

Des mondialisations plus discrètes Vers une nouvelle géographie des échanges mondiaux

Armelle CHOPLIN et Olivier PLIEZ

Les grandes multinationales ne sont pas les seuls acteurs de la mondialisation. Celle-ci s'incarne aussi dans des formes moins visibles d'échange, qui prennent place dans des espaces souvent tenus pour marginaux. Armelle Choplin et Olivier Pliez attirent notre regard sur ce commerce en mode mineur.

Si les manifestations de la mondialisation sont omniprésentes, ses acteurs et ses espaces, quant à eux, peuvent demeurer discrets. Les routes de l'échange transnational, maritimes plus que terrestres, ont ainsi connu depuis une trentaine d'années de profondes mutations. À une extrémité de ces routes, on célèbre l'émergence de l'un de ces nouveaux centres, la Chine, d'où partent des produits manufacturés vers l'ensemble de la planète. À l'autre bout, le « Made in China » est particulièrement visible, ayant fait une percée récente sur le « marché des pauvres ».

Cependant, entre les grands comptoirs d'approvisionnement qui se sont multipliés en amont dans l'ensemble du continent asiatique et un marché émergent de près de deux milliards de consommateurs en aval, les ramifications de ces routes, les places marchandes qu'elles relient, la pluralité des acteurs qui les animent, les imaginaires qu'elles stimulent, les récits qui s'y élaborent autant que les lieux qui les jalonnent demeurent encore peu connus. Nous proposons dans cet article d'analyser des formes moins visibles d'échanges que celles souvent envisagées du point de vue des grandes firmes internationales ou des flux de marchandises. Cette démarche implique de se détacher d'une vision occidentalocentrée et de déplacer le regard vers des espaces considérés comme marginaux, où s'inventent des pratiques de l'échange désormais globales.

Yiwu, comptoir mondial pour les grossistes

Yiwu, août 2012. Les soirées estivales de cette ville chinoise bien connue des grossistes du monde entier sont chaudes et humides. En cette période de Ramadan, la tombée de la nuit et la fermeture des halls d'exposition de la ville conduisent les passants, des hommes pour la plupart, à la terrasse de l'un des nombreux cafés et restaurants du « quartier arabe » de Yiwu pour y rompre le jeûne, se délasser, échanger les nouvelles. Ils sont des dizaines de milliers, provenant du monde entier, à y venir chaque année car tous savent qu'ici les prix sont bas et l'offre pléthorique en menus articles de papeterie, de décoration, d'objets souvenirs, de bijoux... Arcan est l'un de ces *traders*, un intermédiaire qui accueille les acheteurs venus pour quelques jours à Yiwu. Il leur offre ses services pour dénicher le produit qu'ils cherchent dans les méandres des halls d'exposition, les aide ensuite à assurer la

réception de la marchandise commandée, son bon emballage, son chargement à bord de conteneurs, son dédouanement puis son expédition jusqu'au port indiqué par l'acheteur.

Ils sont des milliers à faire ce travail à Yiwu, le plus important marché de gros de Chine. La plupart travaillent dans un cadre familial et sont le relais local de familles de commerçants. Quelques-uns se sont émancipés de ce lien trop exclusif pour entrer sur la scène des échanges à l'échelle du globe. Parfois, la réussite naît d'un échec. C'est le cas d'Arcan et de son frère. Après leurs études secondaires à Antakya, ils émigrent en Arabie Saoudite, travaillent dans le secteur des hydrocarbures durant sept ans, se constituent un petit pécule puis décident de monter leur propre activité, un restaurant, grâce à un prêt de leur patron. Le restaurant ne fonctionne pas bien. Ils sont endettés. Ils entendent parler de la Chine, de Yiwu, des opportunités de gain rapide qu'offre la place marchande en pleine expansion. Le grand frère d'Arcan s'y rend d'abord pour acheter des produits, puis s'y installe dans le *trading*. Arcan le suit et ouvre un salon de coiffure, paravent classique des activités d'intermédiaires, qui lui permet d'enrichir un carnet d'adresses encore modeste. Il se marie, comme son frère. Leurs épouses, turques, et leurs enfants, encore en bas âge, s'installent à Yiwu. Elles y resteront jusqu'à ce que les enfants soient en âge d'être scolarisés.

