



HAL
open science

De l'aventurier au commerçant transnational. Trajectoires croisées et lieux intermédiaires à Nouadhibou (Mauritanie)

Jocelyne Streiff-Fénart, Philippe Poutignat

► **To cite this version:**

Jocelyne Streiff-Fénart, Philippe Poutignat. De l'aventurier au commerçant transnational. Trajectoires croisées et lieux intermédiaires à Nouadhibou (Mauritanie). Cahiers de la Méditerranée, 2006, 73, pp.129-149. halshs-00130026

HAL Id: halshs-00130026

<https://shs.hal.science/halshs-00130026>

Submitted on 8 Feb 2007

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.

De l'aventurier au commerçant transnational, trajectoires croisées et lieux intermédiaires à Nouadhibou (Mauritanie)

Philippe POUTIGNAT et Jocelyne STREIFF-FÉNART*

« Nouadhibou est une ville de transit où l'on trouve du travail. On y vient pour gagner un peu d'argent, avant de partir vers un ailleurs (...) Ces lieux sont comme des parenthèses, ce sont des lieux provisoires. Au Mali ils portent un nom : « Heremakono » qui veut dire « En attendant le bonheur ». (...) Ce qui m'a intéressé, c'était l'idée de transiter quelque part avant d'aller vers un lieu qu'on atteindra peut-être jamais ». (Abderrahmane Sissako)¹

La ville industrielle et portuaire de Nouadhibou (Mauritanie) représente pour ceux qui circulent dans l'espace sahélo-maghrébin en route vers l'Europe, l'espoir de trouver un passage clandestin. Dans cette contribution² nous envisagerons la ville, certes, comme un point de passage et un lieu de transit, mais également, et prioritairement, comme un de ces « espaces intermédiaires » dont parle Schmitz³ que constituent les relais urbains dans lequel

* URMIS, CNRS et Université de Nice Sophia Antipolis

¹ à propos de son film « Heremakono. En attendant le bonheur ». Dossier de presse Trigon-Film. Interview de Franck Garbarz (2002).

²Cet article présente et synthétise les résultats de deux missions successives sur le terrain en juin 2004 et juillet 2006, qui ont donné lieu à deux communications présentées aux tables rondes *Frontières dans la ville, frontières de la ville* (décembre 2004 et décembre 2005, CMMC et MSH de Nice), ainsi qu'à une communication au colloque international *Circulations migratoires et reconfigurations territoriales entre l'Afrique Noire et l'Afrique du Nord*, (17-18 novembre 2005, CEDEJ, Le Caire). L'enquête a permis d'approfondir des observations faites à l'occasion d'une recherche antérieure sur les dynamiques sociales et urbaines, conduite dans cette ville en 1997. (cf. POUTIGNAT Philippe et Jocelyne STREIFF-FÉNART, « Discours urbains et modes de dénomination des nouveaux territoires », in Rivière d'Arc H. (Éd.), *Nommer les nouveaux territoires urbains*, Paris, Unesco, Édition de la Maison des sciences de l'homme, 2001, pp. 211-234.)

Nous remercions Abdou Dahim Dia et Ismaïlia Thiam, chercheurs à l'Institut Mauritanien de Recherches Océanographique et des Pêches (IMROP) de leur aide.

³ SCHMITZ, Jean, « le rôle des zones transnationales », *Esprit*, n°8-9, août – septembre 2005, pp 177- 187

se croisent diverses trajectoires migratoires. En effet, l'intérêt porté aux mouvements des migrants qui se déploient à partir du continent africain, a largement contribué à faire prendre conscience de la pluralité des formes de mobilité qui caractérise ce continent⁴. Les spécialistes, en y insistant, ont sans aucun doute cherché à dissoudre le point de vue unilatéral, et peu propice à une compréhension de ces phénomènes, qui ne retient de ces mouvements que des « afflux » spectaculaires et dramatiques d'Africains cherchant à forcer l'entrée de la « forteresse Europe »⁵. L'intensification des relations et des échanges conduisent en effet moins au développement d'itinéraires linéaires (que tend à mettre en relief une curiosité trop factuelle et limitée aux « filières », entendues comme modalités de passage pratique entre l'Afrique et l'Europe), qu'au développement des interconnexions de parcours et de secteurs différenciés (migrations de travail ou commerciales, dans l'espace régional ou international), le long des étapes et des relais de la migration.

Dans l'approche qui a été la nôtre, la notion « d'espace intermédiaire » sera à entendre de façon concrète. Elle désignera, plutôt qu'une fonction attribuable globalement aux villes relais dans la constitution des espaces transnationaux, un territoire urbain nettement circonscrit et identifiable (si, cependant, il n'est pas nécessairement connu de tous). Un établissement humain spécifique, productif et commercial, investi par des migrants originaires de pays d'Afrique subsaharienne en route vers l'Europe et susceptibles de trouver là une occasion de réorienter leurs trajectoires. Enquêter sur cet espace sans le réduire à la généralité de sa fonction, supposera de décrire les pratiques et les enjeux qui s'y déploient, tout en cherchant à restituer les points de vue des acteurs dans leur contextualité. En miroir du sens de l'urbanité propre à la ville, on tentera, ainsi, de rendre compte du sens que prend l'errance pour des migrants « en transit », mais qui vivent de façon prolongée dans une situation de liminarité .

Aventuriers ?

Un des effets des politiques restrictives de l'union Européenne en matière d'immigration, qui rendent les conditions de passage toujours plus aléatoires, a été la croissance du nombre des personnes originaires d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique Centrale circulant dans l'espace sahélo-maghrébin avec le projet de trouver un passage clandestin à destination de l'Europe. Parmi ces milliers d'aspirants à l'émigration, il s'en trouve certains qui viennent chercher la route à Nouadhibou, la réputation de cette ville du nord de la Mauritanie comme point de passage facile vers l'Europe s'étant diffusée dans toute l'Afrique sub-saharienne. Comme nous l'avions écrit, sans y insister, à la suite de notre premier terrain en 1997 : « *la proximité des Canaries qui en fait un point de passage vers l'Europe attire un flux continu de jeunes hommes célibataires venus de toute la Mauritanie et d'autres pays d'Afrique de l'Ouest pour tenter l'aventure de l'émigration. Ces étrangers de passage s'y attardent, pour amasser le pécule de leur voyage, dans de petits emplois dans le secteur informel* ». Cette observation n'était pas particulièrement originale. Isabelle Bardem⁶, dans un article où se trouve rapporté

⁴ cf. GUILLON, Michelle, « La mosaïque des migrations africaines », *Esprit*, n°8-9, août – septembre 2005 , pp. 165-176

⁵ cf. BREDELOUP Sylvie et Olivier PLIEZ, « Introduction : migrations entre les deux rives du Sahara », *Autre part*, n° 36, 2005, pp. 3-20

⁶ BARDEM Isabelle, « L'émancipation des jeunes, un facteur négligé des migrations interafricaines », *Cahier des Sciences humaines*, 29(2-3) 1993, pp 375-393

des récits, remontant au milieu des années 80, de migrants qui se définissent eux-mêmes comme des « aventuriers » partis à la découverte du monde (avant de réintégrer, quelques années plus tard leur société d'origine avec un statut souvent supérieur à celui qui aurait été le leur s'ils étaient restés), cite l'un d'eux : « *Des amis à Nouadibou m'écrivaient pour me dire qu'il y avait des bateaux pour partir en Espagne, à Barcelone, et que ça valait trente-cinq mille. Ça m'a beaucoup tenté et puis je suis parti à Nouadibou* ». La suite du récit nous apprend qu'il y retrouve un jeune originaire de son village qui l'héberge et lui procure un emploi dans une boulangerie industrielle.

