, des obligations de sauvetage et d'accueil, et des tâches d'identification et de reconduite des immigrés clandestins »²⁴.

20 Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures.

21 Aide au Retour Volontaire.

22 Éléments essentiels de Gestion des Migrations, outil de formation mis au point par l'OIM.

23 Organisation Internationale pour les Migrations : organisme intergouvernemental regroupant 120 États-membres et 70 organisations internationales et ONG.

24 http://www.elysee.fr/elysee/elysee.fr/francais/interventions/lettres_et_messages/2006/septembre/lettre_conjointe_de_huit_chefs_d_etat_ou_de_gouvernement_europeens_adressee_au_president_du_conseil_europeen_premier_ministre_de_la_finlande_sur_l_immigration_illegale_en_mediterranee_et_au_sud_de_l_europe.61182.html

La mise en œuvre de ce programme a fait émerger des acteurs collectifs dont la présence dans la ville est fortement visible : garde-côtes et policiers de la *Guardia civil*, patrouillant à bord de vedettes ou d'hélicoptères, mais aussi ONG internationales (Croix rouge, Croissant rouge, Médecins du Monde, Caritas). Le dispositif humanitaire sous l'égide de la Croix Rouge espagnole et du Croissant Rouge mauritanien, prend notamment en charge le volet assistanciel (distribution de nourriture, tentes, couvertures, etc.) de l'administration du « centre d'accueil », parallèlement à la police mauritanienne, chargée quant à elle de la fonction carcérale et du refoulement aux frontières²⁵. En sus de (ou à travers) ces actions d'assistance humanitaire, les ONG présentes à l'intérieur du « centre d'accueil » assument en fait une triple mission : de maintien de l'ordre public — lorsque leurs représentants recommandent aux détenus d'être « disciplinés » pour éviter de déclencher les violences policières — d'identification et de tri — lorsque les « facilitateurs »²⁶ obtiennent des informations sur les pays d'origine des migrants — et de connaissance, lorsqu'ils contribuent, en faisant passer des questionnaires aux pensionnaires du camp, à construire une base de données (sur les caractéristiques sociales, les motivations, les projets, les liens familiaux...) des clandestins.

La nouvelle fonction de *ville de transit* assignée à Nouadhibou a pu aussi renforcer et légitimer par de nouvelles missions, d'autres organisations comme l'Église catholique, ultra-minoritaire en Mauritanie, dont la compétence revendiquée en tant que protagoniste de ce dispositif vient de la pratique pastorale et de la compréhension qu'elle autorise de l'expérience subjective du migrant clandestin. De tous les acteurs présents sur le terrain, les religieux sont les seuls qui se positionnent résolument du côté des migrants, sans se préoccuper de leur statut et des raisons de leur présence. La mission catholique leur offre de longue date des services auxquels nombre d'entre eux, qu'ils soient ou non catholiques, ont recours : « boîte aux lettres des aventuriers », dépôt de leur argent, hébergement en cas d'urgence, etc. La situation actuelle, avec la médiatisation des tentatives de passage clandestin et des drames humains qu'elles occasionnent, n'est pas cependant sans avoir, ici comme ailleurs, quelque peu modifié les modes opératoires. Si elle laisse inchangées les pratiques traditionnelles d'assistance aux « aventuriers », elle a favorisé, à Nouadhibou comme dans les autres villes de transit, l'émergence de figures individualisées de prêtres qui s'en font les porte-parole auprès des médias, et qui connaissent une plus ou moins grande notoriété, depuis la visite obligée au curé du lieu pour tout visiteur (journaliste, chercheur, représentant d'ONG) intéressé par la question de l'immigration clandestine, jusqu'à l'intronisation de prêtres écrivains dans les milieux intellectuels par la médiation de personnalités académiques ou associatives²⁷.

25 Ce partage des tâches dans le centre d'accueil n'est pas sans rappeler celui que Michel Agier décrit à propos des camps de réfugiés : les opérations de police visant à surveiller et contrôler y sont contrebalancées par les interventions de ceux qu'il désigne, en reprenant l'expression de Bourdieu, comme « la main gauche de l'Empire » (Agier, 2007).

26 Employés par le Croissant rouge dans des fonctions de médiateurs auprès des détenus.

27 Voir par exemple Lépine, 2006.

L'intervention conjointe de tous ces acteurs contribue à inscrire dans l'arène publique locale un problème (la présence dans la ville de migrants animés de l'intention de passer clandestinement en Europe), dont nous avons vu qu'il a été initialement formulé par la presse européenne sur un arrière-plan de préoccupations extérieures à l'espace public mauritanien.

C'est en fonction de ce problème, de ses enjeux (la lutte contre l'immigration irrégulière, la prévention des noyades, le démantèlement des réseaux de trafic d'êtres humains) et des actions publiques qu'appelle sa résolution (la coopération policière, l'aménagement de centres d'accueil, la mise en place d'un dispositif d'assistance) que les acteurs présents dans l'espace local vont définir et orienter mutuellement leurs activités. Celles-ci impliquent des opérations de cadrage, des procédures d'identification et d'étiquetage, des techniques et des savoir-faire, qui contribuent à rendre la situation compréhensible pour tous, professionnels ou volontaires, mauritaniens ou étrangers, et que chacun peut utiliser en retour pour légitimer son action.

