

Économie politique des circulations de marchandises transfrontalières en Afrique australe. Les régimes de circulations dans les Copperbelts

Hélène Blaszkiewicz

▶ **To cite this version:**

Hélène Blaszkiewicz. Économie politique des circulations de marchandises transfrontalières en Afrique australe. Les régimes de circulations dans les Copperbelts. Géographie. Université Jean Moulin Lyon 3, 2019. Français. ⟨NNT : 2019LYSE33052⟩. ⟨tel-04818234⟩

HAL Id: tel-04818234

https://hal.science/tel-04818234v1

Submitted on 4 Dec 2024

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.



HAL Authorization

N° d'ordre NNT : 2019LYSE33052

THÈSE de DOCTORAT DE L'UNIVERSITÉ DE LYON
opérée au sein de
L'Université Jean Moulin Lyon 3

École Doctorale N°483
Sciences Sociales

Discipline de doctorat :
Géographie - Aménagement

Soutenue publiquement le 15/11/2019, par :
Hélène Laetitia Blaszkiewicz

Économie politique des circulations de marchandises transfrontalières en Afrique australe. Les régimes de circulations dans les Copperbelts

---

Devant le jury composé de :

Mme Karine Bennafla, Professeure des Universités, Université Jean Moulin Lyon 3, Directrice de thèse
M. Giorgio Blundo, Directeur d'études à l'EHESS, Rapporteur
M. Romain Garcier, Maître de conférences, ENS de Lyon, Examinateur
Mme Béatrice Hibou, Directrice de recherche au CNRS, Rapporteure
Mme Sylvy Jaglin, Professeure des Universités, Université Marne-la-Vallée, Examinatrice
M. Benjamin Rubbers, Professeur, Université de Liège, Examinateur

N° d'ordre NNT : 2019LYSE33052

THÈSE de DOCTORAT DE L'UNIVERSITÉ DE LYON
opérée au sein de
L'Université Jean Moulin Lyon 3

École Doctorale N°483
Sciences Sociales

Discipline de doctorat :
Géographie - Aménagement

Soutenue publiquement le 15/11/2019, par :
Hélène Laetitia Blaszkiewicz

Économie politique des circulations de marchandises transfrontalières en Afrique australe. Les régimes de circulations dans les Copperbelts

---

Devant le jury composé de :

Mme Karine Bennafla, Professeure des Universités, Université Jean Moulin Lyon 3, Directrice de thèse
M. Giorgio Blundo, Directeur d'études à l'EHESS, Rapporteur
M. Romain Garcier, Maître de conférences, ENS de Lyon, Examinateur
Mme Béatrice Hibou, Directrice de recherche au CNRS, Rapporteure
Mme Sylvy Jaglin, Professeure des Universités, Université Marne-la-Vallée, Examinatrice
M. Benjamin Rubbers, Professeur, Université de Liège, Examinateur

Remerciements

Quand on commence une thèse, on a l'habitude d'entendre que c'est un travail très solitaire et qu'il faut y être préparée. Ces quelques paragraphes sont là pour prouver qu'il n'en est rien :

Merci tout d'abord à Karine Bennafla, dont le soutien et la confiance, même avant le début de cette thèse, ont été salutaires. J'ai bénéficié pendant ces quatre années (et plus) de ses francs encouragements et de ces précieux conseils. Merci à Romain J. Garcier qui, même s'il a n'a pas pu rejoindre ma thèse en tant que co-directeur officiel, l'a été dans les faits depuis le tout début. Je lui dois bon nombre de lectures passionnantes et de clés théoriques fondamentales. Merci à Myriam Houssay-Holzschuch pour sa disponibilité et sa gentillesse ; c'est elle qui m'a transmis sa détermination et sa rigueur scientifique. J'ai été chanceuse de bénéficier des qualités scientifiques et humaines de ces trois personnes dans l'encadrement de ma thèse : un encadrement généreux, rigoureux et ô combien motivant. Merci à vous ! Je tiens également à remercier les membres du jury qui ont accepté de lire et de commenter mon travail.

La motivation est quelque chose qui se partage entre collègues. Merci à ce titre à tou·te·s les doctorant·e·s dit·e·s « fantômes » du CRGA : Andréa, Andrés, Kenji, Octavie, Damien, Elsa, William, Arnaud, Anne, Amélie, Sultan et celles et ceux qui ont partagé leur bonne humeur dans la salle des doctorant·e·s. Merci à Carla pour son travail quotidien et sa gentillesse dans la gestion du laboratoire. Merci aux membres de l'Atelier 2 du laboratoire EVS pour leurs séminaires et leurs éclairages théoriques sur les notions de flux et de circulations.

Contrairement à ce que l'on entend souvent chez les plus pessimistes, le monde universitaire est empli de personnes brillantes, bienveillantes, infiniment serviables et passionnées, que ce soit en Grande-Bretagne (Miles Larmer, Iva Peša), en Belgique, en Italie, aux États-Unis, aux Pays-Bas, en Suisse (Rita Kesselring), en Allemagne ou en France … La recherche est en ce sens une aventure humaine collective et transnationale. La réalisation de cette thèse n'aurait d'ailleurs pas été possible sans les outils développés par certain·e·s de ces chercheur·e·s, comme Sci-Hub ou Library Genesis. Merci de faire en sorte que la connaissance soit accessible à toutes et à tous gratuitement.

Les périodes de terrain n'ont pas été plus solitaires que les périodes passées à Lyon. Merci à Marja Hinfelaar et à l'équipe du SAIPAR d'avoir guidé en toute bienveillance mes premiers pas en Zambie. Merci à l'équipe du Wanderer's Lodge à Lusaka, à Léa Brodin, Pete Schumacher, Emma Lochery, Clémentine Rémy pour les bons moments passés à partager des Mosi. Merci à Hillary Waters, Elmarie et Matthews pour leur hospitalité à Kitwe et Ndola. Merci à Barry pour les kilomètres parcourus entre Chingola et Kasumbalesa. À Kasumbalesa, merci à Prudence et à toute l'équipe du CBTA pour leur accueil, leur aide et leur disponibilité, et merci à Timothy de m'avoir offert un endroit de repli dans l'entrepôt de Olympic Milling. À Solwezi, merci à Rita Kesselring, Sabine Mantsch et Karl pour leurs précieux conseils. À Kipushi, merci à Augustine et à M. Frobisher. À Ndola, merci à Lucy, Björn, Emeldah, Cynthia,

John, et leur « party team » pour les (nombreuses) soirées et nuits endiablées passées entre le Bo'jangles et le Curious. Merci à Abraham Ngoyi, devenu un ami, pour son aide à chacune de mes interrogations.

La période de stage chez Giant Logistiks a été un intense moment de travail mais aussi de socialisation. Dans un souci de protection de mes sources, je ne peux malheureusement citer nommément les personnes m'ayant accueillie dans l'entreprise. Merci cependant au directeur du bureau zambien de cette entreprise de m'avoir confié une mission de stage en toute confiance. À Ndola, je tiens à remercier : Chris, Kamp, Mondwe, Amos, Joseph, Adrian, et tous les autres membres de l'équipe pour leur accueil et leur patience devant une débutante dans le monde de la logistique. Merci à Susan pour les petits plats de son jardin. Merci à J. d'avoir été si présente pour m'aider lors de mon séjour à Lubumbashi.

Il est impossible de citer toutes les personnes qui m'ont apporté leur aide sur le terrain, que ce soit en me consacrant du temps pour un entretien, en me conduisant quelque part, en m'expliquant quelque chose, ou simplement en me témoignant de la sympathie, à Lusaka, Ndola, Kitwe, Chingola, Solwezi, Kasumbalesa, Kipushi, Lubumbashi. Je ne vous oublie pas. Vous avez contribué à faire de mes onze mois de terrain en Zambie et en RDC des moments certes productifs, mais aussi géniaux et inoubliables.

De façon plus pragmatique, cette thèse a bénéficié du soutien financier de l'Université de Lyon et de l'école doctorale de sciences sociales qui m'ont confié un contrat doctoral, mais également de l'Institut Français d'Afrique du Sud, qui m'a octroyé une bourse de recherche pour mon terrain de 2017.

Merci à ma mère, fidèle relectrice, traqueuse de fautes d'orthographe et randonneuse hors-pair, et à mon père, qui a toujours fait en sorte que ma pile de romans à lire ne diminue pas et que mes papilles soient satisfaites. Merci à mes frère et sœurs membres du PAF (Marika, Sylvain, Sophie) pour tout ce qu'il et elles m'ont apporté depuis ma plus tendre enfance. Merci aux anciens et aux anciennes : Anne, Benjamin, Kathleen, Decio, Christeline et Jean, Lizzy. Merci à Mathilde, éternelle compagnonne de voyages, avec laquelle mes compétences sous Excel ont connu des sommets, tout comme celles de conversions de monnaies aux frontières (faux). Merci à l'équipe du Chat Perché d'œuvrer à rendre la vie meilleure à vélo et en autogestion. Merci à tou·te·s les militant·e·s féministes et antiracistes, les poète·sse·s et les écrivain·e·s qui contribuent à rendre ce monde vivable.

Et de Bâle à Uppsala en passant par Fort-de-France, Sofia, Horta et Kipushi, merci à Antoine de m'avoir encouragée, soutenue, fait rire et inondée de tendresse pendant les quatre années de ce projet.

Les éventuelles erreurs et approximations contenues dans cette thèse ne sont cependant imputables qu'à l'auteure.

Résumé

Cette thèse analyse les circulations commerciales transfrontalières grâce au concept de régimes de circulations. Les régimes sont des articulations durables d'idéologies, de politiques, d'acteurs, d'infrastructures matérielles et immatérielles, des éléments sociaux et techniques qui permettent ou empêchent les circulations des marchandises. Basé sur une méthode ethnographique menée dans les Copperbelts (Zambie et République démocratique du Congo), ce travail a permis de caractériser trois régimes de circulations :

- *le régime de direction assistée*, fondé sur un ensemble de technologies et de valeurs partagées qui permettent aux marchandises d'être déplacées rapidement ; la vitesse représentant la valeur positive principale que les acteurs mobilisent. Ce régime se base sur des infrastructures extraverties dont le schéma principal date de la colonisation européenne en Afrique australe.
- *le régime de roue de secours* se déploie quant à lui en contexte d'urgence fiscale, devenu permanent avec l'application des politiques néolibérales. Ce régime est basé sur des infrastructures au rôle ambigu, à travers lesquelles le gouvernement tente de trouver un équilibre entre la promotion du libre-échange, qu'il se doit de respecter au vu de ses engagements internationaux, et le développement de politiques néo-mercantilistes.
- *le régime hors-piste* se distingue, lui, par sa modularité : ses caractéristiques rendent ardues sa détection et sa comptabilisation pour les infrastructures classiques de contrôle. Les circulations bénéficient de ce fait d'une plus grande flexibilité dans leur utilisation des routes, et peuvent contribuer à la réorganisation de l'espace du commerce par l'utilisation pionnière de nouveaux itinéraires.

La catégorisation par régime permet d'analyser plus spécifiquement l'utilisation différenciée du réseau d'infrastructures créé pendant la colonisation pour faciliter l'exportation toujours plus rapide de minerais, ainsi que le rôle des acteurs publics et privés dans la bureaucratisation du commerce.

Abstract

This dissertation analyzes cross-border commercial circulations through the concept of circulations regimes. Regimes are defined as lasting articulations of ideologies, policies, actors, hard and soft infrastructures, material and immaterial, social and technic elements that enable or prevent the circulations of things. Thanks to an ethnographic study conducted in the Central African Copperbelts (in Zambia and Democratic Republic of Congo), this research identified three circulations regimes:

- *the power-steering regime* is founded on a set of technologies that enable goods to move quickly, as speed represents the major positive value actors use to legitimate their actions. This regime is based on extraverted infrastructures whose organization was created during European colonization of Southern Africa.
- *the spare wheel regime* is deployed in case of emergency which is virtually all the time given the permanent fiscal emergency in which the Zambian state is. This regime is based on ambivalent infrastructures through which the government has to find a balance between promoting free trade, as it is expected to do on the global stage and developing neo-mercantilist policies.
- *the off-trail regime* is marked by its modularity: its characteristics make it difficult for the traditional infrastructures to detect and count these circulations. The latter then have the possibility to move more flexibly along non-traditional paths and can contribute to change the general patterns of trade in the long-term.

The categorization by circulations regimes allows to analyze more specifically the differentiated use of the same infrastructure network, one that had been built to make the exportation of minerals always easier, and the role of public and private actors in the bureaucratization of trade.

Sommaire

REMERCIEMENTS 5

RESUME 9

SOMMAIRE 11

AVANT-PROPOS 13

SIGLES ET ABRÉVIATIONS 15

INTRODUCTION GENERALE 17

CHAPITRE 1. ANALYSER LES REGIMES DE CIRCULATIONS EN GEOGRAPHIE 25

CHAPITRE 2. UN SIECLE D'HISTOIRE ZAMBIENNE : PRODUCTION MINIERE, CIRCULATIONS DE MARCHANDISES ET COLLUSIONS PUBLIC/PRIVE 73

CHAPITRE 3. TERRAINS EN CIRCULATION : UNE METHODOLOGIE ITINERANTE 123

CHAPITRE 4. LE REGIME DE DIRECTION ASSISTEE 167

CHAPITRE 5. LE REGIME DE ROUE DE SECOURS 235

CHAPITRE 6. LE REGIME HORS-PISTE 297

INTERLUDE PHOTOGRAPHIQUE. L'EVOLUTION DES PAYSAGES COMMERCIAUX DE LA COPPERBELT ZAMBIENNE 351

CHAPITRE 7. RUGOSITES DE L'ESPACE ET TEXTURE GEOGRAPHIQUE DES TROIS REGIMES DE CIRCULATIONS 357

CHAPITRE 8. BUREAUCRATISATION DES CIRCULATIONS DE MARCHANDISES : VERS UNE HOMOGENEISATION DES REGIMES DE CIRCULATIONS ? 397

CONCLUSION GENERALE 435

ANNEXES 443

BIBLIOGRAPHIE 455

TABLE DES MATIERES 489

Avant-propos

Crédits photographiques :

Sauf mention contraire, toutes les photographies qui illustrent cette thèse ont été prises par l'auteure. Les illustrations de cette thèse ne peuvent être reproduites qu'en précisant la source et le nom de l'auteure, et uniquement dans le cadre d'une utilisation à but non lucratif. Ainsi, toute utilisation à des fins commerciales, médiatiques ou publicitaires sans autorisation écrite préalable de l'auteure, n'est pas permise.

Choix de l'écriture inclusive :

« La langue reflète la société et sa façon de penser le monde. Ainsi, une langue qui rend les femmes invisibles est la marque d'une société où elles jouent un rôle second » (Haut Conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes).

Contrairement à d'autres langues vivantes, le genre neutre n'existe pas en français : un mot est soit masculin, soit féminin. L'écriture dite inclusive est aujourd'hui le seul moyen disponible dans la langue française pour faire apparaître la mixité d'un groupe social. Elle se révèle donc très utile pour décrire mon terrain : en effet, les femmes ont été historiquement des actrices commerciales de premier plan sur le continent africain. Aujourd'hui, elles sont également très présentes tant dans les administrations que dans les entreprises liées aux circulations commerciales en Zambie comme en République démocratique du Congo. Il me semblait donc important de démasculiniser mon texte quand des femmes sont présentes et ce afin de ne pas participer à leur invisibilisation. Dans certains secteurs d'activité rencontrés sur le terrain, comme dans les réseaux commerciaux somaliens dont il est question au Chapitre 6 par exemple, je n'ai pas rencontré de femmes. Il n'est néanmoins pas exclu qu'elles participent aussi dans ces cas-là ; j'ai donc conservé l'écriture inclusive afin de ne pas les exclure *a priori*.
Dans l'écriture, j'ai considéré le mot « acteur » comme étant neutre : il désigne donc à la fois des hommes et des femmes. Pour tous les autres cas, j'ai suivi les recommandations du Haut Conseil à l'égalité entre les femmes et les hommes de la République Française. Le « Guide communication publique sans stéréotype de sexe » est disponible en ligne à l'adresse suivante : <http://www.haut-conseil-egalite.gouv.fr/IMG/pdf/guide_pour_une_communication_publique_sans_stereotype_de_sexe_vf_2016_11_02.compressed.pdf>.

Des difficultés de la méthode ethnographique. Nommer ou ne pas nommer, telle est la question :

Dans un souci de protection de mes sources, j'ai décidé d'anonymiser les identités des personnes ayant accepté de participer à mon enquête. J'ai ainsi codé les entretiens en fonction de la date et du lieu de la discussion mais de façon à ne pas rendre possible l'identification des participant·e·s. La liste complète des entretiens est disponible en Annexes.
La décision de modifier les noms des entreprises concernées par cette enquête n'a, elle, pas été évidente. Attachée à la responsabilité sociale de la recherche, j'aurais souhaité que les entreprises soient clairement identifiables par les lecteurs et les lectrices. Cependant, toujours dans une optique de protection de mes sources, et également afin de ne pas m'exposer à des pressions contre-productives pour mes activités de recherche, j'ai décidé d'anonymiser ces structures, y compris celle qui m'a accueillie en stage en 2017. Les entreprises de transport et de logistique œuvrant dans les Copperbelts sont nombreuses, et les pratiques décrites dans cette thèse sont générales et ne sont pas imputables à une seule d'entre elles.

Sigles et abréviations

BSAC : British South-Africa Company
CBTA : Cross-Border Traders Association
CNUCED : Commission des Nations-Unies pour le commerce et le développement (UNCTAD)
COMESA : Common Market for Eastern and Southern Africa
CTPD : Centre for Trade Policy and Development
DAs : Development Agreements
FMI : Fonds Monétaire International
IDC : Industrial Development Corporation
IFI : Institutions Financières Internationales
INDECO : Industrial Development Corporation
ISO : Organisation internationale de normalisation
KPI : Key Performance Indicator
LLDC : Landlocked Developing Countries
LPI : Logistics Performance Indicator
MFEZ : Multi-Facilities Economic Zone
MMD : Movement for Multi-Party Democracy
NEPAD : New Economic Partnership for African Development
NTE : Non-traditional Exports
NRFA : National Road Fund Agency
OMD : Organisation Mondiale des Douanes
ONG : Organisation non-gouvernementale
ONU : Organisation des Nations Unies
PAS : Plan d'ajustement structurel
PF : Patriotic Front
PPP : partenariat public-privé
RDA : Road Development Agency
RDC : République démocratique du Congo
RIB : Removal in Bond
RSZ : Railway Systems of Zambia
RTSA : Road Transport and Safety Agency
SABS : South-African Bureau of Standards
SADC : Southern African Development Community
SAIPAR : Southern African Institue for Policy and Research
TAZAMA : Tanzania-Zambia Mafuta (pipeline)
TAZARA : Tanzania-Zambia Railways
TID : Trade Information Desk

UA : Union Africaine
UNIP : United National Independence Party
UPND : United Party for National Development
USAID : United Stated Agency for International Development
USD : Dollar américain
ZABS : Zambian Bureau of Standards
ZAMTEL : Zambian Telecommunications
ZCCM : Zambian Consolidated Copper Mines
ZDA : Zambian Development Agency
ZES : Zone Économique Spéciale
ZLE : Zone de Libre-Échange
ZPA : Zambian Privatization Agency
ZRA : Zambia Revenue Authority
ZRL : Zambia Railways Limited
ZTRS : Zambia-Tanzania Road Services

Introduction générale

Les affaires commerciales en Afrique : pratiques hors normes ou commerce ordinaire ?

En avril 2018, Vincent Bolloré, alors Président-Directeur Général du groupe éponyme, est placé en garde à vue puis mis en examen par la justice française aux côtés de trois autres dirigeants du groupe (Tilouine et Piel, 2018). Ils sont accusés, par l'intermédiaire des filiales de l'entreprise Bolloré Logistics et Havas, d'avoir volontairement sous-facturé des opérations de communication des campagnes électorales de Faure Gnassingbé et d'Alpha Condé pour l'obtention des contrats de gestion des ports de Lomé (Togo) et de Conakry (Guinée). Les dirigeants de Bolloré Logistics et Havas sont donc accusés de corruption d'agents publics étrangers et de violation des principes de la concurrence. L'entreprise a par ailleurs été condamnée pour ce dernier fait par les tribunaux d'arbitrage de la Banque Mondiale et reconnue responsable de la faillite de son concurrent Necotrans, qui gérait le terminal de Conakry jusqu'en 2011, date à laquelle a été signée la convention entre Bolloré Logistics et Alpha Condé.

L'affaire judiciaire autour des concessions des ports de Conakry et de Lomé, qui n'a pas connu de rebondissements majeurs depuis avril 2018, fait apparaître le rôle éminemment politique des questions liées aux infrastructures et aux mouvements de marchandises en Afrique. Dans les deux cas, l'entreprise multinationale française a entretenu de longue date des contacts privilégiés directement avec les présidents de ces deux États par l'intermédiaire de ses cadres. Cette affaire, et notamment la mise en faillite du groupe Necotrans, met également en évidence la structure opaque et monopolistique du secteur de la logistique en Afrique. Elle fait apparaître d'importants liens public – privé dans la conduite des politiques de gestion des circulations de marchandises en Afrique.

Face à ces accusations, le groupe Bolloré nie toute malversation : dans sa défense auprès de la presse, Éric Melet, responsable du développement du groupe, explique que la passation du marché public s'est faite dans le respect des lois nationales et internationales. Il déclare également qu'« en Afrique, ce qui compte, c'est que ça marche » et que « le secteur informel est une réalité économique là-bas [en Afrique] » (Piel et Tilouine, 2016). Dans le même ordre d'idée, Dominique Lafont, président de la section Afrique de Bolloré Logistics de 2004 à 2014, déclarait à Radio France Internationale :

> « pour réussir en Afrique je pense qu'il faut une combinaison de qualité : il faut avoir la vision, c'est-à-dire il faut avoir la maîtrise de son environnement d'un environnement qui est complexe, il faut avoir l'expérience, et puis enfin, il faut avoir les connexions, … c'est-à-dire le réseau. Et quand je dis le réseau, c'est, face à un problème donné, savoir qui peut nous aider, comment on doit faire, quel est le chemin. » (Boris et Maury, 2017)

Ces deux déclarations sont intéressantes en ce qu'elles placent l'Afrique comme un espace à part, ne répondant pas aux règles « normales » des affaires, et ce notamment dans les secteurs très compétitifs que sont la logistique et les concessions portuaires. L'« informel », le « réseau », les deux termes cités ici, retiennent particulièrement l'attention de la lectrice, surtout lorsque la presse traite d'une affaire de corruption. Il semblerait que les problèmes de corruption et de favoritisme soient en quelque sorte considérés comme nécessaires pour mener à bien des opérations commerciales rentables en Afrique (Blundo, 2001 ; Blundo et Olivier de Sardan, 2001). Il s'agit également d'un discours que l'on retrouve chez les entrepreneurs que j'ai interviewés en Zambie, souvent résumé sous l'expression « This is Africa » ou « Welcome to Africa » à l'étrangère que je suis : ces expressions soulignaient que je ne pouvais pas comprendre ni juger de la conduite des affaires et du commerce en Afrique à partir de ma vision européenne, et que la corruption en était une partie inhérente.

Genèse du projet : questionner l'altérité radicale des faits sociaux africains

Les pratiques sociales, économiques et politiques se déroulant sur le continent africain sont souvent pensées dans leur altérité radicale par rapport aux sociétés occidentales, ayant toujours constitué l'étalon dans les développements scientifiques, politiques et économiques. C'est la volonté de questionner cette altérité radicale qui a guidé mes précédentes expériences sur le continent. J'ai notamment étudié les politiques publiques de conservation de la nature en régime d'aide lors de mon master, avec l'objectif d'étudier les configurations et reconfigurations politiques autour d'un parc national transfrontalier situé aux confins géographiques de l'État béninois (Blaszkiewicz, 2014), et d'observer ainsi l'État au travail (Bierschenk et Olivier de Sardan, 2014).

Mon projet de thèse, dans sa version initiale, était donc lui aussi orienté sur le fonctionnement de l'État et sur son étude non-normative. Il s'intéressait au départ aux façons dont l'État était capable, ou non, de saisir les pratiques dites informelles qui se développaient en lien avec les circulations de marchandises. Comme dans mes travaux de master, mes hypothèses de départ étaient également très influencées par les courants des *border studies* et par les questions qu'ils posent à la définition de l'État, de la citoyenneté, elles-mêmes alimentées par la permanence des pratiques informelles aux frontières africaines, toujours pensées en dehors de l'État.

Mon projet a subi une importante réorientation dans ma confrontation avec le terrain. Je n'avais pas anticipé la forte présence des entreprises multinationales minières et de logistique dans les circulations de marchandises, que l'ouverture de cette introduction rappelle par ailleurs avec acuité. Le bouillonnement d'activités et la grande diversité des façons de circuler visibles aux postes frontaliers m'ont tout particulièrement alertée sur la nécessité d'adopter une grille

de lecture fine et non-scalaire pour appréhender les mouvements de marchandises dans les Copperbelts.

Les régimes de circulations, un concept pour saisir dans leur complexité les circulations de marchandises

Le point de départ de ma recherche est donc de comprendre et de développer des outils théoriques afin de comprendre les mouvements de marchandises dans l'espace. Ceux-ci peuvent être compris de deux façons : comme des flux ou comme des circulations.

Historiquement, c'est la compréhension par flux qui a dominé l'étude des mouvements commerciaux, les flux étant définis comme un agrégat statistique , « une quantité de choses qui parcourt un réseau » (Garcier, Martinais et Rocher, 2017, p. 4). Que ce soit en géographie, à travers la branche de la géographie des transports, dans le monde des affaires, notamment à travers le développement de la logistique comme un secteur à part entière, mais également chez les acteurs du contrôle des mouvements de marchandises ayant investi très tôt dans les machineries statistiques, l'analyse par flux tend à unifier de grandes quantités de données afin de faire apparaître statistiquement des régularités dans les formes générales du mouvement. Sur les terrains africains, l'analyse par flux rencontre plusieurs limites : tout d'abord, le continent se trouvant relativement à la marge des grands flux commerciaux mondiaux, l'analyse quantitative des données statistique se trouve limitée. Deuxièmement, les appareils statistiques africains, qui devraient produire ces chiffres, sont souvent critiqués car sous-financés et peu efficaces (Hibou et Samuel, 2012). Troisièmement, la permanence d'importants phénomènes de fraude, de contrebande et de sous-déclaration a tendance à rendre les chiffres disponibles assez éloignés de la réalité des mouvements commerciaux.

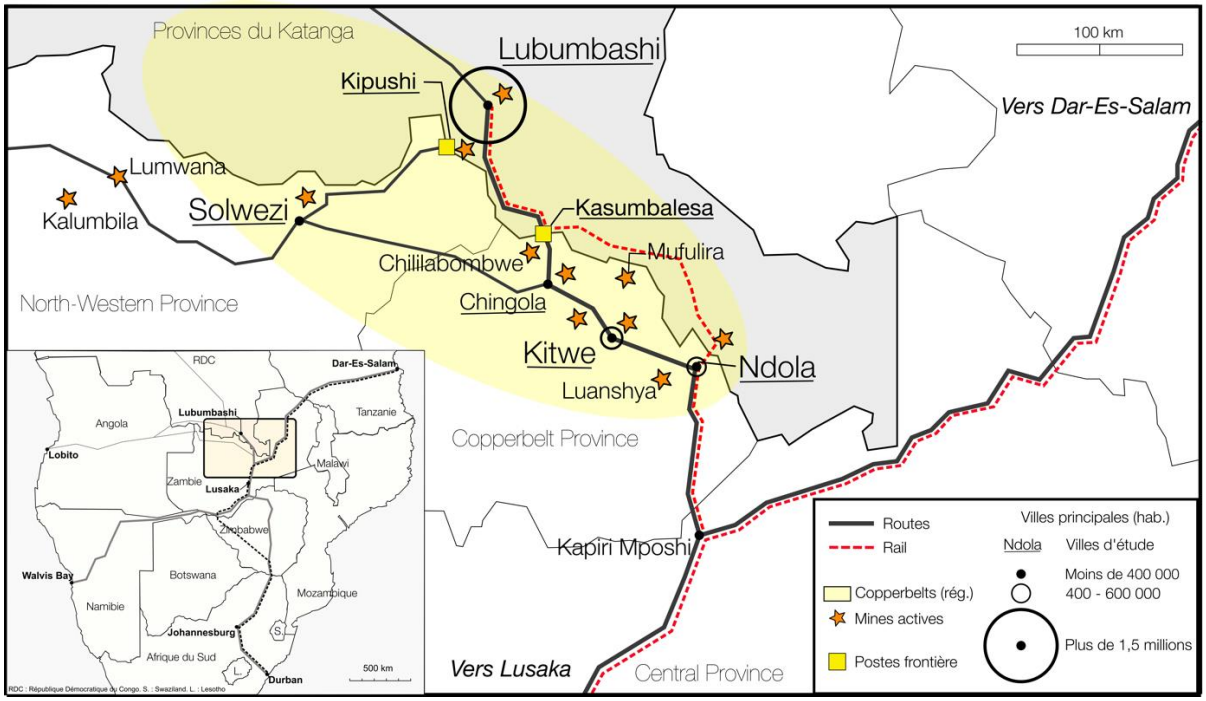
J'ai donc opté pour une approche par les circulations, c'est-à-dire en restant attentive aux variations d'itinéraires et de rythmes qui peuvent survenir au cours des mouvements commerciaux, mais surtout à la façon dont les différents acteurs, qu'ils·elles animent ou contrôlent ces mouvements, se jouent de ou subissent ces variations de rythmes et d'itinéraires. Cette approche qualitative des mouvements de marchandises dans l'espace m'a permis de développer le concept de régime de circulations, considérés comme des assemblages stables d'infrastructures (matérielles et immatérielles), de politiques, de représentations sociales, de lois, etc. qui favorisent ou empêchent certaines circulations de se produire. Ils sont des assemblages sociotechniques contenant les conditions de possibilité ou d'impossibilité des circulations commerciales. Le mot « régime » a lui été choisi pour montrer les situations d'inégalités dans lesquelles se trouvent les acteurs pour accéder aux conditions facilitant les circulations (infrastructures de qualité, soutien d'acteurs puissants hors du continent par exemple), et donc les rapports de pouvoir que les mouvements commerciaux peuvent faire naître sur le terrain.

Contexte et méthode

S'attacher à comprendre les circulations et non plus les flux demande de se pencher sur les variations de rythmes et d'itinéraires, « la spatialité et la temporalité » (Garcier, Martinais et Rocher, 2017, p. 5) des mouvements qui s'observent sur le terrain. J'ai ainsi mis en œuvre une méthode qualitative et ethnographique dans des domaines de la discipline géographique dans lesquels on la retrouve rarement, et notamment dans la géographie des transports, dans l'étude des mouvements commerciaux et des infrastructures qui les permettent. Ma thèse est ainsi basée sur une présence longue sur le terrain, sur l'observation répétée des pratiques de circulations et sur des entretiens semi-directifs menés avec des fonctionnaires nationaux et internationaux ainsi qu'avec des professionnels du commerce et de la logistique. Ma réflexion se nourrit également d'une période d'observation participante réalisée dans une entreprise multinationale de logistique, assumant surtout les fonctions d'agent en douane et investie notamment dans la logistique minière. Ces quatre méthodes combinées m'ont permis de porter une attention particulière au fonctionnement concret et routinier des circulations de marchandises dans les Copperbelts, et aux configurations d'acteurs publics et privés les rendant possibles.

Les Copperbelts désignent la région géologique productrice de cuivre se trouvant à la fois en Zambie et en République démocratique du Congo (Voir Carte 1, p. 21) : cette région est désignée sous le terme de « Central African Copperbelt » dans certains ouvrages (Larmer, 2017 ; Siegel, 1991) ou dans les projets de recherche se concentrant sur cette région frontalière[1]. Les auteur·e·s travaillant sur un seul côté de la frontière se doivent de préciser : ils et elles parlent de la « Congo Copperbelt » (Makori, 2017 ; Rubbers, 2019) ou de la « Zambian Copperbelt » (Ferguson, 1999 ; Fraser et Larmer, 2010) suivant leur territoire d'élection. Cette dernière expression porte cependant à confusion : il existe en Zambie une province administrative appelée « Copperbelt », dans laquelle se trouve l'essentiel des mines historiques du pays. Mais trois nouvelles mines ont récemment ouvert dans l'Ouest de la Zambie, valant à la province du Nord-Ouest (Northwestern Province) le nom de « New Copperbelt » (Negi, 2009, 2011). J'ai donc choisi, pour simplifier ces appellations, de parler des Copperbelts pour désigner les provinces congolaises du Katanga[2] et des deux provinces zambiennes productrices de cuivre. La Carte 1 illustre ce choix, et relève les principaux lieux d'étude dont il sera question dans cette thèse.

[1] Voir notamment les projets « WorkInMining » <http://www.workinmining.ulg.ac.be/> basé à l'université de Liège et « Comparing the Copperbelt » <http://copperbelt.history.ox.ac.uk/> basé à l'université d'Oxford.
[2] Je rassemble sous cette appellation les quatre provinces issues de la fragmentation de l'ancienne province du Katanga en 2015 : Tanganyika, Haut-Lomami, Lualaba et Haut-Katanga.



Carte 1 : Les Copperbelts, mines et infrastructures de transport. Carte de situation générale.

L'essentiel de mon étude s'est déroulé en Zambie, un terrain relativement original pour la recherche francophone. Un tel terrain me permet de généraliser mes observations aux deux Copperbelts car l'essentiel des circulations commerciales en provenance ou à destination des provinces du Katanga transitent par la Zambie. De la même manière, les acteurs animant les circulations commerciales, et notamment les grandes entreprises minières et de logistique et les organisations de marché commun, sont les mêmes de part et d'autre de la frontière.

Approcher les circulations par leurs contradictions

La frontière elle-même n'est cependant pas au centre de mes réflexions, ce qui éloigne quelque peu ma thèse des *border studies* auxquelles elle se rattachait initialement. La frontière est ici considérée comme une étape particulière dans le mouvement des marchandises. Elle est prise en compte en ce qu'elle marque un ralentissement voire un arrêt des circulations, accompagné de procédures de contrôle, dans lesquelles apparaissent l'État et ses administrations mais également d'autres acteurs chargés du contrôle des circulations (comme les organes de marché commun ou les entreprises privées gestionnaires d'infrastructures). La frontière est intéressante dans l'analyse du mouvement car elle est à la fois interface, barrière, et changement des conditions matérielles de la circulation (code de la route, taxation, monnaie, organisation politique et sociale, langue, etc.). Elle est un prétexte pour mieux comprendre les circulations commerciales et les régulations du couple mobilité / immobilité. Analyser les régimes de circulations, c'est ainsi être attentive aux rythmes des circulations, à leurs

accélérations, à leurs ralentissements et à leurs arrêts. Chacun des régimes comprend une combinaison particulière de mouvement et d'immobilité.

Ainsi considéré, le concept de régime de circulations permet de discuter plusieurs conceptions du mouvement commercial développées par les sciences sociales.

Il permet tout d'abord de questionner le projet totalisateur de la logistique et des appareils bureaucratiques qui l'accompagnent. Le concept ouvre un questionnement autour des théories globalisatrices du mouvement nées dans le sillage des études sur la globalisation (pour une critique historique, voir Cooper, 2001). Ces dernières ont tendance à alimenter les représentations d'un monde interconnecté par les circulations et les flux de marchandises, que ce soit dans une perspective critique (avec les théories de la « time-space compression » (Harvey, 1999) due à une diffusion planétaire des dynamiques de l'accumulation capitaliste) ou dans des perspectives plus traditionnelles et accolées au monde des affaires (autour par exemple de la description d'un espace « seamless » comme résultat des interconnexions mondiales, une image reprise par l'industrie logistique ; voir Cowen, 2014). Une catégorisation par régimes implique que les marchandises ne circulent pas toutes de la même façon, et que toutes n'ont pas accès aux technologies ou aux relations leur permettant d'être fluides et efficaces.

Le concept de régime de circulations permet deuxièmement de questionner le caractère monolithique des infrastructures soutenant le mouvement des marchandises dans l'espace. Les infrastructures ne sont plus seulement des construits techniques permettant invariablement aux circulations de se produire, mais incarnent un projet de société bien particulier. Elles n'apportent pas les mêmes avantages à tous les acteurs ou à toutes les marchandises : « One person's infrastructure is another's topic or difficulty » nous dit Susan Leigh Star (1999, p. 380). Le concept de régime nous permet donc de comprendre l'exclusion et les rapports de pouvoir qu'engendrent des infrastructures pourtant justifiées par la promotion du libre-échange, mais aussi les diverses formes prises par cette exclusion.

En dernier lieu, le concept de régime de circulations permet de questionner l'analyse scalaire des mouvements de marchandises qui a trop longtemps dominé les représentations des circulations commerciales africaines. La supposée échelle à laquelle se déploie une circulation donnée n'est en effet pas une caractéristique déterminante pour comprendre la façon dont elle se déroulera, comme en témoigne la multinationalisation des circulations de marchandises peu chères ou en petite quantité.

Les régimes de circulations sont donc un moyen d'étudier les circulations de marchandises de façon non-scalaire, en intégrant ce qu'elles peuvent avoir de contradictoire et d'irrégulier. La prise en compte de ces contradictions permet par exemple d'expliquer la permanence des arrêts et des ralentissements organisés et institutionnalisés malgré la valorisation unanime de la « facilitation » et de la vitesse des circulations, ou encore la permanence des stratégies protectionnistes d'industrialisation par les exportations malgré la promotion du libre-échange à tous les niveaux de la société.

Structure de la thèse

Cette thèse est organisée en huit chapitres, que l'on peut rassembler au sein de trois grands ensembles argumentatifs.

Le premier ensemble regroupe les Chapitres 1, 2 et 3. Il est dédié à la démarche théorique et méthodologique de la thèse. Le premier chapitre traite de la façon dont ont été conceptualisés les mouvements de marchandises en sciences sociales. Il me permet de positionner mon travail vis-à-vis d'études antérieures traitant des transports, des infrastructures et des politiques de gestion et de contrôle des circulations de marchandises entre acteurs publics et acteurs privés. Il revient en particulier sur le concept de régimes de circulations qui structure ma réflexion et la thèse elle-même. Le deuxième chapitre explicite le contexte dans lequel sont nées ces réflexions. Les Copperbelts, et plus particulièrement leur partie zambienne y sont étudiées d'un point de vue historique. Le chapitre montre que les circulations de marchandises, gérées conjointement par les acteurs publics et les acteurs privés, ont été à la fondation du système politique et du territoire. Le troisième chapitre revient sur la méthodologie adoptée. Il détaille la méthode ethnographique développée pour saisir les régimes de circulations, et notamment sur les problèmes posés par l'observation participante dans la production de connaissances.

Une deuxième grande partie regroupe les Chapitres 4, 5 et 6. Chacun de ces chapitres est dédié à un régime de circulations mis en évidence sur le terrain. Cette partie reprend donc ce qui différencie les trois régimes, et insiste sur les caractéristiques propres à chacun d'entre eux : leur mode d'organisation et de fonctionnement, les pratiques de circulations qui s'y déroulent, leurs justifications idéologiques et sociales. Le Chapitre 4 analyse le régime de direction assistée. Cette métaphore m'est utile pour décrire un régime dans lequel une série de pratiques et de techniques permet de rendre les circulations concernées plus faciles et plus fluides. Ce chapitre se base sur l'analyse critique et politique des trois valeurs de justification de ce régime : la vitesse, la transparence et la fluidité. Le Chapitre 5 est dédié à l'étude du régime de roue de secours. Il s'agit d'un régime mis en place en cas d'urgence pour maintenir le système économique à flots. J'y décris une situation d'urgence fiscale permanente dans laquelle se trouve le gouvernement zambien, qui investit alors dans des politiques de diversification économique assez peu suivies d'effets. Les méthodes de contrôle des circulations mises en place dans ce régime autorisent les acteurs du contrôle des circulations à taxer des circulations qui ne devraient pas l'être, et donc à en tirer des revenus. Le Chapitre 6 aborde quant à lui le régime hors-piste. Organisé par des réseaux de commerçant·e·s se rassemblant en suivant leur origine nationale (notamment Somalien·ne·s et Chinois·es), ce régime se caractérise par sa discrétion : la faible contractualisation entre les acteurs et l'utilisation de l'argent liquide permettent à ces circulations de passer sous le radar des infrastructures de comptabilisation mises en place pour les saisir. Un hors-piste trop emprunté

est cependant vite réintégré au réseau classique : les circulations du régime hors-piste alimentent ainsi une spéculation autour des itinéraires qu'elles empruntent. Chacun de ces trois chapitres est introduit par une préface narrative tirée et adaptée du terrain. Ces préfaces reprennent, avec l'exemple d'une circulation représentative du régime traité, les principales caractéristiques de ce dernier.

Un interlude photographique a été ajouté entre cette partie et la suivante. Il montre en images l'inscription des dynamiques économiques et industrielles (le déclin minier et industriel des années 1980 d'une part, et l'importance prise par les activités relatives aux circulations et à la logistique d'autre part) dans les paysages de Ndola, ville de la Copperbelt zambienne.

La troisième et dernière grande partie de la thèse contient les Chapitres 7 et 8, et est dédiée à expliciter ce qui rassemble les trois régimes de circulations. Le Chapitre 7 s'attache ainsi à décrire la coexistence des régimes de circulations dans l'espace, sur un réseau d'infrastructures unique, et leur texture géographique : le choix de tel ou tel régime dépend en effet des représentations spatiales qui les accompagnent. Les acteurs se positionnent alors par rapport à la plus ou moins grande rugosité de l'espace que représente chacun des régimes. Le Chapitre 8 explore la bureaucratisation de la gestion des circulations de marchandises comme un essai de rationalisation et de standardisation traversant les trois régimes ; un mouvement mis en marche notamment par les grandes entreprises privées de logistique.

Les différents chapitres sont émaillés de retours ethnographiques intitulés « Scènes de terrain ». Celles-ci sont différenciées du corps du texte par l'utilisation d'une police différente. Elles ont pour objectif d'appuyer la démonstration par la description *in situ* de moments passés sur le terrain, révélateurs de certaines caractéristiques clés de chacun des régimes. Elles sont également un moyen de faire exister de manière plus sensible les acteurs qui peuplent le terrain et qui m'ont permis de mener cette réflexion à son terme (voir Muller, 2017).

Chapitre 1. Analyser les régimes de circulations en géographie

Introduction

Se rendre dans les Copperbelts, situées entre la République démocratique du Congo (RDC) et la Zambie, c'est d'abord être surprise par les paysages miniers et industriels qui les caractérisent. En Zambie, les mines et les complexes industriels de transformation des minerais (fonderies, raffineries) sont directement visibles et perceptibles (bruits, odeurs) depuis les routes principales. Elles se fondent dans certains quartiers urbains, comme ceux de Nkana à Kitwe ou de Nchanga à Chingola. Les installations industrielles ne sont cependant pas le seul aspect visible de la production minière : on remarque également que, sur les routes, des files de poids lourds s'activent, témoignant eux aussi de la réalité matérielle de l'extraction. L'observatrice apprend par ailleurs vite à reconnaître ce qu'ils transportent : cuivre raffiné sous diverses formes (cathodes, anodes ou blisters), cobalt semi-raffiné, acide sulfurique sous forme solide ou liquide, sacs de chaux, pétrole, farines, etc. Les mêmes routes et les mêmes points de passage frontaliers entre les deux pays sont également utilisés par toutes sortes de véhicules, transportant toutes sortes de marchandises : matériaux de construction, produits agro-alimentaires transformés, produits agricoles, produits manufacturés, etc. Le faible nombre de routes carrossables et de points de passage frontaliers fait que les acteurs animant ces commerces et les marchandises qu'ils et elles transportent se croisent et se côtoient, voire s'échangent lors de nombreux transbordements qu'elles subissent. Les paysages des Copperbelts sont donc un terrain privilégié pour analyser les circulations commerciales : comment se déroulent-elles ? Comment les comprendre ? Qui sont les acteurs qui les animent ? Qui sont les acteurs qui les contrôlent et comment procèdent-ils·elles ?

Le mouvement des choses et sa régulation cristallisent fantasmes et appréhensions, peut-être davantage en Afrique qu'ailleurs, continent marqué par un rapport ambigu à la mondialisation au cours de son histoire (Bayart, 1999). S'entremêlent dans les discours sur les mouvements de marchandises et de capitaux des considérations idéologiques et normatives sur ce que la mondialisation devrait être et sur les responsabilités de différents acteurs quant à son contrôle. Il apparaît donc important de débuter cette thèse par un panorama des recherches ayant tenté de décrire les mouvements des choses et leurs régulations dans le monde et plus spécifiquement en Afrique. On remarque que les analyses des mouvements commerciaux s'organisent en général de façon scalaire : les circulations sont ainsi classées et analysées suivant leur portée géographique. Si l'on s'intéresse aux acteurs qui animent ou contrôlent les circulations, ceux-ci sont en général caractérisés avant tout par leur appartenance au secteur

public (États, administrations, organes de marché commun) ou au secteur privé (commerçant·e·s individuel·le·s, entreprises, transporteurs), chaque secteur étant associé à une série de représentations positives et négatives. L'analyse du mouvement commercial se trouve donc cloisonné dans une série de dichotomies (public / privé ; contrôle / fluidité ; petite / grande échelle) qui rendent ardue une compréhension d'ensemble du phénomène de mouvement. Le concept de régime de circulations autour duquel cette thèse s'organise, est une proposition théorique et méthodologique pour pallier les limites des analyses trop cloisonnées du mouvement commercial.