« *Aventuriers* » - cette désignation, qui s'est répandue dans la plupart des pays d'Afrique francophone, s'applique de façon générale aux migrants cherchant un passage clandestin à destination de l'Europe, mais elle prend des significations très différentes selon les situations de discours et les interlocuteurs, suivant notamment qu'elle est employée de façon autoréférentielle ou comme une catégorisation imposée de l'extérieur. De façon vague mais néanmoins significative, ce terme désigne un migrant pour qui le projet de voyage, le désir de voir le monde et les mobiles personnels comme la réalisation de soi prime sur le projet économique⁷. On peut aussi dire, pour reprendre les termes d'un de nos informateurs, qu'un aventurier, c'est celui qui est sorti « sans raison », sans raison autre que celle précisément du désir d'aventure, ce qui veut dire aussi sans pouvoir rendre raison de son émigration en la situant dans un ordre familial ou une chaîne migratoire dans laquelle le migrant est dans une position de bénéficiaire, d'obligé et de débiteur, en tout cas de comptable de son émigration vis-à-vis de son groupe.

En 1997, un immigré sénégalais nous confiait : *Les gens te disent Nouadhibou c'est une porte pour aller en Espagne, y a les bateaux. Y en a certains qui partent, y en a certains qui restent ici, pour moi, c'est une question de chance.* ». C'est là un énoncé typique du discours de l'aventure et des aventuriers, qui peuvent précisément être définis comme ceux qui cherchent leur « chance », sur la frontière ou en errance de frontière en frontière. S'intéresser aux aventuriers c'est avant tout s'intéresser à cet entre-deux et à ceux qui habitent cette « frontière » et c'est de ce point de vue que nous envisagerons Nouadhibou. Car de longue date ce port attire les « aventuriers » par sa proximité des Canaries qui en fait une porte d'entrée présumée en Europe. Cette réputation, diffusée dans toute l'Afrique sub-saharienne, se nourrit de bribes d'informations recueillies dans le pays de départ ou glanées en cours de route et sur lesquelles vient se greffer tout un imaginaire du passage : sur la présence d'un train (celui qui transporte le minerai à Nouadhibou depuis les lieux d'extraction, réputé pour être le plus long du monde), sur la proximité de la ville de La Guerra, située en territoire marocain anciennement Sahara espagnol (dont on peut de certains points de Nouadhibou apercevoir au loin les lumières), informations qui, tout au long de la chaîne de leur diffusion dans les différents pays d'Afrique sub-saharienne, se trouvent dépouillées de leurs références locales et épurées en éléments symboliques stéréotypés (train, lumières, Espagne) propres à la mythologie des lieux frontières. C'est ainsi qu'a pu se propager dans toute l'Afrique la rumeur qui amène à Nouadhibou un nombre sans arrêt renouvelé d'individus pensant y prendre le train qui les amènera vers la ville canarienne de Las Palmas. Nous ne disposons pas de chiffres fiables sur l'importance de ce phénomène dont on a des raisons de penser, comme nous l'avons dit, qu'il s'est intensifié avec les politiques d'endigement. Il était toutefois

⁷ Cf. GOLDSCHMIDT, Elie. : « Migrants congolais en route vers l'Europe », *Les Temps Modernes*, Août-Novembre 2002, n° 620-621, pp. 208-239

manifeste, lorsqu'on prend connaissance des estimations données pour d'autres villes de transit, telle Agadez – pour laquelle Ali Bensaâd, avance le chiffre, en 2001, d'un flux minimum de 65.000 migrants africains vers le Maghreb⁸ - que les chiffres en cause, dans la situation que nous avons eu à connaître, étaient bien moindres et que la route qui passe par Nouadhibou, était jusqu'à une date récente, en tout cas, bien moins fréquentée⁹.

Mais comme nous l'apprend aussi le récit de « l'aventurier » cité par Isabelle Bardem, (il y retrouve un membre de son village qui va l'aider à trouver rapidement un travail), Nouadhibou a d'autres avantages que la proximité (plus imaginée que réelle) des Canaries. Elle s'est également acquise la réputation d'un lieu de passage où l'on peut justement attendre de « trouver la route » dans des conditions meilleures que dans d'autres endroits. Cette réputation se fonde sur des particularités de la ville qu'il nous faut présenter rapidement.

Nouadhibou

Seconde ville de la Mauritanie (74 000 habitants au dernier recensement, mais on trouve plus souvent affirmé le chiffre de 100 000), Nouadhibou a été d'abord un petit centre colonial fondé au début du siècle sous le nom de Port Etienne. Poste militaire, il développera rapidement, sous l'égide de la Société Industrielle des Grandes Pêches (SIGP) créée en 1919, une activité de pêche tirant profit d'un site particulièrement favorable, la Baie du lévrier, également exploité par les pêcheurs canariens. Si le manque d'eau a longtemps limité le nombre de ses habitants, des sécheries de poisson en font, pendant la colonisation, un site de première importance pour l'exportation du poisson séché salé à destination des pays d'Afrique Centrale et du Golfe de Guinée. La SIGP continuera ce commerce en direction du Zaïre et du Congo jusque dans les années 1970, mais l'histoire de la ville et de son peuplement aura pris, entre-temps, un tournant décisif. C'est en effet 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 MIFERMA, que l'urbanisation de Nouadhibou liée à ses activités portuaires et à la construction de la voie ferrée qui relie le port minéralier à Zouerate, va se développer. Un certain nombre de représentations de la ville vont alors se fixer qui l'identifient comme « la capitale économique », consacrée au travail¹⁰, promesse de

⁸ BENSAAËD Ali, « Agadez, carrefour migratoire sahélo maghrébin », *Revue Européenne des Migrations Internationales*, (19)-1, 2003, pp. 7-28

⁹ telle était en effet la situation avant que Nouadhibou soit projeté sur le devant de l'actualité au premier trimestre 2006. Depuis l'automne 2005, il semble, comme le rapporte Le Figaro du 20 mars 2006, que « *La porte marocaine des enclaves espagnoles de Ceuta et Melilla s'étant fermée, les filières d'émigration clandestine passent désormais par la Mauritanie* ». De nombreux reportages décrivent les rues de Nouadhibou envahies de plusieurs milliers de clandestins tentant de rallier l'Europe, des autorités débordées et un camp à la périphérie de la ville. Le nombre de naufragés serait dramatique (en mars 2006, Le Monde s'est fait l'écho d'une évaluation dépassant le millier depuis le début de l'année. Les chiffres officiels restent plus modérés mais sont néanmoins très importants, d'une cinquantaine à plusieurs centaines).