De tels processus sont clairement en jeu dans la construction d'une cartographie imaginaire réinterprétant la place des migrants dans la ville selon des catégories socio-urbaines créées pour d'autres populations ou dans d'autres contextes : celle, par exemple, de *bidonville* utilisée dans la brochure de la congrégation des spiritains (Pentecôte sur le Monde, numéro de juillet-août 2006) consacrée aux aventuriers de Nouadhibou. La dureté de leurs conditions de vie est illustrée par l'image des baraques du quartier spontané de *Jeddida*, présenté comme « le bidonville de Nouadhibou où s'entassent des milliers de gens en transit », alors que ses habitants sont en fait très majoritairement mauritaniens. Un autre exemple de ces opérations de cadrage est fourni par les procédures de description et de quantification mises en œuvre dans les enquêtes visant à améliorer les connaissances sur les « profils migratoires » qui se sont généralisées depuis quelques années²⁸. Ces études impliquent toute la chaîne des différents intervenants : depuis les organismes internationaux (UE, OIM, HCR) qui les ont commandées jusqu'aux associations locales, chargées du recueil des données (sondages, entretiens), en passant par les Fondations ou ONG européennes qui sont les maîtres d'œuvre de l'étude. Un aspect remarquable de ces études est la façon, dont les données sur l'habitat des immigrés recueillies « sur le terrain » par les ONG locales sont reformatées pour correspondre aux catégories administratives de la gestion urbaine des populations. Les monographies réalisées par les ONG locales mentionnent avec régularité les mêmes sites d'implantation des immigrés : *la cité SNIM, l'Areiguib, Khairan, Accra, Tcharka*. Mais à mesure de leur diffusion vers le haut de la chaîne des intervenants et de la montée en généralité qu'elle implique, ces dénominations laissent la place aux catégories génériques du lexique des gestionnaires du développement

28 Ces enquêtes fournissent des chiffres et des pourcentages très précis sur les motivations des migrants, leurs trajectoires, leurs projets, etc. Une étude indique par exemple (sans toutefois préciser ses sources et ses méthodes d'évaluation) la proportion de migrants qui sont à Nouadhibou « pour le travail » (30 %) et ceux qui sont là « pour passer » (70 %). On peut observer que, quel que soit leur intérêt en termes d'apport de connaissance, ces résultats viennent confirmer, du fait même qu'ils sont produits, le bien-fondé de la procédure d'investigation, et de l'entreprise de tri et de segmentation des populations qui l'inspire.

urbain et de la lutte contre la pauvreté, comme *périphérie, développement périurbain, zones de pauvreté*, etc. Ainsi, dans ce document²⁹ : « /.../ l'accroissement du phénomène migratoire peut générer à terme des tensions sociales, avec une compétition sur le marché du travail, un développement périurbain incontrôlé donnant naissance à des zones de grande pauvreté perçues comme les territoires de certaines nationalités africaines, notamment dans les périphéries de Nouakchott et Nouadhibou ». Peu adéquates pour qualifier les quartiers occupés, à Nouadhibou, par les immigrés (qui logent, comme nous y avons insisté, plutôt au centre et plutôt dans le « dur » que dans l'habitat précaire), ces catégories servent néanmoins à formuler le cadre à partir duquel s'interprète la présence immigrée dans la ville et s'identifient les problèmes qu'elle pose. Dans les exemples que nous avons donnés, l'appel à des catégories urbaines (bidonville, périphérie, etc.), vient renforcer dans un cas, l'impression de la misère et du malheur dans le registre de langage compassionnel propre à l'institution religieuse ; dans l'autre, il vient souligner la dangerosité de la migration et conforter la légitimité d'une politique de contrôle. Ainsi, les différents acteurs participant d'une façon ou d'une autre à la gestion de la migration irrégulière, contribuent à donner corps à la figure du migrant clandestin selon des motifs et des points de vue fort divers, mais qui néanmoins se renforcent mutuellement.

La double mission de surveillance (des frontières) et de protection (des migrants et réfugiés), qui est au cœur du dispositif, délimite un répertoire d'actions (assister, refouler, enfermer, sauver, punir) applicables à des types d'acteurs (travailleurs immigrés, clandestins, passeurs, trafiquants). La distribution des rôles et des identités se trouve dans ce cadre polarisée d'une part par la figure du « candidat au suicide », que le « mirage » de « l'eldorado » européen rend inconscient des risques encourus, et d'autre part par la figure du passeur, « trafiquant d'être humains ». Comme toute typification, la construction de ces figures met en relief certains éléments de la réalité (la détresse des clandestins refoulés ou ayant frôlé la mort, l'existence avérée de trafics de drogue et de réseaux de prostitution de l'Afrique vers les pays européens), et en refoule d'autres, qui contribuent pourtant à la complexité des situations réelles.

En fait, les nombreux entretiens que nous avons eus avec les aventuriers porteraient plutôt à voir la plupart d'entre eux comme des acteurs qui intègrent dans leurs actions l'évaluation rationnelle du risque (dans un calcul coûts-bénéfices) et la confortent par une représentation du monde, fondée sur l'aléatoire où la religion (l'islam, le catholicisme ou le protestantisme) joue un rôle central. C'est précisément la combinaison de ces deux déterminants de l'action, la prise de risque calculée et la croyance au destin (qui met tout homme dans la main de Dieu), qui est constitutive de la notion d'« aventure ». Loin d'être, selon la représentation qu'on s'en fait communément, un *desperado* aveuglé par un mirage (et qu'il convient donc de détourner de son entreprise en l'éclairant sur les dangers qu'elle comporte), l'aventurier ressemble plutôt à ce héros individualiste dont parle Luhmann « tenant bon contre toutes sortes de dangers et préparé à toutes les formes de mauvaise surprise » (Luhmann, 2006, p. 17).

29 « Profil Migratoire de la Mauritanie ». Étude réalisée d'octobre à décembre 2006, sous l'égide du HCR, de l'OIM et de l'UE.

On peut observer par ailleurs que la criminalisation de la figure du passeur comme « trafiquant d'êtres humains » occulte l'existence beaucoup plus complexe et diversifiée de tout un petit peuple de courtiers et d'intermédiaires qui, pour la plupart d'entre eux, vivent dans le même tissu social et économique que ceux auprès desquels ils remplissent ces fonctions.

L'économie du passage³⁰ repose en fait sur un continuum entre les candidats au passage et ceux qui les convoient, dont les activités sont plus ou moins lucratives en fonction des ressources dont ils disposent : depuis la personne au sommet qui achète ou fait construire les embarcations jusqu'aux chefs d'équipage (le capitaine de la pirogue et son assistant) qui ne bénéficient que de la gratuité de leur propre passage que leur vaut leur compétence de navigation plus ou moins avérée et la possession d'un GPS, en passant par les *coxeurs* qui remplissent les pirogues, et les petits intermédiaires, souvent des immigrés établis qu'ils chargent de la prospection auprès de leurs communautés respectives³¹.

