



**HAL**  
open science

## Khartoum, à la charnière des réseaux commerçants

Martine Drozd

► **To cite this version:**

Martine Drozd. Khartoum, à la charnière des réseaux commerçants. Lettre de l'OUCC, 2005, 6/7, pp.43-47. halshs-00666490

**HAL Id: halshs-00666490**

**<https://shs.hal.science/halshs-00666490>**

Submitted on 5 Feb 2012

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

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

## **KHARTOUM, À LA CHARNIÈRE DES RÉSEAUX COMMERÇANTS**

**MARTINE DROZDZ**

Étudiante ENS Lyon  
martinedrozd@yahoo.fr

Piste de Dongola, rive ouest du Nil, Shimaliya, février 2004.



## LA STRUCTURE COMMERCIALE DE LA VILLE

Agglomération de 5 millions d'habitants, capitale du Soudan, située à la charnière saharo-sahélienne, au confluent du Nil Bleu et du Nil Blanc, elle se compose de trois villes :

- Khartoum,
- Khartoum-Nord,
- Omdurman fondée en 1885 sur la rive ouest du Nil.

Elle représente le cœur commercial de la ville et abrite les plus grands souks de l'agglomération. Elle compte aujourd'hui 2 millions d'habitants.

15 % de la surface de la ville sont consacrés aux souks. Chaque ville compte plusieurs souks de différentes tailles mais progressivement, avec l'étalement de la ville, ils se sont spécialisés. Le commerce de gros et de détails relève de ces souks. Les souks centraux assurent principalement le ravitaillement de la population urbaine en nourriture et en biens de consommation courante ; les grands souks en périphérie de la ville, surtout le *souk libya* d'Omdurman, sont spécialisés dans les biens d'équipements et les biens de consommation courante : matériaux de construction, textile, mobilier, mécanique, électroménager. Ils desservent non seulement la ville elle-même, mais un vaste rayon en province.

## LES SOUKS D'OMDURMAN

La division des surfaces commerciales en fonction des réseaux d'approvisionnement est particulièrement intéressante à Omdurman qui concentre tous les types de souks. Le premier correspond au cœur de la ville ancienne, appelé *souk omdurman*. Les gens s'y rendent quotidiennement pour s'approvisionner en biens de consommation courante, en légumes, fruits, viandes. Un second souk, le *souk esh sha'abi*, est beaucoup plus vaste et se situe en périphérie de la ville ancienne. Il correspond à l'insertion dans les réseaux avec l'ouest soudanais tant pour le négoce que pour le transport. C'est de là que partent les bus à destination des régions du Darfour et du Kordofan. Enfin le *souk libya*, le plus vaste de toute l'agglomération, situé aux lisières d'Omdurman, était initialement approvisionné par la contrebande avec la Libye, comme son nom l'indique<sup>1</sup>.

Cette division des surfaces commerciales répond à la croissance urbaine et à l'étalement de la ville, toujours plus vers l'Ouest, qui entraînent une multiplication nécessaire des centres d'approvisionnement dans une agglomération où les transports sont très difficilement accessibles car trop coûteux. Rappelons quelques chiffres à propos de la croissance de la capitale soudanaise : entre 1973 et 1983, l'agglomération croît de 560 000 habitants ; entre 1983 et 1993 de 1,6 million et de 1,5 million pour la décennie suivante (É. Denis, 2003). Cette croissance a pour effet

principal un étalement de la ville bien plus qu'une densification, repoussant les populations nouvellement arrivées sur ses marges. Cette croissance se fait en majorité par apport extérieur de réfugiés et de migrants qui arrivent de l'Ouest et du Sud-Ouest pendant les sécheresses des années 1984 et 1985 et du Sud pendant la guerre qui reprend en 1983 pour s'intensifier en 1985 et surtout à partir de 1989 après le coup d'Etat militaire qui met fin au gouvernement d'union nationale. Pendant cette même période, c'est Omdurman qui connaît la croissance la plus importante. C'est également pendant cette période que s'opèrent les principales mutations fonctionnelles de la ville, notamment la tertiarisation de Khartoum et le recul des principales surfaces commerciales en périphérie des villes. Ainsi en périphérie d'Omdurman, des réfugiés et des déplacés se sont installés, participant à la croissance de ce qui est aujourd'hui l'ensemble urbain le plus étendu de l'agglomération parmi les trois qui forment le Grand Khartoum.