Les amis d'Arcan sont aussi des traders, comme Nasser, libanais, qui le rejoint à la terrasse d'un café. Il a grandi en Afrique centrale, fait partie de la diaspora libanaise disséminée sur le continent et est venu à ce titre acheter des produits pour approvisionner les boutiques familiales, au Nigeria, au Cameroun et en RDC. À Yiwu, il a rencontré d'autres Libanais, d'Amérique latine, et a ainsi étoffé son carnet d'adresses, partant d'abord travailler à Ciudad del Este puis à Sao Paulo. Cette diversification est rendue nécessaire par la situation difficile que traversent les commerçants d'origine arabe. Ils s'appuient en effet sur des réseaux d'approvisionnement fondés sur la confiance et l'interconnaissance qui sont perturbés du fait des printemps arabes. Nasser reste cependant optimiste car selon lui, la crise économique que traversent les pays occidentaux les conduira à acheter de plus en plus de produits à bas prix, ceux vendus à Yiwu.

Nabil, lui est acheteur sud-africain, et son créneau est en pleine expansion. D'origine indo-musulmane, il vend des articles de sécurité domestique. Auparavant acheteur aux États-Unis, il a entendu parler de la place prépondérante des Musulmans à Yiwu. En changeant de source d'approvisionnement, il « gagne en deux ans ce qu'il gagnait auparavant en dix ».

Arcan, Nasser et Nabil, qui se rencontrent régulièrement à la terrasse des cafés et restaurants de Yiwu, sont de nouvelles figures de la mondialisation des échanges. Les marchandises qu'ils y achètent sont ensuite revendues à des centaines de millions de consommateurs, majoritairement au Sud. Ils sont des acteurs majeurs mais peu visibles du marché dit du « bas de la pyramide » (*Base of the Pyramid* ou BOP). Ce marché, longtemps considéré comme non rentable et cantonné aux Suds, est aujourd'hui prometteur par son poids démographique (4 milliards d'individus gagnant moins de 3000 US \$/ an) et économique (5000 milliards US \$/ an), et par sa flexibilité (c'est, selon le Bureau International du Travail, à plus de 70% une économie souterraine).

Une nouvelle géographie de la mondialisation se dessine. Ses routes, ses espaces et les liens qui les sous-tendent vont au delà de la fracture Nord-Sud, et reflètent la croissance des échanges commerciaux entre des régions du monde jusque-là marginalisées dans le commerce mondial.

Des mondialisations par le bas aux mondialisations discrètes ?

La distinction entre deux processus de mondialisation s'est imposée autour des années 2000. On doit à A. Portes (1999) la médiatisation de la formule « mondialisation par le bas ». Il considérait alors que,

en réponse au processus de mondialisation, les individus ont créé des communautés qui traversent les frontières nationales et qui, dans un sens très concret, ne se situent véritablement « ni ici ni là », mais ici et là en même temps. Les activités économiques qui sous-tendent ces communautés reposent précisément sur les différences de profits créées par les frontières. À cet égard, elles ne fonctionnent pas différemment des multinationales, à ceci près qu'elles émergent « par le bas », et que leurs activités sont souvent informelles.

Programmatiques, les analyses de A. Portes font écho à la même période aux recherches menées autour de la Méditerranée par A. Tarrus (2002). Il contextualise la « mondialisation par le bas », saisissant au sein des populations maghrébines « de véritables réseaux d'entrepreneurs nomades... [animant] une économie souterraine d'ampleur mondiale... là où l'État (...) ne les attend pas : dans des territoires qui lui échappent et qu'il ne sait pas gérer ». Pour A. Portes comme pour A. Tarrus, les communautés transnationales sont porteuses de cette autre mondialisation : Latino-américains d'un côté, Maghrébins de l'autre, face à la portion du Nord vers laquelle ils émigrent, États-Unis ou Europe occidentale. À partir de là, ils ont contribué à tisser des espaces de circulation denses qui agrègent un faisceau d'échanges humains, matériels, économiques et symboliques, fondés sur leur maîtrise de deux espaces, ici et là-bas.

Durant les années 2000, la mondialisation des routes d'approvisionnement se renforce : autour de la Méditerranée, des chercheurs explorent l'élargissement de l'espace transnational vers l'Est (Péraldi, 2001) où Istanbul (Turquie) puis Dubaï (Émirats Arabes Unis) montent en puissance en tant que places marchandes mondialisées. Dubaï est particulièrement emblématique de ce moment au cours duquel les routes du commerce méditerranéen, moyen-oriental, est-africain et d'Europe orientale convergent et s'entrecroisent.