¹⁰ Et donc, comme le souligne Benjamin Acloque, « sans grandeur intellectuelle », pour les Bidân, en dépit des représentations qui associent la citoyenneté, non seulement au confort matériel, mais également à l'éducation. Pour cet auteur cette contradiction s'expliquerait par l'urbanisation initiale qui n'a pu être re-appropriée symboliquement, à la différence d'autres

modernité, ouverte sur le monde, porte d'entrée des gens et des marchandises, avant que la construction du port autonome de Nouakchott et le développement d'un secteur industriel dans cette ville, remettent quelque peu en cause cette prééminence.

Ce qui caractérise en effet la population de la ville c'est qu'on y compte des populations originaires de toute la Mauritanie venues y trouver du travail, Maures, bien sûr, mais aussi originaires du fleuve (Haalpular, Soninke, Wolof), c'est à dire selon la terminologie du pays, négro-mauritaniennes et également sénégalaises et maliennes. Il y a, au début des années 70, à Nouadhibou une population nettement plus jeune que la moyenne nationale et trois fois plus d'hommes que de femmes. Pour Pierre Bonte cette dernière caractéristique, plus marquée qu'à Zouérate, est le signe des migrations plus individuelles des gens du fleuve qui s'organisent par regroupements de célibataires sur la base du village ou de la région d'origine¹¹. Après sa nationalisation la MIFERMA, devenue la SNIM, a continué à avoir un rôle déterminant dans l'urbanisation de Nouadhibou. L'appel constamment renouvelé de migrations de travail a cependant moins contribué à la formation d'une population ouvrière locale qu'à une accélération et à la diversification des mouvements de population, que sont encore venu renforcer les périodes de grande sécheresse qu'a connues la Mauritanie. Le processus de prolétarianisation a finalement contribué à fixer dans la condition ouvrière une fraction non négligeable des populations migrantes mais elle ne s'est pas traduit, jusqu'à une date relativement récente, par une « autochtonisation » des immigrés et de leurs familles, dont beaucoup, même s'ils y résident depuis de longues années, continuent à se considérer dans la ville, comme « de passage ». Ce n'est qu'à partir de 1988, lors d'opérations successives de lotissement, que la sédentarisation a pu s'opérer et qu'une deuxième ville s'est progressivement édifée hors de l'emprise du premier urbanisme colonial, puis industriel. Cette nouvelle expansion fait suite au déclin relatif de l'industrie minière et au développement du secteur de la pêche qui a contribué à répandre l'image de Nouadhibou comme un lieu où il est « facile » de gagner de l'argent. Il a attiré des migrants venus de l'intérieur du pays « se mettre à la pêche » et rejoint des populations plus expérimentées, Wolof principalement, (mauritanienne de N'Diago ou du Sénégal) mais également béninoises, qui ont contribué à diffuser les techniques de la pêche artisanale. Dans un article paru en 1990, Diop et Thiam¹² soulignent que la part des pêcheurs migrants y compris mauritaniens, par rapport aux autochtones des régions de pêche, représente près de 90% du total ; écrivant juste après les événements de 89 entre le Sénégal et la Mauritanie, ils sont amenés à constater les changements profonds de « la structure des migrations mauritaniennes » qu'entraîne alors le départ des pêcheurs sénégalais. Ils relèvent néanmoins la présence de nombreux pêcheurs étrangers : « *il s'agit de pêcheurs Bambara et Soninké, originaires du Mali, des Wolofs originaires de la Gambie, des Peulhs et des Ballantas originaires de la Guinée-Bissao* ». Selon un rapport PNUD-FAO, citant des chiffres du CNROP de 1997, 30% des pêcheurs

villes coloniales, par “des Zwaya, réputés lettrés et producteurs de l'essentiel des représentations sociales de la société Bidân”. Cf. ACLOQUE Benjamin, « 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, XXXVIII, CNRS Éditions, 1999, pp. 307-319

¹¹ BONTE Pierre, *La montagne de fer*, Paris, Kharthala, 2001

¹² DIOP, H. et ISMAÏLIA THIAM, (1990), « Quelques aspects des migrations de pêcheurs du secteur artisanal maritime en Mauritanie », *Bulletin Scientifique du CNROP*, 20, pp. 63-72

artisans sont des migrants étrangers, majoritairement Sénégalais (revenus entre-temps), mais aussi Maliens, Bissau-Guinéens ou Ghanéens. Les auteurs notent cependant que la croissance de l'effectif des pêcheurs artisans est principalement nationale, « *elle témoigne de l'intérêt croissant d'une population coupée de ses racines nomades, de plus en plus urbanisée, à la recherche d'une activité rémunérée ne nécessitant qu'une faible formation professionnelle de base (...) conséquence logique de tous les projets des dix dernières années dont le but commun était la formation de nouveaux pêcheurs et leur installation* »¹³.

Ces flux de population constamment alimentés et renouvelés depuis les premières migrations de travail induites par la MIFERMA, s'ils n'ont guère fixé sur place les individus migrants eux-mêmes, ont fixé en revanche une « tradition migratoire » qui s'est manifestée à travers une multitude de réseaux d'accueil et d'entraide informels : caisses de solidarité des travailleurs Maures alimentées par les travailleurs d'une même tribu ou maisons collectives servant de point de chute pour les nouveaux immigrants négro-africains issus d'un même village.

La longue tradition d'accueil de cette ville de migrants s'est étendue aux nouveaux venus que sont les aventuriers, leur offrant des conditions de séjour bien plus favorables que celles qu'ils ont connues dans les autres villes africaines (y compris Nouakchott) traversées au cours de leur périple. Rien de comparable ici aux conditions très dures d'hébergement que connaissent les aventuriers dans d'autres lieux de passages, pas de camps de migrants ou d'abris de fortune à l'écart de la ville¹⁴. Les étrangers lorsqu'ils arrivent dans la ville sont sûrs de passer leurs premières nuits à l'abri dans l'un des foyers communautaires des associations de migrants, ou dans une chambre de passage de la mission catholique. Selon tous les témoignages que nous avons recueillis, la norme de l'hospitalité est à Nouadhibou respectée par tous, y compris par les Maures qui, disent nos informateurs, ne laisseraient jamais une personne dormir dehors. Loin d'être refoulés à l'extérieur de la ville, les immigrants résident massivement dans le vieux centre colonial de Khairan, dont les rues sont parfois identifiées par un rappel de la nationalité des résidents (Accra pour le quartier où résident les Ghanéens) et où est établi le siège de leurs associations signalées par une enseigne.