Le mouvement est la propriété d'objets qui se déplacent : cette notion intègre donc la mobilité comprise à la fois comme des flux et comme des circulations, distinction sur laquelle je reviendrai dans la première partie de ce chapitre. Celle-ci s'attachera à décrire les façons dont ont été étudiés les mouvements (et les non-mouvements) de marchandises par les sciences sociales, afin de positionner mon travail par rapport à elles. Une seconde partie traitera de la distinction entre acteurs publics et acteurs privés que l'on retrouve fréquemment dans l'analyse des circulations commerciales et de leur régulation. Un tel cloisonnement ne rend pas compte de la réalité des circulations sur le terrain, marquées par une forte collaboration entre public et privé. Dans la troisième partie, je m'attacherai à définir le concept de régimes de circulations, utile pour comprendre les mouvements de marchandises sans avoir recours à l'outil scalaire et sans recréer les cloisonnements analysés dans la littérature. Les régimes de circulations décrivent ainsi les variations de rythmes et d'itinéraires, les infrastructures et les configurations d'acteurs publics/privés se cristallisant autour des circulations de marchandises

I. Marchandises en (im)mobilités

Cette première partie a pour objectif de mettre en perspective les différentes façons dont le mouvement commercial a été analysé par les sciences sociales. On remarque que chacun des courants présentés ici a décomposé le mouvement commercial à sa manière afin de le comprendre : les premiers travaux présentés, issus de la géographie des transports pour la plupart, ont cherché à quantifier les mouvements commerciaux. Ceux-ci sont alors traités comme des flux, dont on cherche à saisir la régularité. Un tel travail permet de comprendre la forme générale du mouvement et de développer des modèles de prévision des flux à venir. Les seconds travaux présentés font revenir la matérialité et la territorialité des mouvements de marchandises : les auteur·e·s traité·e·s ici, relevant avant tout du courant des *logistics studies* (Cowen, 2010, 2014 ; Hönke et Cuesta-Fernandez, 2017), en portant leur attention sur les infrastructures permettant aux marchandises de bouger font apparaître l'importance de la spatialité et de la variations des itinéraires pour comprendre le mouvement. Le troisième courant abordé ici est lié à la posture théorique et méthodologique de « *follow the thing* » (Cook, 2004 ; Cook et al., 2007). Les travaux appartenant à cette catégorie ont l'avantage de s'attarder

sur la matérialité des marchandises en mouvement, mais aussi sur la variation de la définition et de la valeur des marchandises au cours de leur circulation : différents types de marchandises circulent différemment, et la valeur d'une même marchandise est susceptible de changer au cours des différentes étapes de sa circulation.

On voit donc que chacune des analyses dont il sera question ici se centre sur un aspect du mouvement : sa régularité, les infrastructures qui le soutiennent, ou les types de marchandises qui circulent. Cette partie a donc pour objectif de les confronter et d'expliciter ainsi leurs principales limites, notamment la faible prise en compte de terrains non-occidentaux, ou encore le peu d'intérêt porté au non-mouvement, décélérations et arrêts.

1. Compter et comptabiliser les flux : des modèles pour comprendre leur régularité

La première façon de comprendre les mouvements de marchandises est de les compter, de connaître leurs points de départ et d'arrivée afin de trouver des formes régulières qui pourraient les rendre prédictibles. On les considère alors comme des flux :

> « La donnée de flux correspond à un agrégat dont les caractéristiques individuelles ont été perdues lors de sa construction, de même que le cheminement spatiotemporel entre les origines et les destinations n'est plus connu avec précision. » (Bahoken, Zanin et Grasland, 2016, p. 65, cités dans Garcier, Martinais et Rocher, 2017, p. 4)

C'est ce qu'ont fait, entre autres, les travaux de géographie des transports : ils ont mis en place des méthodes de comptabilisation des flux afin de les systématiser et d'en décrire les formes. Jean-Paul Rodrigue *et al*. définissent de la façon suivante leur objet d'étude, le mouvement des choses dans l'espace : « Each movement has an origin, a potential set of intermediate locations, a destination and a nature, which is linked to geographical attributes » (Rodrigue, Comtois et Slack, 2013, p. i). Cette citation montre bien l'importance de points fixes dans la compréhension du mouvement par ces auteurs, et leur volonté de calculer une trajectoire moyenne à partir de ces points.

Cette première sous-partie analysera premièrement les différentes approches quantitatives permettant de compter et comptabiliser les mouvements de marchandises. Deuxièmement, je reviendrai sur les apports et les limites de ces méthodes pour appréhender les mouvements commerciaux sur le terrain africain.

a) Approches quantitatives des flux de marchandises au carrefour entre sciences économiques et monde des affaires

Les méthodes quantitatives de compréhension et de gestion des flux de marchandises se développent, en géographie, au cours du XXe siècle autour des premiers travaux de géographie économique (Benko, 2008). Les courants dits de la *physical distribution* ou *locational analysis*,

dans la lignée des travaux de Walter Christaller, ont cherché à rationaliser l'aménagement du territoire en créant des modèles de localisation optimale des unités productives et des entreprises dans un environnement géographique donné. Ces façons de se représenter l'espace économique connaît un fort engouement à partir des années 1945-1950. L'époque pose en effet des défis importants aux géographes et aux économistes : prise d'ampleur des chaîne de production et de valeur, explosion quantitative de nombre de marchandises échangées (notamment grâce à la containerisation des échanges à partir de 1946 : voir Cowen, 2014 ; Notteboom et Rodrigue, 2009) ce qui a un impact direct sur la taille et le coût des infrastructures nécessaires pour traiter ces flux (Rodrigue, Comtois et Slack, 2013), multinationalisation et complexification tant géographique qu'économique et sociale des capitaux d'entreprises … Se sont d'abord développées, dans l'immédiat après-guerre, des études de géographie appliquée dont l'objectif principal est de théoriser et de mettre en forme l'organisation spatiale optimale pour réduire les coûts dus au transport et à la distribution d'une organisation économique de plus en plus étendue géographiquement. L'objectif des travaux développés à ce moment-là est de favoriser les profits des entreprises via l'efficacité de la répartition des pôles de production, de stockage, de distribution et de consommation. Les infrastructures de transport reliant entre eux ces points sont alors considérées comme de nécessaires « faux frais de production » (Castells et Godard, 1974, p. 26) pour l'entreprise. La *physical distribution*, une discipline à mi-chemin entre la géographie et le *business management* a donc tendance à considérer le transport comme une activité séparée du processus de production, nécessairement coûteuse, dont l'organisation optimale pouvait permettre de réduire les coûts de production pour les entreprises. Une des façons d'y parvenir est de faire porter la responsabilité de ces coûts par l'État, ce que Manuel Castells et Francis Godard décrivent pour le cas des industries lourdes installées à Dunkerque dans les années 1970.

Le paradigme dominant de la *location analysis* et la représentation de l'organisation spatiale des flux de marchandises connaissent un profond bouleversement à partir de la fin des années 1960. C'est ce que Deborah Cowen appelle la « révolution logistique ». Le transport et la distribution ne sont plus pensés comme un coût à réduire, mais comme un élément fondamental du processus de production, un possible lieu de valeur ajoutée :

> « Logistics was transformed from a least-cost analysis of discrete segments of distribution into a science of value added through circulatory systems. The revolution in logistics saw transportation conceptualized as a vital element of production systems rather than a separate domain or the residual act of distributing commodities after production. » (Cowen, 2014, p. 40)

La révolution logistique a eu des impacts forts sur l'organisation même du capitalisme, permettant l'emboîtement et l'allongement sans précédent des chaînes de production et de valeur :

> « By reframing the way that economic space was conceived and calculated, the science of business logistics was critical in the remaking of geographies of capitalist production and distribution on a global scale. *Business logistics helped build a global social factory*. » (Cowen, 2014, p. 40, je souligne)

Cette dernière phrase montre à mon sens un point critique des travaux quantitatifs issus de ces courants de géographie des transports : en les analysant, ils ont en effet créé les conditions de possibilité d'une organisation des flux vue comme toujours plus globale. La réutilisation du vocabulaire issu de ces travaux par l'industrie logistique rend cet aspect particulièrement sensible : hubs, interface, corridors, réseaux, *chokepoints* (goulets d'étranglement) font à la fois partie des travaux académiques et de la façon dont se présente l'industrie logistique et la façon dont elle pense son organisation spatiale. Cet aspect est, à mon sens, une première limite de la portée théorique de ces courants.

L'amélioration des techniques de collecte et de retraitement des données statistiques et le développement des systèmes d'information géographiques (SIG) ont rendu possible des comptabilisations toujours plus poussées et toujours plus globales des flux de marchandises. Ces évolutions, visibles dans les départements de géographie dès les années 1970 et 1980, ont eu des effets tangibles sur l'organisation de la discipline, qui s'attache alors à décrire, analyser et prédire les formes mathématiques du mouvement afin de créer des modèles généralisables. Ces travaux se sont notamment penchés sur quelques infrastructures de transport concentrant l'essentiel (en termes quantitatifs) des flux de marchandises et de personnes : grands ports chinois (Song, 2002) ou de la mer du Nord (Cullinane et Wang, 2006), lignes de train à grandes vitesses (Givoni, 2006), aéroports internationaux (Graham, 1995), en insistant souvent sur la compétitivité économique respective de chaque infrastructure et les concurrences régionales autour de l'activité logistique (Ziadah, 2018). Les analyses quantitatives des flux par les courants de la géographie des transports recourent massivement aux mathématiques (statistiques descriptives, inférentielles, théorie des graphes, etc.) afin de systématiser l'analyse du mouvement des marchandises (Ducruet et Notteboom, 2012). Leur but est la caractérisation générale de flux abstraits : abstraits mathématiquement, et abstraits au sens où ils n'ont qu'un rapport ténu avec la réalité des circulations sur le terrain. En cela, ils analysent des *flux*, et non des circulations : ils appliquent des modèles issus de la mécanique des fluides pour comprendre les mouvements des objets dans l'espace. L'attention n'est pas portée sur l'élément individuel qui se déplace : l'échelle prise pour l'analyse des flux par les courants de géographie des transports est telle qu'elle ne permet pas de saisir les variations locales des circulations et leurs itinéraires.

b) Apports et limites des méthodes quantitatives dans la compréhension des marchandises en mouvement en Afrique

Ces quelques critiques n'enlèvent en rien la validité des travaux quantitatifs pour appréhender les flux de marchandises dans l'espace. Ils sont au contraire très pertinents pour comprendre l'organisation globale des flux, leurs effets territoriaux sur les grandes infrastructures de transport, et leur évolution. En effet, la collecte de données statistiques macro permet une bonne analyse des phénomènes sur le temps long.

Dans le cas des mouvements d'objets, ils mettent notamment en évidence :

- l'explosion des échanges marchands, notamment maritimes, depuis les années 1950 : le transport maritime de marchandises a été multiplié par 5 entre 1960 et 2000 (Fortin, 2002) pour atteindre 260 millions de tonnes de marchandises échangées par la mer en 2016.
- la progressive montée en puissance de l'Asie du Sud-Est et plus particulièrement de la Chine dans la production et dans la logistique mondiale. Aujourd'hui, 7 des 10 plus grands ports commerciaux mondiaux se trouvent en Chine, contre seulement 3 en 2000 (Song, 2002). Il en va de même dans la production de biens manufacturés et dans l'industrie logistique, la Chine étant devenue « l'usine du monde » (Zhang, 2006) au cours de la première décennie des années 2000.
- la faible part de l'Afrique dans les échanges internationaux, une part qui a même tendance à diminuer à partir des années 1980 malgré les (ou à cause des ?) plans d'ajustement structurel (voir Figure 1, p. 30). Dans les classements d'infrastructures réalisés à partir des données quantitatives, on remarque par exemple la difficile ascension des ports africains. Le premier, Durban en Afrique du Sud dont il sera amplement question dans cette thèse, se trouve en 64ème place (le continent reste par ailleurs largement dominé par le transport routier).

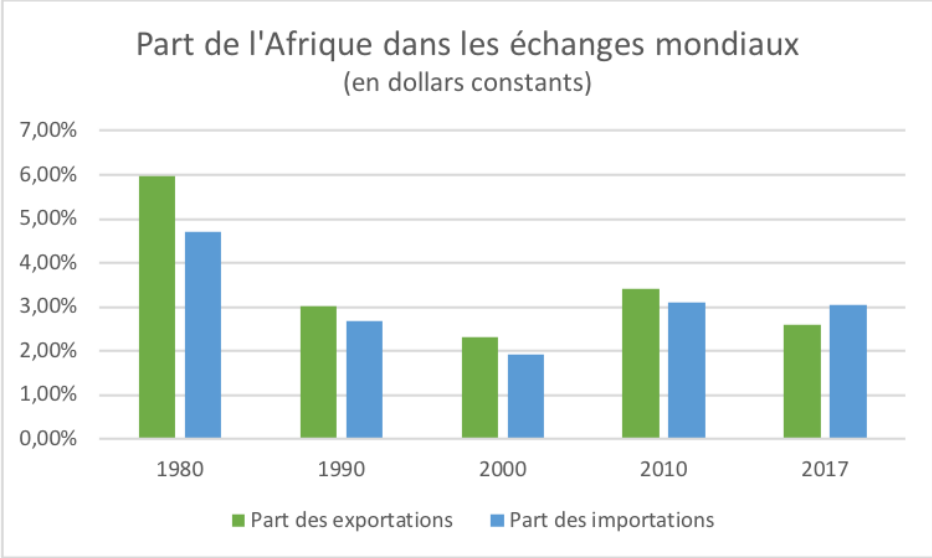


Figure 1 : Part de l'Afrique dans les échanges mondiaux en dollars constants (Graphique réalisé par l'auteure à partir des données statistiques de l'OMC).

NB : Les pays africains exportant majoritairement des matières premières, dont on sait que les termes de l'échange sont défavorables au pays exportateur, la place du continent dans ces chiffres peut apparaître minorée. Ici encore, la méthodologie de collecte des données a un rôle important dans la représentation statistique et générale de l'Afrique dans le monde.

Le continent africain est donc considérablement sous-représenté dans les approches quantitatives issues de la géographie des transports (mais voir Baxter et al., 2017 ; Charlier et Lamy-Giner, 2018 ; Chauvin, Mareï et Lombard, 2017 ; Lombard, 2003) car il demeure *quantitativement* à la marge des flux mondiaux de marchandises. La géographie quantitative des transports, qui construit grâce aux données macro des classements qui hiérarchisent les

infrastructures et les régions en fonction de leur importance dans les flux de marchandises mondiaux — dans la mondialisation en somme — contribue de façon involontaire à l'invisibilisation des circulations commerciales africaines : si on ne voit aucun port africain dans un classement, c'est peut-être parce qu'ils n'existent pas … Ce type de classement peut renforcer à terme les stéréotypes habituels attachés au continent africain : celui d'une terre aux infrastructures décadentes[3], ou en tous cas insuffisantes (Arvis, Raballand et Marteau, 2010), et aux circulations de marchandises peu efficaces et coûteuses.

Dans les faits, la posture quantitative a tendance à laisser de côté tout un pan des mouvements commerciaux, notamment lorsque ceux-ci sont difficilement quantifiables. C'est souvent le cas en Afrique, et ce pour plusieurs raisons :

- tout d'abord, les données chiffrées ne sont pas toujours faciles à obtenir car les appareils statistiques étatiques ou régionaux sont sous-financés et dispersés. Béatrice Hibou et Boris Samuel (Hibou et Samuel, 2012) parlent de « fictions » pour décrire la production statistique, notamment macro-économique, en Afrique subsaharienne. La technique de mise en statistique est loin d'être neutre. Elle est instrumentalisée par les administrations des États qui cherchent parfois à faire « comme si » (Hibou et Samuel, 2012, p. 19) les chiffres étaient bons afin de pouvoir passer à l'action ; mais également par les bailleurs pour qui « le chiffre faux (…) est préféré à une case vide dans un tableau » (Samuel, 2012, p. 112) dans la réalisation de leurs missions d'évaluation. Fonctionnaires, expert·e·s, représentant·e·s des bailleurs de fonds participent donc tous ensemble à la falsification des indicateurs économiques, ce qui rend les statistiques peu fiables pour une utilisation mathématique et statistique.

- deuxièmement, les données récoltées sont souvent considérées comme incomplètes, et ce à cause des phénomènes de fraude et de contrebande très répandus dans les flux de commerce international en Afrique (Rubbers, 2006, p. 58). Par définition, ces flux commerciaux qui se déroulent partiellement ou entièrement hors des circuits légaux (notamment de comptabilisation et de taxation) ne sont pas pris en compte dans les statistiques nationales ou régionales. Certaines organisations, comme l'OCDE, tentent d'estimer le poids de l'économie dite « informelle » dans les échanges commerciaux, voire dans les PIB des États : elles passent pour cela par des équivalents en termes d'emplois salariés que représenteraient de telles activités. Ces tentatives ont parfois un objectif politique, comme celui de re-formaliser ces activités économiques afin de les faire rentrer dans l'assiette fiscale de l'État. Dans tous les cas, ces estimations restent peu fiables.

D'autres méthodes ont été proposées pour quantifier les flux informels. On peut citer par exemple le travail de Stephen Ellis et Janet MacGaffey (Ellis et MacGaffey, 1996), qui développent plusieurs « ficelles » pour étudier quantitativement les flux non- ou sous-comptabilisés. La première revient à croiser diverses données macro-économiques et les comparer, comme les exportations d'un pays A et les importations déclarées comme venant du pays A dans un pays B. La deuxième s'inspire des méthodes de l'anthropologie : il s'agit de

[3] Voir par exemple la série de reportages *Les routes de l'impossible* diffusés sur France 2.

pénétrer les réseaux d'interconnaissance marchands afin d'estimer les volumes de biens échangés hors de la légalité. Les deux auteur·e·s proposent également des études de marché, par exemple de deux côtés d'une même frontière, afin d'évaluer *de visu* les flux commerciaux. S. Ellis et J. MacGaffey reconnaissent cependant les limites de ces méthodes :

> « a problem that is immediately obvious is how representative and comprehensive data can be when collected in these difficult research conditions » (Ellis et MacGaffey, 1996, p. 29).

Béatrice Hibou (1996, Chapitre 2) développe elle aussi quelques conseils méthodologiques pour quantifier ces flux de contournement : croiser et comparer les différentes statistiques en fait partie, ou encore réaliser une analyse « en creux », en analysant la perte de profits des entreprises formelles du secteur sur le temps long.

Les méthodes de quantification des flux issus de la fraude et de la contrebande sont donc entachées d'approximation, ce qui ne convient pas à leur mathématisation et systématisation. Ces flux ont en général un sens social et politique important, que l'on ne peut saisir en les analysant comme des « flux » (si l'on s'en tient à la définition de Bahoken, Zanin et Grasland (2016) donnée ci-dessus). Leur mathématisation n'est pas suffisante pour les comprendre : elle laisse de côté le « ré-encastrement » des faits économiques dans les dynamiques politiques et sociales (Hibou, 1996). Il faut à présent les considérer comme des circulations.

2. Comprendre les mouvements des choses dans l'espace comme des circulations

Les flux de marchandises tels qu'ils sont analysés dans la géographie des transports, comme des abstractions mathématiques et prévisibles, mettent en avant les caractéristiques d'un mouvement global et « hors sol ». Face aux limites des abstractions énoncées ci-dessus, il apparaît important d'historiciser et de situer géographiquement les phénomènes observés dans le transport de marchandises, et donc les considérer comme des circulations :

> « La circulation n'est pas nécessairement quantifiée mais elle est en revanche toujours positionnée dans l'espace-temps. De ce fait, la circulation décrit les trajets empruntés par des entités en mouvement. » (Garcier, Martinais et Rocher, 2017, p. 5)

Cette citation permet d'insister sur la matérialité géographique et la territorialisation des mouvements commerciaux. Le passage d'une analyse par flux à une analyse par la circulation marque ainsi l'élargissement des études portant sur les choses en mouvement, de la géographie des transports à la géographie générale. Celle-ci cherche alors à comprendre les effets territoriaux des circulations, notamment sur les infrastructures qui les soutiennent.

Les travaux dont il sera question ici portent une attention particulière à la relation mutuelle qu'entretiennent les circulations de marchandises et les territoires qu'elles traversent : les marchandises traversent différents espaces qui ont différentes caractéristiques, en terme

infrastructurels, mais aussi en termes de droit du travail ou de technologies de surveillance. Ces problématiques sont notamment traitées par les courants des *critical logistics studies* :

> « If studies of logistics examine how supplies are co-ordinated, critical logistics asks how that enacts and transforms power relations and value capture » (Gregson et Crang, 2017, p. 207).

Le développement de la méthode ethnographique dans les études sur la logistique permet de prendre en compte les variations d'itinéraire et de rythme, et de donner ainsi une texture plus fine à l'analyse des types de mouvements et à leurs éventuelles irrégularités. Elle permet également de saisir les relations de pouvoir qui structurent les circulations commerciales.

Cette sous-partie reviendra donc premièrement sur les événements majeurs qui ont entraîné un changement de perspective sur les circulations de marchandises : le 11 septembre 2001 marquent en effet un changement dans la façon dont on conceptualise les mouvements commerciaux, et mettent en tension la sécurisation des circulations avec leur vitesse et leur fluidité. Deuxièmement, j'analyserai plus en détail les travaux de géographie critique, rattachés au courant florissant des *logistics studies* (Chua et al., 2018), développant une méthode qualitative intéressante pour saisir les rapports de pouvoir qui façonnent les mouvements de marchandises et les infrastructures, qu'elles soient matérielles ou immatérielles. Troisièmement, j'aborderai ces infrastructures comme des idéologies matérialisées, afin de montrer que les infrastructures ne sont pas que des construits techniques mais également des artefacts sociaux et politiques ordonnant le monde.

a) Historique d'un changement de perspective sur les circulations de marchandises : de la sécurité à la fluidité des mouvements commerciaux

Les attentats du 11 septembre 2001 aux États-Unis ont été un événement clé dans le regain d'attention porté aux les conditions matérielles des flux et des circulations. Ces événements ont fait surgir dans le débat politique et médiatique le danger que pouvaient représenter des mouvements (de marchandises, de personnes) non régulés et non sécurisés pour la sécurité intérieure. Le début du XXIe siècle est donc marqué par une transformation des questions que l'on pose aux flux de marchandises : la rentabilité des flux internationaux, basée sur leur vitesse et leur fluidité, est directement opposée à leur sécurisation. Faut-il ouvrir et inspecter chaque container touchant le sol américain afin de prévenir une attaque meurtrière supplémentaire (Cowen, 2014) ? Cette solution est bien vite mise de côté, mettant de fait la fluidité des flux et leur vitesse au-dessus de leur sécurisation totale. Ces questions font apparaître la fragilité des chaînes de valeur et donc de l'approvisionnement en marchandises dans les sociétés occidentales. Les études techniques et scientifiques commencent à s'intéresser aux points spécifiques qui pourraient affaiblir l'ensemble de la chaîne : moments de transbordement dans un pays étranger, passage d'une frontière, opérations de déchargement dans les grands ports soumises à l'aléa de la grève (Cowen, 2014, p. 116), etc. Les attributs territoriaux des mouvements de marchandises sont donc replacés au premier plan.

Ces questions ont l'avantage de réintroduire de façon assez directe les rapports de pouvoir dans les chaînes logistiques : qui porte la responsabilité de la vitesse des marchandises et inversement, qui porte la responsabilité de la sécurité des chaînes de production et de valeur ? Qui décide du rythme, et qui, en bout de chaîne, se doit de respecter les délais ? Quels types de flux ont accès aux infrastructures qui permettent la vitesse et l'efficacité ; quels types de flux n'y ont pas accès ou y sont invisibilisés ? À travers ces questions naît tout un courant d'études critiques de la logistique (Cowen, 2010, 2014), des transports, des infrastructures (Cowen, 2017), mais aussi des chaînes de valeur globales elles-mêmes (Tsing, 2008). Ces études permettent de compléter et de concrétiser l'approche quantitative de la géographie classique des transports développée pour étudier les flux.

b) Rendre visibles les rapports de pouvoir dans les chaînes de production et de valeur à travers l'étude des infrastructures matérielles et immatérielles

S'attarder sur la texture des circulations de marchandises et comprendre les infrastructures qui les portent appelle des méthodes historiques et qualitatives. Les tentatives d'entrer dans le monde de la logistique par les méthodes qualitatives sont peu nombreuses, certainement du fait que la logistique est toujours appréhendée comme une activité globale, qui ne touche pas directement les citoyen·ne·s : les plateformes logistiques et les entrepôts sont par exemple souvent situés en dehors des villes, le long des autoroutes où il est difficile de les voir, et les grands ports de commerce sont tout bonnement interdits au public pour les questions de sécurité énoncées ci-dessus. Aux côtés des études fondamentales réalisées par Deborah Cowen (Cowen, 2010, 2014), les travaux de Nicky Gregson *et al.* (Gregson, Crang et Antonopoulos, 2017), ou avec Mike Crang (Gregson et Crang, 2017) font clairement apparaître des éléments qui étaient passés inaperçus dans les études quantitatives : précarisation des travailleur·euse·s en bout de chaîne chargé·e·s de la « déconsolidation » des chargements complexes, rôle central des ralentissements et des arrêts dans les circulations dans un objectif de régulation de l'offre et de la demande (Simpson, 2019), importance des « floating warehouses » que sont les porte-containers (Gregson, Crang et Antonopoulos, 2017, p. 382), qui permettent de stocker gratuitement et pour des périodes presque indéfinies des marchandises dans la zone franche qu'est la haute mer, etc. Ces analyses fines et localisées de l'activité logistique permettent en outre de questionner les présupposés idéologiques qui sont accolés à la libre-circulation des marchandises au XXIe siècle, et notamment la rationalisation et l'optimisation toujours plus poussée des chaînes de valeur *via* le recours à l'informatisation et à la science des données. Au contraire, Nicky Gregson et Mike Crang montrent que le mouvement des marchandises rend possible le développement des activités illicites au cœur même de l'industrie logistique, et y compris en Europe (Gregson et Crang, 2017).

Pour aller plus loin dans cette considération du rôle social et politique des infrastructures et des circulations de marchandises, on peut aussi les considérer comme des assemblages sociotechniques, au sens donné par les courants de l'anthropologie des sciences et des

techniques derrière Madeleine Akrich, Michel Callon et Bruno Latour (Akrich, Callon et Latour, 2006). Les infrastructures sont alors considérées comme des réseaux liant les acteurs humains, les objets matériels et les discours qui, stabilisés dans le temps, dirigent et contraignent l'action. Dans les courants théoriques dits de l'acteur-réseau (ou *Actor-Network Theory*, ANT), les objets, et donc les infrastructures peuvent être enrôlés et ont une *agency* propre, permettant et contraignant tout à la fois l'action ou le mouvement. Anna Tsing donne à ce sujet la métaphore d'une route : « Roads create pathways that make motion easier and more efficient, but in doing so they limit where we go » (Tsing, 2005, p. 6). On peut alors voir d'autres types de techniques comme des infrastructures : par exemple, Jérôme Denis et David Pontille (Denis et Pontille, 2012) considèrent le travail de l'écriture et du classement des dossiers comme des infrastructures, par exemple dans le domaine de la banque (Denis, 2011). Dans le domaine des circulations de marchandises, cette façon de considérer les infrastructures permet de mettre en lumière d'autres types d'assemblages sociotechniques qui permettent les circulations : ce que D. Cowen appelle les « soft infrastructures ». Pour elle, il faut prendre en compte les

> « "soft infrastructure" such as the integration, standardization, and synchronization of customs and trade regulations, not to mention the entire realm of efforts to secure the actual space of [these] logistics corridors. » (Cowen, 2014, p. 65)

Considérer les « soft infrastructures » de cette façon permet de prendre en compte plusieurs types d'assemblages comme des infrastructures : les régulations internes aux firmes (règles de fonctionnement), celles qui règlent les rapports inter-firmes ou avec les administrations (contrats de sous-traitance ou de marchés publics), l'écriture des dossiers commerciaux nécessaires au mouvement des marchandises dans l'espace (Blaszkiewicz, 2018), les lois nationales concernant le commerce et les circulations, et les normes et standards internationaux publics (issus des institutions internationales par exemple) ou privés (normes ISO). Laurent Thévenot appelle « investissements de forme » (Thévenot, 1985) tous ces règlements que met en œuvre l'entreprise pour rendre son fonctionnement et ses relations avec l'extérieur prévisibles et stables. Il explique par ailleurs que les firmes préfèrent se servir des normes qui existent déjà, par exemple les lois, plutôt que de créer des investissements de forme en interne qui seraient plus coûteux. L'idée est donc de standardiser les produits et leur manière de circuler pour réduire les coûts découlant de l'imprévisibilité des transactions et des circulations de marchandises dans l'espace. Une telle définition des infrastructures permet de questionner la définition trop matérialiste des infrastructures telle qu'on la trouve dans la géographie des transports.

c) Analyser les infrastructures matérielles et immatérielles comme des idéologies matérialisées

Les méthodes qualitatives, comme par exemple les entretiens avec les employé·e·s de la logistique et les périodes d'observation dans les nœuds clés de cette activité, autorisent à décomposer les mobilités et à étudier les infrastructures et les mouvements qu'elles supportent

non plus comme des flux se déroulant dans un réseau technique homogène et « *seamless*[4] », mais comme des circulations uniques, que l'on peut dès lors caractériser plus finement. Les infrastructures ne permettent pas le mouvement de la même façon en fonction des acteurs qui le portent et des marchandises transportées. Les méthodes qualitatives autorisent donc à penser les infrastructures comme des construits sociaux, matérialisant des objectifs politiques et économiques, justifiés par des intérêts et/ou des idéologies, et non comme des réalisations techniques monolithiques.

Considérer les mouvements de marchandises comme des circulations et non plus comme des flux agrégés mathématiquement met en lumière les rapports sociaux et politiques qui se constituent autour des chaînes de valeur globale et autour des infrastructures qui permettent aux choses de bouger (Lamarque, 2019). Les infrastructures ne sont donc plus seulement vues comme des constructions techniques mais également comme des idéologies matérialisées, qui laissent des catégories de personnes ou d'activités de côté (Cowen, 2017 ; Star, 1999). L'ouverture de l'analyse aux infrastructures immatérielles est également l'un des pendants de ce point de vue sur les circulations. Elle est très utile dans l'analyse des circulations internationales de marchandises : standards (Lampland et Star, 2009), normes, contrats, qui connaissent une multiplication de leur nombre avec l'allongement géographique et temporel des chaînes de valeur et de production, sont centraux dans la compréhension du mouvement commercial. De la même manière que les infrastructures matérielles, tous ces artefacts permettent ou limitent différemment le mouvement. Ils représentent également des matérialisations d'intérêts et d'idéologies créées pour remplir une fonction rattachée aux circulations. On peut alors insister sur l'importance des relations sociales de travail (et donc de pouvoir) entre les deux extrémités d'une chaîne de valeur donnée et à tous les points clés de celle-ci.

Les travaux issus des *logistics studies* sont donc centraux pour cette thèse : ils ont en effet adapté des méthodes qualitatives au monde de la logistique, et développé une ethnographie des infrastructures (Star, 1999), deux méthodes utiles pour aborder les mouvements commerciaux comme des circulations territorialisées. L'attention portée par ces courants aux infrastructures matérielles comme immatérielles ouvre la voie à la considération des normes, standards et contrats comme des artefacts sociotechniques jouant un rôle clé dans la circulation des choses.

Cependant, les travaux se rattachant aux *logistics studies* adoptent pour la plupart une échelle d'analyse macro, tout comme les travaux de géographie des transports : ils cherchent à expliquer la globalisation de l'économie en passant par les grandes infrastructures de transport ; ce faisant, ils prennent pour acquis le caractère « global » du phénomène. Les travaux cités intègrent par ailleurs souvent les relations de travail dans la logistique moderne comme archétype du fonctionnement local interrompant les logiques globales de vitesse et de

[4] Le mot « seamless », qu'il est difficile de traduire en français, fait référence à un espace sans couture, ininterrompu, fluide.

rentabilité. L'exploitation des travailleurs et travailleuses précarisé·e·s de l'industrie logistique, souvent genrée et raciale, est un thème fréquent dans ces travaux (Cowen, 2014 ; Tsing, 2008), mais qui dépasse mon objet d'étude. Ces travaux permettent néanmoins d'aborder la question des rapports de pouvoir, d'inclusion et d'exclusion qui structurent les chaînes de production et de valeur malgré l'idéologie du libre-échange qui semble désormais faire l'unanimité. Cela me permet d'aborder maintenant la différenciation qui s'opère dans la circulation entre les types de biens qui bougent.

3. Analyse de la valeur des biens qui circulent : la circulation contrastée de biens de différente nature

Pour analyser le mouvement des marchandises, on peut donc prendre comme objet les caractéristiques du mouvement (à travers la comptabilisation des flux) ou des infrastructures (à travers l'étude de la territorialisation des circulations). Le point aveugle dans l'analyse de ces deux composantes du mouvement réside dans la prise en compte de la catégorie de la marchandise elle-même, sa qualification. Cette limite s'explique probablement par le fait que la généralisation des transports par containers cache la diversité des marchandises qu'ils contiennent. Les études portant sur la circulation des marchandises se concentrent ainsi souvent sur le container comme l'unité de base, et l'ouvrent rarement pour voir ce qu'il contient.

Dans les faits, la « consolidation » des chargements dans des containers a des limites évidentes, qui tiennent à la nature des biens que l'on transporte et à l'itinéraire qu'ils doivent suivre. Par exemple, les commerçant·e·s en produits manufacturés peuvent en effet utiliser les porte-containers comme des entrepôts flottants car ces marchandises ne sont pas périssables, alors que cette possibilité n'est pas disponible pour les denrées alimentaires. Les configurations d'acteurs qui se forment autour des différents types de marchandises ne sont pas non plus les mêmes. Une analyse des circulations de marchandises se doit donc d'intégrer les caractéristiques des marchandises qui circulent et la variation de leur valeur dans l'échange.

Les travaux présentés ici, relevant davantage de l'anthropologie, se placent donc au niveau des marchandises elles-mêmes pour mieux comprendre la façon dont elles circulent. Cela permet premièrement de défétichiser les marchandises, c'est-à-dire de recréer du lien entre les deux extrémités des chaînes de production à travers la valeur du bien échanger. Cela permet deuxièmement de repeupler des chaînes de valeur souvent considérées comme désertes.

a) Défétichiser les marchandises

L'attention portée aux caractéristiques des marchandises dans la circulation de celles-ci prend racine dans les travaux de Karl Marx et les définitions qu'il propose de la marchandise, de sa valeur et de son échange dans *Le Capital* (Marx, 1963). Pour Marx, un bien devient une

marchandise à partir du moment où il remplit une valeur d'usage pour un tiers, et qu'il peut être échangé contre une autre marchandise ou contre une somme d'argent[5]. La valeur d'une marchandise est théoriquement fixée par la part de temps de travail « socialement utile » dépensé pour la produire, mais elle ne prend corps que dans l'échange. Les biens que nous échangeons et consommons contiennent donc du temps de travail humain, et, à ce titre, sont supposés lier producteur·trice de la marchandise et consommateur·trice final·e. Toujours selon la théorie marxienne, le capitalisme, en tant que système économique d'organisation de la production, permet de dégager du profit en exploitant les travailleur·euse·s, en les faisant travailler plus que le temps nécessaire pour reproduire leur force de travail et en s'appropriant la valeur créée au cours de ce surtravail (ce que Marx appelle la plus-value). Le fétichisme de la marchandise permet de faire oublier au consommateur ou à la consommatrice finale les rapports d'exploitation et d'aliénation contenue dans une marchandise donnée, coupe le lien entre les deux extrémités de la chaîne de production afin que l'éthique du consommateur ou de la consommatrice ne la pousse pas à remettre en cause l'exploitation capitaliste à l'origine de ce qu'elle consomme.

D'autres courants de pensée ont cherché à défétichiser les marchandises, en s'intéressant notamment aux biens eux-mêmes, aux étapes de leur production et de leur transport, aux rapports de pouvoir qui s'établissent dans leur fabrication ou leur circulation. Il s'agit pour ces auteur·e·s d'écrire la « biographie sociale des choses» (Appadurai, 1986) afin de réparer le lien entre producteur.trice.s et consommateur.trice.s. De tels questionnements permettent de comprendre les variations de valeur dans la circulation d'un bien, et ce en fonction de ses propriétaires successifs, mais encore de suivre pas à pas une marchandise, de sa production à sa consommation (Cook, 2004 ; Cook et al., 2007), voire à sa transformation en déchet et à son recyclage (Desvaux, 2017). Il s'agit à la fois d'un programme géo-anthropologique et d'un programme politique et militant : d'un côté, on retrace les trajectoires des biens que l'on consomme et on tente d'en comprendre les différents acteurs, valeurs et étapes de production, et de l'autre, on réactive des liens de solidarité dans les chaînes de production globales pour défendre des pratiques de consommation plus responsables.

b) Repeupler les chaînes de valeur

Analyser le mouvement des choses par le biais des marchandises elles-mêmes permet paradoxalement de repeupler des chaînes de production et des chaînes logistiques souvent désertes, et de faire naître une solidarité entre les deux extrémités de celles-ci. On peut ainsi mettre en évidence, premièrement l'importance des caractéristiques culturelles dans des chaînes de production qui jusqu'alors étaient analysées de façon très technique. Le concept de « superexploitation » développé par Anna Tsing met par exemple en évidence l'importance des caractéristiques culturelles de « gender, race, ethnicity, nationality, religion, sexuality, age, and

[5] Marx note même que « la circulation sue l'argent par tous les pores » ! (Marx, 1963, p. 200)

citizenship status » (Tsing, 2008, p. 158). Celles-ci, habituellement reléguées hors de l'analyse économique et géographique, permettent néanmoins la baisse drastique des coûts de production et l'existence simultanée de l'immense richesse et de l'immense pauvreté, liées par la production et la consommation d'une marchandise.

Deuxièmement, repeupler les chaînes de valeur peut revenir à écrire une biographie sociale et géographique (Appadurai, 1986) des marchandises. Cela offre un regard pertinent sur les changements et les évolutions d'une même marchandise au cours des échanges dont elle est l'objet : en fonction des acteurs qui agissent sur ou par elle, elle peut changer de valeur, de définition, d'usage, et peut être source de profits. Un déchet peut par exemple être requalifié en tant que marchandise en changeant d'aire géographique. Cela introduit donc une certaine nuance dans la compréhension des circulations : la définition d'un mouvement comme celle proposée par J.-P. Rodrigue *et al.* donnée ci-dessus (Rodrigue, Comtois et Slack, 2013, p. i) n'apparaît plus suffisante pour porter son attention sur les étapes par lesquelles une marchandise passe et les modifications de sens qu'elle acquiert dans son cheminement.

En s'attachant aux marchandises, on réintroduit finalement les acteurs et leurs affects dans les échanges marchands, l'habilité qu'ils possèdent dans la définition des choses et de leur valeur. Appliquée aux chaînes de valeur globales et à la logistique, cette idée permet de mettre en lumière l'importance des affects dans cette activité également, bien qu'elle soit perçue comme une activité « purement » économique, technique et technicienne. On peut alors insister sur les discours des différents acteurs du champ, comme sur le fait que les immobilités, les arrêts et les retards sont systématiquement cachés ou euphémisés dans la relation entre entreprises et clients.

Approcher la question des mouvements de marchandises par les biens en mouvement eux-mêmes, porter son attention sur leurs différences dans les circulations, sur leurs évolutions au fur et à mesure du mouvement enjoint à garder une approche micro, attentive aux changements dans la définition et dans les rythmes de circulation des biens. C'est une approche qui permet de rester vigilante face à l'imprévu, aux détours, aux spéculations qui entourent les circulations, et de montrer que les circulations elles-mêmes ne se déroulent jamais de la même façon en fonction des configurations d'acteurs qui les portent et des différences de nature ou de perception des biens transportés. Ce sont des postures intéressantes lors du travail sur le terrain, notamment lorsque l'on travaille autour d'une frontière, car c'est là que les marchandises changent de main, de façon de circuler, de propriétaires et parfois de définition. Ces méthodes font donc apparaître des points de rupture de sens, étapes de la circulation pendant lesquelles les marchandises transportées changent de valeur et de sens social. Ils se superposent parfois aux points de rupture de charge, comme aux frontières par exemple. Les méthodes de défétichisation des marchandises ouvrent donc la voie à considérer les relations sociales et parfois culturelles qui se nouent dans les chaînes de valeur et de production.

4. Comment rendre compte des circulations, phénomènes contradictoires ?

Les mouvements de marchandises sont en général analysés par leurs composantes : type et vitesse du mouvement, infrastructures qui le permettent, natures et valeurs des marchandises que l'on transporte. Les configurations d'acteurs (producteur·trice·s, transporteur·euse·s, commerçant·e·s, intermédiaires, manutentionnaires etc.) sont à chaque fois présentes, même si parfois en filigrane par rapport à l'analyse principale. On peut cependant reprocher aux trois types d'analyses des flux et des circulations commerciales présentées précédemment de rester trop centrées sur le mouvement, et de ne traiter que rarement des ralentissements, des arrêts, des immobilités. Ces situations sont pourtant les corollaires directs des situations de mouvement ; le mouvement ne se comprend lui-même que par rapport à une situation d'immobilité. Il est donc important de pouvoir comprendre les circulations comme des phénomènes contradictoires, comprenant à la fois la possibilité du mouvement et sa négation. On note donc la nécessité de reconceptualiser la façon de saisir les circulations de marchandises en prenant en compte les quatre dimensions précédemment mentionnées (forme du mouvement, infrastructures, marchandises, configurations d'acteurs se cristallisant autour des circulations), de façon à intégrer les éléments qui peuvent être considérés comme contradictoires ou antagonistes : mouvement / immobilité ; accélération / ralentissement, etc. Analyser les circulations commerciales sur les terrains africains peut apporter des éléments pour aborder ces contradictions.

a) Immobilités et décélérations

On constate que, dans les études qui portent sur les circulations ou les flux commerciaux, le mouvement est vu comme une donnée : ralentissements et immobilités n'entrent pas souvent en compte, alors même qu'en physique, la tendance absolue est à l'immobilité plus qu'au mouvement. Considérer le mouvement en prenant en compte les arrêts et les décélérations, comme je le fais dans cette thèse, engage à avoir une approche très sensible des circulations : toutes les marchandises sont-elles soumises aux mêmes types de ralentissements, pour les mêmes raisons et aux mêmes endroits ? Comment les acteurs font-ils face aux arrêts de leurs marchandises ? Immobilités et ralentissements invitent donc à prendre en compte plusieurs éléments pour l'analyse des circulations commerciales, tant du point de vue théorique que méthodologique.

Premièrement, considérer le mouvement des marchandises en prenant en compte leur immobilité permet de faire apparaître un caractère paradoxal et équivoque des infrastructures. Certes, elles permettent le mouvement des choses, mais le limitent grandement et filtrent les circulations désirables des circulations indésirables (Foucault, 2004). Elles assurent donc une tension primordiale entre la facilitation des mouvements et leur contrôle. Il faut prendre à ce sujet l'exemple des postes frontière et des infrastructures de stockage ou de parking qui leur

sont attachées. En Afrique, un grand nombre de politiques publiques, en général financées par les bailleurs de fonds, ont pour objet la suppression des barrières tarifaires et non-tarifaires ralentissant les flux transfrontaliers. Il s'agit souvent de la mise en place d'un *one-stop border post*, guichet unique de la douane et de l'immigration (Cuvelier et Muamba Mumbunda, 2013), qui permet théoriquement de limiter les arrêts des marchandises à la frontière et de faire baisser les opportunités de corruption qui fleurissent autour des points de contrôle. On retrouve là la tension fondamentale entre faciliter et accélérer le mouvement des choses, mais néanmoins conserver une infrastructure de contrôle frontalier, nécessaire à la sécurisation des chaînes de valeur et aux pratiques fiscales de l'État. Comprendre les mouvements par leur immobilité permet de faire ressortir cette tension pour d'autres types d'infrastructures également, comme les projets routiers comprenant une section à péage ou les zones économiques spéciales (voir Chapitre 6) par exemple.

Ensuite, porter son attention sur l'immobilité et les variations de rythme des circulations de marchandises permet d'éviter l'écueil d'une vision globaliste de la réalité (Tsing, 2008, p. 330), caractérisée par un manque de recul critique dans l'étude des circulations mondialisées, qui conduit à « naturaliz[e] globalist ideologies of the global » (Tsing, 2008, p. 339) :

> « This anthropological globalism renaturalizes global dreams instead of examining and locating them ethnographically. Moreover, it leads readers to assume that all globalisms are at base the same. » (Tsing, 2008, p. 342)

Une vision globaliste des circulations reviendrait à considérer le mouvement et sa vitesse comme deux phénomènes actuels et inévitables, un point vers lequel tendent toutes les circulations, et ce sur tous les points du globe. Nombre d'auteur·e·s déplorent la façon dont l'idéologie globaliste a pénétré les sciences sociales (Cooper, 2001 ; Tsing, 2008). A. Tsing compare l'enthousiasme que le concept de mondialisation soulève dans les sciences sociales à celui qu'a soulevé le concept de modernisation dans les deux décennies ayant suivi la Seconde Guerre Mondiale :

> « Globalization draws our enthusiasm because it helps us imagine interconnection, travel, and sudden transformation. Yet it also draws us inside its rhetoric until we take its claims for true descriptions. » (Tsing, 2008, p. 330)

De la même manière, en partant de son point de vue d'historien de l'Afrique, Fredercik Cooper explique que

> « the movement of people, as well as capital, reveals the lumpiness of cross-border connections, not a pattern of steadily increasing integration. » (Cooper, 2001, p. 194)

Faire siens les idéaux de connexion et de fluidité des flux nuit donc à l'analyse, et étudier l'immobilité et les variations de rythme au sein des circulations de marchandises semble être un bon moyen pour éviter cet écueil. Les terrains africains offrent également des cas d'étude intéressants pour prendre immobilités et décélérations en compte dans l'analyse.

b) Qu'est-ce que les terrains africains apportent à la compréhension des circulations commerciales ?

On remarque que la plupart des travaux traitant du mouvement des choses dans l'espace se fondent sur des terrains occidentaux, des lieux qui concentrent quantitativement les flux de marchandises. Même les auteur·e·s mettant en place une analyse qualitative et critique des circulations fondent en majorité leurs écrits sur des terrains européens (Gregson et Crang, 2017 ; Gregson, Crang et Antonopoulos, 2017) ou américains (Cowen, 2014). Les terrains africains ont cependant beaucoup à dire pour enrichir l'analyse des circulations de marchandises. En effet, les questions de l'immobilité, du délai et du retard (des antonymes de la vitesse, valeur positive absolue du monde de la logistique et du commerce) sont soulevées très fréquemment par les médias et les rapports techniques internationaux s'intéressant aux circulations de marchandises sur le continent. Ce sont des terrains pertinents pour compléter les trois approches développées ci-dessus, et ce pour quatre raisons principales.

Premièrement, les circulations commerciales se déroulant sur les terrains africains se font sur des infrastructures spécifiques dont on déplore toujours le faible nombre, la mauvaise qualité (Nielsen, 2012), le manque de maintenance, l'inefficacité (Lamarque, 2019), la congestion (Hönke et Cuesta-Fernandez, 2017, 2018) ou le coût. Les circulations commerciales s'adaptent à cet état de fait, ce qui, deuxièmement, peut apporter à l'analyse des manières bien spécifiques de circuler. La grande majorité des transports de marchandises en Afrique se fait par voie routière (environ 80 % d'après les estimations des Nations Unies, n. d.), mais les pratiques font que les biens connaissent souvent plusieurs transbordements au cours de leur voyage, et changent ainsi fréquemment de façons de circuler et de rythme. La surcharge des véhicules est une constante (Hartmann, 2010), et ce avec des biens disparates vendus au fil de la route. On note aussi l'importance d'autres modes de transport des marchandises, du deux-roues renforcé pour passer les frontières (voir Chapitre 3 et 6) à l'avion privé transportant de l'or ou autres métaux précieux (Nordstrom, 2003). Troisièmement, comme le montre le rapide exemple donné à l'instant, les circulations de marchandises en Afrique offrent à l'analyse des biens spécifiques : dans les études des flux mondialisés de matières premières agricoles (pour le coton voir Bassett, 2010 ; pour les fleurs coupées voir Calas, 2013) ou minières (Vogel et Raeymaekers, 2016), l'Afrique tient une place centrale, révélatrice de son positionnement dans les relations commerciales internationales. Et finalement, les circulations commerciales se déroulant sur les terrains africains se caractérisent par des configurations particulières d'acteurs, avec l'importance des acteurs privés de toute taille dans les flux commerciaux (Chauvin, Mareï et Lombard, 2017 ; Lombard, 2003) : on trouve les acteurs privés en grand nombre dans les flux transfrontaliers de proximité ; on les analyse alors souvent en lien avec les pratiques « informelles » qu'ils et elles développent. Les acteurs privés sont également présents à une plus grande échelle, dans la construction, l'entretien, la gestion des infrastructures dans le cadre des partenariats public-privé (PPP) (Chalfin, 2010 ; Hönke, 2011), et dans l'organisation des flux de marchandises (entreprises de logistique et d'agents en douane).