Avec une telle extension, la ville ne pouvait plus fonctionner sur un souk unique, trop central, trop peu accessible, encastré dans le tissu urbain ancien. Le *souk omdurman* est donc d'abord celui des citoyens « de souche » si l'on peut dire, descendants des premières vagues d'installation. La création de deux autres souks dans la ville, beaucoup plus grands, répond d'abord à une extension de leur aire d'attraction et à l'insertion dans des réseaux plus lointains. Cette insertion répondait également à une situation géopolitique particulière : isolé sur la scène diplomatique internationale depuis le coup d'Etat en 1989, soupçonné d'appartenir à une « internationale verte » terroriste, le pays subit des sanctions du Conseil de sécurité de l'ONU en 1994 suite à la tentative d'assassinat du président Égyptien, Hosni Mubarak. Isolé des réseaux marchands occidentaux, sous embargo pour l'aide au développement, le Soudan choisira d'autres partenaires, notamment asiatiques. La croissance initiale du *souk libya* est due à la contrebande avec la Libye, aidée par la fermeture récurrente de la frontière avec l'Égypte. Désormais, ce souk s'ouvre aux produits asiatiques en provenance des grandes places franches : Jeddah, Istanbul, Dubaï. Le *souk esh sha'abi* s'est construit quant à lui dans les réseaux interrégionaux forgés dans la migration des populations de l'Ouest et du Sud-Ouest qui animent ces circulations entre l'Afrique centrale et le Soudan. Le redéploiement des surfaces commerciales en périphérie de la ville sur les routes des grands couloirs de circulation (au sud de Khartoum, à l'ouest d'Omdurman) correspond paradoxalement à la construction de Khartoum comme pôle commercial dans l'espace national et les réseaux transnationaux dans lesquels l'agglomération s'insère.

La construction de ces espaces commerciaux, en lien avec les circulations très intenses, répond à une concentration accrue des échanges dans la capitale et d'un accroissement de son attractivité. « Khartoum s'impose

comme un immense pôle commercial qui met à disposition des produits importés pour les provinces et draine les productions régionales.» (É. Denis, 2003.) Le « décentrement » des surfaces commerciales, pour reprendre le terme d'Eric Denis, participe à la métropolisation en cours dans l'agglomération avec spécialisation fonctionnelle des centres, concentration dans l'agglomération des échanges, centralité accrue de la capitale à l'échelle du pays.

### LE SOUK LIBYA : DE TRIPOLI À L'ASIE

L'étude du *souk libya*, le plus vaste de la ville, nous permet de mieux saisir les modalités d'insertion de la capitale soudanaise dans différents réseaux asiatiques et africains. Il se situe à l'intersection du vieil et du nouvel Omdurman. Il présente un aspect très neuf, car a-t-il été rénové récemment. Il s'organise en cinq allées couvertes, longues, où les échoppes se jouxtent. Les marchandises vendues sont de natures diverses : textiles, électroménager, le tout organisé selon des allées qui sont spécialisées dans un type de produits. Elles sont destinées à une clientèle de classe moyenne qui peut ici s'approvisionner en produits importés depuis les places franches les plus connues : Jeddah, Dubaï et Istanbul, depuis les ports maritimes ou bien *via* les États frontaliers, l'Égypte et le Tchad (où les produits sont introduits par le Cameroun depuis la façade maritime).

Le *souk libya* était initialement approvisionné par la contrebande avec la Libye, encouragée par l'isolement international du pays et les fermetures récurrentes de la frontière avec l'Égypte. Mais ce souk dépend désormais de réseaux beaucoup plus diversifiés que son nom ne le laisserait supposer. Il s'inscrit aussi dans le temps long des réseaux de circulation des marchandises, oscillant selon les périodes entre des sources d'approvisionnement égyptiennes, libyennes et africaines.

Ces réseaux répondent à différentes temporalités : la route égyptienne est une voie historique encore active aujourd'hui, surtout pour l'exportation soudanaise de bétail ; l'axe vers la Libye *via* le Tchad correspond lui aussi à un couloir historique, c'est l'axe de la Senoussiya, la confrérie qui s'était opposée à la colonisation italienne et qui pratiquait le commerce des esclaves au XIX<sup>e</sup> siècle. Mais les itinéraires ont changé, se sont diversifiés, sont inscrits dans le sillon des couloirs migratoires qui se sont construits dans l'Ouest soudanais. Comme l'explique Marc