L'autre avantage de Nouadhibou, qui découle de son identité de ville industrielle, c'est que la présence des étrangers dans le marché du travail local y est considérée de longue date comme allant de soi. L'omniprésence des étrangers de différentes nationalités (coréens, russes, chinois, espagnols, sénégalais) venus pour le travail dans la pêche, et dont l'activité est par ailleurs vitale pour l'économie de la ville, y fait des étrangers en général, quelle que soit leur nationalité et la couleur de leur peau, des acteurs urbains dont la présence est familière et valorisée. Le contraste avec le Maroc, et la comparaison avec Ceuta ou Melilla où le harcèlement administratif, la violence policière sont le lot quotidien des candidats au passage,

¹³ Ils ajoutent : « Il serait intéressant de pouvoir faire un suivi de la population de pêcheurs, car lors de nos visites de terrain, nous avons plus rencontré de pêcheurs actifs sénégalais que mauritaniens ; mais ceci est peut-être aussi dû à l'arrêt biologique de la pêche des céphalopodes (septembre-octobre), espèce cible des pêcheurs artisans mauritaniens. ». Cf. BRU Hervé et Maurice HATTI, *Pêche artisanale et lutte contre la pauvreté*, RIM, PNUD/FAO, Projet SPPD MAU/00/001, 2000

¹⁴ Cf. la note 9.

est souvent évoqué par nos interlocuteurs. A Nouadhibou, la couleur de la peau n'est pas un obstacle, du fait de la présence de Noirs (Harâtines ou négro-africains) parmi les citoyens Mauritaniens. Et les étrangers n'y sont pas, comme dans d'autres pays d'Afrique, l'objet de "dérangements" (tracasseries administratives) de la part des autorités.

Transit

Mais, ville de transit, Nouadhibou n'est pour les aventuriers qu'un de ces lieux de passage parmi d'autres qui jalonne le vaste espace des pays où l'on « tourne ». On peut circuler des années entières dans cet espace en traversant de nombreuses frontières nationales sans quitter pour autant cette zone de l'entre-deux. On « sort à l'aventure » pour « chercher la route » et même s'il arrive que certains aillent directement d'un point à un autre sur la base d'informations préalables, ce point une fois atteint sera à son tour le point de départ vers d'autres destinations découvertes au cours du voyage. Si la visée de l'aventure est pour tous d'atteindre le monde occidental (celui où l'on peut « vivre bien »), le choix d'un point d'arrivée dans ce monde (quel pays, voire quel continent) et les moyens d'y arriver sont constamment réévalués en fonction des nouvelles informations glanées ici ou là, des leçons tirées de l'expérience et des tribulations du voyage.

D'un point à l'autre de cet espace de circulation, le parcours de l'aventurier est une errance, mais une errance très socialisée, qui génère ses propres réseaux de solidarité et de sociabilité, distincts des liens obligés de solidarité entre « frères » (compatriotes) toujours mobilisables en pays étranger. L'aventure multiplie les occasions de rencontre, d'échanges, de transactions avec des inconnus, liens la plupart du temps transitoires et sans lendemain, liens « faibles » au sens de Granoveter, et d'autant plus efficaces pour maximiser et diversifier les informations utiles (sur les « arnaques » à éviter, les routes qu'il vaut mieux abandonner, les adresses pour un hébergement provisoire, etc.). L'aventure favorise aussi la formation de liens électifs forts, le plus souvent restreints à deux individus, particulièrement mobilisés pour le soutien moral et les opérations nécessitant une personne de confiance (garde des papiers ou de l'argent) : liens d'amitié entre compagnons d'aventure (presque toujours des compatriotes) qui s'assistent mutuellement et partagent les risques et les gains ; établissement d'une relation de parenté fictive (de père ou de Grand frère) avec un étranger dont on s'est attiré la sympathie, qui peut être un employeur, un « homonyme » (au sens qu'a ce terme dans les sociétés africaines), voire, comme cela a été le cas pour l'un de nos interviewés, une rencontre de hasard avec un passant compatissant qui en vient à se comporter en véritable protecteur.

En dehors de ces formes de liens interpersonnels ou réticulaires, cette population flottante, transitoire, en situation d'attente permanente, génère aussi dans les villes de transit ses propres formes d'organisation collective, ses propres niches économiques et même ses propres notables, tels les présidents des associations, choisis généralement pour leur capacité (éducation, aisance de langage) à assumer une fonction diplomatique informelle. Il existe à Nouadhibou, comme nous l'avons indiqué, de multiples réseaux d'accueil et d'entraide informels pour les migrants intérieurs ou venant d'autres pays d'Afrique, organisés sur des bases le plus souvent tribales ou villageoises. Concernant les aventuriers, ces organisations (associations, foyers) ont plutôt la caractéristique d'être formelles et de fonctionner sur une base nationale. Ce qui renvoie sans doute à la distance prise vis-à-vis du milieu local d'origine, mais aussi à leur situation illégale. Les associations ne se contentent pas de fournir aux aventuriers des services sociaux parallèles (soutien d'urgence, hébergement, boîte aux lettres, prêt d'argent), elles fonctionnent aussi comme des instances de médiation auprès des pouvoirs publics, notamment lors des incidents avec la police.

Quand il arrive dans une de ces villes de transit, l'aventurier n'est donc pas sans ressource, il peut à coup sûr compter sur une prise en charge minimale lui permettant de survivre dans l'immédiat et de se reconstituer un pécule pour poursuivre la route. La route peut d'ailleurs pour certains s'arrêter là, pour un temps indéfini ou pour toujours.

Carrières

L'aventure en effet se termine nécessairement un jour ou l'autre, et le passage en Europe ne représente qu'un de ses termes possibles. Comme le dit un de nos interviewés, nigérian : « Some people are succeeding, some people are falling victim, some have changed their minds ».

L'aventure peut donc aussi s'envisager comme une carrière (au sens sociologique du terme), dans laquelle on entre avec plus ou moins d'atouts, qu'on accomplit avec plus ou moins de succès et dont on finit, un jour ou l'autre, par sortir de façon plus ou moins honorable. Le lieu de nos observations n'a guère permis de recueillir des informations, autres qu'indirectes, sur ceux qui ont réussi, par contre nous avons pu lors de notre enquête à Nouadhibou voir comment les deux autres voies de sortie de l'aventure suggérées par cet informateur débouchent sur des destins sociaux différenciés qui s'incarnent dans des acteurs typiques dans la ville.

A un bout, donc, les victimes de l'aventure, ceux qui sont « tombés », ce qui peut également se dire, chez les locuteurs francophones, ceux qui se sont « noyés à l'aventure ». Ils représentent pour les aventuriers une figure repoussoir incarnée à Nouadhibou, par un personnage qui en cumule tous les traits typiques : pauvre d'entre les pauvres, voué aux modes de passages les moins onéreux, il a épuisé toutes les routes et connu les pires « galères » : le désert où les passeurs vous montrent des squelettes d'aventuriers, l'échelle accrochée au bateau dont l'équipage essaie de vous faire tomber pendant que vous tentez de grimper, etc. Depuis l'échec de sa dernière tentative, la plus éprouvante de toutes, il est comme disent ses anciens compagnons, devenu bizarre. Le désert qu'il a tenté de traverser à pied pour rejoindre le Maroc, l'aurait, dit-on, rendu fou, folie attestée par son changement de « look » (la coiffure rasta qu'il a adoptée, les bijoux religieux chrétiens qu'il exhibe de façon ostentatoire). Il ne peut plus avancer dans l'aventure, ayant épuisé, sans succès, toutes les routes à sa portée, mais il ne peut pas non plus reculer. Le retour au pays est dans son cas inimaginable. Totalement dépourvu de biens, il est aussi dépourvu de parents, le relâchement des liens familiaux, toujours caractéristique des aventuriers, ayant pour lui débouché sur une rupture définitivement consommée. Tenu à distance par les autres aventuriers, y compris par ses compatriotes auxquels lui-même ne s'identifie d'ailleurs plus, il est le type même de l'individu socialement désaffilié, ou même pourrait-on dire un quasi-paria qui vivote des petits boulots qu'on lui laisse : pas même ceux, considérés dans la société mauritanienne comme indignes (le travail servile) qui sont réservés aux étrangers, mais les plus dépréciés d'entre eux, celui par exemple de fossoyeur. Il n'en est pas moins toujours un aventurier (perçu comme tel, qui se veut tel) mais un aventurier qui ne bouge plus, captif de l'entre-deux mondes.