Si, comme le déplore un document de l'OIM, les « candidats au suicide collectif » se font les complices des « trafiquants », c'est qu'ils ne les considèrent pas comme tels, mais comme des pourvoyeurs de services vis-à-vis desquels la principale question qu'on se pose, comme au fond avec tout prestataire dans un marché, est de faire le tri entre les gens honnêtes et ceux qui vont vous rouler. Le circuit du passage fonctionne en effet comme une agence de voyage informelle qui en s'appuyant sur des relais de ville en ville prend en charge la totalité du voyage, depuis le convoyage en voiture jusqu'à Nouadhibou, l'hébergement sur place en attendant le départ, les consignes données aux « voyageurs », la constitution de la pirogue et son départ vers les Canaries. Dans ce marché où aucun mode formel de régulation des transactions n'est envisageable, les « clients » sont parvenus en dépit de la vulnérabilité attachée à leur position de migrants illégaux, à établir des procédures minimales de réduction des risques de tromperie. La menace de voir le marché se tarir par la diffusion des récits des « arnaques » au sein des réseaux migratoires a ainsi conduit les passeurs à accepter certains changements des règles du jeu : les modalités de paiement, par exemple, sont depuis quelques années fractionnées en deux parties, l'une payée par le passager lui-même sous forme d'arrhes, l'autre remise par une personne sûre après le succès de l'opération.

Mais, précisément parce qu'elle est démultipliée et de bout en bout informelle, la filière comporte à chacun de ses points de connexion, le risque d'être victime de pratiques malhonnêtes, et en effet les « arnaques » y sont, si l'on peut dire, monnaie courante. Il n'est pas rare de croiser dans les rues de Nouadhibou un de ces malchanceux dépouillés de toutes leurs économies. Si nombre d'entre eux trouvent dans la

30 Dont l'émergence peut être considérée comme un effet pervers de la politique de fermeture des frontières, qui en généralisant la restriction des visas depuis 1990 (convention de Dublin) a fait de la liberté de circuler une valeur qui s'échange sur le marché.

31 Il convient d'ajouter à cette liste des bénéficiaires de l'économie du passage, les marabouts locaux, que les passagers musulmans des pirogues ne manquent pas de solliciter pour des rituels de protection et la confection d'amulettes avant de s'embarquer.

solidarité de leur communauté et dans les occasions de travail offertes en ville, les moyens de remettre leurs projets à plus tard, d'autres, plus isolés ou plus fragiles, manifestent tous les signes d'une grande détresse. Ils sont en général considérés avec compassion par les habitants qui, charité islamique oblige, contribuent par une modeste obole à les aider à rentrer chez eux.

De façon surprenante, concernant un échange économique illégal, dans lequel le respect du contrat ne peut pas, en principe, être garanti par les pouvoirs publics, le point de vue des migrants se voyant comme des victimes de malhonnêteté dans un marché commercial est considéré comme recevable par les juridictions locales. Ainsi, des passeurs indéclicats ont pu être condamnés en justice à dédommager des candidats à l'émigration ayant échoué dans leur tentative après avoir payé leur passage³². Si toutes les pratiques de corruption sans lesquelles le passage serait impossible ne sont jamais sanctionnées, par contre vendre, en connaissance de cause, un service que l'on ne peut accomplir, contrevient à l'éthique commerçante et demande réparation selon les critères de la société locale.

Les deux figures typiques du « candidat au suicide » et du « trafiquant », construites par l'attribution de déficiences cognitives (le clandestin inconscient) ou morales (le passeur sans scrupules) peuvent ainsi apparaître comme des simplifications outrageuses d'un tableau en réalité bien plus complexe. Il n'en reste pas moins qu'elles ont leur propre fonctionnalité discursive : leur combinaison systématique dans les discours des agences internationales permet de connecter les registres opposés de la répression et de la compassion, les activités de police visant les migrants coupables de fraude pouvant simultanément être vues comme des activités de protection de victimes (des trafiquants).

LA REDÉFINITION DE LA PLACE DES IMMIGRÉS DANS L'ESPACE URBAIN LOCAL : ENTRE « BONNE GOUVERNANCE » ET ÉCONOMIE MORALE DU *THIEB-THIEB*

Ces activités de dénombrement, de classification, de tri, et de collecte de renseignements, qui participent d'un programme de « renforcement des capacités institutionnelles » conduit par l'OIM et la Communauté Européenne, sont indissociables d'une entreprise de normalisation morale et juridique de la société et de l'État mauritaniens. Le dispositif de contrôle de l'immigration irrégulière, avec ses référentiels qui combinent bonne gouvernance, répression (des trafics et de la traite) et action humanitaire, vise à remédier aux défauts de surveillance du territoire et des frontières de l'État mauritanien, rendue inefficace par une bureaucratie mal équipée, mais surtout mal formée et corrompue. Les « défaillances » en cause doivent cependant être mises en rapport avec un ensemble plus large de pratiques marquées par l'illégalisme et qui relèvent toutes de la transgression de l'intégrité territoriale : va-et-vient frontaliers, commerces informels, contrebande, pêche illégale, migrations