Lavergne<sup>2</sup>, le commerce et l'approvisionnement des souks de Khartoum depuis le XIX<sup>e</sup> siècle étaient tenus par les Jallaba, commerçants issus des communautés riveraines du Nil en aval de Khartoum, elles-mêmes connectées avec l'Égypte. Mais ils sont éliminés brutalement par le pouvoir qui cherche à favoriser ses affidés, des groupes arabophones et islamisés du Nil Blanc notamment. Cette période de crise et de concurrence entre acteurs commerciaux permet à une nouvelle communauté de marchands reconvertis dans le petit commerce itinérant après les périodes de sécheresse des années 1984-1985 d'émerger : les Zaghawa, tribu dont l'assise spatiale se situe à cheval sur le Nord-Darfour et l'Est tchadien.. Il faut signaler que le président actuel du Tchad, porté au pouvoir par un coup d'État soutenu par le Soudan est originaire de cette ethnie, ce qui n'est pas sans faciliter les échanges avec ce pays frontalier et par conséquent, indirectement avec le Cameroun et le Nigeria, pour les marchandises qui arrivent par mer dans les ports ouest-africains. Les accords de libre-circulation entre la Libye et le Soudan en 1990, signés dans le cadre du rapprochement

bilatéral des deux États après le coup d'État de 1989, ont permis de renforcer ces routes commerciales passant par la Libye et le Tchad. Dans le sillage des flux de réfugiés de l'Ouest s'installant à Omdurman, ces commerçants ont pu ainsi étendre la zone commerciale transfrontalière de Khartoum à Douala via Abéché et de Tripoli à Khartoum via le Tchad.

Désormais, on assiste à un glissement de ces réseaux vers l'Asie en raison des changements géopolitiques. La mise en place de ces souks que l'on retrouve dans la plupart des villes sahariennes répondait à une situation précise :

- politique d'ouverture de la Libye à ses voisins maghrébins d'abord puis africains. Les flux humains nourrissent, renforcent les flux commerciaux par voie terrestre au moment de l'embargo ;

- la situation économique de la Libye et la subvention de produits de qualité officiellement interdits à l'exportation qui portaient ensuite sur les souks des villes des États frontaliers.

La disparition de ce contexte favorable et la fin des subventions de la Jamahiriya ont entraîné le déclin relatif de ces filières (Tripoli est aujourd'hui une zone par laquelle transiteraient des marchandises en provenance d'Asie et du Golfe ; le réseau d'approvisionnement est ainsi partiellement conservé) et la réorientation des réseaux dans lesquels s'inséraient ces places marchandes en direction de l'Asie. Ici, la place marchande qui s'était construite en lien avec les flux humains perdure, trouvant les ressources nécessaires pour s'insérer dans d'autres réseaux, s'appuyant sur des acteurs capables de capter d'autres filières plus compétitives.

### LE SOUK ESH SHA'ABI : UNE PLACE MARCHANDE EN LIEN AVEC LES CIRCULATIONS DE L'OUEST

L'étude de ce souk situé à Omdurman nous permet de saisir, dans la capitale soudanaise, l'articulation qui se fait entre les circulations marchandes et humaines vers l'Ouest soudanais. Il est situé entre le *souk omdurman* et le *souk libya*, au cœur d'une zone industrielle composée d'entrepôts, le long de la route principale qui part du cœur de la ville vers ses extensions occidentales en direction des provinces de l'Ouest (Kordofan et Darfour). Cette zone d'entrepôts se divise en trois parties :

- le souk traditionnel, commerces de fruits, légumes, viandes et de biens de consommation courante comme la lessive ; en somme tous les produits que l'on retrouve sur tous les souks de la capitale ;

- une partie est plus spécialisée dans les biens d'équipements et notamment les matériaux de construction ;

- une partie plus spécialisée dans la mécanique et le transport ; c'est à partir de cette zone que s'effectuent les départs vers l'Ouest. Elle est composée d'entrepôts,

d'enclos et de places suffisamment grandes pour accueillir les camions et les bus.

Le transport des voyageurs se concentre sur une seule rue qui compte environ 45 entrepôts dans lesquels sont entreposés les marchandises à destination de l'Ouest ou qui sont occupés par des petits commerces qui proposent les habituels services aux voyageurs des gares routières : taxiphone, thé, café, ustensiles tels que bidons ou sangles... Dans cette rue, on relève trois agences de voyage qui organisent des départs pour les villes de l'Ouest et du Sud-Ouest : El-Fasher, Nyala et la ville frontière d'El Geneina. Aucune référence explicite n'est faite à des destinations hors Soudan hormis une enseigne indiquant la Libye. Comme nous l'avons remarqué précédemment, les connections transfrontalières s'effectuent depuis les villes frontalières ; le reste des trajets se greffe sur le réseau de transport national. Un propriétaire d'agence témoigne : âgé de moins d'une trentaine d'années, il travaille avec son frère aîné. Originaire de l'Ouest, musulman, il se réclame de la tribu des Zaghawa ; la plupart des entrepreneurs travaillant dans cette rue relèvent de cette affiliation. Son bureau, c'est un entrepôt qui stocke les marchandises des voyageurs sur le départ où se trouvent également un bureau proprement dit et un coffre-fort (toutes les transactions s'effectuent en liquide). Entrepreneur des circulations à travers le désert, il travaille avec son téléphone portable et distribue des cartes de visite. Son agence s'occupe de la ligne Omdurman-El Fasher. La majorité des voyageurs sont originaires de cette région, effectuant des allers-retours avec la capitale pour des raisons : de santé, administratives, éducatives, commerciales, visites familiales. Cette situation procède de la concentration accrue des services à Khartoum, qui devient un pôle pour l'ensemble du pays et connaît une hiérarchie urbaine très déséquilibrée en faveur de la capitale (É. Denis).