Les terrains africains offrent donc un point de vue original pour repenser la façon dont circulent les marchandises dans l'espace. Les contraintes et opportunités commerciales se développant sur le continent font naître des mouvements commerciaux bien particuliers, dans lesquels les changements de rythme de circulation, les ralentissements, les arrêts, qu'ils soient volontaires ou accidentels, sont bien perceptibles.

Cette première partie avait donc comme objectif de présenter les différents courants théoriques et méthodologiques développés en sciences sociales pour rendre compte des mouvements commerciaux dans l'espace. J'ai premièrement abordé des travaux s'étant attachés, grâce à des méthodes quantitatives et statistiques, à compter et comptabiliser les mouvements commerciaux. Ces méthodes ont abouti à des modèles de description des flux de marchandises hiérarchisant les grandes infrastructures rendant les flux possibles. Les terrains africains ne se prêtent cependant pas pour le mieux à ce genre d'analyses, étant donné qu'ils se situent en marge des grands flux mondiaux de commerce et que les données disponibles pour décrire les flux commerciaux se déroulant sur le continent sont incomplètes. J'ai deuxièmement cité les travaux ayant réintégré la territorialité des mouvements de marchandises dans l'analyse. Partant en général d'une méthodologie qualitative, ces travaux, rattachés pour la plupart aux *logistics studies*, se penchent ainsi sur les infrastructures matérielles et immatérielles qui rendent les circulations possibles. Ces travaux permettent de réintégrer dans l'analyse les rapports de pouvoir dans la conception et l'utilisation des infrastructures. Finalement, les travaux mettant au cœur de leurs analyses les caractéristiques des marchandises ont été discutés. Ceux-ci permettent paradoxalement de repeupler les chaînes de valeur et de production en reconstruisant le lien entre producteur·rice·s et consommateur·rice·s. S'attacher à décrire la façon dont les différents types de marchandises circulent est également un moyen de faire apparaître les changements de valeur et de définitions qui peuvent survenir au cours de la circulation d'un bien, et réintégrer les affects et les valeurs des acteurs dans l'analyse.

Ces trois sous-parties montrent que, pour comprendre le mouvement des marchandises dans l'espace, les auteur·e·s se sont en général concentré·e·s sur l'une des composantes du mouvement : sa forme générale, les infrastructures qui le permettent, ou les marchandises qui circulent. J'ai souligné que la plupart de ces études ne prenaient pas en considération les changements de rythme des circulations, ou les moments où les marchandises étaient à l'arrêt. Or, dans mon analyse, les circulations sont des événements contradictoires, dans lesquels mouvement et immobilité existent conjointement, ce qui est par ailleurs bien visible sur les terrains africains. Comment les acteurs intervenant dans l'organisation et/ou le contrôle des circulations font-ils·elles face à ces contradictions ?

II. Engager et réguler des circulations de marchandises : comment organiser des événements contradictoires ?

On organise les circulations de marchandises pour plusieurs raisons : être sûr·e qu'elles se déroulent correctement et que les marchandises en question arrivent à destination comme il était prévu, empêcher la congestion à certains points du territoire, contrôler les marchandises qui transitent afin d'y appliquer des taxes, garder le contrôle de certains monopoles, interdire les circulations dangereuses (produits chimiques) ou portant atteinte à l'ordre public (drogues), etc. Acteurs publics et acteurs privés ont pris en charge l'organisation et la régulation des mouvements de marchandises souvent de manière concomitante, mais les représentations qui ont accompagné les actions du public et du privé dans la régulation des circulations de marchandises diffèrent fortement. En effet, on remarque dans la littérature que public et privé sont à l'origine de toute une série de dichotomies touchant aux formes du mouvement, à son efficacité et à sa rentabilité. L'État, ses administrations et leurs représentant·e·s sur le terrain sont souvent vus comme les acteurs « premiers » de la régulation et du contrôle des flux, même si ce caractère ne se vérifie pas forcément historiquement (voir Chapitre 2). Dans les écrits libéraux sur le commerce (Akinboade, 2007 ; Lautier, 1994, p. 96 ; Soto, 2001), les acteurs privés, notamment les entreprises, sont perçus comme initiant des mouvements rapides et rentables, quand le public (l'État, ses fonctionnaires) instaure des barrières entravant cette rentabilité à travers les régulations qu'il instaure. Public et privé sont donc à la tête d'une série de dichotomies assez impérieuses et rarement analysées de front : immobilité / mouvement ; contrôle / rentabilité ; corruption / transparence ; formel / informel.

À travers l'analyse des acteurs qui organisent et régulent le mouvement des choses, mon but est ici de réconcilier dans l'analyse des éléments habituellement considérés comme antagonistes. On verra notamment que les instruments de régulation des circulations de marchandises entre public et privé sont semblables : comptabilisation des circulations pour leur contrôle, politiques commerciales, régulation des circulations en agissant sur les infrastructures ou sur les territoires dans lesquels circulent les marchandises. On constate ainsi que les domaines de la circulation des marchandises et de la logistique sont historiquement marqués par une co-production des instruments de régulation entre les acteurs publics et les acteurs privés, rendant caduque un cloisonnement trop strict entre les deux types d'acteurs. Cela me permettra, dans une deuxième partie, de revenir sur une dichotomie centrale lorsque l'on traite des acteurs de la régulation des circulations commerciales, celle de formel / informel, et du positionnement de cette thèse dans le débat qui entoure ces termes.

1. Comment les acteurs publics et les acteurs privés organisent-ils les circulations ? Des instruments semblables

En s'intéressant de près aux configurations d'acteurs qui se cristallisent autour de l'organisation du mouvement commercial, cette partie a pour objectif de montrer que les circulations sont en général plus ambiguës que ne le laissent à penser les analyses de leur régulation par des acteurs soit publics, soit privés. En effet, l'étude des acteurs du commerce est en général simplifiée, et associe les acteurs publics aux contrôles et donc aux ralentissements et arrêts des circulations, alors que les acteurs privés sont associés à l'efficacité et à la vitesse. Mon objectif, notamment avec le concept de régimes de circulations dont il sera question plus loin, est de complexifier ces représentations, en montrant qu'acteurs publics et acteurs privés utilisent des instruments semblables pour organiser et contrôler les circulations qu'ils et elles animent. Les acteurs concernés, qu'ils soient individuels ou collectifs, locaux ou multinationaux, ont ainsi plusieurs outils à leur disposition pour agir sur les circulations de marchandises. Premièrement, ils et elles ont historiquement investi dans des techniques de comptabilisation des circulations, et ce dans un objectif de contrôle et de sélection des circulations à favoriser. La comptabilisation permet, deuxièmement, aux acteurs publics et privés de développer des politiques commerciales, comprises au sens large afin d'englober dans la définition les stratégies d'entreprises visant à améliorer la rentabilité de leurs activités et les relations avec leur environnement (Sellar, 2019). Troisièmement, les acteurs peuvent œuvrer à la production d'un espace commercial qui sied à leurs ambitions de circulations, en agissant sur les infrastructures ou, quatrièmement, en investissant dans la territorialisation des circulations au niveau régional.

À travers cet inventaire des pratiques de gouvernement des circulations, nous verrons que, bien qu'ils représentent deux catégories opposées dans les analyses des formes économiques de régulation, public et privé ont historiquement bénéficié d'instruments très semblables. Cette sous-partie me permettra donc de résoudre la première dichotomie majeure, public / privé, afin de résoudre, plus loin, les autres dichotomies mineures qui découlent de la première (formel / informel ; contrôle / fluidité ; etc.).

a) Compter et comptabiliser les mouvements : techniques publiques et privées

- Naissance des technologies de comptabilisation des flux dans l'administration des territoires

La comptabilisation des flux, qu'ils soient matériels ou humains, a historiquement constitué un enjeu important pour les pouvoirs politiques, qu'ils soient publics ou privés, en charge d'une société et d'un territoire. Leur but est de connaître avec précision les flux qui empruntent les routes sur un territoire donné dans un but de surveillance, de contrôle et de taxation. Pour

Michel Foucault, il s'agit par ailleurs d'un des attributs fondamentaux de l'État moderne : la naissance de la statistique est un événement clé dans la connaissance des mouvements et dans la construction d'une gouvernementalité étatique complexe. Pour lui, le souverain ne doit plus seulement s'occuper de

> « fixer et marquer les territoires, mais laisser faire les circulations, contrôler les circulations, trier les bonnes et les mauvaises, faire que ça bouge toujours et que ça aille perpétuellement d'un point à un autre, mais d'une manière telle que les dangers inhérents à cette circulation soient annulés. » (Foucault, 2004, p. 67)

Pour répondre à cet objectif de contrôle et, simultanément, de facilitation des circulations sur son territoire, les administrations se sont complexifiées et ont créé des instruments spécifiques d'action publique. Inclure la comptabilisation des flux aux administrations est un processus historique long, qui a subi des évolutions au cours du temps, comme le souligne le sociologue Ronen Shamir :

> « Feudal estates closely watched their boundaries, deriving revenue from fees of passage and multitude types of tariffs and excise duties. In the 18th century, with the birth of the modern bureaucratic sovereign state, the regulation of movement reached new levels of precision. From then on, governments increasingly saw it as their business to generate and archive knowledge about individuals and ordinary people, among other things, to regulate mobility. » (Shamir, 2005, p. 209)

Cette citation montre la perpétuelle tension qui existe entre encourager les mouvements (d'humains, de marchandises, etc.) et les contrôler, tension que l'on retrouve aujourd'hui de façon exacerbée avec l'explosion du nombre de marchandises échangées sur des distances toujours plus importantes.

Les outils et instruments développés à partir du XIXe siècle pour compter et classer les circulations sont nombreux : écriture, copies, archivage, etc. Ces techniques sont au cœur des travaux de Delphine Gardey (2008) et d'Alain Desrosières (2008) qui analysent de façon parallèle l'importance croissante des techniques de comptabilisation, des outils statistiques, de quantification des phénomènes, de classification et d'archivage, comme l'un des fondements de l'administration moderne des territoires et des marchés. Ces techniques se développent notamment avec l'ampleur progressive prise par les circulations, qui appelle d'autres types de régulation et de comptabilisation :

> « Série indéfinie des éléments qui se déplacent : la circulation, nombre x de chariots, nombre x de passants, nombre x de voleurs, nombre x de miasmes, etc. (…) C'est la gestion de ces séries ouvertes (…) qui ne peuvent être contrôlées que par une estimation de probabilités. » (Foucault, 2004, p. 22)

M. Foucault souligne ici la nécessité de la jonction entre statistique, science de l'État et de gouvernement, et statistique inférentielle, « une branche spécialisée des mathématiques, utilisée pour induire, tester et généraliser des connaissances à partir de faits observés » (Desrosières, 2008, p. 7) dans la compréhension et la gestion de circulations de plus en plus nombreuses et de plus en plus complexes.

- Les technologies de comptage et de classement prises dans le dialogue entre État et entreprise

Il faut noter ici que les entreprises coloniales ont joué un rôle important dans la transmission des savoirs et des technologies de comptabilisation entre le monde de l'État et le monde de l'entreprise (Gardey, 2008). Les entreprises concessionnaires, notamment en Afrique, avaient en effet en charge d'immenses portions de territoire, sur lesquelles elles devaient organiser les circulations de matières premières extraites et de marchandises importées pour la rémunération des travailleur·euse·s, prélever l'impôt et gérer l'ordre public pour le compte de l'État (Coquery-Vidrovitch, 2001 [1972]). L'entreprise concessionnaire, une forme de gouvernement dont il sera amplement question dans le Chapitre 2, était marquée par sa nature duale, de capital privé mais avec des prérogatives publiques, ce qui explique cette position d'intermédiaire central dans la transmission des savoir-faire de gouvernement et de comptabilisation des circulations entre acteurs publics et acteurs privés.

Si les premières techniques de comptabilisation et de retraitement des données relatives aux circulations étaient au départ l'apanage d'un pouvoir politique appliqué à un territoire, ces technologies sont assez vite reprises et améliorées par les grandes entreprises privées dans la gestion de leur marché. À partir de la seconde moitié du XXe siècle, l'entreprise privée marchande, que les méthodologies de classement et de contrôle des flux ne concernaient *a priori* pas, se saisit elle aussi de ces différentes technologies, se les approprie, en développe d'autres qui repasseront ensuite dans le champ étatique (Gardey, 2008, Chapitre 7). C'est par exemple le cas de la carte perforée, apparue au début du XIXe siècle dans les soieries lyonnaises et progressivement généralisée y compris dans la pratique bureaucratique publique, car elle permet de stocker et de retraiter automatiquement des grandes quantités d'information, notamment celles qui sont relatives aux circulations.

C'est à partir des années 1950 que l'entreprise privée se saisit pleinement des technologies de comptabilisation et de gouvernement des flux dans une optique de conquête de nouveaux marchés et d'efficacité de son processus de production :

> « les notions de conquête, de territoire apparaissent centrales [pour l'entreprise] : il s'agit de gagner des marchés, de savoir vendre, d'organiser les activités sous le signe du gigantisme : gigantisme des entreprises industrielles, des magasins de vente par correspondance, gigantisme des administrations bancaires et d'assurance. La bataille est celle des marchés mondiaux et les "systèmes" s'instaurent comme infrastructure informationnelle et matérielle pour le développement de ces activités. » (Gardey, 2008, p. 161-162)

Par les informations qu'elle organise et rend disponibles, la comptabilisation précise des flux de marchandises rend possible le développement de politiques commerciales (calcul de quotas, de taux de taxation, etc.), comprenant des instruments que partagent acteurs publics et acteurs privés.

b) Les politiques commerciales, outils publics et privés

La connaissance mathématique et statistique des circulations de marchandises se déroulant sur un territoire a permis le développement de politiques commerciales précises, entendues comme une action concertée mise en place pour résoudre un problème identifié comme tel (ici, concilier la régulation et la rentabilité des flux), avec une stratégie donnée et un budget adéquat. Administration publique et acteurs privés (notamment les entreprises) ont mis en place des politiques commerciales dans le but de favoriser les circulations vues comme bénéfiques, empêcher celles qui ne l'étaient pas, tout en les organisant afin qu'elles restent rentables.

- Politique commerciale publique : capter les rentes ?

Les politiques commerciales des États sont souvent analysées comme des moyens de capter et de distribuer la rente issue des circulations commerciales, surtout en Afrique où, suite aux programmes de privatisations des industries nationales et à la désindustrialisation liés aux plans d'ajustement structurel des années 1990, les captures de rente de l'État ne se concentrent plus sur les lieux de production de la richesse, mais sur les lieux de sa circulation (voir Interlude photographique dans cette thèse). La loi représente ici l'un des principaux moyens d'action. Même si les lois et règlements sont très techniques à première vue (ils fixent des quotas, des interdictions, élaborent et décrivent des normes pour l'obtention de permis…), Michel Peraldi montre qu'ils sont un outil de sélection des bénéficiaires de la richesse extraite des circulations commerciales :

> « Tout un pan du droit commercial, dans tous les pays et sous tous les régimes, attribue inégalement le droit d'exercice de tel ou tel commerce, l'exclusivité ou le monopole de telle distribution ou de tel produit ; bref, le droit commercial ne réglemente pas seulement des produits mais les conditions d'exercice légitime de la fonction commerciale. » (Peraldi, 2001, p. 10)

Le processus de sélection des bénéficiaires de la richesse commerciale par l'État peut suivre des lignes partisanes comme dans le cas de la Tunisie de Ben Ali (Meddeb, 2012). Dans ce cas précis, l'activité des petit·e·s commerçant·e·s transfrontalier·ère·s, souvent illégale au regard du droit des douanes, n'est tolérée que s'ils obtiennent l'aval du chef du bureau politique local, ce qui permet

> « l'extension du pouvoir au-delà des structures institutionnelles et sa diffusion dans des pratiques économiques illicites pour en faire des sites de pouvoir. » (Meddeb, 2012, p. 58)

Le pouvoir autoritaire de Ben Ali s'appuyait donc sur un appareil de parti territorialisé et sur le contrôle direct des forces de l'ordre afin de réguler les circulations commerciales et l'accès à la richesse qu'elles sous-entendent. Seules les personnes considérées comme loyales au pouvoir avaient accès au moyen de survie économique que représentait le commerce illicite.

Les législations commerciales peuvent ainsi entrer dans les stratégies de pouvoir d'élites politiques et/ou économiques. B. Hibou explique que

> « les tentatives d'instrumentalisation des politiques économiques par les factions au pouvoir sont expliquées (…) par cette volonté de se constituer — contre d'autres — en classe dominante et de consolider leur position au sein de l'État, de l'administration et de la société. Elles prennent également leur sens dans la nécessité, en l'absence de base sociale solide, d'éviter la constitution de forces économiques et politiques susceptibles de les concurrencer » (Hibou, 1996, p. 238)

Ainsi, l'attention portée à la création de richesses par le commerce et à la redistribution des possibilités commerciales par l'État permet de voir en quoi l'administration des mouvements commerciaux est une pratique politique qui entre dans des rapports de force internes et anciens.

- Politiques commerciales privées : intégration globale et implantation locale

Par leur localisation physique et par les alliances nouées avec l'État et les administrations hôtes, les acteurs privés peuvent avoir une influence directe sur les circulations, et sur les infrastructures qui les permettent. Ici, l'implantation d'une entreprise à un endroit donné va déterminer les stratégies d'influence qu'elle peut avoir sur les programmes d'action publique et donc sur la régulation des circulations.

La localisation des systèmes d'entreprises dépend du domaine d'activité de celles-ci et a évolué dans le temps. Par exemple, les exploitations minières se sont caractérisées, au cours des XIXe et XXe siècles, par une organisation spatiale de l'espace de production dont l'objectif était la maîtrise de la main-d'œuvre et de ses conditions de reproduction (pour la France voir Baudelle, 1994 ; pour l'Afrique Centrale, voir Frederiksen, 2018 ; Hönke, 2011). Le système spatial de la mine semble cependant avoir été aboli dès les années 1970 avec l'avènement d'un nouveau type de système urbain, qui naît à la conjonction entre les intérêts des grands groupes industriels, des administrations centrales et du système politique local (Castells et Godard, 1974). Les auteurs expliquent la chute du modèle de ville industrielle intégrée par le besoin du

> « capital monopoliste (…) d'avoir les mains les plus libres possibles (…) pour sauter d'une occasion à une autre, dans une constante fuite en avant contre la loi structurelle de la tendance à la baisse du taux de profit. » (Castells et Godard, 1974, p. 291)

C'est une des raisons pour lesquelles les grands groupes ne voient plus l'intérêt de « posséder des "villes entières" avec les gens qui y habitent » (*Ibid*., p. 291). Les entreprises, notamment minières et pétrolières, assument donc désormais des responsabilités moindres dans leur territoire d'action, même si les attentes des populations restent fortes. Au Tchad par exemple, l'industrie pétrolière doit permettre l'ouverture vers la mer de ce pays enclavé, et ce grâce à la participation des entreprises dans la construction d'infrastructures (Magrin, 2003).

Les entreprises sont alors vues comme faisant le lien entre les capitaux et marchés internationaux et le système d'État. Elles mettent les territoires en concurrence pour obtenir les meilleures conditions à leur implantation physique. La tension entre internationalisation des chaînes de valeur gérées par les entreprises en implantation nécessairement locale est également soulignée dans *Monopolville* :

> « On a d'un côté les monopoles qui (…) sont gênés dans leur capacité de manœuvre par l'existence d'une scène politique locale. L'enjeu est trop important pour qu'on puisse s'attarder autant à ces problèmes

> locaux. *C'est là une contradiction nouvelle entre la délocalisation (et même l'internationalisation) de l'enjeu et la localisation des conditions sociales de sa gestion*. » (Castells et Godard, 1974, p. 362)

L'investissement dans les problèmes politiques locaux est donc vu comme contre-productif mais paradoxalement nécessaire à la sécurisation de la production. Les entreprises préfèrent alors négocier directement avec l'échelon administratif central qui, dans la France des années 1970, a le pouvoir de mettre au pas les administrations municipales dunkerquoises.

c) La régulation par l'infrastructure

Les politiques commerciales de régulation des circulations sont complétées par l'organisation de l'espace des circulations, ce que certain·e·s auteurs ont désigné sous le terme de « régulation [des circulations] par l'infrastructure » (Garcier, Martinais et Rocher, 2017, p. 11). L'organisation de l'espace construit est en effet un moyen pour les acteurs en présence de contrôler les circulations :

> « Producing order and predictability is not simply a matter of fixing in space but of channelling motion - of producing correct mobilities through the designation of routes. » (Cresswell, 2010, p. 165)

Il s'agit du « formatage » (Debrie, 2007, p. 50) d'un projet politique en un dispositif infrastructurel : malgré les pesanteurs que représente un environnement construit, ces formatages ont varié au cours du temps. Agir sur l'espace construit revient à créer des dispositifs spatiaux, au sens de M. Foucault : le choix des infrastructures à privilégier représente une matérialisation des objectifs politiques, économiques, sociaux ou idéologiques, favorisant certaines circulations aux dépens d'autres types de mouvements. « L'effet structurant des infrastructures » (Offner, 1993) continue donc d'être un argument avancé dans la justification des programmes infrastructurels par les acteurs publics comme privés.

L'État et ses administrations peuvent réguler les circulations commerciales en agissant sur l'architecture infrastructurelle de leur territoire. Par exemple, dans les États nouvellement indépendants ou en formation, les infrastructures avaient comme objectif d'unifier le territoire (Dubresson et Raison, 2002 ; Pourtier, 2009, p. 126-127). La construction d'infrastructures devant permettre les circulations a accompagné les mécanismes de centralisation du pouvoir et des flux : les administrations ont ainsi fait en sorte que toutes les parties du territoire soient accessibles à partir de la capitale d'État, et qu'aucune région vue comme périphérique ne soit amenée à dépendre d'un État voisin pour sa survie économique. Le territoire

> « devient alors le cadre d'un nouveau projet à formater par un pouvoir d'État qui hérite d'un support à territorialiser, c'est-à-dire où un projet « national » doit être concrétisé. » (Debrie, 2007, p. 53)

Des politiques de grands travaux sont mises en place, se greffant sur le réseau colonial d'infrastructures jugé insuffisant et trop extraverti. Si cet objectif de l'État développementaliste a été largement étudié par la littérature (Dunford, 1992, pour l'Afrique australe voir Saunders et Caramento, 2018), il n'en demeure pas moins que cette régulation par l'infrastructure orientée vers un contrôle national et territorial des flux a constitué plutôt l'exception que la

règle dans l'histoire de ces États. Aujourd'hui, malgré les efforts croissants déployés en vue de la rentabilité des circulations, et malgré les dynamiques de retrait de l'État des affaires économiques, la responsabilité incombe toujours aux administrations de gérer la tension entre la facilitation, gage de la rentabilité privée des circulations, et contrôle (garant de la sécurité et d'une certaine rentabilité publique via les taxations) de ces circulations, notamment par la construction ou la rénovation des infrastructures commerciales.

La régulation par l'infrastructure dans le but d'organiser au mieux les circulations commerciales est également un instrument utilisé par les acteurs privés. Les circulations commerciales qui sillonnent la planète ont un effet sur la structuration de l'espace global en ce qu'elles modifient les distances et la nature des relations entre les lieux. Par l'animation des flux et des circulations, par l'intensification et l'allongement des chaînes de valeur, les acteurs privés agissent donc sur la production d'un espace tout entier dédié aux mouvements de marchandises. Ils participent de la création d'une nouvelle échelle globale (Cowen, 2014 ; Hönke et Cuesta-Fernandez, 2017 ; Tsing, 2009):

> « By reframing the way that economic space was conceived and calculated, the science of business logistics was critical in the remaking of geographies of capitalist production and distribution on a global scale. » (Cowen, 2014, p. 40)

La création d'un espace mondialisé par les chaînes de valeur globales et les infrastructures qui les sous-tendent ne se fait cependant pas de façon homogène : certains lieux, distants géographiquement, se trouvent avoir une relation qualitativement plus dense que des lieux proches en termes de distance topographique ; cela dépend de la nature, de la qualité et de la vitesse des flux qui les lient. La topologie, c'est-à-dire la place relative d'un point dans un réseau, remplace progressivement la topographie (Allen, 2011 ; Hönke et Cuesta-Fernandez, 2017).

d) La territorialisation des circulations : construction d'un espace de relations par la régionalisation

Les mouvements de marchandises mettent donc en relation des espaces distincts régulés par différents acteurs (souvent nationaux) : une grande partie de la science géographique et politique régionale s'est attachée à décrire les différents espaces de relation qui se créent pour réguler les mouvements transfrontaliers, et les relations qu'entretiennent les circulations et la production territoriale. Les acteurs de la régulation des circulations ont ainsi investi dans la production d'un territoire régionalisé dans le but de mieux maîtriser, contrôler ou faciliter les circulations commerciales transfrontalières.

- Régionalisation « par le haut » : structures institutionnelles de régulation du commerce

Les acteurs publics nationaux, devant l'allongement géographique et temporel des circulations commerciales, ont signé des accords avec les pays les plus proches, dans le but de développer les relations commerciales et de mieux les organiser. Le projet régional porte donc en lui-même la contradiction première entre contrôle et rentabilité, mouvement et immobilité. Suivant les aires géographiques concernées, l'équilibre entre les deux termes est modifié : en Europe, la suppression des contrôles aux frontières pour les mouvements de marchandises fait pencher la balance du côté de la rentabilité plutôt que du contrôle. En conséquence, il est estimé qu'un pourcentage non-négligeable des marchandises quittant les ports européens sont illégales au regard du droit européen (notamment des déchets : Rosenthal, 2009). En Afrique, la régionalisation des économies est fortement polysémique, et répond à des objectifs parfois contradictoires. Pour certains, on peut voir « la régionalisation comme stade intermédiaire de la mondialisation » (Coussy, 1996, p. 360), mais elle est souvent et paradoxalement utilisée à des fins protectionnistes de recentrage des activités économiques et de durcissement des frontières, régionales voire nationales. C'est le cas d'un pays comme la République démocratique du Congo, qui fait partie d'une dizaine d'accords régionaux de libre-échange, mais qui reste gardé par de multiples barrières tarifaires et non-tarifaires, notamment à l'importation. En l'absence d'harmonisation des règles au niveau régional et international entre ensembles régionaux parfois concurrents, la régionalisation a, dans cet exemple, pour effet de multiplier les normes à respecter avant de pouvoir commercer à l'international, et donc de complexifier l'activité commerciale (voir Chapitre 8).

- Régionalisation « par le bas » : une focale sur les acteurs commerciaux de petite échelle

Les acteurs privés créent également des espaces de relations afin d'organiser les flux et les circulations commerciales qu'ils et elles initient. Il faut noter que ce sont avant tout les acteurs privés de petite échelle qui ont ici retenu l'attention des travaux scientifiques (mais voir Grégoire et Labazée, 1993) : ces derniers analysent avant tout la façon dont les populations frontalières, par leurs échanges quotidiens, créent un territoire vécu malgré et par-dessus les frontières étatiques. Ici, ce sont donc les circulations commerciales transfrontalières de très petite échelle qui ont des effets directs sur la production d'un espace social transfrontalier.

L'ethnographie des pratiques et des interconnaissances transfrontalières, associée à une description fine des systèmes d'acteurs intervenant à la frontière (Bennafla, 2002) sert de méthodologie de base pour étudier la création d'espaces transfrontaliers de relations privées (Grégoire, 1991). Souvent basés sur un groupe précis de commerçant·e·s, ces travaux analysent leurs pratiques et interactions quotidiennes. Ils insistent sur la signification de la frontière

étatique pour ces groupes, davantage perçue comme une opportunité économique que comme une barrière hermétique (Chevrillon-Guibert, 2008, 2016 ; Scheele, 2011 ; Titeca, 2006). La connaissance et la pratique de territoires transfrontaliers par les groupes décrits ici est au fondement de la création de territoires commerciaux transfrontaliers, non-organisé par des institutions politiques. Cette posture théorique et méthodologique, accompagnée parfois d'un biais ethnique (les études se centrent sur des groupes de commerçant·e·s identifié·e·s par leur appartenance à un ensemble tribal réel ou supposé), s'accompagne souvent d'une hypothèse de remise en cause du pouvoir de l'État sur ses marges territoriales et de la description de systèmes territoriaux, politiques et institutionnels concurrents aux administrations centrales. De nombreux termes ont été créés pour caractériser ces constructions comme la « hybrid governance » de K. Meagher (Meagher, 2014). On retrouve également cette même idée dans les écrits de T. Raeymaekers en Afrique Centrale et chez G. Dobler sur la frontière entre Namibie et Angola (Dobler, 2009 ; Raeymaekers, 2009). Ce dernier met en lumière le fait que ce sont des dynamiques spontanées qui font naître des micro-régions transfrontalières et non un programme politique et institutionnel. Il souligne ainsi l'importance des actions privées et des commerçant·e·s individuel·le·s dans la construction de l'espace, un aspect souvent analysé de manière très positive dans la doctrine libérale et libre-échangiste : les acteurs privés sont toujours vus comme plus flexibles et plus à même d'animer des flux commerciaux efficaces et rentables face à une machine étatique pesante et coûteuse.

L'invention spontanée de territoires transfrontaliers indépendants de toute volonté étatique organisée engendre ce que F. Söderbaum (Söderbaum et Lundin, 2002) a décrit sous le terme de « micro-régionalisation » ou de « régionalisation par le bas ». Celle-ci s'opposerait aux tentatives institutionnelles d'instaurer des zones de libre-échange bilatérales ou régionales. Elle s'appuie sur la reproduction d'échanges commerciaux entre les communautés voisines, à l'échelle du temps long, mais néanmoins séparées par une frontière internationale. Les dynamiques « bottom-up », portées par les commerçant·e·s de petite échelle affrontent ou complètent les logiques « top-down » portées par les institutions politiques et les grandes entreprises. L'auteur conclut cependant que les unes ne peuvent fonctionner sur le long terme sans les autres. Jérôme Lombard tire la même conclusion dans son étude des interactions entre les flux de commerce transfrontalier et les infrastructures de transport entre quatre pays d'Afrique de l'Ouest (Mali, Guinée, Sénégal, Gambie) (Lombard, 2003). Les dynamiques de micro-régionalisation seraient donc nécessaires à la réussite, à la « greffe » de systèmes régionaux institutionnels dont il a été question ci-dessus.

e) Une co-production des infrastructures et des paysages circulatoires entre public et privé

On voit ainsi que les courants de la littérature restent relativement compartimentés autour d'une échelle particulière d'acteurs : l'État, l'entreprise et les acteurs privés intervenant à l'échelle dite « locale » sont rarement traités ensemble. Or, dans les faits, les infrastructures

et les paysages circulatoires qui permettent le mouvement sont activement coproduits par les deux catégories d'acteurs.

Historiquement, on remarque en effet que les domaines de la logistique et de la régulation des circulations de marchandises sont marqués par une forte collaboration entre acteurs publics et acteurs privés. Les réformes législatives, par exemple, allient fortement État et entreprises, et ce depuis la fin du XIXe siècle. Dara Orenstein a étudié l'invention du système d'entrepôts sous douane (*bonded warehouses*) aux États-Unis à partir de 1846 et conclut que :

> « If scholars of territorial sovereignty have long assumed the nation-state to be a co-pilot in the circulation of commodity capital, then this genealogy also helps us appreciate the extent to which the corporation is increasingly in the driver's seat. » (Orenstein, 2018, p. 651)

Cette alliance entre public et privé est donc bien plus ancienne que les défenseurs de la théorie de l'État néolibéral et entrepreneur le laissent penser. Cette situation de collusion des intérêts publics et des grandes entreprises privées engendre un nouveau stade du développement capitaliste, décrit en 1974 par M. Castells et F. Godard, sous le terme de « capitalisme monopoliste d'État », dans lequel

> « l'Appareil d'État, par le jeu de financements sélectifs publics directs ou indirects, renforce (…) le processus d'accumulation inégal des capitaux en renforçant les secteurs à taux de profit élevé et en contribuant alors à élever encore leurs profits. » (Castells et Godard, 1974, p. 48)

Un exemple de cette collusion et de la co-production de la régulation des flux commerciaux est la lutte contre les contrefaçons : le commerce de produits de contrefaçon ne met pas en danger l'ordre public comme le font les commerces de produits dangereux ou d'explosifs, pourtant les administrations douanières nationales et internationales y consacrent du temps, du budget et des efforts réglementaires, qui bénéficient directement aux revenus des grandes entreprises.

La co-production des conditions de possibilité entre acteurs publics et acteurs privés est, deuxièmement, visible à travers la généralisation des mécanismes de partenariats public-privé (PPP) dans la régulation et la gestion des circulations commerciales, qui scellent l'alliance des deux catégories d'acteurs. Les PPP s'appliquent désormais dans un grand nombre de secteur de la vie publique, au Nord comme au Sud (Birch et Siemiatycki, 2016 ; Himmel et Siemiatycki, 2017). Dans la régulation des circulations, on remarque que les PPP se développement avant tout dans les domaines des infrastructures, et qu'ils ont comme effet de transformer la fonction et la signification de celles-ci. En effet, ces dernières deviennent le support pour des flux rentables et mondialisés, et donc un vecteur d'intégration dans la mondialisation économique et financière. Elles deviennent un moyen de « facilitation » et d'accélération des circulations commerciales, et doivent permettre la continuité et la fluidité des flux dans les logiques de production « just-in-time » qui caractérisent le capitalisme des « global supply chains » (Cowen, 2014 ; Tsing, 2009). Les logiques d'économies des coûts et d'efficience priment sur les autres (notamment d'efficacité sociale ou d'innovation) : les PPP « incentivize cost-saving ingenuities over more transformational innovations » (Himmel et Siemiatycki, 2017, p. 746). La rentabilité devient donc une justification clé aux politiques commerciales publiques-privées.

À la suite de ces remarques, on pourrait être tentés d'adhérer à la thèse du retrait progressif de l'État au profit du privé dans la gestion et la régulation des circulations commerciales. Cependant, comme de nombreuses études le montrent depuis une vingtaine d'années, les dynamiques de néolibéralisation du monde (Dardot et Laval, 2010) dépréciant fortement l'action publique ne s'accompagnent pas d'une disparition des acteurs publics dans les domaines des circulations commerciales. On constate au contraire une transformation profonde du rôle et des idéologies de l'État dans la régulation des activités et des circulations commerciales avec le moment néolibéral, notamment à travers l'importance croissante du privé et des valeurs qui lui sont associées (profit) dans les politiques publiques. Cette transformation est souvent décrite par le terme de « décharge » : pour B. Hibou, mais aussi pour J. Hönke qui reprend le terme (Hibou, 1998a ; Hönke, 2011), le mécanisme de la décharge n'équivaut pas au retrait de l'État mais à « un nouvel interventionnisme » : malgré la passation de certaines fonctions au privé, l'État garde la main sur les orientations générales des politiques publiques et sur les acteurs auxquels il décide de confier les missions de service public. On ne peut donc pas conclure à la disparition de l'État, bien au contraire : on parle davantage de son « redéploiement » (Hibou, 1998a) dans un contexte international nouveau. Les dynamiques de néolibéralisation entraînent même parfois des mécanismes de recentralisation des décisions et des mécanismes de contrôle, et ce au profit des institutions de la capitale (Chalfin, 2006, 2010).

J'ai ainsi montré que le cloisonnement des analyses des acteurs de la régulation des circulations commerciales entre acteurs publics et acteurs privés n'était pas opératoire : ces deux types d'acteurs bénéficient d'instruments semblables dans l'animation et le gouvernement des circulations : les techniques de comptabilisation, les politiques commerciales, la production du territoire par les infrastructures ou la régionalisation, sont des technologies de régulation et de contrôle des circulations s'étant développées à l'interface entre le public et le privé. Le cloisonnement public/privé est à l'origine d'une autre opposition fondamentale dans l'étude des circulations commerciales : la distinction formel / informel. La sous-partie suivante reviendra sur la généalogie de cette distinction et sur le positionnement de ma thèse dans le débat entourant ces deux termes.

2. Secteur public, secteur privé et circulations informelles

Lorsqu'on travaille sur les flux commerciaux transfrontaliers en Afrique, on se trouve confrontée très vite et très fréquemment à la catégorie d'informel, qui désigne une grande variété de comportements et de mouvements de marchandises ayant pour point commun de se dérouler en dehors des normes instituées. Il me semble important de revenir sur l'utilisation de ce mot, car le terme d'informel naît de la rencontre entre acteurs publics et acteurs privés :

- premièrement, la définition historique du terme « informel » donnée par les organisations internationales place les activités ainsi désignées hors de l'État et de ses institutions. Est formel ce qui entre dans les réglementations publiques ; est informel ce qui ne s'y conforme pas. L'informel est donc défini comme étant avant tout l'apanage des acteurs privés, souvent présentés dans la littérature comme des commerçant·e·s individuel·le·s.

- deuxièmement et paradoxalement, l'existence même des circulations informelles est souvent imputée aux dysfonctionnements de l'État, notamment dans les théories économiques libérales (Akinboade, 2007 ; Soto, 2001) : il serait trop faible pour réguler ces circulations qui lui échappent, il mettrait en place des règlementations trop strictes ou trop coûteuses à respecter pour les commerçant·e·s, ses agent·e·s seraient sous-payé·e·s et/ou trop corrompu·e·s. La responsabilité de l'existence de ces circulations est donc en général attribuée au secteur public, ce qui renforce la vision libérale du commerce présentant l'État et ses contrôles comme autant d'obstacles à la libre-circulation des choses, et donc à leur rentabilité.

Le terme « informel » naît donc des conceptualisations existantes des relations entre public et privé dans la régulation des circulations commerciales. À ce titre, il pose une série de problèmes théoriques, en reproduisant les dichotomies auxquelles j'ai fait référence plus haut. Dans cette partie, je souhaite donc revenir sur les généalogies du terme « informel », ses définitions successives, afin d'expliquer ensuite les partis pris de la thèse dans l'utilisation de ce terme.

a) Commerce informel : généalogies d'un terme problématique

Le concept d'informalité dans l'économie des pays dits « en développement » a acquis un statut hégémonique : on ne peut aujourd'hui passer à côté, que ce soit dans les rapports internationaux et techniques publiés par les grandes organisations internationales, les institutions d'aides bilatérales ou les administrations étatiques, ou dans la littérature scientifique publiée sur le sujet des échanges commerciaux transfrontaliers. Pour réaliser les généalogies de ce concept, je suivrai le modèle développé par Olivier Nay à propos de la diffusion du concept de « fragile State » dans les cercles techniques et scientifiques travaillant sur l'État en Afrique (Nay, 2014). Olivier Nay identifie trois étapes dans la production d'un concept hégémonique : la normalisation du concept, sa fragmentation et son assimilation, que je reprendrai pour décrire la carrière du terme « informel » dans la littérature sur les Suds en général, sur l'Afrique en particulier.

L'étape de normalisation d'un concept correspond à la phase de création d'outils techniques de mesure et de définitions précises qui permettent aux institutions de donner une épaisseur et des contours précis au phénomène dont elles parlent. Cela permet la diffusion plus large du concept dans d'autres institutions, avec une signification stable, et sa régularisation dans le débat. Dans le cas du concept d'informalité, l'étape de normalisation s'est produite au sein de l'Organisation Mondiale du Travail et de la Banque Mondiale dans les années 1970. Ce terme a été créé au départ pour décrire la situation économique kényane, et marque un

changement de paradigme dans le traitement et la compréhension de la pauvreté et de marginalité urbaine :

> « the Kenya report, while inaugurating a new approach to the question of urban poverty by shifting the focus from the unemployed to the working poor, presented the informal sector as an empirical category. » (Sanyal, 2007, p. 201)

L'informalité de l'économie est alors définie comme un secteur bien particulier, défini par sept critères : absence de barrière à l'entrée ; dépendance de l'activité à des capitaux indigènes ; propriété familiale des entreprises ; opérations de petite échelle ; *labour-intensive* (c'est-à-dire nécessitant beaucoup de travail) ; compétences acquises en dehors du système formel de l'école ; présence de marchés compétitifs et dérégulés (Bangasser, 2000). Cette vision sectorialiste oppose les activités formelles et informelles, et insiste sur cette catégorie de *working poor*, travailleurs pauvres, qu'elle contribue à créer :

> « Th[is] discourse is bringing this hitherto invisible space into visibility by describing it, naming it, and allowing it a place within the framework of development policy. It is given the name "the informal sector", a sector comprising activities whose location is in the limbo space between the traditional and the modern sector. » (Sanyal, 2007, p. 194)

Le passage de la catégorie de « marginalité sociale » à celle de secteur informel, telle qu'elle est décrite par Kalyan K. Sanyal permet de réintégrer ces populations pauvres dans les politiques étatiques et internationales de développement. Cette définition du concept d'informalité (et notamment celle de l'économiste H. De Soto de la Banque Mondiale) sert un agenda libéral, de valorisation du travail et de dévalorisation de l'action de l'État dans l'économie (Lautier, 1994).

Le processus de normalisation est suivi par le processus de fragmentation : la multiplication des usages du terme normalisé par des organisations et des individus d'horizons différents (*think tanks*, universités) a comme conséquence de brouiller la signification du terme. On assiste à son inflation conceptuelle, ce qui contribue paradoxalement à le rendre incontournable dans les études sur le développement. Le concept d'informel a en effet été repris par des sociologues et des anthropologues, travaillant sur des terrains très diversifiés : petite production urbaine (Meagher, 2010), petit commerce de rue (Akinboade, 2007 ; Jongh, 2016) ou transfrontalier (Lourenço-Lindell, 2010), façon de vivre et d'habiter la ville (Simone, 2004), etc. Ces travaux donnent une profondeur scientifique au terme, et surtout l'accompagnent d'exemples concrets. Ils complexifient les définitions précédentes purement techniques, parfois les récusent. La fragmentation des définitions s'accompagne du développement d'un fort courant critique du terme, qui souligne notamment l'impossibilité de parler de secteur informel, quand dans les faits formalité et informalité s'interpénètrent en permanence (Lautier, Miras et Morice, 1991), quand les grandes entreprises multinationales utilisent ces mêmes procédés (Lautier, 1994) et quand les études sociologiques, menées notamment aux frontières, démontrent la participation active de l'État et de ses agents aux phénomènes dits « informels » (Igué et Soulé, 1992).

Malgré les critiques parfois virulentes dont il a fait l'objet, le concept tient bon et continue d'être utilisé. C'est la phase d'assimilation : la définition a intégré les perspectives hétérodoxes soulevées par les critiques et les a digérées, bien que le fond de la doctrine demeure inchangé :

> « Bien que très contestée depuis la décennie 80, l'expression de "commerce informel" continue d'être usitée par beaucoup, entourée ou non de guillemets, par commodité ou paresse. » (Bennafla, 2002, p. 25)

> « Néanmoins, et c'est assez paradoxal, même critiquée pour ses insuffisances, cette notion et l'idée de frontière interne à l'économie qu'elle porte, n'a jamais vraiment été ni "amendée" ni remplacée. Critiquée, oui, ... violemment, démontée, pliée, mais pas remplacée. » (Peraldi, 2010, p. 431)

Le constat selon lequel le concept d'informalité serait dépassé pour décrire des réalités économiques, sociales et politiques n'est cependant pas partagé par tou·te·s (Peraldi, 2010). Les réflexions sur les limites du terme traversent les sciences sociales depuis une bonne trentaine d'années (Lautier, 1994 ; Lautier, Miras et Morice, 1991), sans que les chercheur·e·s n'arrivent à se déprendre de la dichotomie formel/informel, ou à penser les phénomènes économiques sans créer d'autres dichotomies très proches : commerce enregistré et commerce non-enregistré ; première et seconde économie (MacGaffey, 1987) ; commerce officiel/parallèle, etc. Certain·e·s ont développé des oppositions à trois termes afin d'affiner l'analyse, comme avec la distinction faite entre illégal / illicite / illégitime (Roitman, 2003). Un consensus s'est donc formé à l'usage dans les milieux scientifiques, partant du principe que l'informel n'existe pas en tant que tel. Il est désormais admis que les activités dites informelles sont organisées et productrices d'un ordre social et économique dont États, administrations et commerçant·e·s à diverses échelles se saisissent, et que la circulation d'un bien n'a pas forcément une trajectoire homogène tout au long de son mouvement, qu'elle soit formelle ou informelle.

b) Partis pris de la thèse en termes de définition

Tout comme pour les termes de clientélisme et de corruption, que l'on associe souvent à l'idée d'informalité, il est difficile d'ignorer le débat que suscite le terme d'informel. Ce mot a une forte charge normative : les activités informelles sont décrites négativement quand on se place du point de vue de l'État, entre les pertes fiscales causées par les pratiques dites informelles et l'image de l'État qui ressort de ces études (corruption, faiblesse). Elles sont au contraire décrites positivement quand on se place du point de vue des acteurs privés, alors perçus comme capables de développer une activité économique dynamique malgré les contraintes institutionnelles, ou du point de vue des travailleur·euse·s pauvres vu·e·s comme dynamiques, inventif·ve·s et dignes dans la pauvreté. À l'autre extrémité du spectre politique, les pratiques informelles sont également encensées comme une alternative à la mondialisation néolibérale (Latouche, 1991, cité dans Lautier, 2003). Dans une thèse écrite en 2018-2019, le débat apparaît quelque peu miné.