32 Entretien avec O. B., avocat, Nouadhibou, mars 2007.

régionales transnationales, saisonnières ou non. Tous ces mouvements exploitent le caractère « poreux » des frontières, ils supposent un contrôle lâche, mais nullement inexistant, qui n'implique pas l'abandon par l'État de ses prérogatives régaliennes (Bennafla, 1999). La possibilité de « régulariser » après coup son passage, de franchir les nombreux barrages sans papiers en règle, de s'enregistrer hors délais comme étranger résident, de même que les complicités ou les « tolérances » qu'exigent des activités plus illégales ne supposent pas une absence de contrôle, elles en sont tout au contraire une modalité. Ces pratiques de prélèvement ou de racket participent du système de corruption que dénoncent les bailleurs de fonds et qu'ils cherchent à rectifier par des actions de sensibilisation, de formation, de coopération pour implanter une culture étatique de la bonne gouvernance. Mais si ces pratiques pointent bien la faiblesse de l'État de droit, elles n'en sont pas moins dotées d'une forme de légitimité, parce qu'elles s'inscrivent dans un univers de normes partagées, une culture politique ou encore, selon les termes d'Olivier de Sardan, une « économie morale » largement répandue en Afrique où elle recouvre les formes banales de « la politique du ventre ». Elle s'exprime en Mauritanie au moyen de la catégorie du *thieb-thieb* sous laquelle sont pensées aussi bien la réussite et l'ascension sociale que les pratiques de survie et les transactions quotidiennes (Ould Ahmed Salem, 2001). Sa matrice sémantique oppose ce qui « est fait avec précision, réglé, carré, droit, “scientifique” », à ce qui est bricolé, arrangé ; elle sert ainsi à désigner, avec une connotation positive qui l'associe à la « virilité », les accommodements avec la loi, les diverses manières de contourner les règles, voire d'en inventer des nouvelles. Cette catégorie qui sert à rendre compte de l'informalisation de l'État et de la société, à la décrire mais aussi à l'agir, est aux antipodes des dispositions que cherche à développer l'intervention des organisations internationales. Elle s'applique par contre aux pratiques sous-jacentes à la disposition de Nouadhibou envers les étrangers que nous avons qualifiée de « tolérante », en ceci qu'elle combine hospitalité et prédation.

Soumis aux fortes pressions exercées pour qu'ils se dotent d'une politique migratoire et intensifient le contrôle de l'immigration clandestine³³, les pouvoirs publics mauritaniens ont su donner des gages de leur bonne volonté en signant des accords, en collaborant à la surveillance des frontières, en tentant d'intercepter par des contrôles routiers les étrangers dont ils ont des raisons de penser qu'ils sont des candidats potentiels à « l'émigration clandestine ». Dans le même temps, ils doivent faire la place aux négociations implicites de la réciprocité des relations internationales entre la Mauritanie et les pays d'où proviennent les immigrés d'Afrique subsaharienne, où sont installés nombre de ressortissants mauritaniens. Ces négociations ne se situent pas seulement au niveau des relations diplomatiques entre les États de la sous-région³⁴, mais aussi dans les interactions quotidiennes entre les migrants et les

33 La coopération de l'UE avec les pays de transit (celle notamment de l'Espagne très active en Mauritanie et particulièrement omni-présente à Nouadhibou) étant, depuis le conseil européen de Séville (2002) fortement liée à la bonne volonté manifestée par leurs États en ce qui concerne la lutte contre l'immigration.

34 Bien que s'étant retirée de la CEDEAO (Communauté des États d'Afrique de l'Ouest) depuis 1999, la Mauritanie a maintenu des conditions privilégiées de circulation et d'installation pour les ressortissants des 15 pays membres de la Communauté.

représentants des autorités locales. Les migrants ne manquent pas de rappeler aux agents du contrôle, qui tentent de profiter de leur situation de clandestin, les effets de rétorsion que leurs propres « parents » au pays, s'ils étaient informés des ennuis qu'on leur cause, pourraient exercer sur les nombreux commerçants maures qui y tiennent boutique.

Les autorités locales mettent en avant quant à elles, les difficultés pratiques à mettre en œuvre cette politique du tri³⁵. L'injonction à distinguer des migrants légitimes et illégitimes, sur la seule base de leurs motivations, comporte en effet une large part d'arbitraire dans un contexte urbain comme celui de Nouadhibou où les protagonistes de différentes vagues migratoires se mêlent dans la ville et où leurs trajectoires peuvent se croiser à tout moment : nul ne peut dire si tel Malien, employé depuis plusieurs années dans les services domestiques, selon une filière d'embauche ancienne et bien constituée, ne sera pas dans le prochain bateau, et si tel « aventurier », venu avec l'intention déterminée de gagner l'Europe par tous les moyens, ne va pas finir par installer une petite affaire qui le retiendra à Nouadhibou pendant des années ou pour toujours.

Ainsi face à ce déploiement d'interventions extérieures sur leur territoire, les autorités mauritaniennes se sont cantonnées, pour la mise en place de nouvelles réglementations et l'instauration de nouvelles procédures, dans un rôle plutôt passif. Les agences internationales le déplorent et y voient « une relative indifférence à l'égard de la migration, un phénomène toléré plus que géré »³⁶. Et en effet, la présence des migrants de transit ne constitue pas jusqu'à ce jour un problème suscitant des mesures de politique publique³⁷ ou digne de figurer dans l'agenda politique, comme l'atteste l'absence totale de la question migratoire dans la campagne électorale qui s'est déroulée au début de l'année 2007. À Nouadhibou, l'immigration en provenance des pays d'Afrique Noire reste acceptée (et exploitée) selon les modalités antérieures. Les Maures poursuivent leur commerce habituel avec leurs étrangers selon les mêmes modalités d'insertion-exploitation par le travail, auxquelles viennent s'ajouter les bénéfiques propres à l'économie du passage. Les drames du passage clandestin (noyades, errance dans le désert des migrants refoulés...) qui ont défrayé la chronique dans les pays européens n'ont donné lieu qu'à de rares articles dans la presse mauritaniennne qui se contente le plus souvent de reproduire sans trop de commentaires les dépêches d'agence.

Il n'en reste pas moins que les dispositifs mis en place contiennent leur propre force d'imposition, d'autant que ces tendances à identifier et différencier des positions dans l'espace urbain considérées comme plus ou moins légitimes (celles des établis et

35 « Ils sont où les clandestins ? », chef de la sûreté de Nouadhibou lors d'un entretien en mars 2007.