Ces échanges ne sont plus autant que par le passé limités aux aires construites durant les périodes coloniales et postcoloniales. Le passage des contextes régionaux (Caraïbes et Mexique/États-Unis ; Maghreb/France) à celui de la mondialisation des échanges conduit à questionner l'évolution des cadres sociaux et spatiaux de l'échange en des termes nouveaux.

Quelles échelles de lecture ?

Au fur et à mesure que les routes commerçantes transnationales s'allongent, les facteurs de cette mondialisation se diversifient. L'ouverture de marchés mondiaux après la chute de l'URSS, la généralisation des règles du libre-échange commercial et le poids croissant de la contrefaçon ont favorisé l'échange à une échelle globale dès les années 1990. Le 11 septembre 2001 a également eu un impact fort, en faisant de la Chine et de l'Inde des sources régulières d'approvisionnement pour les négociants musulmans. L'ampleur de la crise économique de 2008, l'essoufflement des débouchés au Nord, le rôle des diasporas commerçantes et la prospection croissante de nouveaux marchés de consommation ont amplifié ces mouvements Sud/Sud. Plus récemment, les révoltes arabes ou les stratégies frontalières autour de la Chine, de l'Europe ou des États-Unis qui ferment, ouvrent ou réorientent des routes aux entrepreneurs migrants, sont autant de facteurs qui influencent les modalités de ces échanges.

La présence croissante de la Chine sur cette carte globale des échanges transnationaux n'a rien d'étonnant : acteurs et observateurs de la mondialisation discutent aujourd'hui de la renaissance des routes de la Soie, de la montée en puissance de la Chinafrique, ou encore du poids croissant des BRICSA au sein de l'économie mondiale. Certains, comme B. Simpfendorfer (2009), mettent en avant la mutation du contexte géopolitique de l'après 11 septembre pour comprendre comment un monde arabe en pleine expansion se détourne de l'Occident pour redécouvrir la Chine. Des institutions internationales comme la Banque Mondiale (Broadman, 2007) voient dans la route de la Soie entre le continent africain, la Chine et l'Inde, une nouvelle frontière économique.

C'est bien une nouvelle échelle d'analyse, globale, qui se construit. Pour autant, les États en demeurent des acteurs majeurs, incitant ou freinant le développement des échanges transnationaux. Ainsi, Gustavo Lins Ribeiro (2009) parle de « mondialisation non hégémonique. Non que ses acteurs cherchent à détruire le capitalisme mondial, ou à instaurer une quelconque alternative radicale à l'ordre établi. Elle est non hégémonique parce que leurs activités défient partout l'*establishment*, que ce soit au niveau local, national, international ou transnational. »¹ Dans ce contexte, les logiques de gouvernance se complexifient.

Réseaux et routes

L'idée de routes des échanges renvoie à une notion économique désormais classique : « la chaîne globale de valeur » (Gereffi, Korzeniewicz, 1994) qui, de l'approvisionnement en matières premières à la consommation, en passant par la production et la distribution, articule par des connections en réseau toutes les étapes de la fabrication à la vente finale d'un produit. Pour autant, une telle approche n'est pas toujours pertinente lorsqu'il s'agit de traiter des « autres économies mondiales » (« *world's other economies* ») (Mathews et al. 2012).

Dans ces cas, la route devient une notion plus « molle » mais qui permet aussi de mieux saisir la dimension réticulaire des échanges dans ce qu'ils ont de labile, de peu visible, ouvrant le champ à l'étude du suivi des objets matériels (*thing-following studies*) (Hulme, 2015). On s'intéresse alors à une portion de la chaîne ou bien à son ensemble, en choisissant un objet banal, comme les tee-shirts (Rivoli, 2005), les tongs, suivies depuis les sites d'extraction des matières premières jusqu'aux consommateurs (Knowles, 2014), ou les jeans, des marchés de transaction aux marchés locaux (Pliez, 2007). En « suivant la route » (Choplin, Lombard, 2010), on peut comprendre plus finement les interactions entre plusieurs lieux aux fonctions bien définies (culture, confection, négoce) qui permettent à un marché de se former et de se pérenniser à l'échelle mondiale (Koray Caliskan, 2010). On peut aussi déconstruire des poncifs (le Nord face au Sud, du producteur au consommateur...) et mettre en lumière « une chaîne complexe d'acteurs investis dans une approche alternative des économies du recyclage »².