J'ai donc opté pour une définition constructiviste et performative du terme d'informel. En suivant les travaux de Fabrizio Maccaglia, et vu que l'informel est partout, je l'étudierai avant tout en tant que processus de désignation et de stigmatisation de certaines activités plutôt que d'autres (Rubbers, 2009, p. 212). Il s'agit d'une

> « double qualification … : d'une part verbale (c'est un discours qui désigne l'autre et crée donc une distinction entre les membres d'un groupe) et d'autre part juridique (on crée un sujet ou une pratique qui est défini(e) par le droit, soumis(e) au droit et sanctionné(e) par le droit). » (Maccaglia, 2014, p. 1253)

Cet angle d'attaque me semble pertinent car il vide le terme d'informel du trop-plein de significations sociales qu'il a acquises au cours de sa longue carrière internationale, et réinvestit au contraire les rapports de pouvoir qui se créent : qui peut utiliser cet adjectif ? Qui en est la « victime » ? Un même raisonnement peut être appliqué au terme de « corruption », vue très négativement mais entretenant de forts liens pratiques et théoriques avec la participation démocratique et la décentralisation (Bénit-Gbaffou, 2011).

Pour désigner les pratiques commerciales, j'ai choisi d'utiliser le terme d'illégal pour décrire les circulations ne respectant pas les lois politiques, et celui d'illicite pour décrire les mouvements commerciaux violant les lois morales en vigueur. Je parlerai plus globalement des « circulations de contournement » pour décrire les circulations se situant en partie ou entièrement hors des façons institutionnelles de faire : « contournement parce que les acteurs s'évertuent à contourner les normes, les taxes, les lois » (Bennafla, 2002, p. 29). Cette expression, largement moins connotée moralement que celle de commerce informel, permet de maintenir un certain flou à la fois sur les responsabilités du public et du privé (Bennafla, 2014, p. 1341), comme sur l'interpénétration des procédures et des moments formels et informels dans une même circulation. Finalement, et pour insister sur l'idée de collusion du public et du privé développée plus haut, je considèrerai le clientélisme, la corruption et les activités informelles non pas comme un mal intrinsèquement public que l'on pourrait résoudre grâce à des solutions techniques (comme le font depuis plusieurs années des institutions comme la Banque Mondiale), mais bien comme le résultat de l'interpénétration des logiques publiques et privées (Whyte, 2015). J'utilise cependant le terme d'in-formel (voir Chapitre 8) pour désigner les pratiques sociales qui ne sont pas formalisées dans un langage bureaucratique.

3. Les cloisonnements de la littérature, créateurs de dichotomies

Les travaux qui analysent la régulation des mouvements de marchandises sont trop souvent caractérisés par leur cloisonnement. Ils s'appuient en général sur la série de dichotomies dont il a été question ci-dessus (mouvement / immobilité ; rentabilité / contrôle ; informel / formel), organisées suivant la ligne de distinction public / privé. Dans l'analyse des circulations, on trouve de plus deux cloisonnements majeurs : on remarque tout d'abord qu'il existe des terrains typiques pour l'analyse de certains acteurs du commerce. Ainsi, le continent

africain est souvent laissé de côté dans les analyses des infrastructures d'envergure mondiale, alors que dominent les études se penchant sur les petit·e·s commerçant·e·s transfrontalier·ère·s. Il existe également des cloisonnements d'échelles : les trajectoires des circulations et les acteurs qui y interviennent sont souvent déduits de l'échelle à laquelle se base l'analyse. Cela a pour conséquence de simplifier à l'excès les trajectoires des circulations, et d'empêcher une compréhension plus fine des façons de circuler.

a) Cloisonnement des terrains en fonction des acteurs analysés

Le cloisonnement de la littérature s'exprime tout d'abord par la répartition des terrains en fonction des acteurs analysés. Ainsi, les terrains africains sont très bien représentés dans le courant thématique traitant des espaces transfrontaliers construits par les échanges commerciaux. Les travaux s'inscrivant dans la mouvance des *border studies* trouvent en Afrique des exemples pertinents pour questionner la naturalité des frontières. Les frontières africaines sont en effet souvent analysées et dénoncées comme des construits extérieurs, artificiels, arbitraires (Zeller, 2010). Elles auraient violemment séparé et contre leur gré des communautés auparavant unies. Certains travaux tendent donc à entretenir une image romantique des communautés africaines pour lesquelles la frontière et l'institution étatique seraient vides de sens. À l'inverse, l'étude des flux globaux, des acteurs multinationaux et des infrastructures d'envergure mondiale se fait en majorité sur d'autres terrains que l'Afrique (mais voir Hönke et Cuesta-Fernandez, 2017, 2018 ; Lamarque, 2019). Les travaux portant sur des flux globaux ont tendance, quant à eux, à se concentrer sur les flux et les infrastructures maritimes (Ducruet et Notteboom, 2012 ; Gregson, Crang et Antonopoulos, 2017 ; Lee, Song et Ducruet, 2008) car, comme explicité dans la première partie de ce chapitre, ils sont quantitativement les plus importants.

Ce cloisonnement a tendance d'une part à renforcer la vision de l'Afrique « traditionnelle » et non (ou peu) intégrée aux flux mondiaux de marchandises, et d'autre part à marginaliser l'étude des mouvements de marchandises dont l'importance quantitative n'est pas démontrée et les espaces dans lesquels ils se déroulent.

b) Cloisonnement des échelles d'analyse des circulations commerciales

Le cloisonnement des littératures s'exprime ensuite par la compartimentation des échelles d'analyse, et notamment lorsqu'il s'agit des acteurs et de la régulation des mouvements. Ceux-ci, État, administration, entreprises multinationales ou commerçant·e·s de petite et moyenne échelle, sont toujours définis par le recours à une échelle spatiale particulière. On fixe les acteurs à une échelle donnée en fonction de leur activité et de sa portée, de leur territoire d'action ou des biens qu'ils et elles commercent. Par exemple, une commerçante locale travaillant des deux côtés d'une même frontière vend en général des produits agricoles locaux de faible valeur ajoutée à des client·e·s qu'elle connaît. À partir de cet exemple répandu

dans la littérature (voir par exemple Dobler, 2016), on a tendance à considérer que toutes les commerçantes frontalières sont investies dans un petit commerce de la sorte. Il s'agit d'une « erreur écologique » : on déduit le comportement individuel d'un acteur en fonction du groupe auquel il est censé appartenir et vice-versa. On a du mal à concevoir, dans l'analyse scalaire classique où des échelles spatiales s'emboitent l'une dans l'autre, que la commerçante en question puisse accéder à d'autres types d'activités (notamment commerciales) en dehors de celles que l'on associe à un domaine précis. Cela a pour conséquence de simplifier les trajectoires et pose problème lorsque les circulations sont complexes. La mise en mouvements des choses et la régulation des mouvements commerciaux sont au contraire marquées par le croisement et l'enchevêtrement des échelles, des acteurs et des trajectoires.

On ressent donc le besoin de décloisonner échelles et littératures afin de mieux comprendre comment se passe concrètement le mouvement des choses dans l'espace, et autour de quelles configurations d'acteurs. Nous avons besoin d'un cadre analytique alternatif à celui d'échelles spatiales trop strictes qui s'emboîtent, appuyé sur des descriptions fines de pratiques, pour étudier les circulations commerciales, en considérant que les mouvements sont par essence multi-scalaires. Le concept principal de cette thèse, celui des régimes de circulation (Danyluk, 2018) sera présenté dans la partie suivante comme une tentative de mener une analyse non-scalable des circulations commerciales. M'inspirant des travaux d'Anna Tsing, je définis la scalabilité d'une chose ou d'un projet comme « the possibility for infinite expansion without changing the (...) framework » (Tsing, 2015, p. 37). La scalabilité est, selon elle, l'une des caractéristiques principales de la recherche moderne : celle de pouvoir généraliser et universaliser sa réflexion à partir d'un cas localisé (Tsing, 2015, p. 38). La scalabilité d'un projet ne laisse pas de place aux contradictions ou l'enchevêtrement des événements et des situations. La non-scalabilité, elle, permet de faire une place aux contradictions et aux dichotomies que j'ai citées précédemment : « its scales do not nest neatly; [it] draw[s] attentions to interrupting geographies and tempos » (Tsing, 2015, p. 37). Ce que le concept de régimes de circulation va permettre de prendre en compte dans l'analyse des circulations commerciales.

III. Les régimes de circulation : un concept pour analyser les circulations de marchandises

« A regime of paper documents » (Hull, 2012, p. 1). C'est ainsi que Matthew Hull décrit le fonctionnement de l'administration pakistanaise et sa dépendance à la forme écrite des dossiers dans son livre de 2012. L'anthropologue américain y analyse un système entièrement fondé sur la forme écrite et les dossiers papier pour son fonctionnement quotidien, et ce depuis la période de colonisation britannique au XIXe siècle. Les parallèles avec la situation zambienne sont nombreux : colonisation d'un territoire dans un but marchand, gouvernement des mouvements commerciaux à distance depuis Londres, défiance généralisée entre fonctionnaires

britanniques et fonctionnaires indigènes, etc. Si au Pakistan tout semble être fait pour et par l'écrit, les systèmes économique et politique zambiens sont, eux, basés sur les circulations de marchandises, et ce depuis la création de l'État au cours du XXe siècle (voir Chapitre 2). J'ai ainsi imaginé le concept de régimes de circulations pour décrire au mieux les différentes circulations de marchandises se déroulant sur mon terrain d'étude. Les régimes de circulations sont des assemblages matériels et immatériels durables et stables. Ils rassemblent les conditions de possibilité et d'impossibilité des circulations de marchandises : infrastructures matérielles et immatérielles particulières, discours, pratiques, normes, idéologies, etc. Le terme de régime de circulation permet de penser des assemblages stables et fonctionnels : ils sont des cadres qui permettent aux circulations de se dérouler. Ils sont également une façon de concevoir les problèmes, les solutions vues comme les meilleures, ainsi que les représentations, les tabous qui dominent la société à un moment donné concernant un problème donné. Le concept de régime de circulation permet de mettre en lien de façon dynamique et changeante les types de mouvement, les différentes infrastructures et leurs utilisations, les types de marchandises, les configurations d'acteurs, et l'organisation des circulations qui découle de l'interaction constante entre ces catégories. Il permet en bref de décloisonner les problématiques des travaux exposés ci-dessus, et d'analyser de front les dichotomies dont il a été question plus tôt.

La conceptualisation en termes de régimes de circulations permet de pallier les lacunes des approches présentées au cours des pages précédentes : il s'agit d'une analyse des circulations, et non de flux, et permet donc de rester attentive aux variations d'itinéraires et de rythmes, en prenant en compte arrêts et ralentissements. L'attention portée aux infrastructures matérielles et immatérielles permet de porter son attention sur la territorialité des circulations ainsi que sur les autres technologies rendant les circulations possibles. Il s'agit de plus d'un concept non-scalaire, c'est-à-dire qu'il n'est pas organisé en suivant des échelles spatiales ou temporelles précises. Dans le but de définir plus précisément le concept de régimes de circulations, cette troisième partie est organisée comme suit. Premièrement, je reprendrai les nombreuses définitions du terme de régime(s) et d'autres termes proches (assemblages, dispositifs) proposées par les sciences sociales et j'expliciterai la façon dont je me positionne par rapport à elles. Dans un deuxième temps, je reviendrai sur ce que le concept permet de mettre en évidence dans les circulations de marchandises, et notamment d'analyser ces circulations commerciales de façon non-linéaire et non-scalaire. Finalement, j'expliciterai les critères retenus pour construire la typologie des régimes de circulations zambiens présentés dans la thèse.

1. Régime(s), un concept fortement polysémique

Le terme de régime est très utilisé en sciences sociales et dans des domaines étonnamment variés : il souffre ainsi d'une sous-théorisation. L'objectif de cette première sous-

partie sera de définir les contours du concept de régimes de circulation par rapport aux définitions existantes.

a) Les régimes en sciences sociales : décrire une situation d'inégale répartition des opportunités

Le concept de régime(s) sert en général à réaliser des typologies de situations et à décrire des conditions d'inégale répartition des opportunités, des capitaux ou du pouvoir d'agir. Le terme est toujours utilisé pour qualifier un domaine précis : on l'utilise par exemple pour décrire la répartition des pouvoirs dans les institutions lorsque l'on parle de régime politique. Cette répartition peut avoir lieu entre acteurs publics et acteurs privés : c'est ce que certain·e·s auteur·e·s ont décrit sous le terme de « régime politique urbain » (Zanetti, 2016). De même, on l'utilise pour expliquer la répartition de la possibilité d'être vu·e dans l'espace social lorsque l'on parle des régimes de visibilité, un concept hérité de la philosophie de Foucault insistant sur la matérialité et la visibilité des faits sociaux (Chivallon, 2008 ; Dejean, 2009) ; ou encore pour décrire les rapports de pouvoir qui déterminent l'accès à la terre et à ses ressources dans le cadre des « régimes fonciers » (Gonin, 2016). Le terme de régime est également utilisé pour décrire la répartition sociale des possibilités de circuler : on parle alors de « régimes migratoires » (Fayolle, 2004) ou de « régimes de mobilité » (Parizot, 2009). Cette dernière qualification a été créée dans le contexte des franchissements de la frontière israélo-palestinienne, et désigne les façons dont se déroulent les mobilités en fonction des personnes et de leur nationalité et/ou ethnicité entre Israël et la Palestine, et les inégalités de déplacement qui en découlent.

On voit à travers tous ces exemples que le concept de régime a été mobilisé dans des domaines variés de la vie sociale, mais que cette application sectorielle du mot fait que sa définition reste floue et peu générale.

b) Deux définitions générales du terme régime

Des travaux font cependant exception : des définitions générales du terme de régime ont ainsi émané de cas particuliers. L'attention portée à l'inégale répartition des opportunités, soulignée dans les exemples donnés ci-dessus, et ces définitions générales justifient l'utilisation de mot régime dans la thèse, notamment par rapport aux termes proches d'assemblages et de dispositifs.

C'est à l'occasion de leur étude sur les « publicity regimes » que Lynn Staeheli *et al*. donnent l'une des définitions les plus générales du terme régime :

> « A regime is a prevailing system of laws, practices, and relations; it is a relatively settled and socially agreed upon set of rules that reflects and shapes the deployment of power. » (Staeheli, Mitchell et Nagel, 2009, p. 640)

Cette définition a pour moi plusieurs avantages : premièrement, elle insiste sur le caractère pluriel des régimes, produits à la fois par les normes politiques (*laws*) et par la pratique sociale

(*practices and relations*). Deuxièmement, le rapport au pouvoir dans le régime est également explicité, ce qui rejoint les définitions données ci-dessus quant à la répartition toujours inégale des opportunités d'action en fonction des régimes. Troisièmement, le régime est pensé comme un cadre stable (*relatively settled*), il est donc relativement durable. C'est cette troisième caractéristique qui différencie un régime d'un assemblage : Anna Tsing les définit en effet comme des « open-ended gatherings » et « patterns of unintentional coordination » (Tsing, 2015, p. 23). Le terme décrit donc des agencements hétérogènes d'éléments matériels et humains (« substances matérielles, technologies, discours et pratiques », Li, 2017, p. 20), qui se créent grâce à une conjonction de facteurs unique et inattendue. Ils sont fortement instables et mouvants, provisoires et fragiles, et c'est à ce titre qu'ils sont considérés comme productifs dans une situation donnée, car ils marquent une rencontre inopinée entre plusieurs éléments ne fonctionnant pas ensemble habituellement. Les régimes, quant à eux, sont des rencontres durables et stables entre les éléments qui les composent. Ils sont capables de créer de la dépendance au sentier, en raison de leur forte composante matérielle et infrastructurelle.

Une deuxième définition générale du terme régime est issue du travail de Zsuzsa Gille sur les « waste regimes » (Gille, 2010, 2012). À travers ce concept, l'auteure étudie la transformation historique de la perception et de la gestion des déchets (notamment industriels et chimiques) dans la société hongroise. Elle définit les régimes comme suit :

> « a specific set of social institutions that determine what (…) resources are considered valuable by society, that lay down the principles of valuation, and that resolve the resulting value conflicts. At their core is a structure of rights and rules, which implies a certain distribution of advantages and disadvantages. » (Gille, 2010, p. 1056)

Dans la lignée des théories de l'ANT et des théories marxistes (ce qui explique l'importance qu'elle accorde à la valeur dans sa définition), qu'elle critique par ailleurs, Z. Gille explique que les régimes sont un mélange de « materiality, culture and knowledge » (*Ibid.*, p. 1058), fixant la valeur sociale des choses et régulant les conflits qui peuvent en découler. Les régimes concernent, ici encore, l'inégale répartition sociale des avantages et des inconvénients liés à la gestion des déchets (ce qui permet de rapprocher cette définition de celles dont il a été question ci-dessus). Ils comprennent à la fois la *production* (ici des déchets), qu'elle soit sociale (symbolique, idéologique, définitionnelle) ou matérielle ; les *représentations*, parfois divergentes, des problèmes par tous les acteurs en présence (administration, pouvoir politique, société dans son ensemble) ; et la *politique* mise en place : normes, tabous sociaux que fait naître l'évocation de ce problème, solutions imaginées comme les meilleures en fonction du contexte national et international, et les solutions concrètement mises en place. Le régime est donc une résultante d'un processus social, voire d'un compromis entre différents types d'acteurs. Cet aspect de la définition donnée par Z. Gille permet de différencier les régimes des dispositifs. Le concept de dispositif est inspiré du travail de Foucault sur les dispositifs disciplinaires : l'objectif d'un dispositif spatial est de contraindre l'action. On aménage un territoire d'une certaine façon pour contrôler les actions qui y sont possibles et tolérées. Il s'agit d'imposer dans l'espace une « manière droite de disposer les choses » (Foucault, 2004, p. 102).

Le concept de dispositif est donc avant tout centré sur la coercition et le pouvoir hiérarchique de l'État et des administrations : il a tendance à « surestim[er] la capacité des hommes politiques et du pouvoir étatique à mettre en œuvre leurs stratégies telles qu'ils les conçoivent » (Hibou, 1996, p. 236). Le terme de régime, quant à lui, permet de prendre en compte les interactions mutuelles entre les représentations qui émanent du pouvoir, ses objectifs, et les représentations présentes dans la société : les unes sont constitutives des autres. Les régimes sont forcément partagés, et ne sont pas conçus de toute pièce dans un but précis. Ils sont donc plus un « air du temps » dans la façon de gérer un problème public qu'un objectif de gestion politique.

Bien sûr, la question du pouvoir est toujours bien présente dans la conception du régime, comme je l'ai souligné précédemment grâce aux définitions de Z. Gille et L. Staeheli *et al*. notamment. Mais elle est moins directe et coercitive que dans l'idée de dispositif. Ici, je suivrai plutôt les théories du pouvoir dans l'espace telles qu'elles ont été développées par John Allen (2003) : l'espace est codé de telle façon qu'il invisibilise certains groupes, qu'il impose une utilisation légitime de lui-même (voir Chapitre 8). Ceux qui ne s'y conforment pas

> « are not physically excluded; rather their presence is smothered by a dominant coding of space. » (Allen, 2003, p. 164)

Plutôt que de la coercition, il s'agit de construire un « master narrative and myth of the mainstream universal » (Bowker et Star, 1999, p. 311) autour de l'interprétation dominante de l'espace ou d'un problème donné.

Le terme de régime a donc été abondamment utilisé dans les travaux de sciences sociales, sans qu'il ne soit systématiquement défini à chaque fois. On trouve cependant des points communs à toutes ses utilisations, et notamment la répartition inégale des compétences, des savoir-faire, des opportunités. Cet aspect est utile pour la catégorisation des régimes de circulations : la différence entre eux se comprend précisément dans l'inégale répartition des opportunités de circuler, en fonction des marchandises qui circulent, des infrastructures mobilisées ou des configurations d'acteurs se cristallisant autour de celles-ci. Un deuxième point commun est la prise en compte d'éléments matériels et immatériels, techniques et humains dans la composition d'un régime, un aspect dont je me suis inspirée pour ma propre définition, que je vais désormais détailler dans les deux sous-parties suivantes.

2. Régimes de circulation : un concept pour étudier la non-scalabilité des circulations commerciales

Le cadre de définition des régimes de circulation est donc posé : les régimes sont des agencements matériels et humains durables, faits de pratiques, de représentations et de discours, constituant des conditions de possibilité de certaines circulations et proposant les solutions qui

paraissent les meilleures pour améliorer certaines circulations de marchandises. Les définitions proposées ci-dessus ne sont cependant pas entièrement satisfaisantes, et je m'en écarterai sur deux points méthodologiques clés grâce à ma propre conceptualisation, en considérant les circulations de marchandises comme des événements non-scalables, non-généralisables. Le premier point de critique porte sur la conceptualisation des régimes comme des époques se succédant linéairement les unes aux autres. Le deuxième point de critique concerne la trop grande place accordée aux conceptions scalaires dans les théorisations des circulations commerciales.

a) Critique de la succession d'époques homogènes et de l'avènement d'une époque globale

Dans les travaux de Z. Gille, les régimes sont pensés comme des époques qui se succèdent : elle étudie ainsi les « transformations in the waste-society relationship » (Gille, 2010, p. 1058). Cette approche a l'avantage de remettre en question les découpages historiques habituellement appliqués aux pays de l'ex-bloc soviétique (socialisme puis passage à l'économie de marché à partir de 1991) car Z. Gille distingue trois périodes : le « metallic regime » de 1948 à 1974, le « efficiency regime » de 1975 à 1984 et le « chemical regime » de 1985 à aujourd'hui (*Ibid.*, p. 1056), toujours en différenciant ces époques en fonction de « the production, representation and politics of waste » (*Ibid*., p. 1062). Les régimes sont certes nationaux, mais ne sont aucunement étanches aux influences extérieures et aux airs du temps globaux : par exemple, les « waste regimes » ont subi l'influence du consensus international formé autour du bien-fondé des privatisations dans les années 1980, alors même que la Hongrie était encore considérée comme un pays communiste. Cette définition est heuristique dans le cas de la Hongrie, car elle remet en cause la distinction par époques qui domine les études post-soviétiques Sur le terrain africain, et plus particulièrement zambien, voir les régimes de circulation comme des époques qui se succèdent serait possible, mais pas entièrement constructif. On pourrait en différencier trois :

- tout d'abord, un régime de circulation colonial, couvrirait une période allant de 1900 à 1964 (date de l'indépendance zambienne). Ce régime serait marqué par l'importance de l'extraction minière pour une exportation vers la métropole britannique. Il serait caractérisé par un système d'exploitation fortement inégal, entre l'enrichissement de la métropole et la soumission politique et économique de la colonie. Les infrastructures coloniales ont été conçues pour répondre à ces objectifs : le chemin de fer, initié au Cap en Afrique du Sud, atteint les mines zambiennes de la Copperbelt dès 1906, avant même que les premiers avant-postes administratifs de contrôle du territoire soient mis en place (vers 1920) (Siegel, 1988).

- un deuxième régime serait celui qualifié de développementaliste. Il couvrirait une période allant de 1964 à 1986, et serait marqué par la volonté du pouvoir central nouvellement indépendant de construire un État unitaire et centralisé, sous la devise nationale « One Zambia, One Nation ». L'extraction de minerais et la circulation des richesses sont canalisées dans un objectif de développement national, avec une volonté affichée d'aplanir les inégalités d'accès

au « développement » (Debrie, 2007), c'est-à-dire au salariat et aux services publics. Les développements infrastructurels mis en place le sont pour servir cette cause, c'est-à-dire pour renforcer l'autonomie économique du pays et pour désenclaver les régions que le pouvoir national avait délaissées. L'année 1986 marque la signature des premiers plans d'ajustement structurel entre l'administration centrale et le FMI, et donc la sortie de cette rationalité en Zambie.

- un troisième régime pourrait être le régime néolibéral, couvrant une période allant de 1987 à aujourd'hui, période marquée par la succession des programmes d'ajustement structurel portés par le FMI. Dans les circulations de marchandises et de richesses, ce sont désormais la rentabilité et la vitesse qui priment, avec l'instillation de logiques privées dans la gestion publiques des circulations. Les projets infrastructurels soutenant ces circulations sont sélectionnés par le critère d'efficacité et de rentabilité et pris en charge en grande partie par les bailleurs de fonds et les entreprises multinationales (Debrie, 2003 ; Lombard, 2003), notamment dans le cadre de partenariats public-privé.

Catégoriser les régimes de circulation par époques pourrait donc fonctionner, mais revient à reprendre une typologie connue et bien documentée pour l'ensemble des terrains postcoloniaux, en Afrique (Debrie, 2003, 2007 ; Josa et Magrinyà, 2018) et ailleurs dans le monde (pour l'Asie centrale voir Thorez, 2008). Une telle typologie a de plus l'inconvénient de renforcer l'idée d'une histoire linéaire et téléologique, qui semble forcément déboucher sur une époque capitaliste et néolibérale, sur une unification mondiale des conditions de fonctionnement des systèmes politiques et économiques. C'est ce que A. Tsing déplore dans sa critique de la globalisation et de la généralisation de l'échelle globale comme échelle explicative de tous les phénomènes actuels. Pour elle, il est important au contraire « to abandon the search for a single global future » (Tsing, 2008, p. 344) en portant son attention sur les frictions, les assemblages, les enchevêtrements d'acteurs et d'échelles.

b) Critique de la scalabilité des analyses des circulations commerciales : vers une « flat ontology » ?

La théorisation de Z. Gille fait également mention de la différence qualitative entre l'échelle macro et l'échelle micro ; elle critique par ailleurs l'insistance de Bruno Latour et des théories de l'ANT à nier cette différence. Pour elle, la solution

> « therefore lies not in switching levels of analysis (from macro to micro) but, rather, in switching levels of abstraction: that is, shifting from abstract to concrete. » (Gille, 2010, p. 1053)

On pourrait en effet classer et catégoriser les régimes de circulation en se basant uniquement sur l'outil scalaire. L'exercice a déjà été réalisé, notamment par Gregor Dobler, qui classe les activités commerciales en fonction des types de biens qui circulent et de la façon dont ils circulent, sans cependant utiliser le mot de régime mais celui de flux :

- le premier groupe de flux qu'il identifie est un groupe local organisé autour des « green flows » (Dobler, 2016, p. 155). Il s'agit de l'organisation des flux locaux de faible valeur,

passant en général illégalement par les chemins de brousse. Ces flux sont supportés par des petit·e·s commerçant·e·s « borderlanders » (habitant la région frontalière), qui connaissent le terrain ainsi que les personnes à qui ils et elles vont vendre leurs biens (notamment grâce à des liens ethniques entre groupes commerçants).

- le deuxième groupe de flux est caractérisé par son échelle méso et rassemble les « grey flows » (Dobler, 2016, p. 156). Il s'agit de l'organisation d'un commerce de moyenne échelle, animé par des entrepreneurs nationaux, qui ont des relations étroites avec le personnel de la frontière. C'est un type de commerce très intégré dans les pratiques politiques et administratives locales, ce qui débouche sur l'apparition de « normes pratiques » (Olivier de Sardan, 2008), de normes non-officielles mais pourtant adoptées par tous (ce que Roitman, 2005, p. 188 appelle le « code du trafic »). Pour G. Dobler, il s'agit d'une sorte de commerce para-légal, c'est-à-dire qu'il est déclaré pour l'essentiel, mais pas entièrement : les relations avec le personnel de la frontière permettent d'économiser sur les pratiques légales.

- le dernier groupe de flux est global, c'est celui de la « blue border » (Dobler, 2016, p. 158) et des flux qui prennent leur source ou débouchent sur les océans (en utilisant des corridors ou des pipelines). Ce sont des circulations de très grande échelle de matières premières agricoles ou minières, ou de très grande quantité de produits manufacturés. Ces flux sont organisés par les tenants de capital international, comme les grandes entreprises ayant du personnel fixe dans les capitales des pays. Le passage de la frontière en lui-même est considéré comme une nuisance, qu'il faut réduire grâce à des accords politiques et commerciaux au plus haut niveau (signature d'accords de libre-échange notamment).

Le problème avec cette catégorisation scalaire des régimes de circulations est qu'elle considère que les acteurs se mobilisant autour des flux ne se croisent pas car ils répondraient à des logiques d'action très différentes. Les circulations commerciales et les marchandises en sont comme compartimentées. D'autres auteur·e·s ont développé des analyses multi-scalaires des mouvements de marchandises, en croisant de façon originale les différentes échelles et les différents acteurs du commerce. C'est le cas des travaux de Judith Scheele sur le commerce à la frontière algéro-malienne (Scheele, 2010), qui s'appuie sur une ethnographie fine des groupes sociaux en présence pour expliquer la porosité des frontières, à la fois physiques et entre les différents secteurs d'activités et marchandises prises en charge par les commerçant·e·s (voir également Dobler, 2008). Cependant, l'échelle reste la valeur de base sur laquelle se construit la typologie.

On retrouve donc ici le cloisonnement des études des circulations commerciales par échelles d'analyse auquel j'ai fait référence plus haut. En suivant plusieurs auteur·e·s critiques de l'outil scalaire en géographie humaine (Marston, Jones et Woodward, 2005 ; Springer, 2014 ; Tsing, 2005, p. 58), je fais l'hypothèse que c'est justement l'utilisation trop stricte des échelles qui fait apparaître une série de dichotomies dans l'analyse, car cet outil implique la hiérarchisation des phénomènes sociaux :

> « we note the difficulty if not the impossibility of disentangling scalar hierarchies from a 'Trojan horse' - the micro-macro distinction in social analysis (Layder 1994) - and its army of affiliated binaries. » (Marston, Jones et Woodward, 2005, p. 421)

Parmi les oppositions binaires que la distinction local/global et la pensée scalaire apportent dans l'analyse, les auteurs citent notamment « atomistic vs holistic thinking » (*Ibid*. p. 421), puis « global cosmopolitanism and (…) localisms as patriotism, sectarianism and tribalism », « agency and structure » (*Ibid*. p. 421). On voit ainsi qu'analyser des phénomènes sociaux en suivant une organisation par échelles qui s'emboîtent (modèle des « poupées russes ») renforce d'autres hiérarchisations, qui touchent cette fois aux valeurs morales associées à l'échelle globale et à la globalisation en général. Penser les circulations commerciales sans recourir à l'outil scalaire, ce que le concept de régimes de circulation va nous permettre de faire, c'est dépasser les dichotomies et pouvoir appréhender les phénomènes, même contradictoires, dans leur ensemble.

Les auteur·e·s critiques de la globalisation soulignent par ailleurs que l'échelle est une production sociale avant d'être une réalité physique. La production de l'échelle globale fait entièrement partie de l'idéologie globaliste, et elle contribue à obscurcir la relation entre les phénomènes dits globaux et les phénomènes dits locaux :

> « First, we might stop making a distinction between "global" forces and "local" places. This is a very seductive set of distinctions, promising as it does to give us both focused detail and the big picture (…). But it draws us into globalist fantasies by obscuring the ways that the cultural processes of all "place" making and all "force" making are both local and global, that is, both socially and culturally particular and productive of widely spreading interactions. » (Tsing, 2008, p. 352)

Pour pallier ce problème méthodologique, les régimes de circulation tels que développés ici existent frontalement, c'est-à-dire de manière contemporaine. Ils s'enchevêtrent partiellement, notamment car les acteurs, de toute échelle confondue, ont la possibilité de passer d'un régime à l'autre en fonction des opportunités et des contraintes (voir Chapitre 7). Les régimes de différentes natures se recouvrent partiellement : régimes migratoires, régimes de production se mêlent et font varier les régimes de circulations. On rejoint ici la critique de la scalabilité développée par Anna Tsing (2015, p. 38). Les régimes de circulation forment alors une « flat ontology » dans laquelle on considère que :

> « the dynamic properties of matter produce a multiplicity of complex relations and singularities that sometimes lead to the creation of new, unique events and entities, but more often to relatively redundant orders and practices. » (Marston, Jones et Woodward, 2005, p. 422)

Mon objectif ici est de développer une analyse non-scalaire des circulations commerciales, et donc de ne pas généraliser la forme d'une circulation donnée à partir de sa composante scalaire.

3. Critères retenus et catégorisation des régimes de circulations en Zambie

Le concept de régimes de circulations permet donc une compréhension fine et différenciée des mouvements de marchandises dans l'espace, en restant attentive aux variations de rythmes, d'itinéraires et de configurations d'acteurs animant ou contrôlant les circulations.

Ils sont des cadres stables comprenant les conditions de possibilité ou d'impossibilité des circulations de marchandises, et peuvent à ce titre être compris comme des sédimentations de pratiques de circulations. Ils rassemblent autour d'eux des acteurs parfois très différents, et peuvent donc être analysés comme des frictions, en suivant la définition qu'en donne Anna Tsing (2005) : plus que des frottements qui en atténueraient l'efficacité, les frictions sont des articulations réussies entre plusieurs éléments disparates et des acteurs se revendiquant de et mobilisant plusieurs échelles d'action. Dans mon cas, les circulations de marchandises sont rendues possibles par la rencontre autour d'objectifs de circulations communs, d'acteurs aux modes de fonctionnement parfois différents.

Si l'on suit les définitions données ci-dessus, quatre critères me semblent important pour caractériser et différencier les régimes de circulation :
- Les temporalités des régimes, c'est-à-dire le rythme réel ou souhaité imposé aux circulations en question. Le temps est un facteur clé dans le commerce, et surtout dans l'industrie logistique, dans son action quotidienne, dans les représentations qu'elle veut donner d'elle-même. Je prendrai donc en compte les différentes « time-maps » (Kesselring, 2018a, p. 238), définies comme des « unified coordination of time » (Tsing, 2015, p. 23). Celles-ci sont importantes car, suivant les groupes d'acteurs, elles entrent parfois en contradiction : elles « shape personal experiences of time but also structure people's actions » (Kesselring, 2018a, p. 238), sont donc à ce titre à la fois les temporalités qui font sens pour les acteurs et celles en fonction desquelles ils et elles vont pouvoir agir.
- Les formes d'organisation des acteurs, et notamment les relations entre acteurs publics et acteurs privés, c'est-à-dire les configurations, associations ou compétitions d'acteurs qui se constituent autour d'une circulation donnée pour la rendre possible, la ralentir, l'accélérer ou pour capter la rente générée par elle.
- Les représentations sociales et les tabous qui naissent à l'évocation du régime en question et de la circulation qu'il porte, et ce dans la lignée des travaux de Z. Gille sur les *waste regimes* (Gille, 2010).
- Les dispositifs infrastructurels (matériels et immatériels) mis en place ou projetés pour faciliter et/ou contrôler la circulation dont il est question. Les infrastructures sont les matérialisations des représentations et des tabous dans l'espace dans l'espace physique et/ou de relations.

J'ai mis en évidence trois régimes de circulation, que j'ai choisi de nommer en suivant le champ lexical du transport routier, car c'est celui qui domine largement les circulations en Zambie :

- Le régime de « direction assistée », le *master narrative* de la lecture de l'espace en Zambie, que l'on pourrait qualifier de régime minier ;

- Le régime de « roue de secours », c'est-à-dire celui qui se développe notamment lorsque les cours du cuivre sont bas et que les programmes de diversification économique se mettent en place ;

- Le régime « hors-piste », se greffant sur les autres circulations au gré des opportunités.

À la manière d'Anna Tsing, dont l'écriture est parsemée d'interludes et de récits ethnographiques (Tsing, 2005, 2015), une préface narrative introduira chaque chapitre et explicitera les métaphores choisies.

Il est important de caractériser individuellement les régimes mais de les comprendre également en relation les uns avec les autres : comprendre ce qu'ils ont en commun, sur quels points ils se rencontrent et se combinent, à quel moment leurs chemins se croisent ou entrent en concurrence. Il faut également dès à présent noter que les pratiques de contournement, les accusations de corruption, et la perception de la rentabilité des circulations traversent les régimes.

Chapitre 2. Un siècle d'histoire zambienne : production minière, circulations de marchandises et collusions public/privé

Introduction

« Zambia is a bit out of the map from a French point of view! » (Entretien n°14, KIT 1, 20/04/2016)

Cette citation est tirée d'un entretien réalisé avec un des managers de nationalité britannique d'une grande entreprise logistique intervenant en Zambie et en RDC. Elle montre bien le scepticisme, voire l'incompréhension, que j'ai rencontrée en tant que française travaillant sur la Zambie. Les relations post-coloniales que la recherche européenne entretient avec les terrains africains auraient en effet voulu que je travaille sur un pays du « pré-carré » français, et non sur un obscur pays d'Afrique australe ! La polarisation de la recherche (et des médias) francophone sur les ex-colonies françaises débouche sur des lacunes dans les connaissances disponibles sur l'Afrique australe en général, sur la Zambie en particulier.

La littérature spécialisée sur la Zambie est avant tout centrée sur l'extraction minière. En effet, ce pays est le huitième producteur mondial de cuivre, sixième producteur mondial de cobalt (Trimmer III, 2017) grâce aux mines situées dans la région géologique de la Copperbelt, que la Zambie partage avec la République démocratique du Congo. Ces deux pays se battent la première place africaine pour la production de ces deux minerais stratégiques. Les Copperbelts ont donc surtout été étudiées du point de vue de la production minière, perçue comme un fait social aux conséquences complexes sur les sociétés.

L'urbanisation exceptionnelle des régions minières des Copperbelts a été l'un des phénomènes centraux dans les études de sciences sociales sur la région. En effet, les villes de la Copperbelt se sont formées très tôt dans l'histoire récente du continent africain (début du XXe siècle), et ont été un terrain important pour les courants de l'anthropologie coloniale liés au Rhodes-Livingstone Institute (RLI), créé en Zambie (alors Rhodésie du Nord) en 1937. La Zambie est souvent présentée comme le pays le plus urbanisé du continent africain, même si les chiffres sont parfois contestés. Dans tous les cas,

> « the perception that Zambia was a highly urbanized (or overurbanized) country (whatever the material reality) was important in shaping urban Zambians' sense of identity » (Larmer, 2010, p. 50).

Le principal débat portant sur l'urbanisation en Afrique concernait le danger qu'elle pouvait représenter pour des sociétés africaines vues comme traditionnellement rurales, et les politiques publiques coloniales qu'il était nécessaire de mettre en place pour ne pas « dénaturer » la culture des Africain·e·s urbain·e·s. Ce débat a débouché sur des politiques de gestion particulière de la main-d'œuvre minière en Afrique australe, et notamment en Afrique du Sud, avec la mise en place de permis de travail temporaires pour les Africains travaillant en ville. Ainsi, ils ne pouvaient habiter en ville qu'un temps réduit, afin de maintenir des liens familiaux et culturels en milieu rural. Ces politiques de gestion de la main-d'œuvre africaine ont eu des conséquences durables sur les villes elles-mêmes, avec la constitution de « villes duales » (Frérot, 1999) partagées entre une ville blanche et un « village africain » (Dibwe dia Mwembu, Ngandu Mutombo et Kennes, 2005 ; Potts, 2005). L'urbanisation des Copperbelts a également été étudiée du point de vue des politiques sociales mises en place après les indépendances, en lien avec le salariat urbain et minier. En Zambie, les mineurs ont été les premiers bénéficiaires des politiques de logement et de protection sociale mises en place par le premier Président de la République, Kenneth Kaunda (Ferguson, 1999) ou par l'État développementaliste en général dans des périodes plus récentes (Negi, 2009 ; Saunders et Caramento, 2018). Les études actuelles sur les Copperbelts continuent donc de se concentrer sur les villes et les crises de l'urbanisation, notamment liée aux déchets miniers se concentrant dans certains quartiers (Russo, 2016).

La main-d'œuvre minière a elle aussi concentré l'attention, tout d'abord du point de vue du salariat et de l'effet que ces structures pouvaient avoir sur la vie culturelle et familiale des travailleur·euse·s de la Copperbelt (Ferguson, 1999), notamment des conditions précaires de travail (Lee, 2009). Les chercheur·e·s ont ici débattu de savoir si les mineurs urbains pouvaient constituer ou non d'abord un prolétariat purement africain (dans les études marxistes), puis une nouvelle classe moyenne africaine (Larmer, 2017). Les « creuseurs[6] » sont une autre catégorie de travailleurs miniers ayant retenu l'attention des chercheur·e·s. Il s'agit de groupes de mineurs plus ou moins organisés et plus ou moins légaux (suivant les endroits et les périodes considérées) extrayant le minerai de façon artisanale, souvent sur des concessions minières privées (Makori, 2017 ; Mususa, 2010a). Leurs conditions de travail et leur lien avec le pouvoir politique, notamment en RDC, ont été beaucoup débattus (Michel, 2009).

La syndicalisation de la main-d'œuvre urbaine est un autre point central au cœur des études sur les Copperbelts. Elle a été analysée notamment du point de vue de l'organisation et du rôle des mineurs dans les évolutions de la politique nationale (Larmer, 2007) ou des succès ou échecs dans les mobilisations salariales (Lee, 2009 ; voir également le projet de recherche ERC WORKinMINING de l'Université de Liège).

[6] Pour une fiction sur les creuseurs, voir Mwanza Mujila, 2014.

Les Copperbelts en tant que centres de production minière ont finalement été analysées du point de vue de leur internationalisation historique. L'insertion ancienne de ces régions dans l'économie monde par le biais du fait minier a par exemple été souligné par Duncan Money dans son étude sur l'installation de mineurs européens dans la région (Money, 2016). Elle est aussi au cœur du documentaire de Thierry Michel sur le Katanga (Michel, 2009).

Les Copperbelts ont donc historiquement été les terrains d'analyses menées en relation avec le trope de la modernité, des terrains sur lesquels la recherche a eu de fortes implications politiques, notamment à l'époque de la colonisation (Potts, 2005). En effet, l'urbanisation, la syndicalisation, le salariat, les politiques sociales, l'internationalisation étaient perçues comme des caractéristiques modernes, et donc occidentales, par les tenants de l'anthropologie coloniale du milieu du XXe siècle. Que de tels phénomènes se développent au cœur du continent africain a fait naître des débats qui dépassaient largement ces questions, et touchaient à la capacité même des sociétés africaines à se « moderniser ». Deborah Potts l'exprime à propos de l'urbanisation :

> « Here [in the Copperbelt], indeed, was the sort of urbanization that looked and felt like the urban, industrial experience of Britain and Europe – this was 'proper' urbanization, 'modern' and sustainable. » (Potts, 2005, p. 584)

Cette vision téléologique de l'histoire a bien entendu été remise en cause depuis, et toutes les études citées ci-dessus ne comportent pas ce biais. L'ouvrage célèbre de James Ferguson (1999) traite par exemple expressément de la modernité comme d'une idéologie déçue (Ferguson, 1999 ; Larmer, 2017). Le modèle du « boom and bust » développé par Miles Larmer et Alistair Fraser va également dans cette direction, insistant sur la cyclicité (plus que sur la linéarité sous-entendue par les grands récits de la modernité) des cours du cuivre dont dépend la santé globale du système politique et économique zambien, ainsi que les conditions de vie des populations urbaines de la Copperbelt (Fraser et Larmer, 2010).

Dans tous ces travaux cependant, on retrouve l'idée que les Copperbelts sont des espaces à part dans la géographie, la politique, l'économie africaines, précisément à cause de (ou grâce à) leur histoire minière. À ce titre, ce sont des territoires qui sont toujours vus et perçus comme exceptionnels, qui seraient quelque part à la pointe des développements contemporains, et donc qui devraient être étudiés comme tels.

L'objet de ma thèse est de renverser le focus uniquement minier qui a prévalu dans l'étude des Copperbelts zambienne et congolaise. Je pars de l'hypothèse que les circulations de marchandises ont joué un rôle tout aussi important, si ce n'est plus, que l'exploitation minière dans la formation politique, économique et sociale de ces espaces. La raison en est que les minerais extraits dans la région, cuivre et cobalt en écrasante majorité, mais aussi or, argent, plomb et plus récemment uranium, ne deviennent des marchandises rentables qu'à travers leur exportation hors de Zambie, hors d'Afrique. De la même manière, la métallurgie du cuivre et du cobalt sont très dépendantes d'intrants chimiques, dans les phases d'extraction, de production des concentrés et de raffinage. Ces intrants (chaux et acide sulfurique notamment)

sont consommés en grande quantité par les mines et sont pour la plupart importés. Les circulations de marchandises permises par des infrastructures de transport et des activités logistiques complexes constitueraient en quelque sorte les non-dits de l'extraction minière, leur côté routi(ni)er que les études sur l'extraction ont négligé.

Si, dans un premier temps, le focus minier est nécessaire pour comprendre l'organisation du système politique et économique zambien, il faut noter que les infrastructures conçues pour l'extraction du cuivre servent aussi de support à d'autres types de circulations : produits agricoles (parmi lesquels le maïs joue un rôle primordial), agroalimentaires, matériaux de construction … Zambie et Sud-RDC sont reliés par d'intenses échanges commerciaux, et ce pour une raison fondamentale : les réseaux de transport de la Copperbelt sont les seuls à mêmes de supporter ces flux. Le Katanga n'est en effet plus relié à l'hinterland congolais par des infrastructures fiables, et la route Ouest, par l'Angola (chemin de fer de Benguela), n'est plus fonctionnelle depuis le début de la guerre civile angolaise (1975). Du point de vue zambien, ces territoires situés au Nord de la frontière forment donc une sorte de cul-de-sac, et les biens produits ou consommés au Katanga n'ont d'autres choix que d'emprunter les routes zambiennes.

L'objectif de ce chapitre est donc de présenter les Copperbelts et la Zambie dans leurs enjeux majeurs, en les analysant du point de vue des circulations de marchandises et des politiques qui les rendent possibles. La première partie reprendra l'histoire récente de ces espaces pour expliciter la façon dont les régimes de circulations se sont construits historiquement, pour aboutir au développement géographique inégal et à l'importance des logiques privées dans la gestion des circulations qui dominent aujourd'hui. La deuxième partie soulignera les conséquences actuelles de cette évolution. Je reviendrai plus généralement sur les formes prises par le capitalisme dans ces régions, et leur impact sur les infrastructures et les mouvements de marchandises.

I. La construction historique d'un développement géographique inégal : de l'importance des logiques privées (1890-1991)

L'œuvre coloniale des empires européens en Afrique est souvent présentée comme une entreprise de conquête territoriale menée par des gouvernements sur des espaces n'ayant pas forcément connu d'organisation étatique au cours de leur histoire. L'action des entreprises privées n'est que peu mise en avant, alors qu'elles ont été à l'origine de la colonisation et de l'organisation des systèmes coloniaux dans un bon nombre de pays africains. La Zambie en fait partie, et cette genèse de son administration explique l'importance des logiques privées et des circulations commerciales dans son organisation politique et économique actuelle. Cette première partie sera dédiée à expliciter la formation du territoire zambien dans la colonisation

et de son organisation entièrement basée sur les circulations au sein de l'Afrique australe. J'expliciterai ainsi l'importance de l'alliance des logiques privées et publiques constituées autour des circulations de marchandises, et la façon dont les acteurs relevant de l'entreprise et ceux relevant de l'administration se sont renforcés les uns les autres au cours de l'histoire coloniale du pays.