36 « Profil Migratoire de la Mauritanie », *op. cit.*

37 Sinon celles, rares mais spectaculaires (descentes de police à la cité SNIM ou à Accra, rafles dans les maisons regroupant des candidats au départ), destinées à manifester ostensiblement la collaboration des autorités vis-à-vis de l'UE ou leur sensibilité à la pression des imams qui dénoncent le relâchement des mœurs.

des *ousiders*, des réguliers et des irréguliers, des migrants de travail et des clandestins, etc.), entrent en résonance avec d'autres tendances susceptibles de modifier le sens de la présence immigrée :

– Une tendance proprement urbaine qui voit s'édifier, à distance du premier Nouadhibou, un second Nouadhibou, qui a prétention d'être le « vrai », parce que construit, celui-là, par ses habitants eux-mêmes et que s'y affirme une identité citadine, sinon autochtone du moins assurée de sa sédentarité. Par contraste, les régions de l'ancien centre et du port, avec leur mélange de populations et les opportunités qu'y offrent les mobilités de ceux qui les habitent, en viennent à apparaître en marge, comme le rappel d'une histoire qui est ou devrait être révolue.

– Une tendance, celle-ci plus directement politique et d'inspiration réformatrice, à associer les mesures pour combattre l'immigration clandestine au renforcement de la lutte contre la pêche illicite. Cette association se justifie, bien sûr, parce que l'une et l'autre activités se déploient dans les eaux territoriales. Mais ce faisant, une préoccupation qui rencontre l'appui des bailleurs de fonds sert également les visées actuelles du gouvernement de réformer l'administration du secteur de la pêche et de limiter la fraude³⁸, ainsi que la volonté de « mauritaniser » la pêche artisanale. On peut voir dans cette stratégie des pouvoirs publics consistant à intégrer leurs objectifs aux visées exogènes qui leur sont imposées, la manifestation d'un phénomène plus général que Jean François Bayart désigne comme « stratégie d'extraversion » : l'instrumentation de la contrainte externe par les détenteurs du pouvoir en vue de leurs objectifs propres de centralisation politique et d'accumulation économique (Bayart, 1989).

– Enfin la tendance, fortement manifestée lors de la campagne électorale de Mars 2007 par les politiques et les membres de la société civile, à œuvrer pour une réconciliation nationale entre Maures et Négro-Africains et à reconnaître à ces derniers une place légitime dans le cercle national. Une distinction plus nette, tendant à inclure certains et à exclure d'autres sur la base du statut national, pourrait alors s'opérer au sein de la population noire, jusqu'ici globalisée dans le même mépris extériorisant du « Sénégalais »³⁹. Un tel déplacement de la frontière Nous/Eux n'est pas, selon certains bons observateurs de la situation politique locale sans présenter le risque de voir le racisme latent de la société mauritanienne se redéployer en xénophobie ouverte⁴⁰.

38 Préoccupation qui s'est traduite notamment à Nouadhibou par la mise en chantier d'un quai « de surveillance maritime », par un contrôle plus strict des pirogues en provenance du Sénégal, par l'immatriculation des navires et la mise en place d'un système de détection électronique.

39 C'est du moins le stéréotype que les Mauritaniens négro-africains attribuent à leurs concitoyens maures, attribution qui exprime leur sentiment de ne pas être eux-mêmes considérés comme des citoyens à part entière. À Nouadhibou, les pêcheurs qui travaillent et résident dans le quartier de la Tcharka, peuvent aussi bien être des immigrés sénégalais, maliens, béninois, que des Wolofs de nationalité mauritanienne venus de N'Diogo, localité située à l'extrême sud-ouest de la Mauritanie. Mais il est notoire que, comme on nous l'a souvent dit : « pour eux (sous-entendu les Maures) tout ça, c'est des Sénégalais ». Selon Abdou Daïm Dia, les pêcheurs de N'Diogo présents à La Tcharka ont cherché après les événements de 1989 à valoriser leur appartenance nationale pour se distinguer des pêcheurs (également wolofs) venus de Saint Louis avec qui on les confondait. (Dia, 2001)

40 Nous remercions notre collègue et ami, Amadou Sall, professeur de sociologie à l'Université de Nouakchott avec qui nous avons pu longuement discuter de ces aspects au cours de conversations informelles.

RETOUR SUR LA « VILLE DE TRANSIT » : L'IDÉOLOGIE DU TRANSNATIONAL EN PRATIQUE

Notre interrogation initiale portait sur la mise à l'épreuve de l'image de Nouadhibou comme ville marquée par le cosmopolitisme et le travail, lorsqu'elle se combine avec sa désignation comme « ville de transit » et les implications que cette désignation comporte en termes d'action publique. Ceci nous a conduit d'abord à préciser les composantes de cette image : son caractère de ville industrielle, en contraste avec les valeurs de la citoyenneté maure, de ville commerciale inscrite dans des circuits d'échange globaux mais longtemps isolée du reste du territoire mauritanien, ce que résume bien l'expression « tournée vers le large » (Bisson, 2006). La présence dans la ville des étrangers originaires de la sous-région était jusqu'ici pleinement intégrée à cette image, une sorte de confirmation supplémentaire de la valorisation de l'esprit d'entreprise.

C'est sur ce fond de représentations partagées qu'a pu se développer un système migratoire original organisé par le croisement de différents types de circulation : migrations de travail dans l'espace sous-régional, certaines spécifiquement liées à la pêche, d'autres à différents secteurs d'emploi modernes avec le développement des filiales de la SNIM, ou plus souvent informels dans les domaines traditionnellement réservés aux étrangers ; migrations commerçantes liées à l'importation/exportation de produits (textile, pêche, produits illicites) ; migrations de transit des « aventuriers » en quête d'un passage vers l'Europe qui sont venues s'articuler sur les précédentes sans altérer les significations symboliques qui rendent ces circulations non seulement possibles mais acceptables.

Les mesures mises en place dans le cadre de la politique de surveillance des frontières viennent polariser ce système migratoire fluide sur son dernier segment, en ciblant la catégorie d'**émigrant** clandestin ou illégal dans un contexte où rien ne différenciait jusque-là ce dernier de l'**immigré**, nullement clandestin ou illégal. Elles tendent à créer des catégories distinctives d'immigrés (réguliers, permanents, de passage), là où précisément le système migratoire local produisait l'indistinction.