L'urbanisation subalterne, terreau de ces mondialisations que l'on ne voit pas

Les recherches sur les « villes globales » (Sassen, 1991) ont entraîné un biais occidental qui a longtemps exclu les villes des Suds des recherches sur les réseaux mondiaux de l'échange. Or, loin de New York, Tokyo et Paris, cette mondialisation discrète s'appuie sur tout un chapelet de villes, plus ou moins (in)connues. Shanghai, Dubaï, Mumbai (Bombay) sont devenues des places incontournables de cette nouvelle géographie des échanges

¹ « [it is a] non-hegemonic globalization not because its agents intend to destroy global capitalism or to install some kind of radical alternative to the prevailing order. They are non-hegemonic because their activities defy the economic establishment everywhere on the local, regional, national, international and transnational levels. »

² « a complex chain of actors of the alternative approaches to recycling economies » (Furniss, 2015).

internationaux, fréquentées par des élites, des commerçants et des migrants venus des quatre coins du monde, et symboles postmodernes de la réussite de certaines pays émergents.

Ces villes nous invitent à désoccidentaliser notre manière d'appréhender le monde (Choplin, 2012). Au delà de ce nombre restreint de grandes métropoles qui attirent désormais l'attention, il est en effet rarement rappelé que l'invisible majorité des citoyens vit dans des villes secondaires (Hilgers, 2014). Définies par ONU Habitat comme des espaces urbains de 100 000 à 500 000 habitants, ces villes tendent de façon croissante à intégrer des places marchandes, généralement initiées par les populations.

Yiwu mais aussi Sao Paulo (Peralva, Telles, 2015) constituent aujourd'hui des lieux d'innovation en terme d'urbanisme commercial. Ce sont de véritables laboratoires où s'imbriquent des logiques plurielles, souvent opposées les unes aux autres : « par le haut », celles de nombreux acteurs institutionnels, publics et privés, et « par le bas », celles d'entrepreneurs transnationaux. Cette fonction d'entrepôt est depuis longtemps visible là où elle était quasi exclusive, dans des villes-carrefours comme l'emblématique Dubaï aux Émirats Arabes Unis, mais aussi Ciudad del Este au Paraguay ou Tripoli entre l'Afrique du nord et le Sahel. À 30 kilomètres de Sétif (Algérie), au croisement de deux routes, est ainsi né au cœur de la cité d'habitat social d'El Eulma un « souk Dubaï », marché de gros incontournable pour de nombreux détaillants de l'Algérie, du Maroc, de Tunisie, mais aussi pour les communautés algériennes d'Europe. Le marché s'organise par type d'objets vendus, qui proviennent dans leur majorité de Chine. Autour, des immeubles sont en construction. D'autres, sortis du sol récemment, demeurent vides, comme autant de placements d'argent et d'objets de spéculation à long terme. En lien avec les influences que cette mondialisation charrie, de nouvelles formes d'architecturales apparaissent aussi dans les demeures privées. Des villas en forme de pagode chinoises ont ainsi fait leur apparition dans le paysage urbain et sont désormais le symbole de la réussite pour ces commerçants algériens qui « ont fait la Chine ». Cette fonction d'entrepôt ne dure généralement qu'un temps car elle se construit dans un contexte favorable aux échanges qui peut être remis en cause.

Pour autant, les modèles de marchés qui y ont été conçus se diffusent désormais partout dans le monde, au Nord comme au Sud, dans le sillage de la densification des flux d'échanges. En Europe, on la retrouve à proximité des lieux stratégiques : le marché CIFA (Centre International de Commerce de Gros France-Asie) d'Aubervilliers en banlieue parisienne, qui regroupe plus de 250 grossistes, surtout asiatiques, en prêt-à-porter, chaussures et accessoires en est un parfait exemple. On peut dresser un parallèle avec Prato, en périphérie de la ville de Florence en Italie, ou encore avec Fuenlabrada dans la banlieue de Madrid, qui sont autant d'exemples de ces marchés de gros urbains de nouvelle génération qui ne sont plus cantonnés aux économies périphériques. L'inauguration de lignes ferroviaires de transport de marchandises entre des villes européennes et chinoises (Chongqing–Duisburg (2011), Chengdu–Lodz (2012), Zhengzhou–Hamburg 2013), Suzhou–Warsaw (2014), Yiwu–Madrid (2014), ou encore Wuhan–Vénissieux Saint-Priest (2016) témoigne de la montée en puissance de ces échanges multimodaux.