1. Les période coloniales (1890-1964) : instauration d'un capitalisme public/privé centré sur les circulations de marchandises

Le territoire de l'actuelle Zambie a été colonisé à partir de la fin du XIXe siècle, en premier lieu par la British South Africa Company (BSAC), puis a été intégré à l'Empire colonial britannique jusqu'en 1964, date de l'indépendance. La BSAC était une entreprise privée « à charte » (*chartered company*) ayant massivement investi dans l'exploitation minière en Afrique du Sud, en Rhodésie du Sud (actuel Zimbabwe), et plus tardivement en Rhodésie du Nord (actuelle Zambie). Il me semble important de différencier au moins trois périodes dans l'histoire de la colonisation européenne en Zambie en prenant les circulations de marchandises comme un révélateur des changements dans la politique coloniale.

a) Colonisation et administration privées de la Rhodésie du Nord (1890 – 1913)

La première période coloniale est celle de la colonisation privée du territoire de l'actuelle Zambie par la British South Africa Company, dirigée par Cecil Rhodes (voir Encadré 1, p.77-78). Déjà active dans l'exploitation des mines d'Afrique du Sud et de Rhodésie du Sud, la BSAC lance une véritable course à la conquête des territoires vers le nord, où l'entreprise s'attend à découvrir d'innombrables gisements de cuivre.

> Cecil Rhodes (1853-1902), né en Angleterre, débute sa carrière d'homme d'affaires en Afrique du Sud en 1871, alors qu'il y est envoyé par son père pour améliorer sa santé fragile. Grâce au financement de la banque Rothschild & Sons, il achète et développe une concession minière de diamant à Kimberley. Celle-ci se révèle très productive et permet à Rhodes de créer sa propre entreprise, De Beers, en 1888. Rhodes entre en politique dès 1890 dans la colonie indépendante du Cap. Son influence politique, associée à sa fortune grandissante, lui permettent alors de s'engager dans le développement d'un empire colonial britannique en Afrique australe. Il obtient le soutien du Colonial Office car il présente l'extension de ses concessions minières vers le Nord comme un moyen de bloquer la progression des Portugais, des Belges et des Allemands en Afrique australe, le tout financé par ses propres fonds. En 1889, après ses premiers succès dans ce qui deviendra la Rhodésie du Sud, son entreprise, la BSAC, obtient une concession de la part du gouvernement britannique pour administrer les territoires

conquis entre le fleuve Limpopo et les Grands Lacs. En signant des traités juridiquement douteux avec des chefs africains, Rhodes étend ses concessions minières toujours plus vers le nord. Grâce à elles, mais aussi grâce à la spéculation qu'elles entretiennent, il finance sa progression vers le nord, ainsi que la construction et le rachat des entreprises de chemin de fer dans toute la région (Lunn, 1992). Rhodes meurt au Cap en 1902. À sa demande, il est enterré dans les collines de Matopo au Zimbabwe.

Encadré 1 : Cecil Rhodes, biographie d'un homme d'affaires

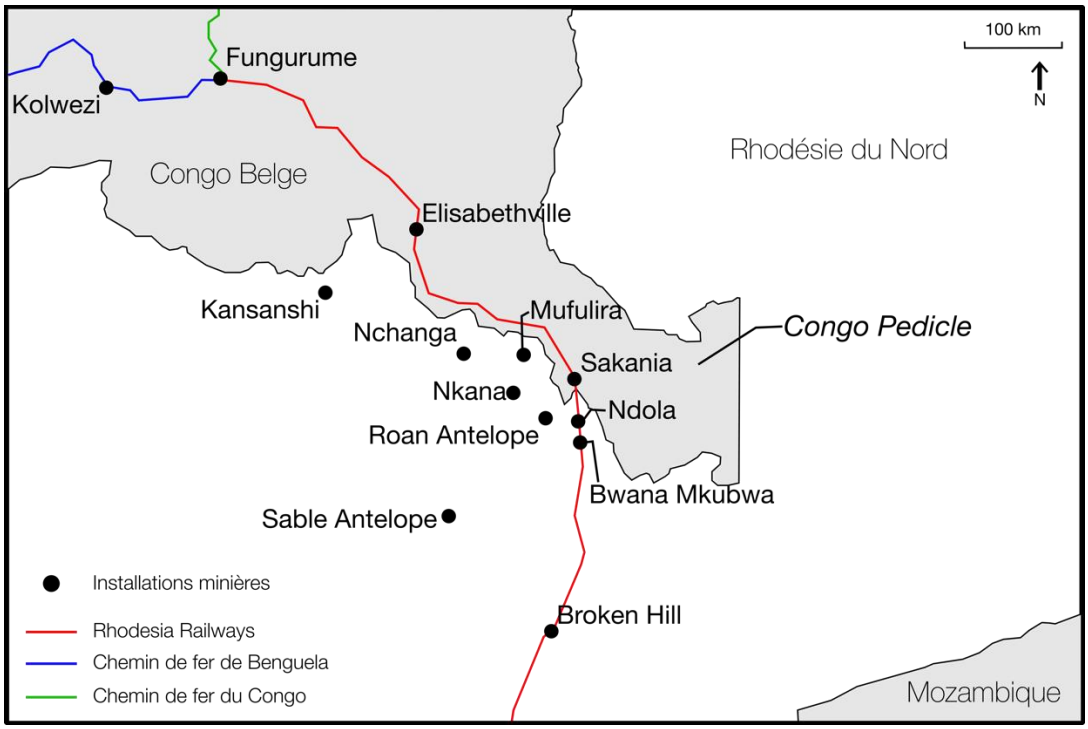
Cette course vers le nord se traduit dans les faits par des missions d'exploration, en quête de gisements : entre 1897 et 1902, plusieurs explorations de ce type ont été menées dans le territoire de l'actuelle Zambie (Siegel, 1988). Ces expéditions ont mené à la (re)découverte d'anciens gisements de cuivre datant pour certains de plusieurs siècles et à leur sécurisation par le biais de signature de traités avec les autorités africaines présentes sur les lieux ou à proximité. La signature de ces traités politiques souvent abusifs avait pour but de légitimer l'occupation du territoire ainsi conquis, et d'empêcher que d'autres puissances coloniales, notamment la Belgique, ne puissent le revendiquer. Ainsi, l'année 1890 marque la signature d'un contrat d'exploitation minière entre Cecil Rhodes, alors directeur de la BSAC et le roi Lewanika du Barotseland (aussi appelé royaume Lozi, aujourd'hui Western Province zambienne). Ce traité donne à la BSAC une autorisation formelle pour exploiter les mines de la Copperbelt, bien que ces territoires ne fassent aucunement partie du Royaume Lozi : l'administration de la BSAC a étendu les frontières du traité *a posteriori* dans le but d'englober la future région minière (Frederiksen, 2010, p. 69). La progression des explorations belges au nord et la constitution de l'État indépendant du Congo n'ont cependant pas permis à la BSAC de coloniser l'ensemble de la région minière de la Copperbelt. Ce sont ces tentatives belges et britanniques d'obtenir le contrôle sur les gisements de la Copperbelt qui explique la forme actuelle de la Zambie, construite autour du Congo Pedicle (voir Carte 2, p.79) :

> « Northern Rhodesia was simply an awkwardly shaped piece of debris resulting from Rhodes's failure to obtain Katanga » (A. Robert, 1976, cité dans Gewald, 2009, p. 22).

L'intense spéculation autour des richesses minières présumées de la Rhodésie du Nord ainsi que les premiers résultats des expéditions britanniques et belges dans la région (comme la redécouverte d'anciens gisements de cuivre à Bwana Mkubwa, Sable Antelope, Nchanga et Roan Antelope – voir Carte 2, p.79) précipitent les investissements et la signature de traités avec les autorités locales, souvent incompétentes : « the presence of huge copper deposits made every square inch of this colonial territory valuable » (Donaldson, 2008, p. 487).

La situation qui prévaut en Afrique australe se rapproche de celle décrite par Catherine Coquery-Vidrovitch à propos des compagnies concessionnaires actives en Afrique Équatoriale Française (Coquery-Vidrovitch, 2001 [1972]). Sous mandat du gouvernement, ces entreprises privées occupent des fonctions souveraines sur le territoire de leur concession, notamment à travers la levée de l'impôt et les pouvoirs de police, et ce aux côtés de leurs objectifs

d'exploitation commerciale des territoires au moindre coût. Ces entreprises ne sont en outre que très peu contrôlées dans leurs actions par la puissance publique, comme le montre la non-publication du rapport Brazza au Congo Français (Coquery-Vidrovitch, Bellec et Farbiaz, 2014), ou la puissance du lobby sud-africain privé dans la gestion des affaires coloniales dans le cas de l'Afrique australe.



Carte 2 : Les installations minières dans les Copperbelts coloniales, qui sont également aujourd'hui les principales villes.

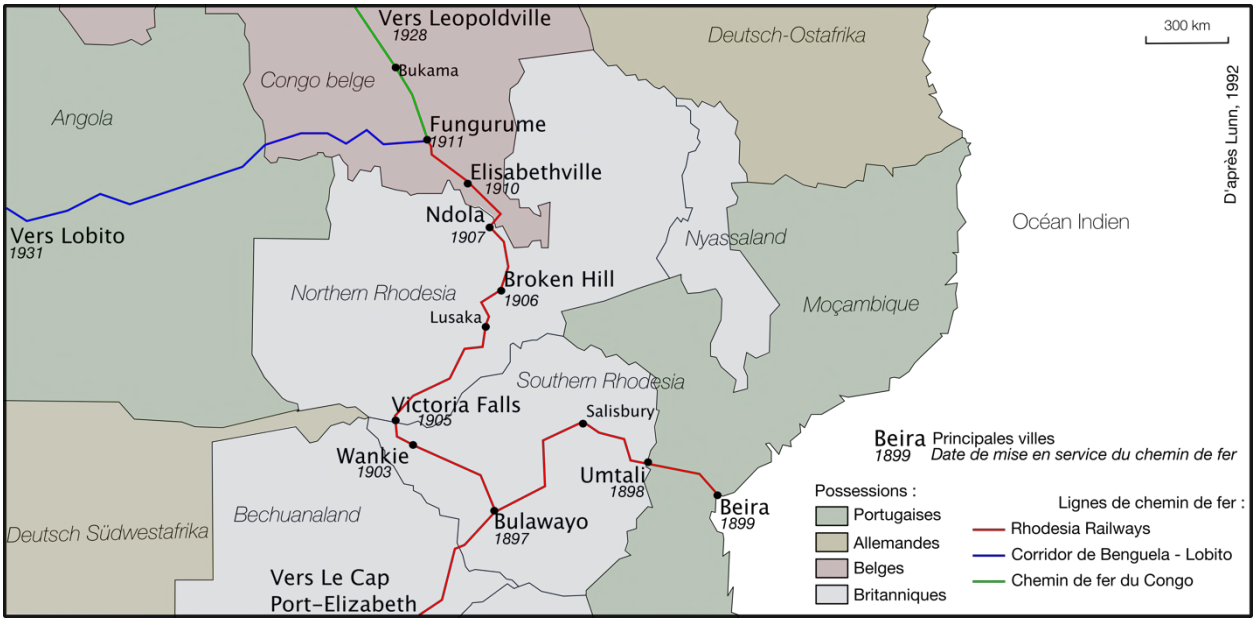
Il faut noter que cette première phase d'exploration et de conquête du territoire par la BSAC s'est faite par le recours aux porteurs. Recruté·e·s souvent de force ou pour non-paiement de l'impôt, hommes et femmes pouvaient porter en moyenne des charges de 20kg. Ils et elles présentaient l'avantage pour les colons d'être peu coûteux·ses, de connaître les chemins à emprunter et de ne pas nécessiter la construction d'infrastructures particulières. La thèse de Catherine Coquery-Vidrovitch réalisée sur les compagnies concessionnaires du Congo français explicite bien la forte dépendance aux porteurs de l'ensemble du système colonial (Coquery-Vidrovitch, 2001 [1972]) : ils acheminaient dans un sens des marchandises avec lesquels les indigènes étaient « rémunérés » en échange de leur récolte de caoutchouc ; ils permettaient, dans l'autre sens, l'exportation des matières premières, notamment le long des portions de fleuves qui n'étaient pas navigables. En Rhodésie du Nord, le recours aux porteurs était justifié par le fait que la présence de mouches tsétsé limitait fortement l'utilisation d'animaux de trait (Gewald, 2009). Les porteurs ont été surtout utilisé·e·s dans les phases d'exploration, puis pendant la première guerre mondiale (voir ci-dessous). La première période du capitalisme colonial a donc été soutenue par une main-d'œuvre locale considérablement exploitée voire

esclavagisée. Les conséquences démographiques du portage ont été terribles et durables pour les sociétés locales (Coquery-Vidrovitch, 2001 [1972], Chapitre 18 ; Gewald, 2015).

Cependant, le transport à dos d'hommes et de femmes ne pouvait suffire à l'exploitation industrielle des gisements de cuivre de la Copperbelt. Le chemin de fer a vite constitué une priorité pour la BSAC, qui contrôlait déjà les réseaux de chemins de fer de Rhodésie du Sud jusqu'au port de Beira, dans la colonie portugaise du Mozambique et jusqu'aux ports du Cap et de Port Elizabeth, en Afrique du Sud. En septembre 1905, le pont de chemin de fer long de 198 mètres permettant de franchir les gorges du Zambèze est inauguré (voir Figure 2, p. 80), alors que la mine de Kansanshi, au Nord-Ouest du territoire, fonctionne déjà depuis 1901. La progression de la ligne de chemin de fer, dont la construction est réalisée par le recours au travail forcé, est rapide : elle atteint Kabwe, alors Broken Hill en 1906, Bwana Mkubwa et Ndola en 1907. Dès 1910-1911, la mine de Fungurume, ainsi que Lubumbashi, alors Elisabethville, au Katanga sont reliées aux ports du Cap et de Beira (voir Carte 3, p.81).



Figure 2 : Pont ferroviaire (et aujourd'hui routier) sur les gorges du Zambèze, construit en 1905. Livingstone, 24 octobre 2017



Carte 3 : Progression du chemin de fer dans l'Afrique australe coloniale. La toponymie retenue est la toponymie coloniale.

La progression rapide du chemin de fer en Rhodésie du Nord s'explique par la spéculation minière, mais aussi par la place de ce territoire dans le premier schéma mental de la BSAC. Il répond en effet à l'entreprise idéologique plus générale de la colonisation britannique en Afrique australe et centrale résumée dans l'expression « from the Cape to Cairo » (voir Figure 3, p. 82) ; la rue principale de Lusaka, orientée selon un axe Nord/Sud s'appelle par ailleurs Cairo Road, témoignage de l'architecture idéologique de la colonie et du rôle des infrastructures de transport dans celle-ci. Il est aujourd'hui difficile de savoir s'il s'agissait là d'un véritable objectif de Cecil Rhodes ou simplement d'une façon de présenter rationnellement l'action de conquête des territoires africains par l'entreprise qu'il dirigeait. Cette expression, née dans le contexte du « Scramble for Africa » de l'après conférence de Berlin (1885) est désormais célèbre.



Figure 3: The Rhodes Colossus. Caricature parue dans le magazine britannique Punch en 1892. Cette image est peut-être la représentation la plus célèbre de Cecil Rhodes et de son entreprise coloniale.

La spéculation est cependant vite déçue : les anciens gisements redécouverts ne sont pas aussi prolifiques que prévu, notamment en termes de concentration du cuivre : les minerais extraits en Rhodésie du Nord ne contiennent que de 3 à 5 % de cuivre contre 15-25 % au Congo belge. Les difficultés de purification et d'exportation des minerais extraits font que l'extraction minière reste peu rentable dans ces premières années de colonisation. C'est alors le chemin de fer qui va maintenir la rentabilité de la colonie pour la BSAC, car il constitue un lien fondamental entre les mines du Katanga, qui sont, elles, très productives, et la nouvelle mine de charbon de Wankie (aujourd'hui Hwange) de Rhodésie du Sud (voir Carte 3, p.81). Dans cette première période coloniale, le territoire de la Rhodésie du Nord tire donc son importance de son rôle de transit, de pôle d'infrastructures, plutôt que d'un rôle de producteur de minerais. Les infrastructures de transport mises en place au cours de cette première période coloniale ne constituent donc pas seulement le « squelette » d'un territoire et d'un système politique en formation, mais bien le seul projet abouti d'occupation et d'exploitation de la colonie de Rhodésie du Nord par l'entreprise privée BSAC (Lunn, 1992). Les objectifs de l'entreprise étaient avant tout financiers et commerciaux, et non une occupation complète et totale d'un territoire précis, comme en témoigne le travail de la première mission officielle de démarcation de la frontière entre la Rhodésie du Nord et le Congo Belge, active de 1911 à 1914. John Donaldson montre à son propos que la priorité de cette mission était la connaissance géographique de ces territoires plutôt que la démarcation claire d'une frontière : « the priority was to have boundaries clearly marked on maps rather than on the ground » (Donaldson, 2008,

p. 473). Cette mission de démarcation de la frontière qui sépare alors les deux Copperbelts montre également le rôle très marginal que joue à ce stade le gouvernement britannique :

> « So central is Rhodes and South African interests to the extension of British power into central Africa at this point that Martin goes as far as to describe the London government as "little more than a bystander" in the process (Martin, 1983 p.9). » (Frederiksen, 2010, p. 63)

La couronne britannique et l'administration publique n'ont donc joué qu'un rôle minime dans la primo-organisation du territoire zambien :

> « the Rhodesian Copperbelt was occupied by prospectors and mining camps before the earliest administrative centers were established. These extractive "collection posts" (…) not only preceded the "outposts of occupation", but they were generally separate, and there was rarely any doubt that the former were meant to be served by the latter. » (Siegel, 1988, p. 67)

Cela montre bien le rôle central qu'a joué le secteur privé dans la construction du territoire nord-rhodésien.

b) La Première Guerre Mondiale : renforcement de la polarisation et de la position de transit du territoire nord-rhodésien (1914-1923)

L'année 1914 marque un important bouleversement dans le monde. Bien qu'éloignée des fronts les plus célèbres, la Rhodésie du Nord occupe une position hautement stratégique dans le conflit mondial qui éclate. Elle partage en effet une longue frontière avec les colonies allemandes du Tanganyika (*Deutsch Ostafrika* - Afrique Orientale allemande) sur laquelle s'ouvre le front est-africain. La Rhodésie du Nord dans son ensemble est alors organisée pour servir de base arrière au front. Comme en Europe après la Seconde Guerre Mondiale (Cowen, 2014), la logistique militaire a eu une importance centrale dans l'organisation des transports, des infrastructures, des activités et de la démographie sur le territoire de la Rhodésie du Nord. D'août 1914 à fin novembre 1918[7], les populations de Rhodésie du Nord ont été enrôlées dans la production agricole et l'acheminement d'hommes, d'armes et du ravitaillement vers le front (Gewald, 2015). Le nombre de porteurs engagés dans la guerre est sans commune mesure avec le nombre de soldats combattant effectivement sur le front : les estimations font état, du côté britannique, de 400 000 soldats et 600 000 porteurs enrôlés sur les quatre années de guerre (Paice, 2007). Les conséquences humaines de l'économie de guerre sur les populations de Rhodésie du Nord ont été énormes : le dépeuplement de régions entières par le recrutement des porteurs s'est accompagné d'une baisse de la main-d'œuvre disponible pour les récoltes, qui par ailleurs étaient toute entières réquisitionnées pour le front, deux phénomènes ayant causé d'importantes famines. La région du Nord-Est de la Zambie a été la plus touchée, les conséquences de la guerre sont par ailleurs encore sensibles aujourd'hui dans l'organisation du peuplement, des régions entières du Nord-Est ayant été vidées de leurs habitant·e·s à cette époque (Gould, 2010). La difficulté de recruter des porteurs pour acheminer le ravitaillement

[7] La date de l'armistice en Afrique de l'Est est le 25 novembre, le temps que la nouvelle de la fin de la guerre en Europe ne parvienne aux généraux engagés en Afrique.

au front a encouragé le pouvoir colonial britannique à investir dans la construction de routes carrossables pour les premiers véhicules automobiles, présents dans la région à partir du milieu de la décennie 1910 (Gewald, 2009) ; constructions qui se sont accélérées après la fin de la guerre et l'investissement plus important du gouvernement britannique dans la gestion du territoire colonial.

La guerre marque en effet un regain d'intérêt du gouvernement britannique pour la Rhodésie du Nord. La migration d'Européen·ne·s envoyés par la Couronne s'est intensifiée à partir de 1915 (Siegel, 1988) avec la création de nouveaux Bomas[8] renforçant le maillage administratif du territoire. Les impôts mis en place avant la guerre et gérés par la BSAC passent aux mains de l'administration. Comme dans le cas du Congo français (Coquery-Vidrovitch, 2001 [1972]), il semble cependant vain de vouloir différencier de façon trop marquée l'administration publique de l'administration privée de la BSAC. En effet, les principaux Bomas étaient occupés par les représentants de la BSAC avant de passer aux mains des jeunes administrateurs publics souvent diplômés d'Oxbridge envoyés par le Colonial Office en 1924. Le transport, et notamment le rail, reste un monopole de l'entreprise, rendant l'administration dépendante des capacités de la BSAC pour les déplacements de ses personnels. Car le rôle des infrastructures a commencé à changer entre les périodes 1890-1913 et 1914-1920 : si dans la première, la liaison ferroviaire entre les mines et les ports suffisaient, l'objectif de contrôle territorial apparaît dans la seconde, et se matérialise notamment à travers les « tours » que les administrateurs réalisent dans leurs districts.

La guerre a donc eu une influence sur le renforcement des polarisations du territoire rhodésien : le Nord-Est et ses populations Bemba (voir Encadré n°2, p. 85), durement touchées par la guerre et les famines, deviennent un réservoir de main-d'œuvre pour les mines des Copperbelts congolaise puis zambienne. De même, la guerre a grandement renforcé la centralité de la Copperbelt dans l'architecture infrastructurelle zambienne, faisant de Ndola le principal terminal ferroviaire pour l'acheminement du ravitaillement vers le front est-africain (Siegel, 1988, p. 74). Cette nouvelle fonction a encouragé d'importantes migrations de travail vers Ndola, qui était, avant 1914, encore un village créé autour d'un Boma. Le premier conflit mondial a donc, plus largement, renforcé la position de transit de la Rhodésie du Nord au sein de la région d'Afrique australe.

[8] Le mot Boma désigne un centre administratif du gouvernement colonial. C'est un mot courant en Afrique australe et orientale.

Au vu du rôle des sciences sociales coloniales dans le durcissement des identités ethniques en Afrique, et dans les violences voire les génocides qui s'en sont suivis, il est à mon sens très délicat d'intégrer ici la question ethnique. Quelques précisions s'imposent cependant concernant les grandes dynamiques de peuplement de la Copperbelt zambienne.

Avant la colonisation, la région de la Copperbelt était habitée en majeure partie par des populations appartenant au groupe Lamba, peuple d'agriculteur·trice·s. Ceux-ci résistèrent aux différentes formes de taxation imposées par les premiers colons britanniques qui s'installèrent dans la région dès la fin du XIXe siècle, notamment en s'évadant dans la brousse à leur approche. Les Lamba souffrirent donc d'une très mauvaise réputation chez les colons britanniques, ceux-ci devisant fréquemment sur leur prétendue paresse et leur refus du travail (Siegel, 1988, 1991).

À l'inverse, les populations Bembas, originaires du Nord-Est du pays nouvellement constitué, à travers leur participation (et leur exploitation) dans la Première Guerre Mondiale, se retrouvèrent vite à gonfler les rangs des travailleurs des mines sud-africaines et congolaises. Lorsque les mines zambiennes commencèrent à être rentables, les colons britanniques encouragèrent (avec plus ou moins de contrainte) les populations Bembas à s'investir dans les mines de Rhodésie du Nord, en lieu et place des Lambas.

Les Bembas se retrouvèrent donc très nombreux dans les nouvelles villes minières de Ndola, Kitwe, Chingola, Luanshya, etc. Ils formaient alors, et forment encore, le gros de la main-d'œuvre minière, et donc des syndicats noirs, actifs surtout à partir de la seconde moitié du XXe siècle. Ils furent ainsi très présents dans la lutte pour l'indépendance zambienne derrière Kenneth Kaunda (voir supra). La Copperbelt dispose aujourd'hui d'une identité Bemba urbaine très marquée, qui s'est différenciée de l'identité Bemba rurale du Nord-Est (Ferguson, 1999).

Encadré 2 : Bembas et Lambas : brève histoire du peuplement de la Copperbelt zambienne

c) Prise en main de la colonie par le Colonial Office : le renforcement mutuel des logiques publiques et privées (1924 – 1964)

À partir de 1924, le Colonial Office britannique prend officiellement la main dans l'administration du territoire de Rhodésie du Nord. La dépendance de l'administration publique aux infrastructures privées ne s'estompe pas pour autant. Se noue alors une véritable alliance entre capitaux, personnels et objectifs publics et privés dans la gestion du territoire de la Rhodésie du Nord. En effet, après un démarrage difficile dû à la crise financière des années 1930, les entreprises de Rhodésie du Nord et leurs investisseurs connaissent enfin le boom minier qu'ils attendent depuis quarante ans. De nouvelles entreprises spécialisées dans l'extraction minière se créent aux côtés de la BSAC notamment le Rhodesian Selection Trust (possédant les mines de Bwana Mkubwa, de Roan Antelope et de Mufulira) et l'Anglo-American Corporation (propriétaire de la mine de Nkana, et d'intérêts importants dans la mine de Mufulira). Lois et règlements sont cependant adoptés afin de protéger la BSAC de toute concurrence dans le domaine des transports : le monopole de la BSAC sur le rail à travers

l'entreprise Rhodesian Railways, activement soutenu par l'administration, ne se trouve pas contesté mais renforcé par ces nouveaux investisseurs, contraints d'utiliser ses réseaux pour l'importation des intrants et l'exportation des minerais.

L'alliance entre administration publique et capitaux privés trouve son expression dans la seconde mission de démarcation de la frontière entre Rhodésie du Nord et Congo Belge, se déroulant entre 1927 et 1933 sur demande expresse d'une concession minière rhodésienne, la Rhodesian Congo Border Concession Ltd. Cette mission est unique en son genre, d'une part parce qu'elle est la dernière mission de démarcation menée sur le continent, mais aussi car c'est la mission de fixation d'une frontière la plus coûteuse de l'histoire coloniale (Donaldson, 2008). Une technologie « européenne » de démarcation est en effet utilisée : sa mission était de « replace the original 46 pillars erected by the 1911-14 boundary commission » ; « it erected an additional 182 main boundary pillars not less than five kilometres apart » (Donaldson, 2008, p. 488). Ces piliers étaient en outre complétés par des marques plus petites disposées tous les 500 mètres, reliées par un chemin bien entretenu (*ibid.*, p. 488). La question du cuivre est cette fois au cœur des débats car les exploitations minières, qu'elles soient rhodésiennes ou belges, se déroulent désormais à proximité directe de la frontière[9]. Les intérêts financiers et commerciaux de l'époque suivent donc la mission de démarcation avec un intérêt marqué :

> « commercial interests so dictated the second demarcation that the BSAC actually contributed to the cost of what was normally a government-funded commission » (Donaldson, 2008, p. 490).

Le boom minier de la deuxième partie des années 1930 et la mission de démarcation de la frontière entre les deux Copperbelts sont à la fois cause et conséquence de la centralité toujours plus importante de la Copperbelt dans l'organisation générale de la colonie. Les efforts de l'administration et des entreprises se conjuguent pour faire de la Copperbelt le centre névralgique de leurs possessions en Afrique australe. Les politiques publiques coloniales mises en place à cette époque incitent par exemple les Africains à s'engager dans les mines. Les exploitations nord-rhodésiennes souffrent à cette époque d'une pénurie chronique de main-d'œuvre peu qualifiée et peu chère[10], étant donné que les travailleurs ont été encouragés à s'engager dans les mines du Katanga ou de Rhodésie du Sud dans les décennies précédentes. Ces politiques passent par l'augmentation des taxes et l'interdiction simultanée des formes de cultures agricoles traditionnelles, deux phénomènes qui rendent difficile le paiement des impôts sans intégrer les relations capitalistes de travail et le salariat minier.

Pendant la Seconde Guerre Mondiale, administration coloniale et entreprises privées continuent de collaborer étroitement. Dès le début du conflit, le ministère britannique des équipements militaires et les entreprises minières signent un contrat d'approvisionnement en cuivre pour l'armée à un prix fixé par le gouvernement. Cet accord a fait bénéficier les

[9] Par exemple, la mine à ciel ouvert de Kansanshi, la plus importante en termes de volumes de cuivre produits, est située à une quinzaine de kilomètres seulement de la frontière congolaise. Cela pose d'autant plus de problèmes quand il s'agit d'exploitations sous-terraines. L'entrée de la mine congolaise de Kipushi est située littéralement sur la frontière, mais les tunnels creusés empiètent vraisemblablement sur le territoire zambien.

[10] Pénurie que les colons n'hésitent pas à imputer à la « paresse » inhérente des Africain·e·s. Pour une déconstruction de ce paradigme colonial de la paresse, voir Alatas, 2010 [1977] ; Siegel, 1991.

entreprises minières d'un marché public constant et de facilités d'exportation. La demande pour le cuivre reste forte après la guerre, durant les périodes de reconstruction, ce qui garantit la rentabilité des exploitations minières jusqu'aux années 1970 (Larmer, 2010). La fin de la période coloniale voit donc se renforcer la situation d'extraversion de la Zambie et de sa dépendance au cuivre, et ce malgré la multiplication de grèves et de mobilisations syndicales des ouvrier·ère·s noir·e·s de la Copperbelt, marquant le début des luttes pour l'indépendance et annonçant la place que prendront les syndicats de mineurs au sein du système politique de la Zambie indépendante.

La forme générale de l'organisation du territoire dont le gouvernement zambien hérite en octobre 1964, est donc marquée par des caractéristiques mises en place en moins d'un siècle de colonisation.

Le territoire est premièrement caractérisé par sa position de transit au sein de l'Afrique australe, en raison de la présence d'un réseau d'infrastructures extraverties liant deux espaces historiquement plus industriels et miniers que la Rhodésie du Nord, la Rhodésie du Sud et le Katanga. Au niveau national, ces infrastructures donnent une importance particulière aux espaces situés autour de la « line of rail », entre Livingstone et Ndola ; espaces desquels les Africain·e·s se trouvent exclu·e·s de par la politique des réserves (Frederiksen, 2010). Ces infrastructures regardent vers le Sud, et plus spécifiquement vers le port mozambicain de Beira, via les réseaux ferrés de la Rhodésie du Sud. Cette polarisation vers le Sud des infrastructures rhodésiennes puis zambiennes est maintenue malgré l'ouverture de la route de Benguela, en Angola, en 1931, qui présente l'intérêt d'être plus courte pour rejoindre le port de Lobito, qui lui-même se trouve plus proche des centres de consommation européens. Cette route ferroviaire n'est cependant que très peu utilisée, et ce à cause d'accords d'entreprises qui favorisent, une fois encore, la Rhodesia Railways et la BSAC :

> « In 1936 the copper companies in Northern Rhodesia signed a twenty-year agreement with Rhodesia Railways. The companies agreed to send all their copper on the Rhodesia Railways system (…) in exchange for low fixed freight rates for copper and even lower rates for Wankie coal from Southern Rhodesia. Thus during the next twenty years Northern Rhodesian copper flowed southwards to Beira. » (Doganis, 1967, p. 48)

Ces décisions renforcent la dépendance du système rhodésien / zambien à une route bien définie, créée pour les besoins d'une entreprise, ainsi que l'inertie globale de ce système : la route étant créée, son tracé déterminera fortement l'implantation des futures activités économiques sur le territoire. L'importance du transport dans le schéma d'organisation de la colonie de Rhodésie du Nord est renforcée par le passage de la capitale de Livingstone à Lusaka en 1935, ville plus centrale et située au carrefour des grands axes routiers Nord/Sud et Est/Ouest ainsi que sur la ligne ferroviaire.

Le territoire est, deuxièmement, marqué par la progressive polarisation du territoire au cours des trente dernières années de la colonisation, faisant de la Copperbelt le poumon économique du pays. Le pays est alors organisé autour des mines dont la production est de plus

en plus industrialisée et des régions du Nord-Est, à forte dominante Bemba, transformées en réservoirs de main-d'œuvre pour les mines.

Le troisième héritage de la colonisation est la force du consortium public-privé : entreprises et administrations fonctionnent de concert pour assurer la profitabilité générale du système. Le système colonial rhodésien se fonde en effet sur un capitalisme public-privé ayant pour objectif l'exploitation des ressources et leur exportation vers la métropole. On constate une véritable collusion entre les intérêts du public et les intérêts du privé, qu'il est difficile de démêler tant les politiques de l'un renforcent les prérogatives de l'autre :

- en effet, les politiques publiques coloniales, à travers les lois et règlements publics, consolident les profits du secteur privé, dans le cadre de ce qui a été désigné plus tardivement sous le terme de « capitalisme monopoliste d'État » (Castells et Godard, 1974, p. 24). Par exemple, l'instauration du monopole de la BSAC dans le domaine du transport des marchandises par rail entre dans cette catégorie. Idem, l'administration a mis légalement en place des entrepôts sous douane, ces espaces de stockage dans lesquels les entreprises peuvent entreposer des biens en repoussant le paiement des droits de douane (notamment à l'importation). Invention britannique (Orenstein, 2018), les entrepôts sous douane agissent comme un crédit de droits de douane octroyé aux entreprises. Ils sont donc un formidable appui à l'entreprise de la part de l'État. On peut retracer l'existence de telles infrastructures en Rhodésie du Nord à partir de 1931 (Colonial Office, 1932, p. 27) ; on en dénombre alors cinq : Ndola, Mokambo (ville frontalière de la Copperbelt), Livingstone, Fort Jameson (aujourd'hui Chipata) et Broken Hill (aujourd'hui Kabwe).

- de la même manière, le transport développé par l'un sert les activités de l'autre : le modèle et le fonctionnement de l'exploitation minière ont été d'une grande aide à une administration coloniale disposant de revenus limités pour asseoir son autorité. Les exploitations minières ont en effet dû ouvrir leurs propres routes pour faciliter l'importation d'intrants et l'exportation de minerais, comme en témoigne l'extension du chemin de fer dans la Copperbelt zambienne, entre les mines de Ndola, Kitwe, Chingola et Chililabombwe (appelé *Inter-mine service*). L'administration s'est ainsi très tôt appuyée sur ce réseau d'infrastructures pour remplir ses fonctions de gouvernement :

> « Given the centrality of lines communication to the reach of colonial power, the mining industry's ability to provide for many of its own infrastructural needs was key to extending this reach into the African bush. Key to the penetration of British authority was the extension of the railway and the creation of roads. All mining enterprises until the 1930s (and beyond) cut their own roads to support their operations. (…) In this regard, mining companies were important actors in facilitating colonial rule through their infrastructural support for the state's activities. » (Frederiksen, 2010, p. 205-206)

Cet état de fait n'est pas propre à l'Afrique australe : dans le cas du Congo français, Catherine Coquery-Vidrovitch montre que l'extrême dépendance des fonctionnaires coloniaux aux entreprises concessionnaires pour leur transport — et donc pour exercer leurs fonctions — a eu comme conséquence le brouillage des fonctions et des objectifs du public et du privé et n'a pas permis aux administrateurs de mettre un terme à la violence perpétrée par les entreprises dans leurs concessions (Coquery-Vidrovitch, 2001 [1972]).

- finalement, l'extension des relations capitalistes aux Africain·e·s par l'administration coloniale a rendu service aux entreprises minières. Le prélèvement de l'impôt, la création de réserves indigènes, la généralisation d'un régime de propriété privée, notamment pour les fermiers blancs venus s'établir le long de la « line of rail » forment une conjonction de facteurs qui, d'une part contraignent bon nombre d'Africain·e·s à s'engager dans les mines, et d'autre part banalisent le recours à l'expropriation des terres coutumières au profit, notamment, des exploitations minières. T. Frederiksen résume comme suit les effets de ces politiques publiques d'intégration de relations capitalistes avec les Africain·e·s :

> « this (…) was both a key axis of state intervention – indeed it can be seen as a state-making project – and central to the effective creation and functioning of mines » (Frederiksen, 2010, p. 204).

L'enchevêtrement des logiques publiques et privées sur le terrain colonial est souvent interprété comme une réorientation de la politique commerciale coloniale britannique vers davantage de protectionnisme et vers une gestion nationale des ressources à travers des entreprises nationales perçues comme « loyales » aux projets du gouvernement. C'est la façon dont J. Donaldson interprète l'important investissement réalisé par le gouvernement britannique dans la mission de démarcation de la frontière :

> « this relationship between resources and boundary development reflected a more general shift in British economic policy from the liberal free-trade of the nineteenth century to what Agnew and Corbridge refer to as the 'closed' world of protectionism and economic nationalism in the wake of the First World War. » (Donaldson, 2008, p. 493)

L'administration britannique a notamment tenté d'encourager les capitaux britanniques et sud-africains à investir dans l'extraction minière, et contrer ainsi l'influence américaine grandissante. Cependant, au vu de l'histoire du capitalisme dans les Copperbelts, je n'adhère pas à cette thèse. En effet, depuis le début du XXe siècle, les entreprises investies dans l'extraction minière et dans le transport des marchandises sont transnationales, comme le montre l'exemple des entreprises britanniques :

> « the British South Africa Company owned both the mineral concessions in Northern Rhodesia and Rhodesia Railways, and until 1949 also controlled the port of Beira and the Beira Railway, within Mozambique. … Another British company, Tanganyika Concessions, financed the construction of the railway to Lobito and also had a substantial holding in Union Minière, the company mining Katangese copper. » (Doganis, 1967, p. 48)

Il apparaît donc difficile de parler de protectionnisme dans ce contexte d'internationalisation précoce du capital de ces premières multinationales. Il s'agirait plutôt, pour le gouvernement, de soutenir la constitution de monopoles afin de pouvoir fonctionner.

2. La période développementaliste : nationalisations et entreprises parapubliques (1964-1991)

En octobre 1964, le gouvernement de la première République zambienne indépendante, mené par le Président Kenneth Kaunda (voir encadré n°3, p.91) hérite donc à la fois des frontières du nouvel État, comme le veut la résolution de l'Organisation de l'Union Africaine de 1964 sur les décolonisations, mais aussi d'une organisation très particulière du territoire, marquée par la polarisation des activités autour de l'exploitation minière et de l'exportation des minerais, ainsi que par la forte influence des capitaux privés dans cette organisation.

En cette période d'indépendance, le débat se cristallise autour de la définition de la meilleure façon d'utiliser la rente issue des mines et des infrastructures de transport. Kenneth Kaunda et son parti l'UNIP instaurent à ce sujet une nouvelle doctrine politique, l'Humanisme, une doctorine sur laquelle je reviendrai en première partie. Le premier gouvernement de la Zambie indépendante espère ainsi faire profiter le plus grand nombre des richesses produites : l'exploitation des richesses du pays est ainsi censée financer le développement du pays et de ses habitant·e·s. Cela passe notamment par la prise de participation publique dans les grandes entreprises minières et industrielles du pays. Retenues comme des réformes de nationalisation, ces politiques font passer le régime de K. Kaunda pour un régime socialiste, une image que je discuterai dans un second paragraphe en m'appuyant sur l'importance des capitaux privés, notamment dans le financement et la gestion de nouvelles infrastructures de transport. Une troisième partie abordera la fin du règne de Kaunda, marquée par des crises multiples : crise économique, crise politique, crise de la dette. L'année 1991 marque ainsi l'entrée dans une nouvelle ère politique, dans laquelle les définitions de la meilleure utilisation de la rente minière changent de nouveau.

a) Les fondements idéologiques du nouveau régime : pour une redistribution des richesses minières

Le succès des exploitations minières de la Copperbelt zambienne à partir des années 1940 se traduit par la hausse substantielle des revenus miniers pour les grandes entreprises en présence. La rente minière et son utilisation ont donc été des questions centrales dans les conflits politiques et dans la définition de ce que seraient les politiques nationales dans ces années charnières que représente la période de l'indépendance (Larmer, 2010, p. 32). Les différentes factions politiques possèdent en effet des projets concurrents pour l'utilisation de cette richesse minière :

> « Whereas the colonial authorities directed mining revenue to support the agricultural activities and living standards of white farmers, mostly in Southern Rhodesia, Zambian nationalists envisaged utilizing the same revenue to construct a state designed to achieve "development" for their supporters. » (Larmer, 2010, p. 33)

La faction triomphante de ces années de lutte pour l'indépendance est celle de l'United National Independence Party (UNIP) de Kenneth Kaunda, premier Président de la Zambie indépendante en 1964, en poste jusqu'en 1991 (Gewald, Hinfelaar et Macola, 2008). Ce dernier met en place un programme idéologique et politique inspiré du socialisme, qu'il théorise sous le nom d'Humanisme (Kaunda, 1968). Dans ce moment révolutionnaire qu'est l'indépendance, un nouveau projet de société doit être inventé et mis sur pied. En Zambie, les ressources minières sont à la base de ces nouveaux projets de développement national, car les autorités indépendantes pensent à l'époque qu'il sera possible de se servir de l'immense richesse ainsi produite pour créer un nouveau système politique et social fondé sur la nouvelle devise du pays « One Zambia, One Nation ».

Kenneth Kaunda, aussi appelé KK en Zambie, naît en 1924 dans le Nord de la Rhodésie du Nord. Il suit une formation d'enseignant, profession qu'il exerce jusqu'en 1951, date à laquelle il accepte le poste de secrétaire général du Northern-Rhodesian African National Congress pour sa province natale, puis celui de vice-président du mouvement indépendantiste en 1953. Suite à des divergences d'opinion avec son président, Harry Nkumbula, il crée son propre mouvement, le Zambian African National Congress. Emprisonné à plusieurs reprises pour sa participation au ZANC alors interdit, il devient en 1960 le président du United National Independence Party (UNIP), sous les couleurs duquel il se présente dans les premières élections dans lesquelles les Zambien·ne·s noir·e·s ont le droit de vote en 1962. Il obtient également la victoire en 1964, faisant de lui le premier Président de la République zambienne indépendante.
Connu pour la doctrine politique qu'il a forgée, l'Humanisme, il s'engage dans des réformes économiques à coloration socialiste. En 1973, pour faire taire les critiques de son bilan économique, il instaure la Seconde République et régime de parti unique organisé autour de l'UNIP. Il sera le seul candidat aux élections présidentielles jusqu'en 1991.

Encadré 3 : Kenneth Kaunda, héros de l'indépendance zambienne.

L'Humanisme de K. Kaunda est une théorie politique largement inspirée par les courants idéologiques développés à l'époque par plusieurs pays du Tiers-Monde, le mouvement des non-alignés et le « nouvel ordre économique mondial », dont l'une des réunions s'est tenue en 1970 à Lusaka à l'initiative de K. Kaunda (Rist, 2012, Chapitre 9). Plusieurs éléments rattachent en effet l'Humanisme aux courants développementalistes :

- le soutien à l'industrialisation du pays, notamment à travers les programmes de substitution aux importations (Craig, 2000). En Zambie, ces politiques ont comme objectif de diminuer la dépendance du système économique à l'exportation du cuivre brut. Selon les théories économiques classiques, il s'agit pour le pays de remonter la chaîne de valeur du cuivre, exporter des produits finis ou semi-finis et de progresser dans les termes de l'échange, en général défavorables aux exportateurs de matières premières.

- la renationalisation, ou en tous cas dans un premier temps le rapatriement des profits tirés de l'exploitation des ressources nationales, notamment minières, dans le but de financer

les plans de développement national. Dans le cas de la Zambie, cet aspect prend une importance toute particulière car la totalité des actifs miniers, tout comme les transports, étaient possédés par des firmes privées étrangères. La maîtrise des infrastructures de transport fait donc partie des objectifs clés du régime.

- le financement, grâce à cette rente, d'un développement économique et social inclusif, par la répartition équitable des richesses. Cela passe néanmoins par la constitution d'une avant-garde autour des mineurs de la Copperbelt et de leur famille, premiers récipiendaires des politiques sociales de l'État. Il s'agit ici de faire profiter le plus grand nombre des circulations de richesses qui lient la Zambie à l'économie mondiale.

Dans ces objectifs politiques et idéologiques, les notions de progrès et de modernité sont très présentes (Ferguson, 1999). Dans la lignée des travaux de la RLI cités en introduction de ce chapitre, la Zambie incarne en effet les espoirs d'une génération de modernistes pour lesquels elle serait le pays africain le plus à même de « rattraper son retard » industriel. La Zambie semble être à l'avant-garde de l'*African Industrial Revolution*, à même de prouver que le développement capitaliste occidental peut s'adapter aux pays africains. À ce sujet, beaucoup d'auteur·e·s soulignent que, durant les années 1960, le PIB de la Zambie équivaut à celui du Portugal (Ferguson, 1999 ; Lee, 2009). Les politiques développementalistes des Première (1964-1971) et Seconde (1971-1991) Républiques zambiennes[11] ont donc cet objectif de faire en sorte que la Zambie soit admise au rang des nations développées et modernes, par l'intégration des Zambien·ne·s dans les relations salariales et via l'intervention de l'État dans l'économie.

Sur le plan international, la Zambie de K. Kaunda s'engage également aux côtés des nations nouvellement indépendantes pour soutenir les décolonisations. Le régime apporte son soutien aux mouvements de libération angolais, zimbabwéen, et sud-africain, en offrant refuge aux militant·e·s en exil et aux réfugié·e·s. Pour K. Kaunda, il est également important de renforcer l'indépendance de la Zambie par rapport aux anciennes puissances coloniales et aux régimes d'apartheid sud-africain et sud-rhodésien.

b) L'Humanisme en pratiques : un régime socialiste ?

Les principes idéologiques de l'Humanisme ont été façonnés par la pratique politique : leur adaptation au contexte économique et politique des années 1960 et 1970 ne s'est pas faite sans heurts. Dans la littérature sur la Zambie, le programme politique mis en place par K. Kaunda à cette période est souvent qualifié de socialiste. Je voudrais questionner ici cette image traditionnelle de la Zambie de l'UNIP étant donné les fortes relations qu'elle a entretenues avec les entreprises privées étrangères, et qui se sont maintenues durant toute la période ayant suivi l'indépendance.

[11] Le passage de la Première à la Seconde république se fait par une réforme de la Constitution, instaurant un régime politique de « one-party democracy ». Le multipartisme est donc suspendu en 1971.

Dans un premier temps, juste après l'indépendance, le gouvernement zambien n'a fait que reprendre à son compte les royalties versées par l'industrie minière au gouvernement colonial. D'après Miles Larmer,

> « This cemented what became, in the initial period after independence, an effective alliance between the UNIP government and the international mining companies that would ensure expansion of the industry, with both the companies and the government taking their carefully negotiated share of what was assumed would be an ever-increasing cake of mining profits. » (Larmer, 2010, p. 45)

Le besoin de financement du nouveau gouvernement pour ses politiques sociales requiert en effet un environnement pacifié avec les investisseurs, afin de garantir le développement de nouvelles exploitations et donc davantage de royalties pour l'État. Basés sur le Seers Report de 1964, les premiers *National Development Plans* zambiens, qui paraissent depuis tous les quatre ans, ne remettent donc en cause ni l'importance du secteur privé étranger dans la gestion des mines, ni la fixation des cours du cuivre, et donc des profits, par le London Stock Exchange. La croissance économique des premières années de l'indépendance (l'exportation de cuivre passe de 632 000 tonnes en 1964 à 747 000 tonnes en 1969, Larmer, 2010, p. 35) a en outre permis d'investir dans les services de santé et d'éducation (par exemple, l'école devient gratuite pour les enfants des mineurs dès 1969) et de développer d'importants réseaux de patronage aidant à la stabilité du système.