Sur ces flux réguliers de voyageurs nationaux, dont les déplacements répondent également aux flux de réfugiés qui se sont installés à Omdurman à la suite des grandes sécheresses de 1984-1985, se greffent les circulations des réseaux transnationaux. L'entrepreneur mentionne ainsi la présence régulière de Nord-Nigériens, commerçants-pèlerins en route vers La Mecque<sup>3</sup>. Ces derniers privilégient la migration par étapes afin de commercer à chacune des haltes de leur périple. En revanche, alors qu'on pouvait s'attendre à ce que les Tchadiens fassent de même, on nous précise que la mise en place d'une ligne aérienne directe trois fois par semaine avec l'Arabie Saoudite depuis N'Djamena a entraîné le déclin du pèlerinage par étapes pour eux. Néanmoins les circulations marchandes entre le Tchad et Khartoum sont toujours très actives mais relèvent d'autres acteurs. Nous rencontrons, par exemple, ce jeune commerçant (30 ans environ) en partance pour El Fasher et qui fait le trajet une fois par mois. Ayant vécu quatre ans au Tchad, il a pu y tisser des liens et se construire son réseau. Depuis deux ans et demi, il fait du commerce entre

le Tchad et le Soudan, sur la ligne Omdurman-El Fasher. Il achète au *souk libya* des vêtements qui proviennent d'Asie, *via* les grandes places franches et y ramène des produits du Tchad. Les circulations marchandes comptent autant que celles des voyageurs et ces dernières ne peuvent se comprendre sans les premières. Les circulations migratoires qui relèvent d'un projet individuel et qui ne sont pas le résultat de déplacements forcés relèvent avant tout des circulations commerciales qui animent le Sahara et participent des échanges humains qui s'y construisent. L'entrepreneur confirme que les circulations humaines par voie terrestre entre la Libye et le Soudan *via* Dongola ou le Tchad se sont tariées récemment. Deux routes étaient actives pendant l'activité de cette filière : celle directe vers le Nord *via* Dongola comme on l'a vu précédemment, et celle passant par le Tchad et la ville relais d'Abéché, le passage de la frontière s'effectuant en taxi depuis la ville frontière de El Geneina. Il attribue l'interruption de ces flux à différentes causes : en premier lieu, les dangers de la traversée du désert, les routes incertaines, autant de raisons qui ont fait le succès de la liaison aérienne entre Khartoum et la Libye. Par ailleurs, les troubles dans le Darfour participent d'un accroissement de la porosité de la frontière avec le Tchad ; cette dernière est surtout franchie par des réfugiés qui fuient et non par des individus animés d'un projet migratoire ; en somme, ils participent eux aussi de l'interruption de cette filière.

Les jours de départ pour l'Ouest sont très animés et c'est à cette occasion que l'on a pu observer au mieux la

connexion place marchande place migrante. Le transport s'effectue à bord de bus qui sont en fait des camions semi-remorque transformés pour transporter des voyageurs. Sur les deux que nous observons, l'un est neuf, de marque *Renault*, acheté ici à Khartoum où une compagnie les fabrique. Il peut transporter 60 personnes, à raison de 70 000 livres soudanaises le trajet soit environ 23 euros, et un total de 1 380 euros par trajet. Les marchandises transportées par les voyageurs, pesées et taxées, constituent un revenu supplémentaire pour le transporteur. Diverses marchandises sont ainsi chargées sur le toit des camions : légumes secs, fruits, céréales à destination des régions ravagées par la guerre civile au Darfour et en pénurie des denrées les plus courantes, ainsi que divers biens de consommation acheminés par les particuliers. Pendant ce temps de préparation, toute une économie informelle « de l'attente » se met en place, fondée sur les échanges entre les petits commerçants qui investissent la rue et les voyageurs en attente de leur départ.

#### NOTES :

<sup>1</sup> Tous les pays frontaliers de la Libye possèdent des *souk libya* mis en place dans le cadre de la contrebande subventionnée par la Jamahiriya.

<sup>2</sup> *Les grandes villes d'Afrique*, éd. Ellipses, Paris, 1999, chapitre 6.

<sup>3</sup> L'itinéraire vers La Mecque est le principal itinéraire transsaharien transversal ; la majorité des flux par ailleurs s'effectue dans des couloirs verticaux, les fameux « méridiens » de Théodore Monod.