Au-delà de son intérêt monographique, le cas de Nouadhibou montre comment le statut de « ville de transit » et les principes de conditionnalité de l'aide internationale, qui lui sont associés, peuvent affecter la signification des mouvements migratoires et la place des migrants dans la ville ainsi désignée. Il met en évidence la force rhétorique des catégorisations et désignations comme « ville de transit », « migration irrégulière », « clandestins », « passeurs », « trafic », etc. Le réseau notionnel formé à partir de tous ces mots, devenus banals dans les discours savants, experts ou ordinaires sur les migrations contemporaines, constitue le versant discursif d'un dispositif de contrôle du mouvement des personnes dont le versant matériel est constitué par des constructions (centre de rétention), du matériel de surveillance (hélicoptères, bateaux), du personnel humain (militaire, technique, humanitaire). Comme toute politique migratoire, la politique de contrôle des frontières de l'Europe implique pour sa mise en œuvre tout un travail de légitimation des actions entreprises, qui les rende compréhensibles et acceptables par les opinions publiques des pays concernés. En Mauritanie, ce travail de

légitimation passe par un procès d'illégitimité des migrants eux-mêmes, de leur présence dans la ville, illégitimité que ces mots (« transit », « clandestin », etc.) viennent précisément souligner. Ce processus n'est ni nouveau ni spécifique à la situation mauritanienne, on peut même penser que cette mise en saillance du caractère illégitime de la présence immigrée (illégitimité dont Sayad soulignait qu'elle était toujours une donnée latente de la condition d'immigré) constitue le discours standard de toutes les politiques migratoires en période de restriction des flux. La nouveauté des politiques migratoires de l'époque contemporaine, que le cas de Nouadhibou permet d'observer avec une particulière netteté, est que l'essentiel de ce travail idéologique de légitimation/dé légitimation est assuré par les experts des organismes internationaux (OIM, UE, HCR) plus que par le personnel politique des États. On a vu comment l'activité de ces experts consiste à élaborer des procédures de comptage et d'identification (notamment dans les études sur les « profils migratoires »), à opérer des distinctions catégorielles au sein de la population immigrée (migrants venus « pour le travail » ou « pour passer »), à imposer des codifications lexicales (par exemple en ce qui concerne l'OIM officialiser le terme « migrants irréguliers » qui suggère la nécessité de légiférer, contre le terme « clandestins » utilisé par les autorités locales, qui appartient plutôt au registre policier), à proposer des grilles d'interprétation (celle par exemple qui lie immigration et marginalité urbaine).

On peut voir ainsi illustrés, à une échelle locale, les profonds changements qui caractérisent les migrations du début du XXI^e siècle, dont la nouveauté est souvent appréhendée par le concept de transnationalisme. La nouveauté de ces migrations (ce qui permet de les voir comme « transnationales ») tient moins aux caractéristiques des mouvements de personnes qu'aux dispositifs qui visent à empêcher ces mouvements. Comme l'ont noté Waldinger et Fitzgerald dans leur critique du concept de « transnationalisme », les dispositifs étatiques contrôlant les mouvements transfrontaliers n'ont cessé de s'intensifier tout au long du XX^e siècle (Waldinger et Fitzgerald, 2004). Ce que montre l'exemple de Nouadhibou, c'est à quel point ces dispositifs sont devenus à proprement parler transnationaux, non seulement parce qu'ils sont mis en place à un niveau supra-national, mais parce qu'ils décontextualisent les rapports sociaux entre migrants et autochtones dont les significations se sont forgées localement au cours de l'histoire, pour les reconfigurer selon des normes abstraites à vocation universelle, comme le régime des Droits de l'Homme, ou les principes de la bonne gouvernance et de l'État de droit.

Le caractère idéologique de ces discours normatifs (leur « hypocrisie »), dénoncé par les associations de défense des immigrés, ne fait guère de doute, les normes en question pouvant à l'occasion s'effacer derrière le recours brutal au monopole étatique de la violence. Ils n'en sont pas moins révélateurs des évolutions en cours, celle notamment de la montée en puissance de formes de « démocraties exclusives », qui selon Balibar, font fonctionner des mécanismes permettant de naturaliser l'exclusion « en en faisant la forme même de l'universel ou sa conséquence logique » (Balibar, 2007). Deux aspects du corps doctrinal sur les politiques migratoires européennes, à l'élaboration duquel contribuent les organismes internationaux comme l'OIM, méritent ici d'être relevés : d'une part, les efforts pour inciter les pays du Sud traversés par les migrants à rendre la présence de ces migrants sur leur

territoire illégale, efforts qui passent par les tentatives d'y promouvoir une « culture légale » et la rationalisation des procédures de contrôle ; d'autre part un traitement des migrants, fondé sur l'ambiguïté entre logique sécuritaire et logique assistancielle. Cette dualité répression/protection, que l'on a vu à l'œuvre dans la gestion du centre de rétention de Nouadhibou, a pour pendant une représentation bi-polarisée des migrants eux-mêmes, comme victimes et délinquants (dangereux parce que misérables, méritant la compassion mais prêts à tout), qui peut éventuellement se dédoubler sur plusieurs figures (celle du migrant sub-saharien, nécessairement pauvre et analphabète, et celle du passeur, nécessairement criminel).

Ces images, que relaient inlassablement les médias des pays occidentaux, expriment et imposent une nouvelle vision des migrations comme acte criminel ou illusion victimaire du passage des frontières. Cette imposition normative n'est pas sans susciter des résistances et des débats, elle rencontre sur son chemin les politiques étatiques de pays comme la Mauritanie dont elle peut heurter les efforts de construction nationale et de consolidation des relations sous-régionales, aussi bien que les activistes impliqués dans le mouvement social de défense des étrangers qui interviennent dans la définition des enjeux discursifs qu'elle tente d'imposer. Mais on peut néanmoins penser que cette doxa « transnationaliste » organisant de nouvelles représentations de la mobilité est en voie de s'imposer comme l'équivalent mondialisé de la domination Nord/Sud, autrefois exprimé par la vision nationaliste des migrations que Sayad appelait la pensée d'État.