Le « développement » n'est cependant pas assez rapide aux goûts des principaux soutiens du régime, notamment au sein de la communauté Bemba, principale force de travail dans les mines de la Copperbelt, originaire des régions du Nord-Est (voir Encadré n°2, p.85). Pour certain·e·s auteur·e·s (Fraser et Larmer, 2010), cette pression viendrait de la base, et remettrait en cause la répartition régionale des ressources interne à la Zambie. Elle serait à l'origine des réformes de nationalisation de 1968-1969, connues sous le nom de Mulungushi Reforms. À cette occasion, le gouvernement zambien acquiert au moins 51 % du capital dans l'ensemble des compagnies étrangères minières (rassemblées dans une entreprise para-publique du nom de MINDECO – Mining Development Corporation), industrielles (INDECO – Industrial Development Corporation), mais également dans les domaines de la banque et des assurances (FINDECO – Financial and Development Corporation). Les infrastructures de transport et l'entreprise de gestion des chemins de fer passent elles aussi sous capitaux publics, la Rhodesia Railways devient Zambian Railways à partir de 1965 :

> « INDECO (…) became the central agency for the expansion of the state's industrial base. With the Mulungushi reforms in 1968, INDECO became a vast industrial giant dominating key sectors of production and distribution in Zambia. In 1969, the Zambian state acquired a controlling share in the mining industry and set up a similar structure, Mining Development Corporation (MINDECO). In 1970 when the insurance and banking industries were nationalised the State Financial and Development Corporation (FINDECO) was established. These parastatal bodies were again made subsidiaries of the all-embracing conglomerate Zambia Industrial and Mining Corporation, (ZIMCO), which dominated the Zambian economy. » (Rakner, 2003, p. 46)

Les nationalisations se sont cependant faites en douceur, les entreprises étrangères ayant été largement indemnisées sur la base du droit international des affaires : le gouvernement

zambien, par l'intermédiaire de Andrew Sardanis, directeur de l'INDECO, s'est engagé à leur rembourser 178 millions de dollars sur douze ans, une indemnité vue comme généreuse par les entreprises, étant donné qu'une chute des prix du cuivre était prévue de longue date (Larmer, 2010, p. 37). Les entreprises étrangères, notamment minières, ont d'ailleurs accueilli cette politique avec philosophie : « partial nationalization with full compensation provided increased security for their investment in a context of increasingly unstable mineral prices » (Larmer, 2010, p. 37).

Il est intéressant de noter que c'est avant tout la nationalisation des ressources minières qui a retenu l'attention des chercheur·e·s et des commentateur·rice·s de la situation économique zambienne, au point que les Mulungushi Reforms sont retenues comme équivalant à la nationalisation des mines. Cependant, les programmes de rachat majoritaire des titres dans des entreprises privées, bien loin d'une pure et simple nationalisation, ont été beaucoup plus étendus sur la scène économique zambienne, comme le rappelle Lise Rakner :

> « 147 parastatals were in existence and 121 under a single holding company, ZIMCO. (...) The process of nationalisation beginning with the Mulungushi reforms in 1968, resulted in 80 per cent of the Zambian economy being state-controlled by the conclusion of the nationalization programme in the mid-1970s. » (Rakner, 2003, p. 46)

La prise de participation majoritaire de l'État dans les entreprises n'a pas eu le même impact sur tous les secteurs. L'État s'engage en effet à ne pas intervenir dans le management des entreprises minières, alors qu'il organise la « zambianisation » d'autres secteurs industriels et commerciaux, processus ayant un très fort impact sur les activités de service notamment (MacMillan, 2008). La zambianisation avait pour objectif de garantir l'accès des citoyen·ne·s africain·e·s noir·e·s aux postes les plus prestigieux, occupés par des Blanc·he·s pendant la colonisation : « as a result, an entrepreneurial class was created with the support of the state » (Rakner, 2003, p. 47).

Les relations entre le gouvernement zambien et les entreprises privées puis parapubliques doivent être lues à la lumière de l'histoire coloniale zambienne et de l'enchevêtrement des politiques publiques et privées soulignés plus haut. La proximité de K. Kaunda avec les idéologies, régimes ou partis à tendance socialiste (MPLA angolais, régime de Julius Nyerere en Tanzanie voisine, ANC sud-africain) laisse à penser que ces « nationalisations » répondaient à un objectif de socialisation de l'économie. Cependant, on peut aussi les lire comme la poussée à son paroxysme de la logique publique-privée développée pendant la colonisation, le développement d'un capitalisme monopoliste d'État adapté aux discours de souveraineté, d'indépendance et de redistribution propres à la période des indépendances et aux traditions politiques tiers-mondistes. La relation de l'État zambien aux entreprises privées et para-publiques ne doit par ailleurs pas être vue comme une exception dans la région : en témoignent les forts liens entretenus par exemple entre l'État sud-africain et l'entreprise nationale d'électricité Eskom (Jaglin et Dubresson, 2015), bien que l'État sud-africain n'est, lui, jamais été qualifié de socialiste.

Sur le plan géographique, l'indépendance retourne l'enclavement de la Zambie contre elle-même. La position de transit que constituait la Rhodésie du Nord dans le paysage colonial grève les stratégies du gouvernement zambien : pour exporter ses minerais, la Zambie est désormais dépendante de quatre pays étrangers considérablement hostiles aux processus de décolonisation, la Rhodésie du Sud, l'Afrique du Sud et les deux colonies portugaises d'Angola et du Mozambique. Ces dernières connaissent dès 1960 les débuts de leur guerre d'indépendance, suivies par de longues guerres civiles (de 1975 à 1990 pour le Mozambique, de 1975 à 2002 pour l'Angola), rendant inaccessibles les ports de Beira et de Lobito pendant toutes ces années. La Zambie se trouve par ailleurs entièrement dépendante de Rhodesia Railways, liée par un accord signé en 1963, qui stipule qu'une compensation devra être payée à l'entreprise si jamais elle décidait d'exporter son cuivre d'une autre manière que par les réseaux de la Rhodesia Railways. De plus, la compétition par la route est interdite :

> « Rhodesia Railways' monopoly over most of Zambia's external trade is reinforced by a formal agreement with truck operators in the former Central African Federation, whereby price competition between road and rail is prohibited. » (Doganis, 1967, p. 49)

Les héritages de la colonisation posent donc des problèmes épineux au nouveau gouvernement zambien, ce dont l'UNIP est conscient. En 1972, dans son second *National Development Plan*, le gouvernement souligne qu'il est urgent de trouver des solutions à cette « unpredictable dislocation of our import and export routes » (Governement of the Republic of Zambia, 1972, p. 31). Dès 1964, des solutions alternatives sont donc envisagées pour éviter le blocus complet de la Zambie par l'Afrique du Sud et la Rhodésie du Sud. Les solutions alternatives envisagées au nombre de trois, et sont représentées sur la Carte 4 (p.97).

Dans un premier temps, dès 1964-1965, les relations entre la Zambie et son voisin tanzanien sont renforcées, tout comme les liaisons routières entre le port de Dar es-Salaam et la Copperbelt zambienne. Les bouleversements régionaux entraînés par l'indépendance rhodésienne de 1965[12] marquent en ce sens un tournant, car les solutions alternatives mises en place à ce moment-là n'ont pas été opérationnelles immédiatement, ni suffisantes, ce qui a fait du développement routier une nécessité :

> « demands upon road transport were still so great that the Dar es Salaam-Tunduma Tanzanian portion of the Great North Road had to be built (...) The USAID and the World Bank financed 70% [of the Great North Road], the rest was from other sources including Sweden and local finance. This sum was about 50% of the total expenditure on roads in the Tanzania Second Five Year Plan (1969-74) (...). The 1852-km TANZAM Highway, completed in 1972, connects (...) the port-capital of Dar es Salaam with the Zambian Copperbelt. » (Mwase, 1987, p. 193)

Le développement de la route est donc une première solution d'urgence au nouvel enclavement zambien. De nombreuses constructions et réhabilitations de routes ont lieu aux premières années de l'indépendance[13], notamment de la route Nord, décrite sous l'expression de « Hell

[12] Cette dernière acquiert son indépendance de la Grande-Bretagne suite à la déclaration unilatérale d'indépendance de 1965 sous la férule d'un gouvernement suprémaciste blanc.

[13] Malheureusement, très peu de données historiques sont disponibles concernant la politique infrastructurelle interne de l'UNIP (date de construction des routes, priorités du gouvernement, etc.). On trouve dans la littérature

Run » (Gleave, 1992, p. 253 ; Mwase, 1987, p. 192 ; Phiri, 2008, p. 174), parcours de l'enfer, surnom qu'elle doit à son état déplorable pour le transport routier. L'asphaltage de la Great North Road, depuis Livingstone jusqu'à Nakonde, à la frontière tanzanienne est l'œuvre de l'entreprise italienne Impregilo[14]. La réhabilitation de cette route vise en premier lieu l'importation de pétrole, secteur clé pour le développement de l'industrie zambienne, elles aussi réalisées *via* le port de Beira. Afin d'éviter le blocus complet de la part de la Rhodésie du Sud, les gouvernements zambien et tanzanien créent l'entreprise Zambia-Tanzania Road Services Limited (ZTRS) en juin 1966. Le gouvernement tanzanien en détient 35 %, tout comme l'INDECO zambienne (Griffiths, 1969). Les 30 % restant sont la propriété d'un consortium italien, sous l'égide de la banque d'affaire Mediobanca, dans lequel l'entreprise Fiat joue un rôle important *via* l'une de ses filiales en Afrique australe, MB Finstrutture[15]. La flotte de camion créée spécialement par l'entreprise Fiat permet à la fois l'exportation du cuivre zambien et l'importation de pétrole par citernes, vers et depuis le port de Dar es-Salaam. Il faut souligner ici l'habileté des entreprises multinationales italiennes : elles ont construit, autour de ce projet d'infrastructure vital pour la Zambie, une parfaite intégration horizontale : la raffinerie de Dar es-Salaam, qui fournit le pétrole, a été construite et est gérée à l'époque par Agip, compagnie pétrolière italienne[16]. Fiat fournissait les camions (modèle 693-N1), Pirelli les pneus, et l'entreprise Officine Meccaniche Umberto Piacenza (aujourd'hui Sansavini SRL) avait créé les remorques adaptées au double-emploi, le tout sur une route construite par Impregilo. La ZTRS, avec ses 30 % gérés par la Fiat, organisait le fret. ZTRS a officiellement été mise en liquidation en Zambie en 1985 (National Assembly of Zambia, 2011), bien qu'elle ait continué à exister dans le portefeuille de Mediobanca jusqu'en 2008[17] avec des actions et un capital en kwachas (Mediobanca, 2008).

Les infrastructures routières sont cependant insuffisantes et ne font pas partie des solutions imaginées comme les meilleures pour la prise en charge du fret zambien. C'est pourquoi, dans un deuxième temps des solutions plus pérennes ont été imaginées. Le Tanzania-Zambia Mafuta (qui signifie « pétrole » en kiswahili), un pipeline long de 1710 kilomètres, est construit entre 1965 et 1968, reliant les terminaux pétroliers de Dar es-Salaam à la raffinerie d'Indeni située quelques kilomètres au Sud de Ndola. À l'époque le plus long pipeline d'Afrique, sa construction a été décidée en réponse à la déclaration unilatérale d'indépendance de la Rhodésie du Sud en 1965. À l'initiative de la Grande-Bretagne et de l'ONU, un embargo

---

des expressions floues insistant sur les volontés de K. Kaunda de développer le pays par l'investissement dans les infrastructures.

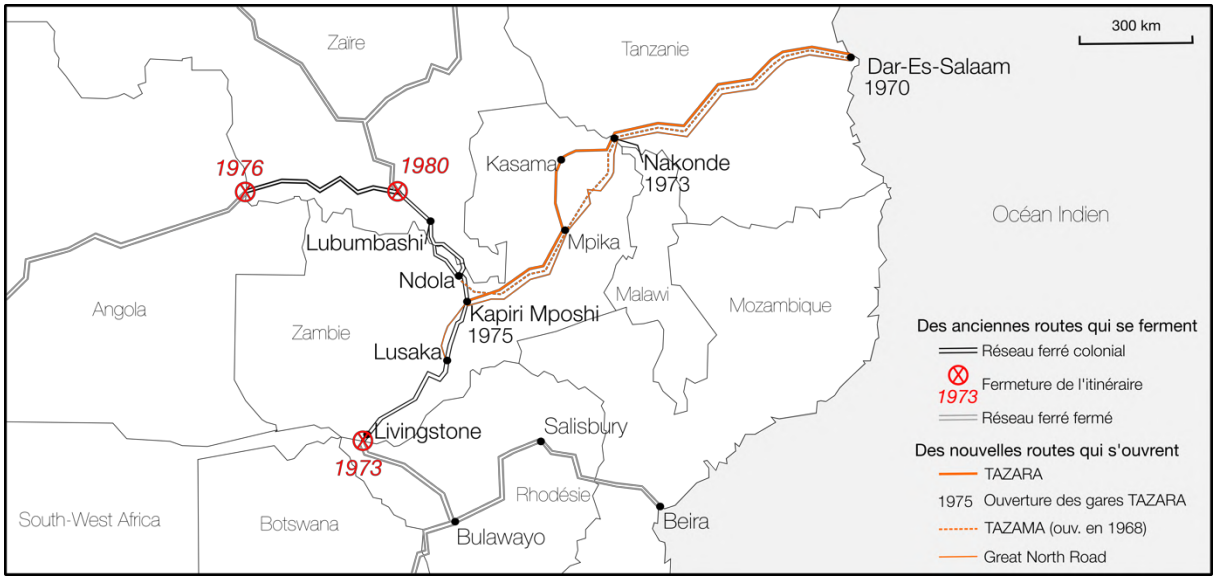
[14] Cette entreprise est également à l'origine de la construction du barrage de Kariba, situé sur le Zambèze entre la Zambie et le Zimbabwe. Ce barrage a été construit en 1953, et est aujourd'hui la principale source d'énergie électrique du pays.

[15] Un immense merci à Michele Vollaro, journaliste à *Africa e Affari* (Rome) d'avoir déniché des précieuses informations à ce sujet.

[16] Agip, créée en 1926, fait partie du groupe ENI depuis 1953. Cette entreprise a par ailleurs beaucoup collaboré avec la Fiat en Afrique dans les années 1950 et 1960, notamment en Libye.

[17] Dans le conseil d'administration de Mediobanca, on trouve de grands patrons français, italiens, tunisiens … et notamment Vincent Bolloré (Mediobanca, 2008).

pétrolier se met en place sur le régime de Ian Smith à partir de décembre 1965[18]. Le TAZAMA est également financé par Mediobanca (Griffiths, 1969, p. 215) et le marché public de sa construction revient encore une fois à une filiale d'Agip. Cette dernière a également construit la raffinerie d'Indeni, et en possède 50 % jusqu'en 2001, date à laquelle elle revend ses parts à l'entreprise Total. Opérationnel dès 1968, le TAZAMA offre encore une fois une alternative bienvenue pour les importations de pétrole zambiennes. Avec la mise en place du pipeline, il est estimé que le tonnage total des importations zambiennes par la route ou le rail a été réduit de moitié (Mwase, 1987, p. 193), ce qui a par ailleurs pu participer à la faillite de la ZTRS.



Carte 4 : Fermeture des routes d'exportation traditionnelles et création des liaisons vers la Tanzanie

Le TAZAMA se double du TAZARA, Tanzania-Zambia Railways (ou TANZAM Railways), un projet de chemin de fer reliant les mines de la Copperbelt au port de Dar es-Salaam. Ce projet est en fait ancien : des études d'ingénierie avaient été réalisées en 1952 puis en 1963 pour évaluer la rentabilité d'une telle infrastructure (Doganis, 1967). Les événements menant à l'indépendance de la Rhodésie du Sud précipitent la prise de décision de construire cette voie, notamment grâce aux bonnes relations que le régime de Julius Nyerere entretient avec le gouvernement chinois, principal intéressé pour la construction du chemin de fer. En 1967, l'accord tripartite Zambie-Tanzanie-Chine est signé. Les travaux commencent à Dar es-Salaam en 1970, atteignent la frontière de Nakonde en 1973, puis Kapiri Mposhi en octobre 1975 (voir Carte 4, p.97), où la nouvelle ligne se greffe avec la ligne existante de Zambian Railways (Mwase, 1987). Le TAZARA est alors géré par un consortium public tanzano-zambien. La complétion du TAZARA tombe à point : en 1973, la Rhodésie du Sud ferme sa frontière avec la Zambie en représailles au soutien que le régime de K. Kaunda apporte aux

[18] Entre le début de l'embargo et la mise en place de la ZRTS, c'est-à-dire pendant environ 6 mois, le pétrole zambien était acheminé depuis Nairobi et Dar es-Salaam par l'aviation militaire américaine, canadienne et britannique ! (Griffith, 1969, p. 214)

combattant·e·s contre le régime d'apartheid de Ian Smith. Cela coupe clairement la Zambie de ses routes traditionnelles d'exportation vers le Sud. Le bouleversement des routes d'importation et d'exportation est énorme, car plus de la moitié des flux en provenance ou à destination de la Zambie empruntait cette route. En conséquence,

> « by 1974 the percentage total Zambian foreign trade per route, by volume, in order of importance was: Lobito (50%), Dar es Salaam road (32%), Mombasa (9%), Malawi (7%) and others (2%) » (Mwase, 1987, p. 197).

La guerre de libération (1960-1975) puis la guerre civile (1975-2002) en Angola a comme conséquence la détérioration puis, dès 1976, la fermeture totale du chemin de fer de Benguela. Le TAZARA a donc constitué un maillon clé dans la survie économique de la Zambie dans les années 1970 ; il a permis à la Zambie de retrouver sa position de transit, notamment par rapport à la République du Congo (Zaïre à partir de 1971). Comme le montre la Figure 4 (p. 99), à partir de 1976, c'est cette ligne de chemin de fer qui va permettre l'exportation de plus de la moitié du cuivre zambien. Le TAZARA vient donc doubler l'infrastructure ferroviaire zambienne : désormais, le conglomérat Zambia Railways gère la ligne Nord-Sud, de Livingstone à Sakania. Le TAZARA est, lui, géré par une autorité publique binationale, la Tanzania-Zambia Railways Authority.

Les solutions apportées aux problèmes infrastructurels posés à la situation zambienne de transit par les indépendances (zambienne, rhodésienne et angolaise) témoignent donc d'une transformation des polarités qui dominaient l'espace des transports zambiens jusqu'alors. La Copperbelt garde sa position centrale ; elle se voit même renforcée par des nouvelles routes ouvrant le Nord-Est du pays. Ces solutions, et notamment la force des entreprises italiennes dans l'intégration totale de la filière du pétrole, montrent la prévalence des logiques public-privé dans leur développement, ce qui peut trancher avec l'image de la Zambie comme un pays socialiste. Les bouleversements géopolitiques des années 1960 et 1970 permettent à la Zambie de développer une route supplémentaire, qui converge vers les Copperbelts et contribue ainsi à (re)donner à la Zambie sa position de transit dans l'espace régional, y compris lorsque les routes Sud sont ré-ouvertes avec l'indépendance zimbabwéenne en avril 1980.

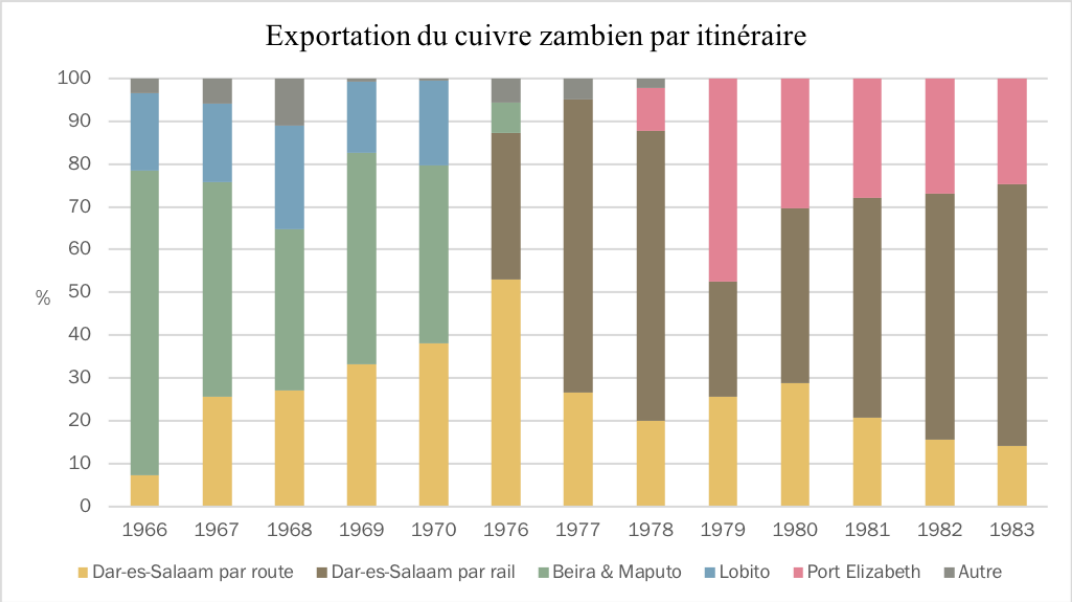


Figure 4 : Exportation du cuivre zambien en fonction des différents itinéraires, 1966-1983 (en %). D'après Gleave, 1992, p. 261

Finalement, pendant cette première période agitée qui suit l'indépendance, peu de moyens ont pu être alloués à une véritable diversification économique, qui, selon les discours politiques de l'époque, aurait dû permettre à la Zambie d'acquérir une plus grande stabilité économique et politique, ainsi que d'accéder à un développement industriel satisfaisant. Les politiques zambiennes de diversification sont, depuis les années 1960, marquées par une contradiction que l'on retrouve plus tard dans l'histoire (voir Chapitre 5) : quand les cours du cuivre sont hauts, tous les efforts sont mis dans le renforcement du tissu industriel minier, ce qui prive les autres secteurs industriels ou agricoles des fonds dont ils auraient besoin pour être développés. Lorsque les cours du cuivre sont bas, les restrictions budgétaires touchent avant tout les secteurs vus comme minoritaires. C'est « l'ironie » que souligne Miles Larmer :

> « in periods of prosperity, diversification is rhetorically emphasized but not acted upon because the state's requirement for revenue is satisfied by income from the mining sector. In periods when mines are unprofitable, there is a greater urgency in attempts at diversification, but the means to achieve it are not available. » (Larmer, 2010, p. 53)

La diversification économique des premières années après l'indépendance, quand elle a lieu, passe avant tout par des réformes agricoles, elles-mêmes justifiées à la fois par ce que devrait être l'identité africaine pour K. Kaunda (c'est-à-dire rurale), par la nécessaire indépendance alimentaire (notamment vis-à-vis de la Rhodésie du Sud, grenier de la région pendant la période coloniale), et parce que la Zambie entend être un pays de production agricole pour ses voisins (ce qui sous-entend aussi de bonnes infrastructures pour l'exportation). Ici encore, les réformes agricoles sont initiées par l'État. Le gouvernement met en place des structures publiques d'achat et de commercialisation des principales cultures (en premier lieu desquelles se trouve le maïs) ainsi que d'importants prêts aux Zambien·ne·s souhaitant s'installer en agriculture, financés par la rente minière. La diversification économique autour de l'agriculture représente davantage

une politique sociale à destination des Zambien·ne·s ruraux·ales (lutte contre la pauvreté et la malnutrition dans les campagnes) qu'une véritable politique commerciale et économique : son but était « to ensure the production of affordable food for urban areas rather than to build a sustainable rural economy » (Larmer, 2010, p. 52). Elle n'a donc pas connu le succès escompté (Brodin, 2016) : l'absence de remboursement des prêts octroyés, considérés comme des « non-refundable rewards for political support » (Larmer, 2010, p. 51) ont précipité ces institutions dans la faillite.

En somme, la première décennie de l'indépendance zambienne n'a pas drastiquement changé les grandes tendances économiques et spatiales installées pendant la colonisation. Le bilan de ces années, malgré les Mulungushi Reforms de 1968-1969 vues comme révolutionnaires, peut paraître décevant :

- les tentatives de diversification économique, notamment en faveur de l'agriculture, n'ont pas tenu leurs promesses malgré le soutien idéologique dont elles font l'objet :

> « In the late 1970s and 1980s, the need for economic diversification was repeatedly stressed in Kaunda's rhetoric and in increasingly unrealistic development plans, but the state's capacity to address the issue had substantially declined. » (Larmer, 2010, p. 52)

Ces insuccès renforcent à terme la dépendance du système économique au cuivre.

- la dépendance au cuivre du système zambien se renforce. Comme le souligne M. Larmer, « the nationalization process of the late 1960s and early 1970s did not represent the introduction of a qualitatively different economic system » (Larmer, 2010, p. 37). Cela s'explique par le fait que les cours des minerais sont toujours fixés par le London Stock Exchange, sur lequel le gouvernement zambien n'a aucune prise :

> « Nationalism and nationalization were ultimately ineffective in controlling Zambia's segment of a global industry for which supply and demand, and the price that resulted at the LME, lay outside their control. » (Larmer, 2010, p. 37)

Cet état de fait joue directement sur les ressources disponibles pour les politiques sociales et de diversification économique du nouveau gouvernement, car les profits dépendent de forces extérieures au pays et au continent africain.

- malgré des difficultés dues au contexte politique régional, la Zambie conserve sa position de transit dans la région d'Afrique australe. Celle-ci est même considérablement renforcée par l'ouverture des routes vers le Nord-Est et le port tanzanien de Dar es-Salaam. L'enclavement de la Zambie est désormais pensé par le gouvernement comme pouvant constituer un atout stratégique :

> « Zambia's present obstacle of being land-locked can be turned into a strategic location in the heartland of Africa as a unique advantage permitting ready access to the regional markets of Mozambique, Malawi, Botswana, Angola, South-East Africa[19], Zaire and, soon all of Rhodesia. Thus distance from the coast, which for many years has proved a limitation on economic growth, can now be turned to advantage to

[19] Il s'agit vraisemblablement d'une coquille pour South-West Africa, nom de la Namibie alors sous protectorat sud-africain.

> become a benefit. As a consequence, every effort should now be directed toward establishing economic links with Zambia's neighbouring states in order that new Zambia industrial (*sic*) and agro-industrial activity can be created and flourish in a market of sufficient size to show adequate returns to warrant such investments. » (Governement of the Republic of Zambia, 1972, p. 8)

La baisse drastique des cours du cuivre à partir de 1974 met l'ensemble du système politique et économique en péril :

> « Having steadily risen in the 1960s and fluctuated in the early 1970s, the copper price peaked at £1,400 per ton in April1974 before collapsing in 1975 to £500-£600 per ton. Copper values never recovered in real terms until the boom of the first decade of the twenty-first century. » (Larmer, 2010, p. 38-39)

Comme dans d'autres pays africains (Banégas, 2003), des tensions politiques apparaissent en Zambie lorsque les rentes (minières) s'amenuisent.

c) Tensions économiques et politiques : la chute du régime Kaunda

La chute des cours du cuivre à partir de 1974, associée à la hausse des prix du pétrole après le chute pétrolier de 1973, mettent les finances zambiennes sous une pression considérable : les entrées budgétaires se tarissent, tout comme les réserves de change, pendant que le coût des importations explose. Les politiques sociales / clientélistes mises en place par le régime dans la première décennie de l'indépendance sont désormais financées par l'emprunt public (voir Figure 5, p. 102) :

> « Zambia substituted for the lost copper revenue by international borrowing, initially via the burgeoning Eurodollar market and, when commercial debt could not be repaid, from Western donors and the International Monetary Fund, with which Zambia signed its first standby agreement in May 1973. » (Larmer, 2010, p. 39)

Les entreprises minières se trouvent également dans la nécessité d'emprunter, y compris auprès du gouvernement zambien, celui-ci rachetant des titres en 1978 afin d'atteindre une part de 60 % dans leur capital. La baisse des liquidités compromet directement leur capacité à importer les intrants nécessaires à leur activité et cause, dans les années 1970, une importante baisse de la production minière, ce qui se répercute encore une fois sur le budget de l'État. S'en suivent le licenciement massif de personnel dans les secteurs industriels, puis une dévaluation de la monnaie nationale, le kwacha, de 20 % en 1976.

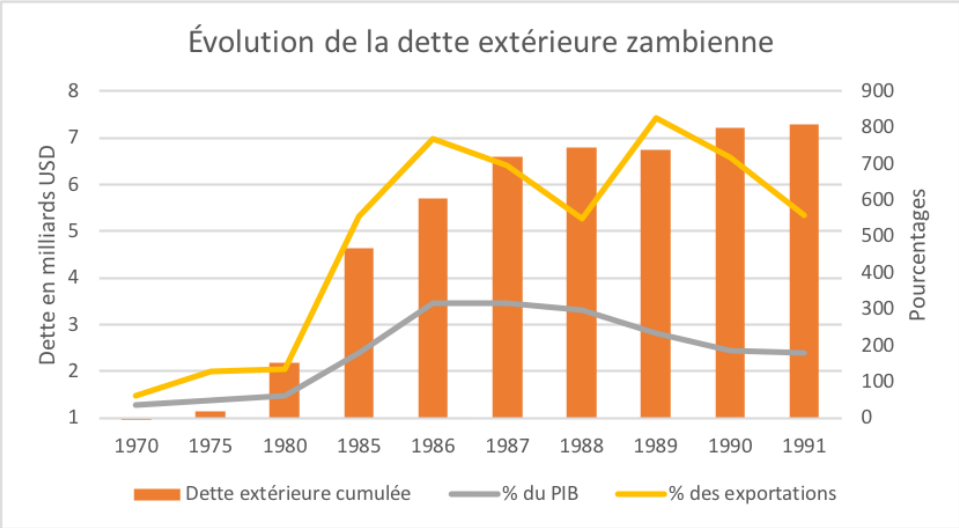


Figure 5 : Dette extérieure zambienne, 1970-1991. D'après Andersson et Ndulo (1994), cité dans Rakner, 2003, p. 51

Ces revers économiques ont bien sûr des conséquences directes sur les populations : chômage massif, hausse des prix des denrées alimentaires, fin des politiques sociales (notamment de logement) ... Les tensions politiques s'expriment dans un premier temps sous couvert de tensions régionales : les richesses doivent-elles être réparties équitablement et nationalement selon les besoins, ou servir en premier lieu à ceux qui les ont produites, c'est-à-dire les mineurs urbains de la Copperbelt ? Ces questionnements

> « were fueled by a belief that the leading role Bemba speakers played in the nationalist struggle was not being adequately rewarded and that wealth generated by Bemba-speaking mine workers was not being fairly distributed. » (Larmer, 2010, p. 36)

Les mobilisations sont donc très importantes dans la Copperbelt, poumon économique et base politique du régime de K. Kaunda, Le régionalisme autour de la redistribution des ressources produites, né à la fin des années 1970 et au début des années 1980, constitue désormais un trait récurrent de la vie politique zambienne.

Les années 1980 marquent donc le paroxysme d'une crise économique qui se transforme bien vite en une crise politique. Le premier plan d'ajustement structurel (PAS) est signé avec la Banque Mondiale en 1983, dans l'objectif de mettre une halte à la crise de la dette (voir Figure 5, p. 102). Il impose la suppression des subventions alimentaires, ce qui mène à d'importantes émeutes de la faim : en 1986, dans les principaux centres urbains de la Copperbelt, ces émeutes causent la mort de 15 personnes. Les mineurs de la Copperbelt mènent de plus en plus l'opposition au régime de K. Kaunda à travers les syndicats miniers (*Mineworkers' Union of Zambia* – MUZ ; *Zambia Congress of Trade Unions* – ZCTU). La pression qu'ils parviennent à exercer sur le régime pousse K. Kaunda à se retirer des premiers accords de gestion de la dette signés avec les institutions financières internationales en 1987, avant de les signer de nouveau en 1989. Il est contraint de réinstaurer le multipartisme en 1990 puis d'organiser les premières élections multipartites en 1991, qui voient Frederick Chiluba (voir Encadré 4, p. 103), ancien syndicaliste et président de la ZCTU, élu à la Présidence de la

République. F. Chiluba instaure alors la Troisième République, dont la constitution est toujours d'actualité.

En 1991, F. Chiluba hérite donc à son tour de la gestion de la République zambienne, en bien piètre état par rapport à ce qu'elle était en 1964 : la dépendance au cuivre est toujours d'actualité, mais les infrastructures minières fonctionnent au ralenti après plus de dix ans de crise économique. Le pays, tout comme les entreprises privées et parapubliques, sont durablement endettés, que ce soit auprès des marchés financiers ou auprès des institutions financières internationales et des bailleurs bilatéraux. Les infrastructures de transport et notamment les chemins de fer, qui assuraient à la Zambie sa position de transit dans la région, ont considérablement souffert du sous-investissement : en 1991, le chemin de fer est en très mauvais état, et ne sera plus guère utilisé au cours de cette décennie. Beaucoup d'auteur·e·s libérales·aux imputent toutes ces crises aux réformes de nationalisation menées par K. Kaunda. J'espère avoir montré que le contexte politique et économique international n'a pas joué en faveur d'une réussite de l'économie zambienne pas entièrement nationalisée, et que les réformes économiques ont surtout pâti de la temporalité dans laquelle elles ont été menées. La position de transit dont bénéficiait la Zambie est de plus grevée par une crise politique et économique similaire touchant le Zaïre voisin. La production minière zaïroise est ainsi divisée par 25 en 15 ans, passant de plus de 440 000 tonnes de cuivre produites et exportées en 1989 à un peu plus de 16 000 tonnes en 2003. La Troisième République zambienne débute donc sur une base fragile, dans laquelle les dynamiques néolibérales incarnées dans les plans d'ajustement structurel s'apprêtent à jouer un rôle majeur.

Frederick Chiluba naît en 1943 à Kitwe, ville minière de la Copperbelt. Il s'engage très tôt en politique : il devient premier secrétaire du *Zambian Congress of Trade Unions* (ZCTU) en 1974. En 1981, il est emprisonné par le régime de K. Kaunda pour avoir organisé une grève sauvage qui paralyse l'économie zambienne pendant plusieurs semaines. En 1990, il participe à la création du premier parti d'opposition, le *Movement for Multiparty Democracy* (MMD). En 1991, il devient le second Président de la République zambienne suite à une campagne électorale centrée sur l'idéologie libérale.
Il est réélu en 1996. Il tente, lors de son second mandat, de modifier la constitution zambienne, premièrement afin d'empêcher K. Kaunda de se représenter et deuxièmement pour s'autoriser un troisième mandat. Il échoue cependant à ces deux objectifs.
Il accepte de quitter le pouvoir en 2002. Son successeur, Levy Mwanawasa lancera contre lui et son épouse d'importantes poursuites judiciaires pour corruption concernant des faits commis pendant ses mandats présidentiels. Déclaré coupable en 2007 puis acquitté (après la mort de L. Mwanawasa), les procédures judiciaires dureront jusqu'en 2009. Il décède en 2011.

Encadré 4 : Frederick Chiluba, deuxième Président de la République zambienne

II. Inerties géographiques et néolibéralisme en Zambie

L'année 1991 ouvre donc une nouvelle période de l'histoire zambienne avec l'avènement de la Troisième République, dirigée par F. Chiluba et son parti le Movement for Multiparty Democracy (MMD). Cette période qui s'ouvre est caractérisée par l'apparition de nouvelles logiques dans le gouvernement de richesses minières et industrielles en déshérence depuis une décennie. Elles sont portées par des acteurs relativement inédits sur la scène politique zambienne, au premier lieu desquels on trouve les institutions financières internationales et les organes de régionalisation. L'héritage infrastructurel est cependant bien présent, ce qui pèse considérablement sur les possibilités de changement. Cette deuxième partie reviendra donc sur la situation dont hérite la Troisième République zambienne. Ces héritages ne permettent que des modifications à la marge de l'organisation générale du territoire, elle-même marquée par les années de colonisation. Les réformes économiques et politiques mises en place par le régime de F. Chiluba sous l'impulsion des bailleurs de fonds (privatisations, levée des barrières douanières, fin des subventions publiques, etc.), de plus en plus analysées sous les termes de néolibéralisme, doivent en effet s'adapter aux inerties géographiques et politiques léguées par les régimes précédents.

Cette deuxième partie se concentrera donc sur les dynamiques plus actuelles liées au diptyque exploitation minières / position géographique de transit qui caractérise la Zambie depuis les premiers temps de la colonisation. Dans un premier temps, j'analyserai le rôle des nouveaux acteurs (les IFI et les institutions régionales de libre-échange) dans la recomposition et la réinterprétation des dynamiques commerciales. Dans un second temps, je reviendrai sur les réformes de libéralisation menée par le MMD à partir des années 1995, et leurs effets sur les logiques infrastructurelles héritées. Finalement, une dernière partie abordera les évolutions actuelles des systèmes économiques et politiques à la lumière des théories néolibérales.

1. Renouvellement des logiques idéologiques de production et de circulation : nouveaux acteurs de promotion du libre-échange

L'année 1991 ouvre une nouvelle période pour la République zambienne. Les IFI, qui jouaient jusqu'à présent un rôle de second plan, investissent réellement le devant de la scène. Aux côtés des institutions régionales de libre-échange qu'elles participent à créer et du gouvernement du MMD qui partage leurs convictions, elles s'engagent dans le renouvellement des logiques idéologiques entourant la production et la circulation des marchandises. J'analyserai dans un premier temps le rôle des bailleurs de fonds dans la redéfinition des logiques infrastructurelles sur le territoire zambien : ils participent en effet à légitimer différemment les programmes infrastructurels, en insistant sur la vitesse et la rentabilité des

flux de marchandises plus que sur l'idée de redistribution des richesses qui prévalait jusqu'alors. J'aborderai dans un second temps les politiques commerciales mises en place par les institutions régionales de marché commun en Afrique australe : sous un discours promouvant sans cesse le libre-échange, ces institutions se révèlent plus ambiguës, œuvrant parfois à la remise en place de politiques protectionnistes autour des nouvelles frontières régionales.

a) Le rôle des institutions financières internationales dans la redéfinition des logiques infrastructurelles en Zambie

On date en général l'influence des IFI en Afrique à partir de la décennie 1990 : il est admis que les crises financières qui ont touché les économies africaines à partir de la fin des années 1970 ont mécaniquement mené à l'intervention du FMI et de la Banque Mondiale, prêteurs en dernier ressort en cas des crises liées à la dette publique. Dans le cas zambien, l'histoire de l'intervention des IFI dans l'économie est moins linéaire que cela. En effet, le premier prêt de la Banque Mondiale accordé à la Zambie date de la fin des années 1960, et intervient dans le domaine infrastructurel (réhabilitation de la Great North Road). L'influence des IFI dans la gestion des affaires économiques devient cependant plus pressante à partir de la signature des premiers plans d'ajustement structurel dans les années 1980 (1983 puis 1989). Le domaine des infrastructures de transport et des circulations de marchandises connaît un investissement tant financier qu'idéologique. Les rapports annuels des institutions comme la Banque Mondiale le démontrent : les infrastructures de transports, malgré l'inertie qu'elles connaissent dans leurs tracés, changent de signification. Les valeurs qui président à leur gestion, leur justification, leur financement se transforment (Blaszkiewicz, 2017). En plus de permettre les mouvements des choses dans l'espace, les infrastructures de transport doivent aussi être un moyen de « facilitation » et d'accélération permanente des flux qu'elles permettent, dans les logiques de production « just-in-time » qui caractérisent de plus en plus les échanges commerciaux capitalistes modernes (Cowen, 2014 ; Tsing, 2009). Elles deviennent le support à des flux rentables et mondialisés, et donc un vecteur d'intégration dans la mondialisation économique et financière. Le critère de rentabilité devient maître mot, dans la lignée de la « revolution in logistics » (Cowen, 2014, Chapitre 2, Attewell, 2018, p. 723) que connaît l'industrie mondiale et dont il a été question dans le premier chapitre de cette thèse. Par l'intervention des IFI, la Zambie se trouve donc liée aux modes internationales qui priment dans le domaine des infrastructures et de la logistique. La concession accordée à Railway Systems of Zambia en 2003, qui acte de la privatisation du réseau de chemin de fer zambien, va dans ce sens : pour les IFI qui encouragent ce retour vers le privé, c'est ce dernier qui peut assurer le mieux la rentabilité – privée – du système des transports. La privatisation des routes n'est cependant pas envisageable : en échange du financement des travaux, les IFI engagent l'État zambien à installer des sections à péage, afin de garantir leur viabilité commerciale.

Outre la rentabilité et l'efficacité économique des infrastructures de transport, les IFI imposent, dans leurs réformes de PAS, des politiques de libre-échange : cela passe notamment par la fin des subventions publiques et la levée des restrictions sur les importations, deux mesures qui étaient au cœur du programme de substitution aux importations et d'industrialisation mis en place par K. Kaunda après l'indépendance. Les infrastructures jouent ici encore un rôle clé, en devant incarner l'arasement des contraintes géographiques propres à l'espace national *via* la constitution de corridors transfrontaliers, liant les espaces de production industriels et miniers, les Copperbelts, aux ports d'exportation les plus efficaces, au premier rang desquels on trouve les ports sud-africains de Port-Elizabeth et Durban.

Vitesse, efficacité, rentabilité, sont donc trois valeurs qui président désormais à l'établissement de nouvelles infrastructures ou au financement de leur réhabilitation (voir Chapitre 4). Ce sont les mêmes valeurs que l'on retrouve dans l'industrie logistique, et dans les réformes politiques et économiques rassemblées sous le terme de néolibéralisme. C'est en effet de plus en plus sous ce terme que sont désignées les réformes des PAS. La suppression des institutions étatiques de contrôle des prix ou la privatisation des entreprises parapubliques peuvent se lire comme un processus de « roll-back neoliberalism ». Il s'agit d'un concept désignant le moment de « deregulation and dismantlement » (Peck et Tickell, 2002, p. 384) des institutions existantes constituant un frein aux dynamiques de réforme — par exemple les conglomérats industriels dans lesquels l'État zambien était majoritaire. S'en est suivi un processus inverse, parfois passé sous silence dans les études sur les politiques néolibérales : le « roll-out neoliberalism », désigne l'apparition de

> « new forms of institution-building and governmental intervention [that] have been licensed within the (broadly defined) neoliberal project. » (Peck et Tickell, 2002, p. 389)

Ce processus désigne la formation de nouvelles institutions compatibles avec les valeurs susmentionnées d'efficacité et de rentabilité. Parmi ces institutions, on peut citer la Zambian Privatization Agency (ZPA), chargé de la vente des actifs publics, mais également toute une série de « soft infrastructures » (Cowen, 2014, p. 65) et de pratiques, comme la standardisation des marchandises et de leur circulation dont il sera question dans les chapitres suivants.

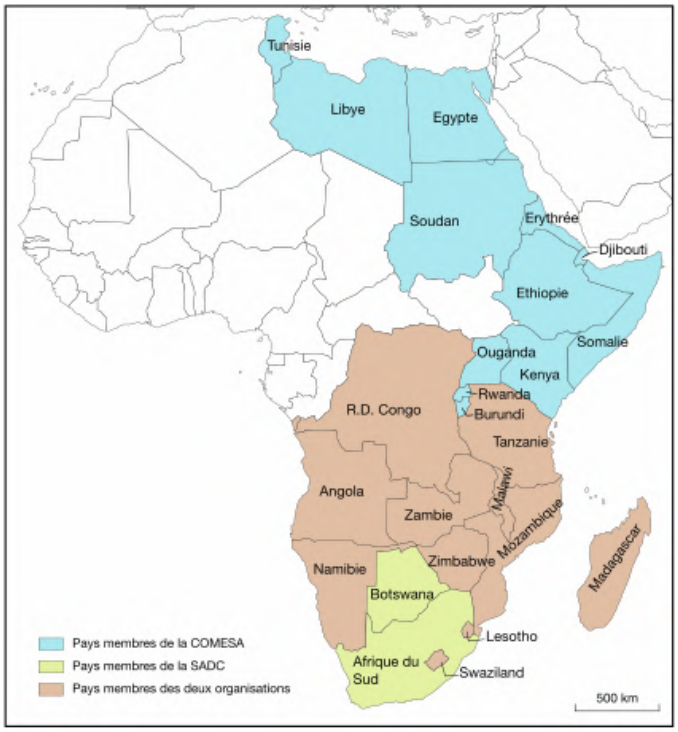
Les valeurs d'efficacité, de rentabilité et de vitesse (spécifique à la circulation des choses, en lien avec la position de transit de la Zambie) sont donc apparues assez tôt dans la gestion des affaires zambiennes par rapport aux autres pays africains, étant donné que le premier accord avec le FMI a été signé dès 1983. Elles s'imposent vraiment dans le courant des années 1990 avec les programmes de privatisation. Elles sont désormais vues comme des évidences, et ne seront plus remises en question ni par les bailleurs de fonds, qui eux aussi s'installent durablement dans le paysage politique zambien, ni par les gouvernements successifs.

b) Les institutions de régionalisation : libre-échange et/ou protectionnisme ?

Les idéologies du libre-échange trouvent également des échos dans les instances régionales qui se mettent en place au tournant des années 1990. L'Afrique australe constitue

dans ce domaine un cas un peu à part sur le continent car, d'après J. Coussy, « la régionalisation est née ... de l'existence d'une infrastructure commune » (Coussy, 1996, p. 360). Il aurait cependant fallu mettre le mot « infrastructure » au pluriel : J. Coussy pense avant tout au rôle du chemin de fer dans l'unification de ces territoires, mais il oublie que les mines de la Copperbelt, celles de Rhodésie du Sud / Zimbabwe ainsi que les usines de transformation du cuivre d'Afrique du Sud forment des infrastructures très complémentaires.

Le gouvernement du MMD a, dès octobre 2000, fait rentrer la Zambie dans les ensembles régionaux de libre-échange du *Common Market for Southern and Eastern Africa* (COMESA) et de la *Southern-African Development Community* (SADC) (Voir Carte 5, p.107).