A l'autre bout, ceux qui ont « changé leur façon de voir » sont ceux qui, n'ayant pas non plus réussi à atteindre l'objectif de passer en Europe sont capables de reconvertir le capital de mobilité acquis dans l'expérience de l'aventure pour évoluer vers une autre figure de la mobilité : celle du commerçant informel ou de l'entrepreneur trans-national. Une telle possibilité s'est ouverte à Nouadhibou, à la fin des années 90, qui a permis pour certains de changer le sens de l'errance. Ceux-là ont réussi à se connecter aux réseaux transnationaux de

commerçants qui créent ou revitalisent des filières commerciales interafricaines à longue distance qui traitent de la transformation et de l'exportation du poisson séché salé.

Comme nous l'avons déjà signalé cette activité de transformation a depuis longtemps constitué un débouché pour la pêche artisanale. Traitée autrefois par la SIGP, elle était alimentée, en courbine, par les pêcheurs Imraguens établis le long de la côte. Il y avait également de longue date une production pour l'Espagne de salé-vert (frais). En dépit de l'engagement pris dans les années 60 par la Mauritanie de fournir au Congo du poisson séché en échange de sucre, la production à destination de l'Afrique centrale et du golfe de Guinée, chute dans les années 70, jusqu'à devenir résiduelle. Demeure une production artisanale de *guedj* à destination du marché intérieur, du Mali et du Sénégal, pour laquelle les Mauritaniens n'ont jamais été très présents sur un secteur réputé pénible, sale, mal odorant. On y trouve principalement des Maliens et des Sénégalais et elle souffrira, un temps, du développement de la pêche artisanale mauritanienne essentiellement autour du poulpe, après le départ des Sénégalais. L'essor du commerce des ailerons de requins et de raies pour les marchés asiatiques, permettra cependant à quelques commerçants maliens, bien implantés localement, de se situer sur un nouveau marché ; par exemple celui-ci, dont les activités pendant longtemps ne se sont pas limitées au commerce du poisson, explique comment il en est venu à s'occuper des raies :

Avant j'achète le prêt à porter en Gambie, je l'amène ici. Avant, avant, je fais les habits. Bon je coupe le poisson, j'ai commencé à faire en Gambie, j'ai quitté là-bas, je suis ici, toujours à Nouadhibou, ... après les Ghanéens sont venus, avec un Maure, il m'a dit il faut nous travailler ça, j'ai dit d'accord...

En effet la récupération et la transformation des raies et des requins, sans leurs ailerons, constitue une nouvelle production qui trouve son débouché essentiellement au Ghana et au Nigeria. Pour les aventuriers, il s'est donc agit dans le sillage de quelques commerçants qui ont frayé la voie, de récupérer ce créneau, afin d'élargir la palette des emplois où sont cantonnés les étrangers (les seuls qui sont à leur portée). Pour certains, l'ouverture de ce secteur économique propre aux étrangers ne représente qu'un moyen supplémentaire de subsister sans entamer ses économies, le temps de trouver un passage vers l'Europe, à côté d'autres petits boulots (coiffeurs, chauffeurs, domestiques, manœuvres, enseignants pour les francophones) tous aussi mal payés. Mais pour d'autres, ce créneau a offert l'occasion de se brancher sur un secteur en expansion dans lequel se transmet un savoir-faire et se communiquent des initiatives entrepreneuriales. Il représente dès lors une porte de sortie de l'aventure potentiellement lucrative pour ceux qui ont « la chance » d'y pénétrer : parce qu'ils disposent d'un pécule suffisant, parce qu'ils y sont admis comme ayant assez d'expérience de la mobilité par les opérateurs déjà en place, parce qu'ils ont la possibilité d'établir des liens avec des acheteurs qui leur permettent d'offrir les garanties financières nécessaires pour se livrer à l'exportation.

Bounty, un espace en marge

Cette activité de transformation artisanale, à laquelle se consacrent exclusivement des étrangers africains, se déroule face au port de pêche, sur une bande de sable qui ferme la baie du repos. Il s'agit d'un espace à l'écart de la ville, difficile d'accès (il faut emprunter un peu de la piste de l'aéroport pour y accéder) mais ni caché, ni clandestin, un de ces espaces liminaires, dont on ne peut dire s'ils sont dans ou hors de la ville, en marge. Là, dans ce lieu nommé Bounty sont établis en plein air une centaine d'ateliers, le poisson y est tranché, coupé en lanières, salé, mis à fermenter dans des caisses, séché sur de vaste zones

d'étendages, ou sur des claies ; les sacs s'accumulent sur des aires de chargements d'où partent les camions qui acheminent les cargaisons vers Nouakchott, ou via Nouakchott vers leurs destinations lointaines (Sénégal, Mali, Nigeria, Bénin) ; les prix se négocient, les contrats se concluent. Ce lieu, une plage qui servait depuis longtemps de lieu de débarquement, et où existaient déjà quelques ateliers de poisson séché, n'a pris cette ampleur qu'avec la construction du nouveau port de pêche en 93, lorsque s'est affirmée une nette volonté de séparer le débarquement et la vente du poisson frais, de ce qui apparaissait comme une activité traditionnelle résiduelle, susceptible de contrevenir aux normes d'hygiène. Les entrepreneurs de poisson séché ont alors été dirigés par les autorités vers ce lieu, sans que leur soit cependant accordé aucun droit officiel, aucun titre et qu'à l'inverse il leur est rappelé qu'ils peuvent être déguerpis à tout moment. Dans ce lieu, à la fois organisé et anarchique, les opérateurs tendent à être regroupés dans des sous-quartiers identifiés par la nationalité de leurs occupants. Ce n'est pas une règle absolue, certaines nationalités, on va le voir, sont exclusives, d'autres, les Maliens, fournissent de la main d'oeuvre à tous les autres. Des associés se séparent et vont créer des ateliers à distance les uns des autres. A l'inverse certains se réunissent selon des affinités qui ne sont pas seulement nationales. Pour l'essentiel, cependant, une division entre nationalités reste lisible dans l'espace et correspond simultanément à une spécialisation des tâches : dans le coin des Sénégalais on traite le poisson de qualité inférieure (qui sert à faire le *guedj*) à destination du Sénégal, de la Mauritanie et du Mali ; un peu plus loin, un groupe de Maliens est occupé à retourner sur les claies des raies pour un gros commerçant malien installé ici depuis longtemps, qui fait également commerce des ailerons de requin avec le Japon ; à côté, un groupe de Guinée Bissao traite sur des étendoirs des lanières de requin destinées à l'Espagne, et découpées de façon particulière, pour que le sang s'écoule de façon à modifier le goût et à donner une chair blanche ; des Camerounais et des Ivoiriens travaillent dans des bassins en dur au salage des raies à destination du Ghana ou traitent du *yot* (coquillage fermenté) à destination du Sénégal. Au centre de cette sorte d'usine à ciel ouvert se trouve l'aire de pesage et à proximité une construction sommaire en bois où s'opèrent les transactions entre les opérateurs et les acheteurs, ces derniers étant presque exclusivement Maliens, Ghanéens ou Nigériens.