Références bibliographiques

- ACLOQUE Benjamin (1999) Nouadhibou c'est déjà ailleurs ! Sur l'élaboration et la représentation sociale de l'espace urbain en milieu nomade, *Annuaire de l'Afrique du Nord*, vol. 38, pp. 307-319.
- AGIER Michel (2007) Le chaos et les camps. Genèse du gouvernement humanitaire, in Paugam Serge (dir.) *Repenser la solidarité*, Paris, PUF, collection Le lien social, pp. 797-815.
- BALIBAR Étienne (2007) Le retour de la race, *Mouvements*, n° 50, juin-août, pp. 162-171.
- BAYART Jean-François (1989) *L'État en Afrique. La politique du ventre*, Paris, Fayard, collection L'espace du politique, 439 p.
- BENSAAD Ali (2005) Les migrations transsahariennes, une mondialisation par la marge, *Maghreb-Machrek*, n° 185, pp. 13-36.
- BONTE Pierre (2001) *La montagne de fer*, Paris, Karthala, 368 p.
- BREDELOUP Sylvie et PLIEZ Olivier (2005) Migrations entre les deux rives du Sahara, *Autrepart*, n° 36, pp. 3-20.
- BRHANE Meskerem (2000) Histoires de Nouakchott : narrations de *hrâtîn* sur le pouvoir et l'identité » in Mariella Villasante-de Beauvais : *Groupes serviles au Sahara*, Paris, CNRS éditions, pp. 195-234.
- BISSON Vincent (2006) L'axe Zouérat-Nouadhibou, en Mauritanie : cap sur la mondialisation in Jean-François Troin (dir.), *Le Grand maghreb (Algérie, Libye, Maroc, Mauritanie, Tunisie). Mondialisation et construction des territoires*, Paris, Armand Colin, pp. 354-358.
- DIA Abdou Daïm (2001) Réseaux et groupes d'appartenance chez les pêcheurs migrants : le cas des Wolofs de N'Diogo (Mauritanie), *Bulletin Scientifique du Centre National de Recherches Océanographiques et des Pêches*, vol. XXVIII, juillet, pp. 54-66.

- LEPINE Joseph (2006) *Une marche en liberté - Émigration subsaharienne*, Paris : Maisonneuve & Larose, 123 p.
- LUHMANN Niklas (2006) Confiance et familiarité. Problèmes et alternatives, in Albert Ogien et Louis Quéré (dir.) *Les moments de la confiance. Connaissance, affects et engagements*, Paris, Economica, collection Études sociologiques, pp. 9-22.
- OLIVIER DE SARDAN Jean-Pierre (1996) L'économie morale de la corruption en Afrique, *Politique africaine*, n° 63, pp. 97-116.
- OULD AHMÈD SALEM Zecharia (2001) Tchib-Tchib et compagnie. Lexique de la survie et figures de la réussite en Mauritanie, *Politique africaine*, n° 82 –juin, pp. 78-100.
- PIAN Anaïk (2007) *Les Sénégalais en transit au Maroc. La formation d'un espace-temps de l'entre-deux aux marges de l'Europe*. Thèse de Doctorat en Sciences Sociales, Université Paris 7-Diderot, Paris, juillet 2007.
- POUTIGNAT Philippe et STREIFF-FENART Jocelyne (2001) Discours urbains et modes de dénomination des nouveaux territoires dans deux villes de Mauritanie, in Hélène Rivière d'Arc (dir.) *Nommer les nouveaux territoires urbains*, Paris, Éd. Unesco, Éd. de la Maison des Sciences de l'Homme, pp. 211-234.
- POUTIGNAT Philippe et STREIFF-FENART Jocelyne (2006) De l'aventurier au commerçant transnational, trajectoires croisées et lieux intermédiaires à Nouadhibou (Mauritanie), *Cahiers de la Méditerranée*, n° 73, décembre, pp. 129-149.
- RODIER Claire (2006) Émigration illégale : une notion à bannir, *Libération*, 13 juin.
- WALDINGER Roger and FITZGERALD David (2004) Transnationalism in Question, *American Journal of Sociology*, vol. 109, Number 5, March, pp. 1177-1195.

Nouadhibou « ville de transit » ? Le rapport d'une ville à ses étrangers dans le contexte des politiques de contrôle des frontières de l'Europe

Jocelyne STREIFF-FÉNART et Philippe POUTIGNAT

On se propose dans cet article de montrer comment, dans le contexte de l'exacerbation des pressions à la fermeture des frontières exercées par les institutions européennes, la qualification de la ville portuaire de Nouadhibou (Mauritanie) comme *ville de transit* vient mettre à l'épreuve l'image et le sens de l'urbanité propre à cette ville. Les composantes de cette image sont d'abord précisées : son caractère de ville industrielle, en contraste avec les valeurs de la citoyenneté maure, et de ville commerciale inscrite dans des circuits d'échange globaux mais longtemps isolée du reste du territoire mauritanien. La présence dans la ville des étrangers originaires de la sous-région était jusqu'ici intégrée à cette image, comme une sorte de confirmation supplémentaire de la valorisation de l'esprit d'entreprise. Jusqu'à une date récente, les migrations de transit des « aventuriers » en quête d'un passage vers l'Europe ont pu s'articuler aux différents types de circulation présents dans la ville sans que soit altéré ce fond de représentations partagées. Les mesures mises en place dans le cadre de la politique de surveillance des frontières sont venues néanmoins polariser ce système migratoire fluide sur son dernier segment, en ciblant la catégorie d'**émigr**ant clandestin ou illégal dans un contexte où rien ne différenciait jusque-là ce dernier de l'**immigr**é, nullement clandestin ou illégal. Elles tendent à créer des catégories distinctives d'immigrés (réguliers, permanents, de passage), là où précisément le système migratoire local produisait l'indistinction. Comme toute politique migratoire, la politique de contrôle des frontières de l'Europe implique pour sa mise en œuvre tout un travail de légitimation des actions entreprises, qui les rende compréhensibles et acceptables par les opinions publiques des pays concernés. L'approche monographique développée dans l'article conduit à considérer que ce travail de légitimation est corrélatif d'un procès en illégitimité des migrants eux-mêmes et de leur présence dans la ville, illégitimité que ces mots (« transit », « clandestin », etc.) viennent précisément souligner.