Carte 5 : Pays membres de la SADC et du COMESA

Ces accords continentaux de libre-échange sont complétés par un grand nombre de traités bilatéraux entre la Zambie et ses principaux partenaires commerciaux(Rakner, 2003, p. 74). Les deux zones de libre-échange (ZLE) se chevauchent partiellement (Zambie, Malawi, RDC font par exemple partie des deux ensembles), parfois se concurrencent, ce qui n'est pas rare lorsque l'on se penche sur les organisations régionales africaines[20]. Le continent compte en effet 16 zones commerciales de libre-échange (Voir Figure 6, p. 108), dont les fonctionnements peuvent être contradictoires ou concurrents, malgré un objectif public commun, celui de favoriser le libre-échange, en diminuant les barrières tarifaires et non-tarifaires aux mouvements de marchandises[21].

[20] Voir la carte interactive de l'European Centre for Development Policy Management (edcpm) à l'adresse suivante : <https://indd.adobe.com/view/f49ac87d-7aa3-4cf7-822e-841d674bbc92>

[21] Comme dans la plupart des accords créant des zones continentales de libre-échange, l'accent est mis sur les circulations de marchandises, et non sur les circulations de personnes.

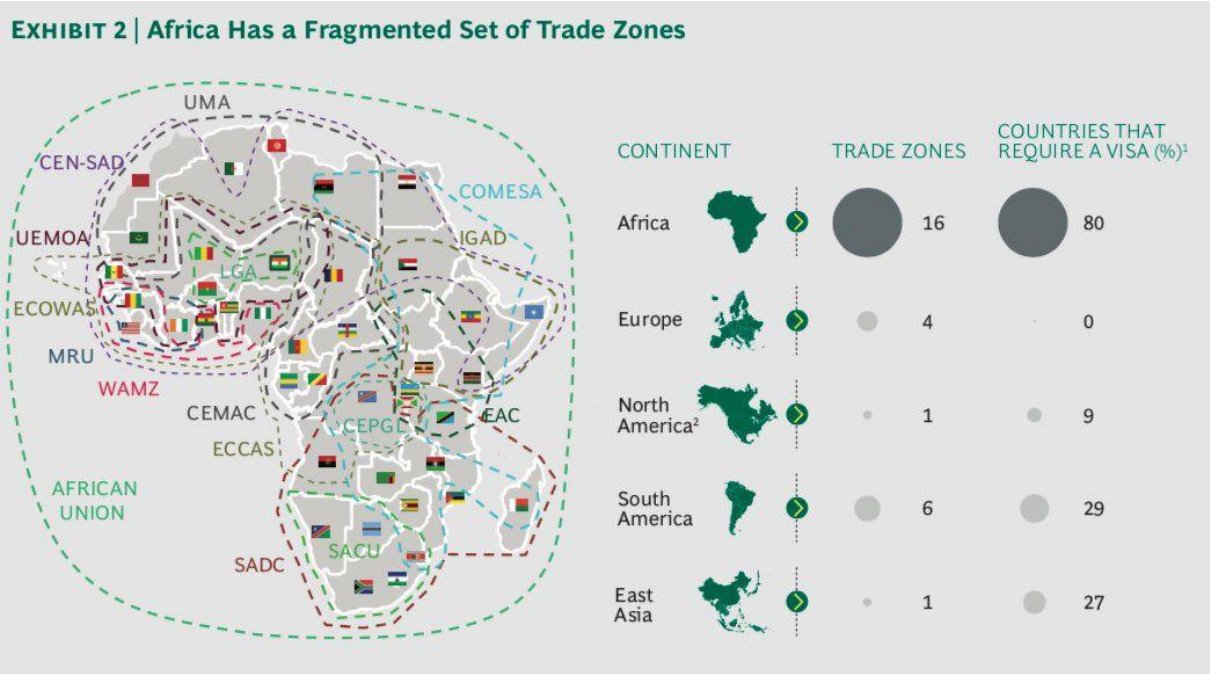


Figure 6 : Le chevauchement des zones de libre-échange africaines. Source : Dupoux et al., 2018.

Malgré des objectifs relativement clairs et un accord global avec les principes du libre-échange tels que défendus par les IFI, la régionalisation est une politique ambiguë sur son rapport à la libre circulation des choses et au protectionnisme qu'elle est censée combattre, et ce pour deux raisons :

- premièrement, et c'est ce que défend J. Coussy dans un article de 1996, les ensembles régionaux constituent pour certains petits pays un « stade intermédiaire » d'insertion dans la mondialisation (Coussy, 1996, p. 360). Les projets de régionalisation sont vus comme des succès, lorsqu'ils se traduisent par une érosion des frontières nationales,

> « mais elle [la régionalisation] tend simultanément à créer ou conserver des frontières régionales, ce qui en fait un événement paradoxal et inattendu dans la dynamique de globalisation. » (Coussy, 1996, p. 347)

Les projets de régionalisation incarneraient donc un processus de « rebordering » paradoxal par rapport à l'idéologie globalisatrice d'effacement des frontières.

- deuxièmement, la multiplication et le chevauchement des zones de libre-échange et des traités commerciaux bilatéraux a pour effet de démultiplier les normes et les standards publics et privés à respecter pour qu'une circulation soit administrativement validée. Chaque pays ou ZLE est en droit d'instaurer des règles et de contrôler les mouvements de marchandises pénétrant ou transitant sur son territoire. Celles-ci sont parfois utilisées à des fins de protection de l'économie nationale ou régionale (voir Chapitre 5).

Les ZLE incarnent donc une réalité paradoxale. Peut-on parler à leur propos, pour paraphraser B. Hibou, de « chemins buissonniers du protectionnisme » ? Dans son livre paru en 1996, B. Hibou étudie les politiques commerciales africaines jusqu'en 1995. Elle décrit les « chemins buissonniers de la libéralisation économique » (Hibou, 1996) pour expliquer que le

libre-échange s'applique aussi en Afrique, malgré les apparences de protectionnisme. Les décennies 2000 et 2010 ont au contraire été marquées par une libéralisation tous azimuts du continent africain, par exemple à travers les politiques du NEPAD (*New Economic Partnership for African Development*, Coussy, 2006). L'Afrique est de plus en plus vue comme étant l'eldorado du (néo-)libéralisme. Aujourd'hui, il semble que les États africains utilisent les outils de la libéralisation (comme les standards ou les normes de bonne gouvernance) pour réaliser des objectifs protectionnistes.

La Troisième République zambienne, à partir de 1991, se présente donc sous l'angle du changement par rapport aux années Kaunda, en témoignent les importantes réformes de libéralisation engagées dans le pays, en relation étroite avec les bailleurs de fonds internationaux. Les changements sont économiques (privatisation des entreprises parapubliques, levée des mesures protectionnistes nationales), mais surtout idéologiques : l'efficacité du secteur privé n'est plus remise en cause, y compris dans la construction et la gestion des infrastructures de transport nationales. Celles-ci ne changent cependant pas de nature : leur implantation sur le territoire montre au contraire la forte inertie géographique dont elles sont les témoins. L'instauration et la défense du libre-échange est assurée par les nouveaux gouvernements ainsi que par les IFI et les zones de libre-échange dont la Zambie fait désormais partie. Ces nouveaux acteurs de la scène politique zambienne sont en position de superviser les réformes de libéralisation mises en place par F. Chilba dans les années 1990.

2. Libéralisation des héritages des époques passées : quels changements ?

Après sa prise de pouvoir en novembre 1991, F. Chiluba engage le système politique et économique zambien dans des réformes de libéralisation, en partie dictée par les créanciers du pays (les institutions financières internationales), qui exigent des réformes pour le remboursement de la dette zambienne. Comment les réformes de libéralisation se mettent-elles en place dans le contexte idéologique décrit ci-dessus, et comment le personnel politique zambien arrive-t-il à les concilier avec cette alliance entre entreprises publiques et privées qui existe depuis plus d'un siècle ?

Cette seconde sous-partie sera dédiée à l'analyse des politiques de libéralisation et de privatisation mises en œuvre en Zambie à partir de 1995. Le bilan de ces politiques, repris dans un premier temps, est âprement contesté, bien que la quasi-totalité des entreprises parapubliques aient effectivement été privatisées en 1995 et 2002. Dans un second temps, j'analyserai les effets de ces nouvelles politiques sur la place ancienne de la Zambie au sein du continent, sa position de transit et de carrefour commercial.

a) Les réformes de libéralisation des années 1990 : un bilan contesté

Le point clé des réformes de libéralisation concerne la privatisation des entreprises parapubliques, privatisation qui fait partie des premiers attendus de réformes de la Banque Mondiale et du FMI. La Zambian Privatization Agency (ZPA), créée en 1992 par le Privatization Act, est la nouvelle institution chargée de superviser et d'organiser les privatisations. Elle est constituée de représentants des syndicats, des principales Églises, de la Chambre de Commerce, de la Bankers Association et de Institute of Certified Accountants, censés représenter la « société civile » chère aux réformes des PAS (Craig, 2000, p. 360). Beaucoup d'hésitations et de déclarations contradictoires de la part du gouvernement marquent les premiers pas de cette institution (Rakner, 2003, p. 73) : va-t-on vraiment privatiser les mines ? Par où commencer cet immense travail de détricotage des monopoles publics ? Ces hésitations retardent les réformes jusqu'en 1995, où il est finalement décidé de commencer le programme de privatisation par les petites entreprises, pour finir par les plus importants conglomérats comme la ZCCM (Zambian Consolidated Copper Mines, conglomérat minier créé en 1982, remplaçant MINDECO dont le gouvernement possède 60 % des titres). Il existe assez peu de données sur la privatisation des petites et moyennes entreprises ; cela prouve encore une fois l'importance du focus minier dans les études scientifiques sur la Zambie, alors même que les entreprises parapubliques minières ne sont pas au premier rang des réformes de privatisation. Il était prévu que les petites et moyennes entreprises soient privatisées par tranches afin de permettre aux citoyen·ne·s zambien·ne·s d'en acquérir des parts. Le principe selon lequel le gouvernement ne pouvait vendre des parts à crédit a par ailleurs été assoupli lorsque les potentiel·le·s acheteur·euse·s étaient des nationaux (Craig, 2000, p. 361). Dans les faits, un certain nombre d'industries ont été revendues à leurs propriétaires d'avant 1968, comme c'est le cas pour les principales minoteries industrielles (Entretien n°38, KIT 4, 31/05/2016 ; Craig, 1999, Annexe V). De fortes accusations de corruption ont visé la privatisation des petites et moyennes entreprises : des ONG, la presse, les partis d'opposition, jusqu'à certains élus du MMD ont dénoncé le fait que nombre de privatisations se sont faites au profit de ministres ou de cadres du MMD (Craig, 2000, p. 364).

En ce qui concerne la ZCCM, conglomérat minier, la privatisation de ses actifs se déroule entre 1997 et 2002 :

> « ZCCM was unbundled into seven different units and sold off to investors from Canada, Britain, India, Switzerland, South Africa and China. » (Lee, 2009, p. 650)

Ce sont de grosses entreprises minières multinationales qui ont racheté les parts mises en vente dans les différentes mines : First Quantum Minerals, Vedanta, Glencore, ont ainsi fait partie des principaux investisseurs. Les accords de privatisation entre ces dernières et le gouvernement zambien, fixant par exemple les montants des ventes, les taux d'imposition des nouvelles exploitations, les obligations des nouvelles entreprises minières, appelés *Development Agreements* (DAs), ont été tenus secrets jusqu'en 2007. Les DAs ont été amplement critiqués pour leur iniquité :

> « companies took advantage of the fact that the Zambian state was desperate to secure new investment to negotiate their purchase of ZCCM assets under Development Agreements (DAs), which exempted them from covering most of ZCCM's liabilities, including pensions for ZCCM employees; from paying most taxes; and from many national laws, for example on environmental pollution. These agreements (…) could not in theory be contradicted by future legislation, as "stability clauses" ensured the policies in place when agreements were made could not be changed for between 15 and 20 years. » (Fraser, 2010, p. 15)

Les DAs ont été signés sous les auspices des tribunaux d'affaires basés à Londres (Frederiksen, 2010, p. 249), connus pour être plus favorables aux grands investisseurs qu'à l'État. Beaucoup d'observateur·trice·s ont été jusqu'à dire que les mines, ces richesses nationales, avaient été bradées en ces temps où les cours du cuivre étaient désespérément bas (autour de 2000 USD la tonne).

Le bilan des privatisations entamées par le gouvernement du MMD en 1991 est très contrasté suivant le point de vue où l'on se place. Pour les IFI, elles ont été un succès : elles considèrent même la Zambie comme un modèle pour les autres pays africains voulant ou devant mettre en place de telles réformes de privatisation. D'après J. Craig, cette évaluation très positive des réformes de privatisation par les IFI tient au fait qu'elles se sont avant tout penchées sur l'architecture institutionnelle des réformes, mais également sur le sort réservé aux grandes entreprises étrangères dans le processus (Craig, 2000). Il s'agit en effet d'une partie de la réforme que le gouvernement avait à cœur :

> « Given the continuing financial dependence of the Zambian state on the donors and multilateral institutions, foreign investment has been encouraged and dealt with in a generally transparent and supportive fashion. » (Craig, 2000, p. 363)

Les entreprises multinationales minières ayant racheté les parts de la ZCCM font une bonne affaire : dès 2004, les cours du cuivre connaissent une embellie spectaculaire, atteignant plus de 8000 USD la tonne en 2006. Une hausse dont le gouvernement zambien n'a pu profiter au vu des très faibles taux d'imposition auxquels l'industrie est soumise par les DAs :

> « The tax incentives "locked in" under these terms were so generous that the Zambian state was applying an effective tax rate of 0 %. » (Fraser, 2010, p. 15)

En tous cas, les privatisations ont été un succès de par leur nombre (voir Figure 7, p. 112): « by the end of March 2000, (...) 70 per cent of enterprises rated large and over 85 per cent of enterprises classified as medium or small sized [had been privatized] » (Craig, 1999, p. 358).

Progress date	Companies privatized
June – December 30, 1992	Privatisation Act passed in parliament, information of programme carried out, establishment of ZPA
January – June 30, 1993	2
July – December 30, 1993	4
January – June 30, 1994	6
July- December 30, 1994	3
January – June 30, 1995	3
July – December 30, 1995	27
September 30, 1996	108
November 30, 1996	166
December 30, 1997	200
December 1998	223
August 31, 2000	244
July 2001	254
Total privatisation portfolio	**278**

Source: Zambia Privatisation Agency: *Progress Reports 1993-2001.*

Figure 7 : Bilan quantitatif des privatisations. Source : Rakner, 2003, p.74.

Les grandes entreprises n'ayant pas été privatisées dans un premier temps touchent à des domaines stratégiques pour l'État zambien, comme la production d'électricité (ZESCO) ou les télécommunications (ZAMTEL).

En ce qui concerne les petites et moyennes entreprises, le bilan est plutôt négatif : les privatisations et la fin des subventions publiques demandées par les PAS ont durement touché les secteurs manufacturiers, et notamment les nombreuses usines textiles du centre du pays qui faisaient vivre des centaines de familles. Pour sa part, J. Craig souligne que les procédures de privatisation des petites et moyennes entreprises ont été entachées de pratiques corruptives. Il pointe également la faible part des entreprises effectivement acquises par des citoyen·ne·s zambien·ne·s, qui s'explique par l'immense pauvreté qui règne en Zambie dans les années 1990 :

> « the fact [is] that around 80 per cent of the Zambian population suffer absolute poverty and would be unlikely to participate in share issues however attractively packaged. » (Craig, 2000, p. 363)

Le bilan des réformes pour la population zambienne est lui déplorable (Mususa, 2010b) : PAS et privatisations se sont en effet accompagnées d'une dégringolade du niveau de vie, causée par les licenciements massifs, la fin des programmes sociaux (soin, scolarité, logement, retraites), la levée des subventions agricoles, etc. Famines (fin des subventions et très faibles récoltes) et prévalence du VIH font chuter l'espérance de vie à 42 ans en 1997[22].

[22] Elle était de 51 ans en 1975. En 2015, elle est remontée à 60 ans. Données de la Banque Mondiale.

b) Effets de la libéralisation sur le rôle de la Zambie en tant que pivot de transport pour la région

La position de transit de la Zambie, acquise par un siècle de politiques publiques et privées de développement des infrastructures, est le second point qui assurait la rentabilité de son système économique tant colonial qu'indépendant, aux côtés des configurations public-privé dans la production minière. Les crises économiques et réformes de libéralisation et de privatisation ont eu un effet perturbateur sur cette position, sans cependant la remettre complètement en cause.

Le gouvernement du MMD rechigne à privatiser entièrement ses infrastructures et réseaux de transport : dans un premier temps, moins de 50 % des titres sont par exemple proposés à la vente pour la compagnie nationale de transport National Transport Company, dont les filiales comprenaient le transport de marchandises (Contract Haulage, Freight Holdings) et la compagnie aérienne nationale Zambia Airways, ou encore pour la gestion des aéroports nationaux et du port de Mpulungu sur le lac Tanganyika. Un grand nombre de ces entreprises de transport ont cependant fait faillite entre 1993 et 1995 (Craig, 1999 ; Simutanyi, 1996, p. 837), laissant la voie libre à la concurrence privée, notamment dans le domaine du transport routier.

Ce dernier devient de plus en plus central dans le fonctionnement du pays étant donné que la crise économique des années 1970 et 1980 a durement touché les chemins de fer. La gestion de Zambia Railways Limited (ZRL), l'entreprise héritière de Rhodesia Railways administrant la route Nord-Sud, est soumise à une concession de 20 ans, qu'un consortium sud-africain remporte en 2003 sous le nom de Railway Systems of Zambia (RSZ). L'objectif de cette concession est de favoriser l'investissement dans de nouvelles infrastructures afin de faire revivre les transports de fret et de passagers. Des différends entre le consortium privé et l'administration publique éclatent rapidement : ZRL se plaint qu'aucune information concernant les volumes déplacés et les travaux réalisés ne lui soit communiquée, mais aussi des tarifs appliqués par l'entreprise au fret et au transport de passagers. RSZ se plaint à son tour du mauvais état des infrastructures léguées par le gouvernement, qui cause selon eux les retards d'investissements et les hauts niveaux de tarifs appliqués. Le trafic assuré par cette voie de chemin de fer passe de 6 millions de tonnes en 1975 à moins de 700 000 tonnes en 2009. En conséquence, la concession est annulée par le gouvernement zambien en 2012, et n'a pas été renouvelée à ce jour.

Quant au TAZARA, il souffre grandement de la réouverture des liaisons routières vers le Sud avec l'indépendance zimbabwéenne en 1980 et la fin de la guerre civile mozambicaine en 1992. L'indépendance de la Namibie en 1990 offre une route alternative supplémentaire pour les exportations et importations zambiennes, à travers la Trans-Caprivi Highway qui lie les Copperbelts au port de Walvis Bay sur la côte de l'océan Atlantique. Les élection multi-raciales en Afrique du Sud en 1994 finissent de déverrouiller complètement la route traditionnelle du Sud vers les ports du Cap et de Durban. Le TAZARA n'est cependant pas

privatisé : le TAZARA Act est signé en 1993 afin de garantir la structure publique et binationale de la TAZARA Authority, malgré les réformes engagées. Les manques d'investissement dus aux années de crise se font cependant sentir sur le fonctionnement du chemin de fer : en 2008, le TAZARA est décrit comme au bord de l'effondrement : « it may soon collapse and crumble as a result of accumulated debts of up to $ 45m » (This Day, 2008). Les travailleur·euse·s connaissent plusieurs mois d'arriérés de salaire, dix des douze locomotives existantes sont en panne. Le TAZARA enregistre son trafic le plus bas en 2015, avec seulement 88 000 tonnes de marchandises prises en charge, contre 1 135 000 tonnes en 1975 (Gleave, 1992, p. 260). Les gouvernements tanzaniens, zambiens et chinois sont cependant attachés à sauver le TAZARA de la faillite : en 2011, le gouvernement chinois efface 80 % de la dette de la Tanzania-Zambia Railways Authority, et multiplie les prêts sans intérêt dans les années qui suivent. Les résultats de ses efforts seront peut-être visibles dans les prochaines années.

Le rail perd donc de son importance peu à peu à partir des années 1990 et 2000. Le transport par route s'impose et prend le relai des exportations et importations zambiennes (et congolaises), qui ne cessent d'augmenter avec la hausse des cours du cuivre. Les IFI jouent un rôle clé dans la légitimation du transport routier et œuvrent sans relâche pour sa libéralisation dans une optique de baisse des coûts des transports des marchandises. Les rhétoriques de fluidification et de facilitation des transports internationaux, dont il sera question plus loin, naissent à cette époque-là à travers le rôle central que prennent les corridors de transport transfrontaliers. Si la route est désormais préférée au chemin de fer, il faut cependant noter que son tracé suit globalement celui du rail, ce qui permet de mettre en évidence l'inertie des schémas infrastructurels. On peut donc penser l'architecture infrastructurelle zambienne comme un palimpseste, c'est-à-dire un support sur lequel s'inscrivent des politiques infrastructurelles qui se superposent : chaque couche déterminera la suivante. Cela s'illustre bien à travers la disposition des routes, qui suivent les tracés plus anciens, mais également à travers d'autres types d'infrastructures, comme les câbles de fibre optique : ils suivent eux aussi les anciens tracés coloniaux (voir Figure 8, p. 115). Pour analyser les infrastructures permettant les circulations de marchandises, il faut donc garder en tête ces fortes inerties géographiques, marquées, en Afrique australe, à la fois par la spéculation autour des réserves de cuivre et par la domination des logiques privées dans la détermination des voies de circulation. Cette inertie fait que les infrastructures ne peuvent pas suivre les « boom and bust » de l'économie du cuivre, et ne peuvent que difficilement s'adapter aux politiques de diversification économique.

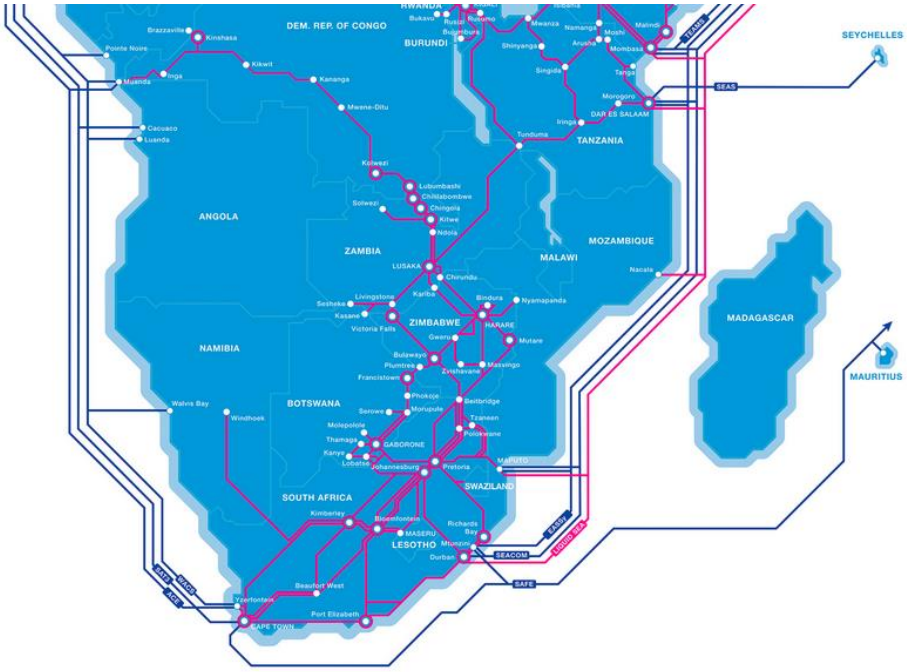


Figure 8 : Carte de la fibre optique terrestre et maritime en Afrique australe. Source : Liquid Telecom < https://www.liquidtelecom.com/about-us/network-map.html>

Ainsi, le bilan des politiques de libéralisation et de privatisation engagées par le gouvernement de Frederick Chiluba à partir de la seconde moitié des années 1990 est contrasté : d'une part, il s'est effectivement traduit par le retour des entreprises multinationales dans les activités économiques nationales, qu'elles soient minières ou industrielles. D'autre part, ces politiques se sont traduites par un appauvrissement généralisé de la population zambienne et par un sentiment d'injustice face aux privatisations. Les effets des nouvelles politiques ont été moins directs dans le cas de la position de transit dont la Zambie dispose depuis plus d'un siècle au sein du continent : la privatisation des services logistiques et d'une partie des infrastructures a bien eu lieu, mais sans modifier durablement les inerties du territoire, qui reste organisé autour des infrastructures conçues pendant la colonisation. On observe cependant une transformation dans la perception et la justification des infrastructures : d'un moyen d'unifier le pays, de redistribuer les richesses et de soutenir la production industrielle, les infrastructures sont désormais comprises comme des liens nécessaires avec l'économie mondiale, supports de flux rapides, rentables et privatisés. Cette dernière caractéristique permet d'analyser la situation zambienne grâces aux théories du néolibéralisme, sur lesquelles je vais me pencher à présent.

3. Production minière et circulations de marchandises, un binôme réinvesti par la forme zambienne de néolibéralisation des territoires

Le fonctionnement économique et politique zambien, historiquement marqué par l'importance de la production minière et la centralité des circulations de marchandises, a donc

connu un important bouleversement dans les années 1990 – 2000. Ils se trouve réinvesti aujourd'hui par les dynamiques de néolibéralisation, formant une couche supplémentaire d'idéologies et de pratiques venant se greffer au réseau infrastructurel. Le néolibéralisme est un courant idéologique et politique qui domine l'espace occidental et international depuis les années 1980. Bien qu'extrêmement variés, et s'inspirant de courants de pensée tout aussi divers (Dardot et Laval, 2010), les projets néolibéraux se rejoignent sur une série de positions politiques, économiques et idéologiques : la supériorité du secteur privé sur le public (en termes d'efficacité de la gestion des services et de rentabilité), la nécessité de réduire les dépenses publiques et l'intervention de l'État dans l'économie, la promotion de la concurrence, l'ouverture des systèmes politiques et économiques aux flux de capitaux et de marchandises, etc. Le néolibéralisme en tant que courant théorique paraît parfois souffrir de son succès : il est désormais utilisé pour expliquer des phénomènes politiques et économiques très différents, à tous les endroits de la planète et a ainsi perdu de sa précision. Afin de rester attentive au contexte politique et spatial auquel se greffent les politiques néolibérales, j'étudierai le régime de circulation zambien à la lumière des théories du « actually existing neoliberalism » (Brenner et Theodore, 2002), c'est-à-dire les façons dont les présupposés politiques néolibéraux s'adaptent au contexte local et le transforment.

L'effet des politiques néolibérales sur les territoires a été bien analysé : ces dernières se traduisent par la mise en place d'inégalités spatiales fortes entre régions productrices de matières premières et les autres, instituées en tant que réservoirs de main-d'œuvre. J'analyserai dans un premier temps la façon dont ces dynamiques se transcrivent sur le terrain. Dans un deuxième temps, je reviendrai sur la marchandisation des territoires et de la gestion des infrastructures qu'impliquent les politiques néolibérales, et notamment la généralisation des partenariats public-privé.

a) Réformes néolibérales et polarisation des territoires africains

Le capitalisme néolibéral, en tant que système qui polarise les territoires et concentre les capitaux, est un système créateur d'inégalités, notamment spatiales. Il s'inscrit sur le territoire, dans les infrastructures et détermine ainsi les relations entre les États ou les régions du monde. Cette hypothèse est à la base de la théorie de la dépendance développée dans les années 1970 et 1980 par Samir Amin et Immanuel Wallerstein notamment. Elle a été reprise par des courants de la géographie marxiste dans les années 1980 et 1990 sous les théories du « uneven geographical development » (Harvey, 2010 ; Smith, 2008). Tout un courant de géographie critique a ainsi étudié la néolibéralisation comme un facteur premier de production d'inégalités économiques, sociales, ou encore raciales (Peck, 2003, 2004) ; et inversement, a vu la mise en place de ces inégalités comme un système permettant le profit et l'accumulation. Ici, on part du principe que, pour assurer sa rentabilité, le système capitaliste néolibéral doit faire exister simultanément des espaces où se concentrent richesses, investissements, progrès technologique etc., et d'autres espaces « sous-développés », à partir desquels sera drainée la

force de travail. La concurrence instaurée entre les espaces productifs (que ce soit de matières premières, manufacturiers ou de force de travail) garantit au capital sa rentabilité car cela lui permet de profiter des politiques les plus avantageuses et de monnayer son installation dans un espace donné. Il y a donc une tension fondamentale dans l'expansion du capitalisme néolibéral dans le monde, entre son universalisation (tous les espaces doivent, à terme, entrer dans des relations de production capitaliste) et la différenciation qu'il établit entre les lieux. C'est également cette tension qui assure sa rentabilité (Awanyo et Attua, 2016).

De façon plus pragmatique, on remarque que la polarisation des territoires dans le régime néolibéral a tendance à se faire avant tout sur les régions productrices de marchandises exportables et sur les espaces qui permettent de les exporter. L. Awanyo et E.M. Attua résument ainsi les espaces qui concentrent les richesses dans le cas du Ghana néolibéral :

> « 1) Areas with exploitable and exportable resources; (2) Areas with potential for the successful cultivation of export crops; and (3) Locations/nodal points which would facilitate the economic flows of exploited resources and cultivated crops to seaports for onward exports. » (Awanyo et Attua, 2016, p. 183-184)

Au Ghana, le capitalisme néolibéral réactive en ce sens les géographies coloniales. Il en va de même en Zambie : nous l'avons vu, l'empire colonial britannique a toujours favorisé le développement des infrastructures faisant de la Zambie un espace de transit entre les champs miniers du Katanga et du Zimbabwe, puis vers les mines zambiennes quand celles-ci ont commencé à être rentables dans les années 1930. Dans cette région d'Afrique australe, « the most unevenly developed region on earth » (Bond et Ruiters, 2017, p. 172), il apparaît difficile de dire si ce sont les dynamiques néolibérales qui ont accentué la polarisation existante du territoire, ou si c'est cette polarisation existante qui a favorisé l'expression des idéologies et des politiques néolibérales.

Les infrastructures permettant la circulation des marchandises ont donc une place particulière dans le schéma néolibéral, et notamment en Afrique. En effet, les espaces de production de matières premières ou de produits manufacturés ont connu une importante crise dans les années 1990 et les plans d'ajustement structurel. En Zambie, le secteur manufacturier a périclité avec l'introduction de la concurrence et la levée des barrières douanières, ce qui s'est traduit par la disparition de près de la moitié des emplois salariés (une « perte de 325 000 emplois industriels sur un total de 800 000 depuis 1991 » (Botte, 2002, p. 145)). En conséquence, le prélèvement des rentes publiques et privées se réalise désormais sur les circulations, et non plus sur les activités de production :

> « Les rentes, auparavant situées sur des lieux de production (...) sont de plus en plus intensément déplacées vers des lieux de simple circulation des richesses (rentes sur la fraude et la contrebande, sur la circulation de produits illégaux, sur le détournement de l'aide budgétaire, etc.). » (Hibou, 1996, p. 258)

Ainsi, sur le continent africain, faire circuler les choses, c'est dégager davantage de profits que d'investir dans l'industrie (voir Interlude Photographique). Cela, les IFI l'ont bien compris : elles investissent aujourd'hui massivement dans la création d'infrastructures en Afrique.

Celles-ci ne sont plus considérées comme étant un appui à la production industrielle et se justifient par elles-mêmes :

> « Today infrastructure is being massively prioritised over industry (in practice if not in policy) and is being conceived in ways that are often entirely de-linked from industry and industrial strategy. » (Goodfellow, 2018, n.p.)

Le financement et la concentration du capital dans les infrastructures ont désormais une justification intrinsèque,

> « framed primarily in terms of decongestion and logistics, and their potential to contribute to economic growth – *not* in terms of industrial linkages or enhancing industrial production. » (Goodfellow, 2018, n.p. italique dans l'original)

La Figure 9 (p. 118) montre comment les nouvelles infrastructures (ici la réhabilitation et l'agrandissement de la route située entre Lusaka et Ndola) sont justifiées en Zambie. Il n'y est pas fait mention des industries de la Copperbelt, mais seulement de la vitesse à laquelle il sera désormais possible de relier les deux villes, distantes d'environ 315 km.



Figure 9 : Publicité annonçant la construction d'une deux fois deux voies entre Lusaka et Ndola. Le Président de la République Edgar Lungu y est représenté à gauche. Luanshya, 18 octobre 2017.

b) Marchandisation du territoire et de la gestion des infrastructures

La polarisation néolibérale du territoire zambien reprend donc clairement l'organisation coloniale du territoire telle que décrite en première partie de ce chapitre, et se matérialise dans les faits par une politique infrastructurelle dynamique. Les investissements publics et privés, nationaux et internationaux réalisés dans la création ou l'amélioration des infrastructures sous-tendant le mouvement des marchandises se sont traduits par l'approfondissement de la position de la Zambie comme point de transit au sein de l'Afrique australe. Aujourd'hui, le pays est un véritable carrefour géographique pour les circulations de marchandises. Il faut souligner que les richesses minières du Katanga et l'absence de routes alternatives pour les exporter jouent

un rôle clé dans cette position. La Figure 10 (p. 119), une carte schématique des corridors de transport régionaux, montre bien cette position d'entonnoir dont bénéficie la Zambie dans la région, et plus particulièrement sa « line of rail ».

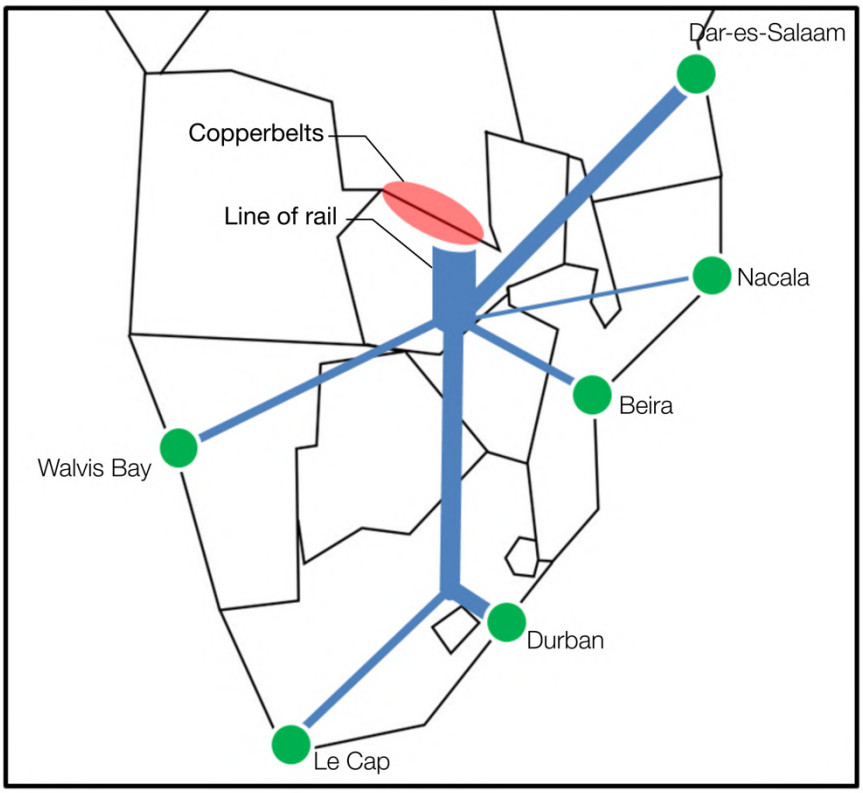


Figure 10 : Carte schématique des corridors reliant les Copperbelts aux ports d'exportation

Le segment de route situé entre Lusaka et Kapiri Mposhi fait partie à lui seul d'au moins cinq corridors débouchant sur six ports différents (Dar es-Salaam, Nacala, Beira, Durban, Le Cap, Walvis Bay). Cette situation apparaît assez unique au sein du continent, notamment si on la compare avec l'Afrique centrale, tout aussi connectée à l'économie internationale mais disposant d'un nombre de routes bien supérieur.

Les acteurs privés ont pris dans ces dynamiques une place centrale. Depuis la fin des années 2000, les partenariats public-privé (PPP) se sont installés dans l'architecture institutionnelle zambienne, avec la création de la Zambian Development Agency (ZDA)[23] en 2006 puis de la PPP Unit en 2009. Les PPP s'appliquent notamment à la construction et à la gestion des infrastructures de transport. Le secteur privé a donc de nouveau acquis, dans les dernières années, un rôle prépondérant redéfinissant la place de la Zambie dans la région. Les PPP ont plusieurs applications juridiques : vente pure et simple de certaines infrastructures, concessions plus ou moins longue, contractualisation, etc. Ils marquent en tout cas le retour en force des configurations public/privé ayant caractérisé l'histoire récente du pays, sous une forme légitimée et autorisée par les IFI et par les modes internationales de gestion publique.

[23] Cette institution a pris le relai de plusieurs autres agences, notamment la ZPA.

Les PPP sont parmi les meilleurs représentants des dynamiques de marchandisation, inhérentes aux réformes néolibérales. Selon Kean Birch et Matti Siemiatycki, celle-ci se définit comme le fait de « rendering alienable and exchangeable things that might not previously have been subject to a market calculus » (Birch et Siemiatycki, 2016, p. 181). Les PPP permettent en effet l'insertion – ou la réinsertion – de logiques marchandes dans le secteur public. Leur bien-fondé est supporté par toute une série de rationalités, qui

> « constitute the diversity of marketization processes – these include: (a) the rationality of efficiency and inefficiency; (b) the rationality of value for money; and (c) the rationality of responsibility. » (Birch et Siemiatycki, 2016, p. 188)

Ces rationalités sont importantes car on les retrouvera dans la différenciation des régimes de circulation dont il sera question plus tard.

Conclusion du chapitre 2. Polarisation et marchandisation des territoires : seulement néolibéral ?

La polarisation du territoire (création d'inégalités spatiales et mise en concurrence des espaces) et la marchandisation des infrastructures *via* les PPP (introduction de logiques marchandes dans un secteur traditionnellement public) sont deux caractéristiques centrales dans la définition des dynamiques néolibérales en géographie. On serait donc amené à conclure que la Zambie représente un cas abouti de politiques néolibérales en Afrique. On pourrait même dire qu'elle a été un précurseur des dynamiques néolibérales dans le monde, renversant ainsi le préjugé selon lequel l'Afrique applique toujours passivement des réformes économiques ayant trouvé leur origine dans le monde occidental. Au vu de l'histoire zambienne, ces conclusions ne me satisfont pas entièrement. J'ai souligné en effet que ces deux caractéristiques ont marqué la Zambie, et ce depuis l'époque de la colonisation. Réalisées dans un premier temps par une entreprise privée, la BSAC, la colonisation et la mise en place de l'administration ont été forgées par l'importance des logiques privées, elles-mêmes caractérisées par la polarisation du territoire autour des espaces « utiles » et leur marchandisation. Sous l'administration de la BSAC, puis du gouvernement britannique à partir de 1924, les efforts d'investissement se sont toujours concentrés autour de la ligne de chemin de fer qui traverse le pays du Nord au Sud, puis sur la Copperbelt, région dans laquelle les exploitations minières ont commencé à être rentables dans les années 1930. L'indépendance du pays en 1964 puis les réformes dites de « nationalisation » à partir de 1968 n'ont pas modifié cette organisation très particulière du territoire ni l'importance des logiques privées de rentabilité dans sa gestion. Ces années ont tout au plus marqué un changement idéologique important, car l'organisation public-privé du territoire et de la production minière étaient à cette époque justifiée par un idéal d'inclusion, de modernité et de développement, qui ont éclipsé momentanément les logiques de profit et d'efficacité. La permanence de l'importance des logiques privées pendant cette période est

cependant patente, comme en témoignent les stratégies des entreprises italiennes investies dans le transport des marchandises entre les Copperbelts et la Tanzanie. La crise de la dette publique à partir des années 1970 et 1980 sert de prétexte à l'investissement massif des institutions financières internationales, à la revente des titres acquis par l'État dans les conglomérats parapublics, et à un nouveau changement de paradigme dans la compréhension de la polarisation du territoire et de son développement. Ces années redéfinissent une nouvelle fois la valeur du territoire et des infrastructures qu'il porte, avec une insistance idéologique sur l'importance de libre-échange dans la région de l'Afrique australe, constituant le territoire zambien comme un carrefour dans les circulations commerciales. Cela est rendu possible par à l'histoire coloniale et par les politiques qui, depuis plus d'un siècle, contribuent à faire de la Zambie un pôle de transit pour ces circulations. Les infrastructures sont marquées par leur inertie géographique : elles forment une sorte de poids mort et contraignent l'organisation du territoire et les projets de développement que l'on peut y mener. Elles ne changent pas en fonction des époques politiques, ce sont les interprétations et le rôle qu'on leur attribue qui peuvent changer rapidement. Autour de ces infrastructures conçues pour l'exploitation des richesses minières, qu'elles soient congolaises, zimbabwéennes ou zambiennes, la Zambie s'est donc construite autour d'un capitalisme original qui existe depuis plus d'un siècle, et qui s'est maintenu même dans les périodes de « nationalisation » de l'économie. L'époque dite néolibérale peut alors être vue comme ne formant qu'une couche supplémentaire, la dernière en date, de réinvestissement dans les logiques de polarisation et de marchandisation du territoire zambien, organisé au profit d'entités situées à l'international.

Chapitre 3. Terrains en circulation : une méthodologie itinérante

« La jeune journaliste me demande si elle peut enregistrer notre conversation. Je fais oui tout en sachant que le principe d'une conversation c'est de ne laisser aucune trace. »
Dany Laferrière, *L'énigme du retour*, 2009, p. 33.

Introduction

La géographie en tant que discipline scientifique tient une partie de ses origines dans les expéditions coloniales et impérialistes qui se sont déroulées, en Afrique, à partir des XVIII[e] et XIX[e] siècles. Les géographes (parfois appelés explorateurs) de l'époque se joignaient aux expéditions militaires, dressaient des inventaires des milieux naturels et humains, dessinaient des cartes ; des techniques instituant alors la géographie comme une précieuse alliée des entreprises colonisatrices (D'Alessandro-Scarpari, 2005). La pratique du terrain en géographie tire ses racines de cette histoire coloniale, et rend son rôle et ses représentations ambigus, notamment dans les régions anciennement colonisées. Le terrain, en tant que « pratique empirique de collecte de données *in situ* » (Volvey, Calbérac et Houssay-Holzschuch, 2012, p. 442), fait entièrement partie de la tradition de la discipline géographique (Labussière et Aldhuy, 2012). Il constitue à ce titre une « injonction normative » (Volvey, Calbérac et Houssay-Holzschuch, 2012, p. 451) dans la communauté des géographes. Le travail de terrain, parfois vu comme le pendant du travail de laboratoire pour les disciplines des sciences naturelles, fait cependant l'objet de définitions et de pratiques si diverses que l'unité même de la discipline géographique a été remise en cause à certains moments de son histoire. Ce chapitre a donc pour objectif d'exposer la façon dont j'ai conçu et mené mon travail de terrain, ce moment clé de production des connaissances. Ma formation en science politique et en études africaines fait que j'ai adopté une méthode qualitative et empirique, peu fréquente dans le domaine de la géographie économique et de la géographie des transports, notamment en France (voir Chapitre 1).

La méthode qualitative est en effet assez rare dans les études portant sur l'organisation des activités économiques et des infrastructures sur un territoire donné (mais voir Dalakoglou et Harvey, 2016 ; Gregson, 2017 ; Magrin et Pourtier, 2003). Elle permet pourtant d'être particulièrement attentive aux diverses configurations d'acteurs qui se nouent autour des circulations, aux changements de rythme des circulations, y compris leurs ralentissements et immobilités, souvent absents des analyses de flux. Elle autorise de porter notre attention aux

irrégularités des routes, des fonctionnements, des manières de faire circuler les choses dans l'espace. La méthode ethnographique permet donc de comprendre les circulations à défaut de saisir les flux. Les méthodologies qualitatives, produisant des connaissances historiquement et géographiquement situées, inscrivent donc définitivement la géographie dans les sciences sociales. Elle m'a permis de mettre en évidence les variations des mouvements de marchandises dans les Copperbelts, et ainsi de contourner les problèmes posés par l'interprétation scalaire des circulations. Elle m'a surtout permis de mettre en évidence le fait que les circulations et les infrastructures qui les sous-tendent ne sont pas monolithiques mais porteuses de pratiques très diversifiées et changeantes.

Le terrain est lui-même un moment polysémique : il est à la fois un ensemble de lieux choisis plus ou moins rationnellement sur lesquels le·a géographe se rend afin de mener ses enquêtes ; il est aussi un ensemble de pratiques méthodologiques et d'outils de production des données qui s'adaptent nécessairement au contexte et aux lieux choisis ; il est finalement l'ensemble des relations sociales nouées durant cette période dans lequel le·a géographe doit trouver une place. Le chapitre sera organisé en suivant ces trois grandes dimensions du terrain : la première partie reviendra sur la détermination géographique des lieux, la deuxième partie traitera des outils mis en place pour récolter les données et les retraiter, la troisième mettra l'accent sur les relations sociales créées et la positionnalité du ou de la chercheur·e sur le terrain particulier des circulations commerciales en Afrique australe. Ces trois catégories interagissent en permanence, et contribuent à faire du terrain une expérience tout à la fois « spatiale et subjective » (Volvey, Calbérac et Houssay-Holzschuch, 2012, p. 443), rationnelle et sensible, professionnelle et personnelle. Autant de caractéristiques que la méthodologie qualitative, notamment dans le sillage de l'épistémologie féministe en géographie (Rose, 1997), nous engage à prendre en compte, afin de mettre en évidence les « power hierarchies when conducting fieldwork » (Mertens, 2018, p. 4). Dans la lignée des travaux de Gillian Rose, je considère que mettre en évidence la positionnalité du ou de la chercheur·e sur son terrain n'a pas pour but de reproduire un semblant d'objectivité dans la production scientifique. Au contraire, elle a pour objectif de faire apparaître les incertitudes et les contradictions propres au travail de terrain. En effet, « doing research is a messy business » (Rose, 1997, p. 314) : le terrain nécessite des ajustements constants, il est un processus itératif basé sur la performance / représentation de soi. Les résultats sont issus de ce processus parfois chaotique et toujours recommencé, ainsi que des contraintes très matérielles posées à la recherche.