Labiles et inventives, les mondialisations discrètes donnent à voir de quelle façon les échanges s'ancrent désormais dans l'espace. Repérer ces places marchandes sur l'ensemble de la planète devient un véritable jeu de piste (Mortenbock, Mooshammer, 2015). Celles-ci peuvent être aussi bien des salons de vente privée organisés par des particuliers que des entrepôts dans des marchés ruraux, autant des *malls* que des centres d'exposition des produits vendus en gros. Qu'elles soient confidentielles, connues d'une corporation de commerçants

précise ou situées dans les interstices des grandes métropoles, elles n'en sont pas moins des nœuds de réseaux globaux qui structurent l'espace avec une intensité qui ne cesse de surprendre par son ampleur et la pluralité de ses formes.

Pour aller plus loin

- Belguidoum S., Pliez O., 2015 « *Made in China. Commerce transnational et espaces urbains autour de la Méditerranée* », *Les Cahiers d'EMAM*, 26, <http://emam.revues.org/909>.
- Broadman H. G., 2007, *Africa's Silk Road: China and India's New Economic Frontier*, Washington, DC, World Bank Publications.
- Çalışkan K. 2010, *Market Threads: How Cotton Farmers and Traders Create a Global Commodity*, Princeton, Princeton University Press.
- Choplin A., 2012, « De-Westernising Urban Theory », *Metropolitiques*, 5, <http://www.metropolitiques.eu/De-Westernising-Urban-Theory.html>.
- Choplin A., Lombard J., 2010, « "Suivre la route". Mobilités et échanges entre Mali, Mauritanie et Sénégal », *EchoGéo*, 14, <http://echogeo.revues.org/12127>.
- Choplin A., Pliez O., 2015, « The Inconspicuous Spaces of Globalization », *Articulo - Journal of Urban Research*, 12, <http://articulo.revues.org/2905>.
- Furniss, J. 2015, « Alternative Framings of Transnational Waste Flows: Reflections Based on the Egypt–China PET Plastic Trade ». *Area*, 47: 24–30.
- Gereffi, G. and Korzeniewicz, M., (dir.) 1994, *Commodity Chains and Global Capitalism*. Westport, Greenwood Press.
- Hilgers M., 2014, « De-centring Global Urban Studies: Learning from Small Cities in Africa », London School of Economics.
- Hulme A. 2015, *On the Commodity Trail: The Journey of a Bargain Store Product from East to West*, Londres, Bloomsbury Publishing.
- [Knowles, Caroline](#). 2014, *Flip-Flop: A Journey Through Globalisation's Backroads*, Londres, Pluto.
- Mathews G., Ribeiro G. L., Alba Vega C., (dir.), 2012, *Globalization from Below, The World's Other Economy*, Routledge.
- Mooshammer H., Mortenbock P., 2015, *Informal Market Worlds Atlas: The Architecture of Economic Pressure*, Rotterdam, nai010 publishers.
- Péraldi M. (dir), 2001, *Cabas et Containers, Activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*, Maisonneuve & Larose et MMSH, Paris, Aix-en-Provence.
- Peralva A., Telles V., dir., 2015, *Ilegalismos na Globalização. Migração, Trabalho, Mercados*, Rio de Janeiro, Editora UFRJ. Une version française de ce livre va paraître prochainement aux Presses Universitaires du Mirail.
- Pliez O., 2007, « [Des jeans chinois dans les rues du Caire, ou les espaces discrets de la mondialisation](#) », *Mappemonde*, n° 88 (4-2007).
- Portes A., 1999, « La mondialisation par le bas. L'émergence des communautés transnationales », *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 129 (« Délits d'immigration »), p. 15-25.
- Ribeiro, G. L., 2009, « Non-Hegemonic Globalizations. Alternative Transnational Processes and Agents », *Anthropological Theory*, 9, p. 1-33.
- Rivoli, P., 2005, *The Travels of a T-Shirt in the Global Economy*, Hoboken, John Wiley and Sons, 2005.
- Sassen S. 1991, *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton, Princeton University Press.
- Simpfendorfer B., 2009, *The New Silk Road: How a rising Arab world is turning away from the West and Rediscovering China*, Palgrave Macmillan.

Tarrius A., 2002, *La mondialisation par le bas : Les nouveaux nomades de l'économie souterraine*, Paris, Balland.

Publié dans laviedesidees.fr, le 4 octobre 2016

© **laviedesidees.fr**