Dans le discours de ceux qui travaillent à Bountya la grande diversité des groupes nationaux et ethniques s'efface devant l'identité commune de travailleurs engagés dans le même type d'activité :

Q : Bountya, il y a beaucoup de nationalités là bas et quand vous discutez comme ça il n'y a pas de problèmes ?

M : il n'y a pas de problèmes... entre nous là bas, le travail, il y a des Sénégalais, des Maliens, des Guinéens, Guinée Bissao, il y a tout, Mauritanien, Halpulaar, Sarakollé, Bambara, toutes les nationalités, tu es là bas tu ne peux même pas savoir, celui qui est mauritanien, celui qui... c'est entre nous même qu'on se connaît...

Plutôt qu'effacées, les distinctions ethnico nationales sont en fait contenues dans la sphère des relations propres à Bountya. Vis-à-vis de l'extérieur, notamment des autorités mauritaniennes, il importe avant tout de montrer que sur les lieux règne une tranquillité suffisante pour éviter qu'ils ne viennent s'en mêler, avec des conséquences imprévisibles. Mais cette insistance sur l'existence de normes propres, où à la différence du reste de la ville, « là-bas tu ne peux même pas savoir qui est mauritanien et qui ne l'est pas », alors qu'à l'évidence cette distinction prédomine ailleurs, signale ce qu'on peut appeler, à la suite de l'école de Chicago, une région "morale", un quartier que ses normes séparent du reste de la ville.

Bounty est donc organisée par une sorte de zonage au sein duquel sont gérés des processus de production et de distribution complexes qui varient selon les spécialisations de chaque nationalité et les marchés desservis et qui se traduisent par des différences dans les procès de travail concrètement mis en œuvre d'un secteur à l'autre. Parallèlement à ce zonage, l'activité économique se déroule selon une division des tâches verticale, où se trouvent au sommet des commanditaires, qui peuvent être sur place ou intervenir à distance, et à la base des *contrat-men*, manœuvres payés à la tâche pour le travail de lavage des poissons, de salage, de séchage ou d'écaillage. Entre les deux, on trouve des intermédiaires, à l'exception de deux plus gros entrepreneurs dont celui signalé plus haut, essentiellement des petits patrons à leur compte employant un ou deux *contrat-men*, et divers métiers extérieurs aux activités productives proprement dites mais nécessaires à leur accomplissement : conducteur de la charrette vers l'aire de pesage, vendeurs de boissons et de nourriture, transporteurs acheminant les caisses de poisson vers Nouakchott. S'y greffent aussi un certain nombre d'activités improductives accaparées par les Mauritaniens (comme l'allocation des places aux nouveaux venus), parasites mais néanmoins utiles pour que les activités économiques puissent se dérouler en toute tranquillité.

Par rapport aux autres niches économiques ouvertes aux aventuriers (le bâtiment, les emplois de service, les taxis, les salons de coiffure...) ce qui particularise également Bounty c'est qu'elle est la seule à offrir des possibilités, (réelles ou fantasmées) de mobilité consistant à passer du statut de manœuvre à celui d'entrepreneur. A condition d'avoir, comme dit l'un de nos interviewés « une bonne hygiène de vie », c'est à dire de réduire les dépenses au strict minimum, un aventurier qui s'embauche comme *contrat-man* peut économiser en six mois la somme nécessaire (environ soixante mille um) pour commencer à travailler pour lui-même. C'est ce qu'a fait par exemple Jean (camerounais) qui a commencé à acheter une ou deux caisses de *guedj* tout en continuant son travail de *contrat-man*. Ce n'est qu'un an après qu'il a pu se consacrer entièrement à son entreprise commerciale, allant lui-même acheminer son poisson à Nouakchott au lieu de le confier à un autre producteur, étape qui est généralement considérée comme un passage clef dans la carrière d'entrepreneur indépendant.

La sécurité économique ne peut toutefois être assurée que par une accumulation de capital d'au moins six cent mille um¹⁵ (dix fois la mise de départ dans le cas de Jean), qui ne peut être réuni qu'en plusieurs années d'intense activité, au minimum en cinq ou six ans, mais généralement plus que cela, d'après la plupart de nos informateurs. On évalue plutôt à un million le capital nécessaire pour réunir les conditions permettant de réussir à coup sûr dans les affaires : travailler de façon indépendante en imposant son prix, faire du stock si besoin sans être pressé par l'urgence de vendre, se permettre de ne pas acheter si les conditions du marché sont défavorables, acheminer soi-même son poisson vers sa destination finale (Sénégal, Mali Nigeria, Ghana) et en négocier directement le prix avec les clients, etc.

Cette somme correspondant à peu près au prix du passage, on comprend que Bounty soit pour nombre d'aventuriers un lieu potentiel de bifurcation de trajectoire. Pour ceux qui prennent le risque de l'investissement et parviennent à s'implanter sur le marché, cette bifurcation peut alors correspondre à un changement total du projet de vie (*they change their mind*) et même de la personnalité : le désir d'Europe perd son côté obsessionnel, et si le projet de s'y rendre un jour n'est pas abandonné, on en parle désormais comme une destination

¹⁵ Environ 1500 €

touristique ou un voyage d'affaire, intégrés de façon presque banale dans la vie d'un entrepreneur ou d'un gros commerçant. Collins décrit ses compatriotes nigériens qui ont réussi à s'imposer comme intermédiaires agissant pour le compte de riches clients au pays, comme des voyageurs plus proches des "touristes" au sens de Bauman¹⁶, que des "vagabonds" que sont les aventuriers :

Il vient, il part avec le poisson au Nigeria, il revient, /.../ s'il part en Europe c'est pour passer les vacances, il revient, parce que tout ce qu'il fait maintenant au Nigeria, il a trouvé l'argent, il est marié, il a sa famille, il a construit la maison, il va pas partir pour le travail, donc s'il part en Europe, il part pour les vacances, il revient, ou il part pour acheter quelque chose, il revient. Les gens qui font comme ça, ils gagnent, ils retournent au Nigeria.

Ces exemples mythiques de réussite qu'on cite fréquemment perpétuent chez les aventuriers l'idée qu'il est possible de faire fortune dans le poisson à Nouadhibou, mais en fait peu d'entre eux parviennent à se maintenir à Bountya suffisamment longtemps pour réaliser le parcours idéal du *self made man* : réussir, en tant que *contrat-man* à épargner le petit pécule permettant de se mettre à son compte, disposer du crédit suffisant pour faire fructifier ses premiers investissements, et investir les bénéfices dans une affaire au pays permettant d'y reprendre sa place la tête haute.