Nouadhibou "Transit City"? The Relation of a City to its Foreigners in the Context of European Border Control Policies

Jocelyne STREIFF-FÉNART and Philippe POUTIGNAT

We propose in this article to illustrate how the image and the very meaning of urbanity proper to the city of Nouadhibou (Mauritania) is put to test by the pressures from European institutions to tighten borders. This led us first to specify the components of this image: its characteristic as an industrial city, in contrast with the values of Moor urbanity, and as a commercial city within global circuits of exchange but long isolated from the rest of Mauritanian territory. The presence in the city of foreigners from the sub-region has until now been fully integrated within this image, as a sort of supplementary confirmation of the high regard for the spirit of enterprise. It is upon this background of communal representations that a unique migratory system was able to develop, organised through the intersection of different types of

migratory circulation: work migrations within the sub-regional space, some specifically tied to fishing, others to different sectors of employment; migrations related to the importation/exportation of products (textile, fish, illegal goods); transitory migrations of “adventurers” in search of passage to Europe which superimpose prior migrations without altering the symbolic significations which make them not only possible but acceptable. The measures undertaken which pertain to the policy of border surveillance have polarised this fluid migratory system at one extreme, by targeting the category clandestine or illegal emigrant in a context where nothing had distinguished the latter from the immigrant who is not clandestine nor illegal. The implementation of these measures gains legitimacy by distinguishing between categories of immigrants (permanent, in transit, regular, clandestine), the very appellations of which highlight the process of rendering their presence illegitimate.

Nouadhibou "ciudad de tránsito"? La relación de una ciudad a sus extranjeros en el contexto de las políticas de control de las fronteras en Europa

Jocelyne STREIFF-FÉNART y Philippe POUTIGNAT

En un contexto de presiones cada vez mas fuertes por parte de las instituciones europeas para cerrar sus fronteras, nos proponemos mostrar en este artículo como, al favor de su recualificación como ciudad de tránsito, la imagen y el propio sentido de la urbanidad del puerto de Nouadhibou (Mauritania) esta puesta a prueba. Primero se precisan los lineamientos de esa imagen: su carácter de ciudad industrial, que contrasta con los valores de urbanidad morisca, así como de ciudad comercial integrada en los circuitos globales de intercambio aunque durante mucho tiempo aislada del resto del territorio mauritano. Hasta ahora, la presencia en la ciudad de extranjeros provenientes de la sub región era parte de esa imagen como una suerte de validación complementaria de la valoración del espíritu empresarial. Hasta la fecha, las migraciones de tránsito de los “aventureros” en búsqueda de un pasaje hacia la Europa se han integrado a los demás tipos de circulación presentes en la ciudad sin que sea alterado este tejido de representaciones compartidas. Sin embargo, las medidas tomadas en el marco de la política de vigilancia de las fronteras han acarreado una polarización de ese sistema migratorio fluido sobre su último segmento al apuntar la categoría de emigrante clandestino o ilegal en un contexto donde nada hasta hoy le diferenciaba del inmigrante no clandestino o ilegal. Esas medidas tienden a generar categorías distintivas de inmigrantes (regulares, permanentes, de paso), donde precisamente el sistema migratorio local producía indistinción. La política de control de las fronteras europeas, como cualquiera política migratoria, implica, para su ejecución, todo un trabajo de legitimación de las acciones tomadas para que se entiendan y se acepten por las opiniones publicas de los países afectados. El método monográfico adoptado para el artículo induce considerar que ese trabajo de legitimación es correlativo de un juicio de ilegitimidad de los propios migrantes y de su presencia en la ciudad, ilegitimidad que esos calificativos (tránsito, clandestino, etc.) tienden a enfatizar.

Table of contents

Latin America: Migrants, Nations and Identities

edited by E. SCARZANELLA

E. SCARZANELLA, Introduction

M.R. SCHPUN, Japanese Immigration to Brazil: Five Generations in a Century

J.A. BRESCIANO, Italian Immigration to Uruguay According to the Most Recent Historiography (1990-2005)

A. SCHNEIDER, Becoming a "Third Subject": Artists of European Origin and the Appropriation of Indigenous Cultures in Argentina

E. GONZÁLEZ MARTÍNEZ, Experience of Diversity. Argentineans in Spain

A. MERINO HERNANDO, Re-Inventing One's Culture at the Local Level: The Difficulty of Being Peruvian in Spain

C. PAGNOTTA, Emigration From Ecuador: A Gender Analysis

L.N. HERNÁNDEZ NOVA, The migratory journey of a family from the "pueblo joven" Villa Maria del Triunfo: from Ayacucho to the neighbourhoods of Lima, to Turin (1995-2006)

S.R. FARRIS, The woman and the integration process. The results of a study conducted in Italy

L. LUATTI, Intercultural centres in Italy: role, activities, future. Some observations about a field research

R. RABBONI, «Just come, and America will provide everything!». Memories of the Journey (1903-1904) of an immigrant from Mantua

A. BERGAMASCHI, Migratory trends and national identity in contemporary Japan

M. SANFILIPPO, A Missed Chance? A Book About the Letters from Migrants by David A. Gerber

Book reviews

CENTRO STUDI EMIGRAZIONE - ROMA

Via Dandolo, 58 - 00153 Roma - Italy

Tel. 06.58.09.764 - Telefax 06.58.14.651

E-mail: studiemigrazione@cser.it - Web site: www.cser.it