En réalité, bien que la carrière d'entrepreneur apparaisse comme une alternative possible à l'aventure, ceux qui parviennent à l'accomplir sont précisément ceux qui s'éloignent le plus de la caractéristique la plus typique de l'aventurier : le relatif détachement des liens familiaux, parfois présenté par nos interviewés comme une prise de distance volontaire dans un parcours d'individualisation, voire comme une composante de la dimension héroïque de l'aventure (compter sur soi-même, avoir le courage de chercher tout seul sa voie dans la vie, etc.)¹⁷.

Or seuls parviennent à tirer leur épingle du jeu ceux qui sont restés suffisamment reliés à leur société locale d'origine pour y cultiver des relations avec des parents ou des connaissances disposant des crédits financiers suffisants et leur accordant à eux-mêmes suffisamment de crédit moral pour devenir leurs clients ou leurs commanditaires. C'est le cas notamment des Ghanéens dont la réussite remarquable à Bountya tient à leur capacité à y attirer des capitaux qu'ils gèrent en tant qu'intermédiaires. L'autre condition de la réussite économique est elle aussi, aux antipodes de la vision du monde individualiste des aventuriers : c'est la capacité d'organisation collective qui permet à un groupe d'entrepreneurs de contrôler le marché à son profit. D'après nos observations, ces formes d'entente économique se font toujours sur des

¹⁶ Cf. BAUMAN, Zygmunt. : *Le coût humain de la mondialisation*, Paris, Hachette Littératures, 1999.

¹⁷ Il peut à l'inverse, lorsque la catégorisation d'aventurier est imposée de l'extérieur avec une charge de mépris ou d'insulte, renvoyer au stigmaté du vagabond, rejeté par sa famille ou sur qui pèse la faute morale d'avoir oublié sa famille. De fait, le statut familial des individus que nous avons interviewés, était, lorsqu'ils ont décidé de partir à l'aventure, particulièrement précaire : appartenance à une branche déchuë du groupe familial, laissé pour compte de famille polygame, fâcherie familiale liées à des affaires de spoliation d'héritage ou de sorcellerie, l'histoire familiale de l'aventurier est souvent celle d'un membre du groupe sur lequel on ne compte pas parce qu'il ne compte guère.

bases nationales, et seuls deux groupes, les Ghanéens et les Nigériens, la mettent en oeuvre, pour des raisons qui restent à élucider mais qui tiennent sans doute en partie à leur nombre.

Les premiers sont parvenus à contrôler entièrement la filière de transformation et d'exportation des raies, consommées en grande quantité dans leur pays durant toute la période où manque le poisson frais. Leur association interdit la concurrence à l'intérieur (en fixant le juste prix d'achat de la tonne de poisson travaillé) et l'organise à l'extérieur (en imposant un système d'enchère aux opérateurs de différentes nationalités qui travaillent le poisson). Elle fixe ainsi le prix d'achat qui devra être respecté par tous les membres, et impose ce barème à tout le marché. Les trois ou quatre aventuriers ghanéens qui ont découvert le créneau il y a quelques années n'ont pas cherché à l'exploiter pour leur propre compte, mais plutôt à convaincre des parents aisés d'investir dans une affaire potentiellement fructueuse et de leur en confier la gestion sur place. Le succès immédiat de l'entreprise a vite détourné ces premiers aventuriers de l'idée de l'Europe, et ceux qui les ont suivis à Bountya (où ils sont actuellement une trentaine) y sont arrivés avec un contrat en poche leur confiant une mission de supervision. D'après nos informateurs, ces contrats, généralement établis pour plusieurs années, leur octroient, outre le logement et la nourriture, la somme de deux cent mille um par an, ce qui correspond à environ un tiers du capital nécessaire pour se lancer dans les affaires avec des chances raisonnables de succès. On a vu que les aventuriers ne pouvaient guère espérer l'accumuler qu'en acceptant de mener une vie misérable pendant de nombreuses années.

Leur position d'intermédiaire sur place leur permet en outre de profiter des fluctuations du marché pour augmenter encore leur bénéfice (par exemple en gardant les abattements qu'ils réussissent à négocier sur le prix fixé à la base), si bien que l'objectif de tous les "petits" à Bountya ("faire un container") peut être dans leur cas atteint très rapidement, et que le rêve de "grossir petit à petit" partagé par tous, peut dans leur cas devenir une réalité tangible. C'est d'ailleurs cette réussite qui expliquerait selon nos informateurs, la croissance rapide de leur nombre à Bountya, les commanditaires étant obligés de faire appel à de nouveaux superviseurs, au fur et à mesure que les anciens s'établissent à leur propre compte.

Les Nigériens sont eux aussi organisés dans une sorte de coopérative, quasi officielle et reconnue comme un interlocuteur par les administrations et les autorités douanières. Comme pour les Ghanéens, l'association contrôle la fixation des prix sur le marché de leurs propres produits constitués principalement par les petits requins (dits *requins tollos* ou *maras*).

Quand ils vous voient travailler, ils voient que le produit est en grande quantité à Bountya, le soir ils se réunissent, ils s'appellent, ils disent : ah, aujourd'hui il y a eu une grande quantité de ce produit, au lieu de payer 130, maintenant ils cassent le prix jusqu'à 80 par exemple. Le lendemain quand ils viennent à Bountya, ils se regroupent, ils marchent en groupe, ils vont en haut, ils vont en bas, si tu as ton produit, ils achètent ton produit en groupe, ils mettent le poids ils vous font savoir que : ah, we have done meeting, comme ils disent toujours, and we have to respect the meeting. Maintenant sur un papier, ils le posent sur une place qu'ils ont choisi, et ils achètent en groupe tout le produit de Bountya au prix qu'ils ont décidé, ils déposent sur la place et dans la soirée, ils partagent le produit (opérateur camerounais de Bountya)

Il semblerait que cette stratégie collective ait permis à certains aventuriers nigériens (sans doute les mieux pourvus au départ en capitaux financiers, humains et relationnels) de réaliser des trajectoires de réussite individuelle semblables à celles des Ghanéens.

Ceux-là ont renoncé eux aussi à l'idée de l'Europe et ont réalisé leur capital dans les opérations de grande envergure nécessaires pour rentabiliser l'expédition (on considère qu'à moins de deux mille dollars d'achats, le voyage n'est pas rentable). Pour ceux qui ne disposent pas de cette somme, reste la solution "ghanéenne" consistant à trouver une relation au Nigeria suffisamment fortunée pour investir dans le poisson séché et dont l'aventurier sur place gère les affaires. Les photos de Bountya qu'on envoie par internet à ces sponsors potentiels pour essayer de les convaincre en a poussé quelques uns à se spécialiser dans la photo numérique, venant élargir la palette des nombreux petits métiers que pratiquent les aventuriers à Nouadhibou. Mais la solidarité communautaire a aussi contribué à renforcer les inégalités dans le groupe nigérian. Contrôlée par les gros opérateurs, l'association impose par exemple un partage des dépenses de transport entre tous les participants sans prise en compte de la quantité, si bien que pour les plus petits, qui se mettent à plusieurs pour remplir un container, tout part dans les dépenses.

Concurrencée récemment par les usines qui se sont mises à acheter les mêmes produits pour produire à nouveau du « salé vert » à destination de l'Espagne, la filière nigériane du *tollo* est en voie d'être délaissée par les gros opérateurs, on y trouve de plus en plus de "petits" qui se partagent les restes et qui, ne parvenant pas à s'en sortir, sont menacés de connaître le destin de ceux qui sont "tombés à l'aventure", que nous avons évoqués plus haut : s'éterniser à Nouadhibou, ne plus pouvoir avancer, ne pas pouvoir retourner en arrière.

On peut donc dire qu'en fait Bountya fonctionne pour les aventuriers comme une gare de triage. Pour un petit nombre des étrangers qui y travaillent, ce lieu et les activités qui s'y déploient offrent l'occasion de reconvertir avec succès les savoir faire et le capital relationnel acquis dans l'expérience de l'aventure dans des carrières entrepreneuriales de plus ou moins grande envergure, mais en tout cas suffisamment prometteuses de mobilité sociale et de réussite économique pour qu'ils cessent de se définir et d'être vus par les autres comme des « aventuriers ».

Retour sur Nouadhibou

Cet espoir de réussite par le travail se trouve être en accord profond avec les normes qui fondent l'identification de la citoyenneté propre à Nouadhibou. Dans cette ville les aventuriers trouvent à s'insérer dans des lieux et dans des activités qui légitiment leur présence et en quelque sorte les assimile à la citoyenneté locale. Les emplois qu'on leur laisse sont certes des emplois d'immigrés, ceux que les autres ne veulent pas faire, toujours mal payés, souvent pénibles et parfois dégradants, de ceux qu'on ne ferait pas soi-même si l'on était chez soi, mais justement, on peut ici les faire à l'abri du regard de ceux qui comptent, et prendre son mal en patience en attendant la route ou en espérant faire fortune dans le *fish business*. Bountya est certes le domaine des étrangers, c'est aussi une zone d'activité économique bien identifiable, elle est indiscutablement une enclave, cependant on ne peut dire qu'elle se retranche des normes qui fondent l'identification de la citoyenneté propre à Nouadhibou. Si nous revenons aux représentations, certes ambivalentes, de Nouadhibou comme ville marquée par le cosmopolitisme et le travail, on peut soutenir à l'inverse que cet espace, approprié par les étrangers, a pu se développer sur le fond des significations symboliques qui le rendent non seulement possible mais acceptable, une sorte de confirmation supplémentaire de la valorisation de l'esprit d'entreprise.

Mais la construction de l'identité urbaine de Nouadhibou d'après laquelle la façon la plus typique d'être d'ici, de cette ville, c'est de ne pas être d'ici, suppose néanmoins un piège, un

sortilège comme nous l'explique avec le lyrisme qui lui est propre, Ange, un diplômé camerounais en errance depuis plusieurs années :

Donc on va rester éternellement étranger et toujours mobile...tant qu'on ne va pas quitter ici, on ne sera pas là, nos pieds non plus ne seront pas...on y reste mais on n'est pas fixe! la tête n'est pas ici, il est là mais la tête n'est pas là... C'est ça Nouadhibou. Il y a une tradition qui dit que des marabouts avaient fait des sortilèges dans cette ville ci, comme personne ne voulait rester, que tout le monde voulait partir, partir, partir. Allez donc faire des sortilèges pour que quand quelqu'un vient, qu'il ne bouge pas...ce sont les Maures qui disent ça. Même pour ceux qui sont des mauritaniens, quand tu arrives ici ce n'est pas facile de partir. Nous autres étrangers nous le voyons. Je n'ai jamais duré dans un pays, en venant ici, je n'en avais pas pour une semaine, sur quatre ans! même quand je veux partir, je reviens, je sors, je reviens....

Le paradoxe de Nouadhibou (son maléfice comme le dit notre informateur), c'est que, du fait même qu'elle offre aux aventuriers des conditions de survie et un droit de cité bien meilleurs (ou bien moins pires) que ceux qu'ils connaissent dans d'autres lieux de transit, et que donc elle les incite à s'y attarder, elle finit par engendrer une insécurité particulière : ce qu'ils appellent la « déprime » ou le « stress ». L'image que les aventuriers ont de Nouadhibou est donc très ambivalente : une ville de transit, accueillante pour qui veut travailler dans la mesure où elle cherche à vous retenir pour mieux vous exploiter. Image paradoxale qui en recoupe d'autres sans cesse évoquées à son propos, qui tirent parti de sa situation sur une presque île, fermée par un « bouchon » (une barrière de police) et jusqu'à une date récente isolée de la capitale par des pistes hasardeuses. Ce port sans hinterland, tourné entièrement vers l'extérieur, risque bien de n'être qu'un cul de sac¹⁸, un terminus où risque de se perdre le sens même du voyage, une zone de rétention dans l'entre-deux, dont on reste prisonnier au fil de chaque tentative de s'élever et de retomber, de partir et de revenir au point de départ.

celui qui arrive est accueilli mais ce qui fatigue les gens c'est ce stress, où on ne sait plus, qu'est-ce qui va se passer...c'est à dire le futur n'est pas sûr, rien n'est sûr, et tu peux rester dans cette position où tu n'as pas faim, où tu es logé, mais tu n'avances pas, tu ne recules pas, tu es là! entre parenthèses, tu ne peux pas bouger et plus le temps passe, plus tu te demandes qu'est-ce que tu fais, tu vois seulement le temps passer, c'est facile de faire 10 ans à Nouadhibou sans te rendre compte que tu as fait dix ans, pourtant le temps passe, c'est ça qui crée une tension

Ce noyau de désespoir que nous avons retrouvé dans tous les entretiens que nous avons fait avec les aventuriers de Nouadhibou a des contenus multiples, en particulier celui d'être dans un pays hostile, hostilité qui plutôt que celle des habitants, est celle de leur mode de vie qui ne laisse aucune place à ce qui rend la vie joyeuse. Au coeur de ce désespoir, il y a sans doute la

¹⁸ Armelle Choplin : « Nouadhibou, de la ville de transit au cul-de-sac », communication au colloque international *Circulations migratoires et reconfigurations territoriales entre l'Afrique Noire et l'Afrique du Nord*, 17-18 novembre 2005, CEDEJ, Le Caire. Cf. également, BA Cheikh Oumar et Armelle CHOPLIN, « Tenter l'aventure par la Mauritanie », *Autre part*, n° 36, 2005.

tension permanente entre hyper mobilité et attente, entre rétention dans la localité et aspiration au monde global qui est constitutive de la notion d'aventure. Cette tension (que nous avons trouvé dans tous nos entretiens) est à Nouadhibou exacerbée par la durée indéfinie du séjour qui les fixe, parfois durant des années entières, dans un état liminaire où ils ne sont plus membres des sociétés locales qu'ils ont quittées, où ils n'aspirent en aucune manière à devenir un membre de la société mauritanienne, et où ils ne sont pas encore (et ne seront peut-être jamais) des immigrés en Europe.