I. Le terrain, un ensemble de lieux mis en relation par une méthodologie itinérante

En tant qu'ensemble de lieux choisis pour l'enquête, le terrain géographique est délimité spatialement, mais aussi temporellement (étant donné que je ne vis pas sur mon terrain) ; cette

délimitation permet ainsi de l'adapter aux contours de l'objet d'étude. Dans mon cas, ce dernier a la particularité d'être itinérant : les circulations de marchandises peuvent être étudiées à un lieu fixe, endroit de leur passage, mais une méthodologie mobile a comme avantage de comprendre le phénomène dans sa totalité, en prenant en compte les changements qui peuvent survenir entre les étapes fixes. On rejoint ici les préoccupations de Julien Brachet dans son étude sur les migrations transsahariennes :

> « Ces changements de contexte, qui sont inhérents à la migration par étape, mettent en relief le fait que la migration doit être pensée comme un processus qui se réalise progressivement dans le temps et dans l'espace, et non comme un fait monolithique. » (Brachet, 2012, p. 552)

Ce que J. Brachet explique pour la migration est valable pour la circulation de marchandises : comme explicité au premier chapitre, l'analyse par circulation et non par flux insiste précisément sur les variations spatiales et temporelles dans le mouvement même. J. Brachet qualifie de « terrain rhizomique » le fait de définir ses lieux d'enquête dans la mobilité :

> « La métaphore du rhizome permet ici de souligner que ce terrain, qui « n'a pas de commencement ni de fin mais toujours un milieu, par lequel il pousse et déborde », peut toujours être davantage étendu, et que n'importe quel site qui le constitue, sans hiérarchie ni centralisation, peut être connecté à n'importe quel autre, via l'utilisation de nouveaux itinéraires. » (Brachet, 2012, p. 554)

La métaphore du rhizome est adaptée pour décrire la façon dont j'ai délimité mon propre terrain géographique : en mouvement dans les Copperbelts, j'ai laissé les opportunités de déplacement me guider dans la découverte et la mise en relation de nouveaux lieux.

1. Déroulement matériel et temporel des enquêtes

Une des premières caractéristiques de mon terrain, qui a constitué une première contrainte forte, est son éloignement par rapport à mon lieu de résidence et de travail. Cet éloignement relatif explique la répartition temporelle de mes missions en Afrique australe (voir Tableau 1, p.126). Mon travail de terrain s'est ainsi constitué d'un séjour exploratoire, puis de deux séjours longs. L'impossibilité d'y retourner pour quelques semaines, notamment au vu du prix des billets d'avion, a imposé cette organisation particulière.

Les trois terrains que j'ai réalisés ont ainsi été très différents. D'une année sur l'autre, j'ai certes pu récupérer quelques contacts, et ma familiarité avec le territoire zambien n'a fait que s'accroître avec le temps, mais les objectifs fixés étaient à chaque fois différents, déterminés notamment par mes périodes de lecture entre chaque terrain :

- Le premier séjour, réalisé sur un mois en 2015, c'est-à-dire avant le début officiel de ma thèse, avait un objectif exploratoire. J'y ai noué des contacts institutionnels et visité les principaux endroits que je comptais prendre en compte pour ma thèse.

- Lors de mon deuxième séjour, réalisé entre mars et juin 2016 (couvrant donc la fin de la saison pluvieuse et une bonne partie de la saison sèche, continuant jusqu'en octobre), je me

suis concentrée sur l'étude des commerçant·e·s individuel·le·s travaillant autour de deux points de passage frontaliers, Kasumbalesa et Kipsuhi (voir Carte n°1, p.21). Je me suis également concentrée sur l'architecture institutionnelle de gestion des circulations. Le hasard des rencontres m'a paradoxalement amenée à m'intégrer dans les réseaux d'affaires blancs, constitués de personnes nées sur place, venant d'Afrique du Sud, ou, plus rarement, d'expatrié·e·s travaillant en général dans le domaine minier.

- Mon troisième séjour de six mois entre 2017 et 2018 (couvrant ainsi une grosse partie de la saison pluvieuse, pendant laquelle les infrastructures sont soumises aux aléas climatiques), a été davantage tourné vers la compréhension du fonctionnement des plus grandes entreprises, investies dans le domaine de la logistique et du transport. J'ai notamment réalisé un stage d'un peu plus de deux mois dans les bureaux de Giant Logistiks[24] dans les Copperbelts zambienne et congolaise, dont il sera plus amplement question ci-dessous.

	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
2015												
2016												
2017												
2018												

Tableau 1 : Répartition des séjours sur le terrain.

Cette thèse est donc fondée sur environ douze mois de terrain, passés majoritairement en Zambie, et notamment dans les villes de Lusaka, Ndola, Kitwe, Chingola, Solwezi, et les postes frontière de Kasumbalesa et de Kipushi (voir Carte n°1, p.21). J'ai eu l'opportunité de traverser la frontière et de visiter les côtés congolais de ces deux villes frontalières. J'ai également passé dix jours à Lubumbashi, capitale du Katanga. J'ai parcouru un nombre indéfini de kilomètres sur le territoire zambien, en bus (ce qui contraint fortement les déplacements), en voiture, parfois en avion, d'où peut-être mon attrait mesuré pour la thèse de la compression de l'espace-temps sous l'effet du capitalisme moderne (Harvey, 1999). Les séjours prolongés sur le terrain ont été justifiés par les besoins de la méthode ethnographique (Olivier de Sardan, 2012), pour laquelle la longue durée est le moyen de pénétrer les réseaux d'interconnaissance. Le fait de retourner à trois reprises sur le terrain, et les allers-retours réalisés dans les Copperbelts elles-mêmes, font écho à la construction itérative de la recherche qualitative de terrain :

> « L'enquête de terrain procède par itération, c'est-à-dire par allers et retours, va-et-vient. On pourrait parler d'itération concrète (l'enquête progresse de façon non linéaire entre les informateurs et les informations), et d'itération abstraite (la production de données modifie la problématique qui modifie la production de données qui modifie la problématique. » (Olivier de Sardan, 2012, p. 82)

[24] Pour des raisons de protection des sources, le nom et l'histoire de l'entreprise ont été modifiées.

Le choix des lieux dans lesquels l'enquête a pu être menée a été limité par les difficultés d'accès à certaines zones du pays, notamment dans la North-Western Province. La méthode comparatiste que je souhaitais mener au début de ma thèse entre différents points de passage frontaliers n'a pas été possible à cause de l'éloignement de ces lieux, notamment de la frontière angolaise à l'ouest.

2. Un terrain itinérant

Dans la tradition anthropologique du XXe siècle, la méthode ethnographique s'est développée sur un terrain fixe et bien délimité, sur lequel le·a chercheur·e passait de longs séjours : c'est la tradition « malinowskienne » du terrain, du nom de l'anthropologue Bronislaw Malinowski et de ses terrains dans les îles du Pacifique (Brachet, 2012, p. 555 ; Marcus, 1995). À la fin du XXe siècle, avec la multiplication des échanges commerciaux, financiers et culturels, anthropologues et ethnographes ont remis en cause ce modèle, critiquant sa fixité et l'enfermement géographique dans lequel il plaçait la production de connaissances. Ils et elles posent alors les questions suivantes : comment décloisonner la méthode ethnographique afin de l'adapter aux nouveaux phénomènes économiques, politiques et sociaux ? « How does ones do an ethnography of global connections? » (Tsing, 2005, p. xi). Plusieurs courants méthodologiques se sont développés en réponse à ces questions, afin d'élargir les terrains de l'ethnographie à des phénomènes de grande échelle et/ou mobiles. Je me suis inspirée de ces débats dans mon étude sur les circulations commerciales, phénomènes à la fois mobiles et de grande échelle. À l'instar de Julien Brachet, je considère la mobilité à la fois comme un terrain d'enquête à proprement parler, c'est-à-dire que je suis attentive à ce que le mouvement fait à mon objet d'étude, mais aussi comme une méthode à part entière, c'est-à-dire que j'ai pu accéder à certains aspects de mon terrain en étant moi-même mobile (Brachet, 2012)

a) La mobilité comme terrain et comme méthode : « I've been to places »

Dans son étude sur les migrations transsahariennes, J. Brachet développe un double rapport méthodologique à la mobilité : prendre au sérieux les aspects mobiles de son objet d'étude d'une part, et d'autre part être soi-même, en tant que chercheur·e, itinérant·e sur le terrain afin de comprendre ce qui se noue dans les mobilités (Brachet, 2012). Lorsque l'on s'intéresse aux circulations de marchandises, ces recommandations font sens. Ici aussi, les déplacements entre des lieux fixes font entièrement partie du terrain.

Très concrètement, chaque terrain a été pour moi l'occasion de mettre ces recommandations en pratique. Lors de mon terrain de 2016, je faisais quotidiennement la route entre Chingola et Kasumbalesa, et ce durant un mois environ. Il s'agit d'une route que tous les poids lourds en provenance ou à destination de RDC doivent emprunter. Je me déplaçais

également au sein de la ville frontalière de Kasumbalesa, le plus souvent à pied, entre la frontière elle-même, les entrepôts, le marché. Lors de mon terrain de 2017-2018, j'ai pratiqué moi-même ces routes avec ma voiture personnelle, ce qui en fait voir d'autres aspects. Je conduisais fréquemment sur les routes de la Copperbelt zambienne, entre les différents bureaux de l'entreprise Giant Logistiks (Ndola, Kitwe, Chingola, Kasumbalesa), mais aussi entre Lusaka et la Copperbelt, route qu'emprunte une grande majorité des camions à l'exportation. Sur l'ensemble de mes trois terrains, j'ai ainsi pu me familiariser avec la topographie de la Zambie, cette géographie que parcourent les marchandises, objets de ma thèse. Les avantages tirés de cette mobilité sont nombreux : elle permet

> « d'observer les événements particuliers, prévisibles comme les contrôles militaires ou imprévisibles comme les pannes, qui peuvent ponctuer les parcours et faire ainsi partie de l'expérience migratoire[25] dans sa globalité. » (Brachet, 2012, p. 553)

Les déplacements fréquents sur le terrain des Copperbelts permettent en effet de voir des événements ponctuels, comme le déplacement des check-points policiers ou douaniers le long des routes, le nombre de véhicules interceptés pendant les périodes d'interdiction d'exportation du maïs (terrain de 2016), les accidents de la route (comme ce camion d'acide renversé à la sortie de Chingola un matin de mai 2016) ou les bouchons exceptionnels et les détours qu'ils engendrent (voir Scène de terrain n°3, p.267). Les déplacements sont également un moyen d'observer des éléments de plus long terme, comme l'état général des routes, leur détérioration en fonction des saisons, la vitesse de la réfection de celles-ci, jusqu'à la main d'œuvre chinoise employée sur les chantiers. La mobilité permet de porter attention aux différents types de camions qui circulent. Elle rejoint sur plusieurs points les études sur la biographie sociale des choses (Appadurai, 1986) dont il a été question dans le premier chapitre, en ce qu'elle permet de suivre et de documenter les changements de significations et de valeur au fil des étapes du mouvement, et dans le mouvement lui-même.

Lors de mon terrain de 2017-2018, je conduisais une voiture que j'avais achetée sur place. Cela m'a donné accès à d'autres aspects de la mobilité, comme la fréquence des contrôles policiers et la pratique quotidienne du code de la route. Cela ouvre également la voie à un autre aspect de l'état des routes : son effet direct sur le corps de celui ou celle qui les pratique. Le corps est en effet considéré comme un médium important de la connaissance sur le terrain (Chauvin et Jounin, 2012, p. 154-155). Les lumbagos dont j'ai souffert en novembre / décembre 2017 ont fait partie de cet apprentissage corporel des conditions de circulation dans les Copperbelts. Conduire sur les routes zambiennes, c'est aussi prendre conscience des véhicules que l'on croise, que l'on dépasse, ou qui nous poussent parfois littéralement en dehors de la chaussée pour pouvoir passer. On comprend l'importance des émotions, ici la peur, dans la production des connaissances (Bonte, 2017, p. 167).

L'itinérance du ou de la géographe sur son terrain modifie également la perception que ses enquêté·e·s ont de lui ou d'elle. C'est un aspect que souligne également J. Brachet :

[25] « Migratoire » peut ici être remplacé par « circulatoire » pour correspondre à mon objet.

> « la mobilité peut constituer une dimension signifiante de l'expérience de terrain, dans le champ de la production des savoirs géographiques, en donnant accès à une autre dimension du terrain en même temps qu'elle transforme la perception même que l'on en a et la manière dont on peut soi-même ultérieurement être perçu. » (Brachet, 2012, p. 545)

Il souligne ainsi la transformation des rapports au terrain et à celles et ceux qui le peuplent qui interviennent dans la mobilité. Mes déplacements en Zambie, souvent jugés comme excessifs par mes collègues et ami·e·s, ont quelque part donné du crédit à mon activité de recherche sur place. « You've been to places[26] ! » est une exclamation que j'ai souvent entendue sur le terrain, soulignant que je m'étais rendue dans un grand nombre d'endroits.

Faire de la mobilité un élément du terrain a donc une valeur ajoutée propre. Elle permet de mettre en lien les autres types de lieux dans lesquels je me suis rendue pour ma thèse, c'est-à-dire les frontières, les lieux de gestion des circulations commerciales, et les lieux de production des marchandises ; lieux dont il sera question dans le reste de cette partie.

b) Les points de rupture de sens : les frontières

La frontière entre la Zambie et la RDC apparaît à première vue comme un contre-exemple aux théories des *border studies* africaines. En effet, ces dernières insistent souvent sur la porosité des frontières (Chevrillon-Guibert, 2016) et sur les identités sociales transfrontalières (Flynn, 1997), deux caractéristiques qui s'expliquent par la création coloniale des frontières africaines, une création qui n'aurait pas pris en compte les réalités sociales des territoires dans lesquelles elles étaient créées (pour une critique, voir Bennafla, 2012a ; Zeller, 2010). La frontière coupant la Copperbelt en deux apparaît, elle, particulièrement « dure ». Par exemple, à Kasumbalesa, Zambien·ne·s et Congolais·es ne possèdent pas de langue commune : les Zambien·ne·s parlent anglais ou bemba, alors que les Congolais·es parlent français ou kiswahili[27]. Lors des entretiens, les Zambien·ne·s travaillant à la frontière insistent très fréquemment sur la différence qu'ils et elles entretiennent avec les Congolais·e·s et leur façon de fonctionner. Ils et elles décrivent le Congo comme une terre de désordre, de corruption et de chaos, les Congolais·es comme des voleur·euse·s, bien qu'ils et elles reconnaissent volontiers leur côté travailleur. Les relations entre les deux groupes semblent être purement commerciales, notamment à Kasumbalesa, premier point frontalier étudié pour cette thèse.

[26] « Tu en as vu, des endroits ! »
[27] Le rapport de force commercial, largement à l'avantage des Congolais·es, fait que les Zambien·ne·s travaillant à la frontière doivent savoir parler le kiswahili.

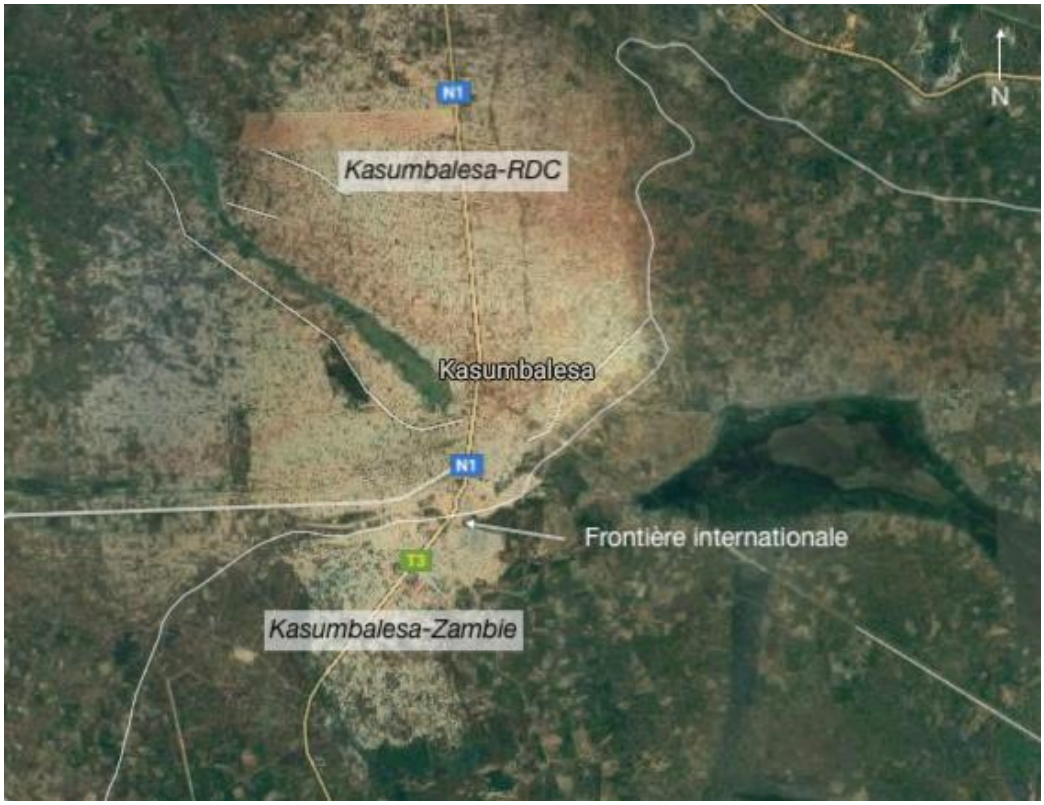


Figure 11 : Image satellite de Kasumbalesa. Les zones de couleur ocre sont les espaces bâtis. Source : Google Maps, 2018

Kasumbalesa désigne en principe tant le côté congolais que le côté zambien de la ville. Pour se repérer, les acteurs sur place parlent de « Kasumbalesa Zambian Side » ou de « Kasumbalesa Congolese Side ». Cependant, comme le montre l'image satellite de la zone (Figure 11, p. 130), les deux parties de la ville ne sont en rien comparables. À l'image de la Province du Haut-Katanga dont fait partie Kasumbalesa-RDC, la ville est marquée par une forte densité de population, alors que Kasumbalesa-Zambie peut difficilement se définir comme une entité urbaine à proprement parler (voir Encadré n°5, p. 131). À plusieurs reprises, mes interlocuteurs et interlocutrices zambien·ne·s ont souligné le contraste saisissant entre les deux côtés de la frontière : les quatre provinces qui constituent le Katanga représentent 14 millions d'habitants, c'est-à-dire autant que la totalité de la population de la Zambie. Le côté zambien peut se décrire comme un immense marché plutôt que comme une ville, situé de part et d'autre de la route (en jaune sur la Figure 11). On y trouve tant le petit commerce de légumes (quelques tomates empilées à même le sol sur le bord de la route) que le transit international de poids lourds. On y trouve également de nombreux entrepôts de stockage de marchandises (farine, biscuits, poisson salé ou congelé, boissons), eux aussi de toute taille (du container réaffecté en espace de vente à l'entrepôt classique de plusieurs centaines de mètres-carrés).

Kasumbalesa est FOU, même si c'était apparemment très calme aujourd'hui. Des gens partout qui vendent, qui achètent, qui transportent tout et n'importe quoi et dans n'importe quelle quantité. Des camions partout. Des entrepôts. Et puis ces fameux mecs, congolais, avec leurs vélos trafiqués de façon à transporter des sacs et des sacs (de ciment, de farine, de nourriture animale) de 50 kg à travers la frontière. Et ces handicapés qui « profitent » d'avoir des tricycles pour passer des centaines de kilos de biscuits (par exemple). Et ces gens qui portent des lave-vaisselles sur leur tête. (…) Je me suis dit que toutes les frontières devraient ressembler à ça : extrêmes. Mais je me suis sentie en sécurité, remarquée car femme blanche mais sans plus. Je me suis rendu compte que j'étais loin d'être la plus riche dans les environs, à voir les liasses que les cambistes transportent. (…) Il faut que je trouve un autre mot que « ville » pour décrire Kasumbalesa, cet ensemble de ruelles poussiéreuses et sales, ses entrepôts disposés çà et là, ses containers qui servent d'entrepôts et ses petits stands de vente de rue …

Source : Notes de terrain, 29/04/2016

Encadré 5 : Première visite de Kasumbalesa

Un espace officiel de marché a été installé par la mairie de Chililabombwe, commune responsable de l'aire de Kasumbalesa. Seule la route principale, reliant l'hinterland zambien au poste de douane et aux espaces de parking poids lourds, est plus ou moins goudronnée. Lors de mon dernier passage sur place, les 13 et 14 décembre 2017, le goudron avait cependant presque entièrement disparu de la route principale (voir Figure 12, p. 132). Le reste des rues sont caillouteuses, sablonneuses, voire inondées pendant et après la saison des pluies, ce qui ne facilite guère le passage des camions de livraison. Kasumbalesa est donc le lieu d'une intense activité, se traduisant par une foule compacte et fortement diversifiée de personnes achetant, vendant ou transportant les marchandises des deux côtés de la frontière officielle, mais aussi proposant des services de transport de personnes ou de change d'argent.



Figure 12 : Route principale de Kasumbalesa-Zambie, 14 décembre 2017

Cependant, Miles Larmer montre que cette altérité énoncée entre Zambien·ne·s et Congolais·e·s est socialement et historiquement construite. Il montre qu'elle s'est constituée à partir des années 1960, entre autres à travers la nomination de personnel diplomatique zambien à Lubumbashi. À travers leur travail de gestion de l'état civil et la définition des citoyennetés, ces diplomates ont contribué au durcissement de la frontière et à la définition de l'identité nationale zambienne comme fondamentalement différente de celle de son voisin zaïrois (Larmer, 2019). La frontière séparant les deux Copperbelts n'aurait donc pas une nature fondamentalement différente des autres frontières africaines.

Cela est particulièrement visible à la seconde frontière étudiée, le poste de Kipushi (Figure 13, p. 133). Encore une fois, Kipushi désigne normalement la partie congolaise de la frontière, une ville moyenne où se trouve une mine de cuivre sous-terraine. La frontière n'est située qu'à une quinzaine de kilomètres de route goudronnée de la capitale provinciale Lubumbashi. Du côté zambien, il faut faire 120 kilomètres de route en très mauvais état pour rejoindre le poste frontalier à partir de la ville de Solwezi (voir Chapitre 6 et Scène de terrain n°5, p.333). La frontière elle-même est bordée par un village peu étendu où il n'y a ni électricité, ni eau courante, ni réseau cellulaire zambien. Les bâtiments officiels sont raccordés aux réseaux congolais[28]. Un marché a lieu deux fois par semaine, dans lequel on trouve surtout des produits agricoles zambiens, des cosmétiques et des tissus congolais, mais aussi des produits alimentaires plus classiques comme les farines de maïs (*mealie-meal*) ou de froment. Certains poids lourds utilisent cette route pour se rendre en RDC, notamment des camions de sucre ou d'huile en provenance de Tanzanie. À Kipushi, il n'est pas rare que Zambien·ne·s et Congolais·e·s partagent une langue commune, comme le kaonde ou le lunda, étant donné que

[28] Lors de ma dernière visite sur place, en novembre 2017, les travaux de raccordement au réseau d'électricité zambien étaient en cours, mais les lignes n'avaient pas encore atteint Kipushi.

des entités politiques précoloniales couvraient les deux côtés de la frontière. Le personnel administratif frontalier est ici beaucoup moins nombreux qu'à Kasumbalesa, les mouvements de personnes sont donc plus libres. Par exemple, l'officier en chef de l'immigration zambienne se rend régulièrement en RDC où il assume le rôle de prêcheur dans une église évangélique.



Figure 13 : Services frontaliers zambiens de Kipushi, 16 juin 2016

Les chemins de contournement sont également nombreux en dehors du passage officiel. Côté congolais, ils sont néanmoins surveillés par des agents de la police et de l'immigration. Le village, hors jour de marché, est très calme. Les uniformes des officiers des douanes et de l'immigration seuls témoignent de la présence d'une frontière internationale. Les infrastructures commerciales sont inexistantes, il n'y a notamment pas d'accès public à l'eau ou de marché en dur. Cependant, le dynamisme du marché les mardis et vendredis, l'importance du trafic des poids lourds malgré le difficile voyage par la route, et l'enthousiasme des dirigeants et administrateurs locaux quant au futur développement du village montrent que les différents acteurs identifient à Kipushi une forte opportunité économique.

Les frontières sont des lieux intéressants pour pallier les limites des approches présentées dans le Chapitre 1. En géographie des transports, elles sont vues comme des points de rupture de charge. Même si aucun obstacle physique n'est à franchir, les changements de conditions matérielles des circulations font que les marchandises y connaissent souvent des processus de transbordement, c'est-à-dire de changement de support pour circuler : d'un camion de 30 tonnes à un camion de 15 tonnes, à des voitures individuelles ou à des vélos renforcés pour le passage de la frontière par exemple. Les transbordements entraînent des délais et des ralentissements intéressants à prendre en compte dans le passage des flux aux

circulations, et demandent une importante force de travail, souvent recrutée parmi les déplacés kasaïais[29]. Ces moments de transbordement sont également un moment d'ouverture des boîtes et des containers : lorsqu'elles changent de moyens de transport, les marchandises s'exposent à la vue. Par la déconsolidation des chargements, ce moment constitue donc un moyen de défétichisation des choses qui circulent. En changeant de mains à la frontière, les marchandises peuvent changer de valeur : c'est pourquoi je les ai désignées sous l'appellation de points de rupture de sens. À cet égard, mais aussi à travers la réintroduction des administrations de l'État dans les services frontaliers de douane et d'immigration, les frontières sont des lieux marqués par la présence des divers acteurs intervenant autour des circulations, pour les initier ou les contrôler.

c) Les lieux de gestion des circulations commerciales : institutions étatiques, think tanks et plateformes logistiques

Afin de comprendre la façon dont les circulations commerciales se déroulent, j'ai également mené des enquêtes dans les lieux où les acteurs publics et privés organisent la gestion de ces circulations, en commençant par Lusaka, capitale zambienne, riche de ses 1,8 millions d'habitant·e·s (Central Statistical Office, 2012). Malgré les réformes de décentralisation accompagnant toujours les programmes d'aide au développement et autres PAS (entretien n°2, LUS 2, 22/03/2016), la Zambie reste un pays très centralisé[30]. Lusaka concentre ainsi l'essentiel des services administratifs nationaux et régionaux, des entreprises et des associations investies dans le mouvement des marchandises. Il m'a été difficile d'obtenir des entretiens dans les principales administrations centrales et agences administratives de gestion des circulations. Au vu de mes contacts de départ, fournis dans un premier temps par le SAIPAR, centre de recherche semi-privé auquel je me suis affiliée, il m'a été plus facile d'avoir accès au monde associatif et autres *think tanks* comme le Centre for Trade Policy and Development (CTPD), tout comme aux institutions régionales du COMESA, dont le secrétariat général se situe à Lusaka. Suivant un schéma classique des institutions du développement en Afrique, j'ai donc eu accès plus facilement à l'infra-national et au supra-national, le domaine de l'État restant marqué par une certaine défiance.

La Zambie se caractérise également par un maillage administratif déconcentré, autour des administrations provinciales, de district et municipales. Directement nommés par le Président de la République, les fonctionnaires appartenant aux deux premiers échelons sont difficilement interviewables dû au caractère politique de leurs fonctions. J'ai donc pu mener

[29] Le Kasaï est une région du centre de la RDC, bastion de l'opposition aux régimes Kabila, ayant subi une forte répression politique et connu d'importantes vagues d'émigration, notamment vers le sud et les provinces du Katanga. Les déplacés kasaïais forment l'essentiel de la main-d'œuvre dans les villes frontalières. « Kasaï » est même une insulte utilisée entre les transporteurs.

[30] La Zambie entretient en ce sens de nombreuses similitudes avec l'organisation administrative française.

des enquêtes auprès de l'échelon municipal uniquement[31], en charge des marchés et des ventes de terres, à Chililabombwe, mairie responsable de la frontière de Kasumbalesa, et à Solwezi, centre administratif et commercial en devenir. Située dans la North-Western Province, cette ville a connu une croissance urbaine spectaculaire et non-maîtrisée avec la réouverture de la mine de Kansanshi en 2007 et l'ouverture de deux nouvelles mines plus à l'ouest (Kalumbila et Lumwana). L'éloignement du centre administratif par rapport à Kipushi est souvent exprimé en termes d'effet négatif sur l'efficacité de l'action de l'État. Les expressions utilisées dans les entretiens à ce sujet sont très révélatrices : « things *we are supposed to* provide », « it is *planned* to … » (entretien n°44, SLZ 6, 8/06/2016, je souligne). À Solwezi, désormais capitale de la « nouvelle Copperbelt » (Negi, 2009, 2011), la gestion du poste frontalier de Kipushi n'est pas une priorité pour les administrations débordées.

Pour ce qui est des entreprises, j'ai mené des enquêtes à Ndola, Kitwe et Chingola, qui sont les trois principaux centres urbains de la Copperbelt zambienne et à ce titre concentrent les sièges sociaux des entreprises liées aux circulations de marchandises. J'ai passé le plus de temps à Ndola (environ 450 000 habitant·e·s en 2010, Central Statistical Office, 2012), principal lieu de mon stage en 2017 chez Giant Logistiks. Cette ville compte des bureaux régionaux de plusieurs entreprises de logistique ainsi qu'un grand nombre d'entreprises de transport (notamment somaliennes ; voir Chapitre 6). Même si Kitwe (518 000 habitant·e·s en 2010, Central Statistical Office, 2012) est de plus en plus dynamique en ce qui concerne l'activité minière (entreprises d'équipement minier notamment), l'importance de Ndola dans les circulations de marchandises en Zambie montre la permanence des logiques infrastructurelles dont il a été question au Chapitre 2. Même si la mine de Bwana Mkubwa n'est plus active, Ndola reste le centre « commercial, industriel et logistique » de la Copperbelt, comme le proclame le panneau d'entrée dans la ville (Figure 14, p. 136).

[31] À noter l'exception de l'entretien avec une personnalité politique de la District Commission de Chililabombwe, entretien 28, CBW 1, 11/05/2016.



Figure 14 : Panneau d'entrée dans la ville de Ndola, 27 décembre 2017

Je me suis également rendue à Lubumbashi, capitale du Katanga et plus grande ville du Sud de la RDC. Lubumbashi est importante pour ma recherche, et ce pour plusieurs raisons : d'une part, cette ville est la principale destination des biens exportés de Zambie car elle concentre l'essentiel des commerçant·e·s qui viennent acheter leurs marchandises à Kasumbalesa et Kipushi. D'autre part, Lubumbashi est également un centre logistique de première importance pour les mines congolaises (entrepôts, entreprises de transport, etc.).

d) Les lieux de production des marchandises

Les recommandations nous enjoignant à défétichiser les marchandises insistent en général sur la compréhension des origines et des conditions de production de ces marchandises. Il m'a semblé important d'intégrer certains lieux de production des biens qui circulent, notamment les mines qui ont joué et jouent encore un rôle de première importance dans les économies et les infrastructures des Copperbelts. Certaines d'entre elles sont directement visibles depuis les routes que j'empruntais quotidiennement : c'est le cas de Nchanga à Chingola (Figure 15, p. 137) dont le complexe minier comprend une mine à ciel ouvert (*open-pit*) une fonderie, dont on distingue les cheminées sur la Figure 15, une raffinerie et une unité de retraitement de l'acide sulfurique[32]. On distingue également sur cette image la *black mountain*, empilement de résidus miniers (Russo, 2016), que les progrès des techniques de raffinage des minerais rend de nouveau exploitables.

[32] Le raffinage du minerai de cuivre dépend de l'utilisation d'une grande quantité d'acide sulfurique, en général utilisé sous forme solide en Zambie. Il est cependant possible de le recycler ; l'acide sous forme liquide ainsi produit peut ensuite être réutilisé. Il est en général exporté en RDC (voir Chapitre 6).



Figure 15 : Paysages miniers de Nchanga, Chingola, 26 novembre 2017

Lors de mon passage à Lubumbashi, j'ai également eu l'opportunité de visiter la mine de Tellis Mining[33], située à environ 200 kilomètres au Nord-Ouest de Lubumbashi. La concession minière couvre 1600 km^2, faisant de Tellis Mining l'une des plus grandes concessions minières de RDC (entretien n° 15, CGL 1, 22/04/2016). En 2016, sa production a été d'environ 216 000 tonnes de cathodes de cuivre (c'est-à-dire déjà raffiné, voir Figure 16, p. 138) et de 16 000 tonnes de cobalt. Lors de cette visite inespérée[34], j'étais accompagnée par deux employé·e·s de l'entreprise de transport congolaise Akili Mani[35], dont la nouvelle responsable de la sécurité de l'entreprise, qui devait à ce titre connaître l'organisation de la mine. Nous avons donc surtout visité les services logistiques de la mine (Figure 16, p. 138), la visite de la partie dédiée à l'extraction du minerai étant soumise à des autorisations spéciales que nous ne possédions pas.

[33] Le nom de cette entreprise a été modifié.
[34] Il faut en effet disposer normalement d'une raison « valable » (c'est-à-dire commerciale) pour visiter une mine de cette envergure. Les conditions de sécurité sont très strictes : tout·e visiteur·euse doit être annoncé·e, son numéro de passeport communiqué plus de 24h avant sa venue. Un badge unique lui est remis à l'entrée de la concession, contrôlé ensuite à de nombreuses reprises à l'intérieur de la mine à l'occasion de barrages de sécurité.
[35] Le nom de cette entreprise a été modifié.



Figure 16 : Aire de chargement des cathodes de cuivre, mine de Tellis, RDC, 12 septembre 2017.

La visite de la mine de Tellis m'a permis de me rendre compte de l'ampleur de l'activité minière, et de comprendre comment s'organisaient les circulations de cuivre et de cobalt à leur source.

Au-delà de l'industrie minière, je me suis également rendue sur d'autres sites industriels en Zambie ; des sites qui produisent des marchandises se retrouvant ensuite sur les routes des Copperbelts. J'ai notamment visité la « lime belt » de Ndola, une zone industrielle à proximité directe de cette ville où se concentrent les unités de production de chaux (produit chimique utilisé dans le raffinage du cuivre) et de ciment (Figure 17, p. 139).



Figure 17 : Usine de chaux de la "lime belt" de Ndola, 11 août 2017

J'ai également visité deux minoteries industrielles, celle de Olympic Milling à Mufulira en mai 2016 et celle de Antelope Milling à Luanshya en décembre 2017, deux industries dirigées par des familles d'origine grecque, produisant le fameux *mealie-meal*, cette farine de maïs constituant la base de l'alimentation zambienne et congolaise.

Le terrain est donc un ensemble de lieux choisis plus ou moins rationnellement pour servir de base à la récolte des données. « Plus ou moins », car il dépend en grande partie des rencontres, des opportunités, des hasards, et des blocages rencontrés sur place. Il s'agit d'apprendre un certain savoir-être, afin de rester suffisamment flexible pour pouvoir saisir les opportunités qui se présentent ou réorienter assez vite le déroulé de l'enquête quand des contraintes matérielles ou sociales apparaissent.

Les lieux choisis pour cette thèse l'ont été en fonction des rôles qu'ils jouent dans le mouvement des marchandises : les frontières marquent une modification du rythme et des conditions de circulation, en introduisant des instances de régulation étatique. Les institutions de régulation publiques et privées ont été également prises en compte, ainsi que certains lieux de production de certaines des marchandises qui circulent. Les Copperbelts sont en effet un

territoire industrialisé, comme le montrent les images intégrées au texte ci-dessus. J'ai insisté sur la valeur ajoutée qu'un terrain itinérant apportait à l'analyse : il a permis de mettre en relation de façon dynamique les différents lieux des circulations ; il m'a également autorisée à vivre moi-même les conditions matérielles des circulations.

II. Mener un terrain ethnographique et sensible : entendre, voir, participer et lire l'espace des circulations

Au-delà des lieux sélectionnés pour les besoins de l'enquête et de la mobilité qui permet de les unir, le terrain désigne également un ensemble de techniques mises en place dans un but de récolte de données. Mis ensemble, ces outils méthodologiques garantissent la diversité des sources, le croisement des informations recueillies, et permettent d'accéder à la pluralité des voix s'exprimant sur mon objet d'étude (Olivier de Sardan, 2012). Les méthodes utilisées seront rassemblées ici sous quatre grandes catégories : les entretiens (entendre), l'observation directe (voir), l'observation participante (participer) et l'analyse de sources écrites (lire). J'utilisais deux journaux de terrain distincts pour le suivi de mes enquêtes et de mes réflexions : l'un retraçait mes parcours et mes réflexions théoriques, l'autre la vie quotidienne et mes impressions plus personnelles[36]. Ces deux journaux seront cités dans le texte et servent de base à la description des pratiques, des façons de faire, car

> « toutes les activités sociales se donnent autant à voir qu'à entendre, et produisent du sens dans chacun de ces deux registres. » (Olivier de Sardan, 2012, p. 66)

La description, que je pratiquerai également dans les chapitres suivants sous la forme de « scènes de terrain » fait entièrement partie de la production d'un savoir scientifique et « plausible » dans les méthodes qualitatives (Olivier de Sardan, 2012).

Ces quatre catégories d'outils permettre d'accéder à « l'émicité » et à la « descriptivité », c'est-à-dire à la fois au point de vue des acteurs, considéré avec empathie et sérieux, et le recours à la description ; deux registres constituant « des propriétés fondamentales du travail anthropologique » (Olivier de Sardan, 2012, p. 21). Cette partie reviendra donc sur les utilisations et les combinaisons de ces différentes méthodes, afin d'expliciter les aspects concrets de la production de connaissances.

[36] J'ai retranscrit tel quel le langage utilisé est dans ce journal de terrain, plus familier.

1. Entendre la parole des acteurs du commerce et de la logistique : les entretiens

L'entretien est presque la méthode par défaut de la méthodologie qualitative. Il a une visée double, à la fois informative (c'est-à-dire recueillir des informations de première main) et compréhensive (c'est-à-dire comprendre les logiques des acteurs du terrain). J'ai eu le souci de prendre au sérieux les trois arguments organisant la pratique de l'entretien mis en évidence par Colette Baribeau et Chantal Royer :

> « 1) l'argument épistémologique, qui permet l'exploration en profondeur de la perspective de l'acteur ; 2) l'argument éthique et politique, qui ouvre à la compréhension et à la connaissance de l'intérieur des dilemmes et des enjeux auxquels fait face l'acteur ; et 3) l'argument méthodologique, qui donne un accès privilégié à l'expérience de l'acteur. » (Baribeau et Royer, 2012, p. 25)

Le corpus ici présenté rassemble un total de 91 entretiens, réalisés entre 2016 et 2018 (voir la liste complète des entretiens, Annexe 1, p.443), pour la grande majorité en langue anglaise (sauf avec les citoyen·ne·s congolais·es ou les personnes travaillant au Congo qui parlent le français). Cette partie retrace la façon dont j'ai obtenu ces entretiens, mon travail de conception d'une grille d'entretien suffisamment flexible, ainsi qu'une réflexion sur les risques et les avantages de l' « encliquage » (terme que j'emprunte à Jean-Pierre Olivier de Sardan), c'est-à-dire le fait d'être assimilée, en tant que chercheure, à certaines factions présentes sur le terrain. Souvent décrit et analysé de manière négative (Olivier de Sardan, 2012) en ce qu'il ferme le terrain et pose un frein à l'objectivité du ou de la chercheur·e, l'encliquage sera vu ici comme un processus plus ambigu, à double-tranchant, en ce qu'il peut aussi ouvrir des opportunités intéressantes pour la progression de l'enquête.

a) Nouer des contacts

La plupart des 91 entretiens menés ont été des entretiens individuels ; un seul entretien a été un entretien de groupe (entretien n°89, NDL 9, 9/12/2017). L'ensemble des contacts pour les entretiens ont dû être noués pendant la durée de la thèse, étant donné que je n'ai pas réalisé mon master sur les terrains des Copperbelts. J'ai suivi quatre modes principaux de prise de contact (voir Tableau 2, p. 142) : premièrement, sur ces 91 entretiens, 21 (soit 23 %) ont été le fait d'un contact direct de ma part, c'est-à-dire directement initié par moi, par téléphone, mail, ou simplement en me rendant dans les lieux que j'avais identifiés comme pertinents pour ma recherche. Cette méthode ne fonctionne pas toujours : sans introduction officielle dans certains institutions, les portes restent closes.

Le mode de prise de contact qui domine est, deuxièmement, celui de la « boule de neige », et concerne les entretiens que j'ai obtenus grâce aux contacts déjà constitués. Mon affiliation au SAIPAR, centre de recherche local semi-privé, si elle s'est faite dans un premier temps pour faciliter mes démarches administratives avec les autorités zambiennes, m'a cependant fait bénéficier de l'important carnet d'adresse de Marja Hinfelaar, historienne,

fondatrice du SAIPAR, présente en Zambie depuis plus de vingt ans. De la même manière, en fin d'entretien, je demandais ainsi à mes enquêté·e·s si elles ou ils pouvaient me recommander quelqu'un avec qui m'entretenir, dans les limites des thèmes que l'on avait abordés en cours de discussion. Ce mode de prise de contact représente 42 entretiens, soit 46 % de mon corpus. Il m'a surtout été utile dans les administrations : il est plus facile d'accéder à des enquêté·e·s une fois un contact sécurisé dans une organisation plutôt que de passer par la voie formelle, qui sous-entend parfois d'obtenir des lettres de recommandation et d'autorisation. Le mode « boule de neige » a également bien fonctionné dans le monde des entreprises de transport de Ndola, monde caractérisé par son étroitesse et l'ancienneté de ses membres.

J'ai différencié du mode « boule de neige » et de la prise de contact directe des entretiens obtenus par mes activités de vie quotidienne, c'est-à-dire des contacts noués hors du temps de travail à proprement parler mais qui *in fine* se sont retrouvés pertinents pour le terrain. C'est un mode minoritaire parmi mon corpus d'entretiens (4 entretiens, soit 4 % de mon corpus), mais qui montre bien que les aspects personnels du terrain peuvent se révéler centraux pour la progression de la recherche. C'est par exemple de cette façon, *via* une collègue américaine qui acceptait de me loger à Kitwe, que j'ai rencontré deux commerçants investis dans la filière bois entre la RDC et la Zambie (entretien n°19, KIT 2, 23/04/2016). Lors des soirées organisées par la communauté blanche de Kitwe la même année, il n'était pas rare que je rencontre quelqu'un dont la profession était directement liée au commerce transfrontalier et à la logistique par exemple (entretien n°37, KAS 15, 23/05/2016).

Le quatrième et dernier mode de prise de contact pour les entretiens a été ma période de stage chez Giant Logistiks en 2017. En plus de l'observation participante, j'ai pu avoir accès à la parole de l'ensemble de mes collègues présent·e·s dans les cinq bureaux dans lesquels j'ai travaillé (Ndola, Kitwe, Chingola, Kasumbalesa et Lubumbashi). Cette prise de contact était bien différente des autres et quelque part confortable, car, étant déjà présente et identifiée dans l'organisation, je n'avais pas besoin de justifier ni ma présence, ni les questions que je pouvais poser. Ce mode représente ainsi 24 entretiens, soit 26 % du corpus total. La position de stagiaire m'a de plus permis de répéter les entretiens au cours du temps, car il me suffisait de frapper à la porte d'un bureau pour poser une question qui m'était apparue au cours de mon travail. Les entretiens menés dans ce cadre ont été répertoriés une seule fois, mais répondent bien au caractère itératif de la recherche décrit précédemment.

METHODE DE PRISE DE CONTACT	NOMBRE D'ENTRETIENS	POURCENTAGE DU CORPUS
Contact direct	21	23 %
Boule de neige	42	46 %
Stage	24	26 %
Vie quotidienne	4	4 %

Tableau 2 : Méthodes de prise de contact des entretiens du corpus.

b) Quatre catégories d'acteurs interviewés

D'après Benjamin Rubbers, l'entretien est, avec l'observation dont il sera question plus loin, l'une des méthodes les plus adaptées pour cerner le fonctionnement du monde des affaires en Afrique (Rubbers, 2006, p. 62). À ce titre, quatre grandes catégories d'acteurs ont fait l'obejt d'entretiens semi-directifs (voir Tableau 3, p. 143) : les membres d'administrations régionales ou internationales (9 entretiens) ; les membres d'administrations nationales (19 entretiens) ; les membres d'associations, de *think tanks* ou d'ONG (11 entretiens) ; et les personnes ayant fait du commerce et/ou de la logistique leur profession (52 entretiens). La première de ces quatre catégories s'explique par la structure du commerce et de la logistique dans les Copperbelts : comme la plupart des politiques publiques ou de développement se déroulant sur le continent africain, le secteur du commerce et de la logistique est marqué par l'importance des agendas et des acteurs internationaux. Les entretiens conduits auprès de cette catégorie d'acteurs avaient pour but de recenser les politiques internationales menées dans le domaine du commerce et les grandes lignes idéologiques guidant ces politiques. Les entretiens réalisés dans les administrations nationales et auprès des membres d'associations, de *think tanks* ou d'ONG avaient, eux, pour objectif de connaître et répertorier les différentes parties prenantes dans la circulation des choses et sa régulation. Les entretiens menés avec les professionnel·le·s du commerce et de la logistique, qu'ils et elles appartiennent au secteur multinational (30 entretiens) ou plus local (22 entretiens) m'ont permis de comprendre très pratiquement l'action et les perceptions de chacun·e dans les circulations commerciales.

CATEGORIES D'ACTEURS	NOMBRE D'ENTRETIENS	POURCENTAGE DU CORPUS
Administration internationale	9	10 %
Administration nationale	19	21 %
Associations et ONG	11	12 %
Professionnel·le·s du commerce et de la logistique	52	57 %
- Dont multinationaux	30	33 %
- Dont locaux	22	24 %

Tableau 3 : Répartition dans le corpus des catégories d'acteurs interviewés.

J'avais développé des grilles d'entretien adaptées à chaque catégorie d'acteurs ; grilles très flexibles que j'avais mémorisées afin de laisser cours à une forme d'interview plus proche de la discussion. J'ai suivi à ce titre les recommandations de Jean-Pierre Olivier de Sardan :

> « L'entretien de terrain exige d'être le plus possible dans le registre de la conversation, et le moins possible dans le registre du questionnaire. (...) Le canevas d'entretien, lui, relève plus du "pense-bête" personnel, il ne se consulte qu'en cas de besoin, et permet simplement, tout en respectant la dynamique propre d'une discussion, de ne pas oublier les thèmes importants. (…) Un entretien doit [ainsi] permettre de formuler de nouvelles questions (ou de reformuler d'anciennes questions). » (Olivier de Sardan, 2012, p. 59-60)

Comme l'indique la citation de Dany Laferrière mise en exergue au début du chapitre, j'ai décidé de ne pas enregistrer mes entretiens. À la place, je pratiquais une prise de notes intense pendant et juste après l'entretien. L'utilisation d'un code couleur dans mes notes m'a aidée à dégager les éléments thématiques clés abordés pendant les entretiens (par exemple, la perception du temps des circulations par les enquêté·e·s).

c) L'encliquage, un processus à double tranchant

L'encliquage est le fait d'être perçue par ses enquêté·e·s comme faisant partie d'un groupe déjà constitué sur le terrain. L'encliquage apparaît inévitable, car la présence de l'ethnographe sur le terrain est toujours médiée (on est recommandé·e, que ce soit par notre institution d'origine ou par un·e enquêté·e). Selon J.-P. Olivier de Sardan, l'encliquage nuit à la recherche car cela porte atteinte au principe de neutralité et d'extériorité sociale du ou de la chercheur·e sur son terrain d'enquête. L'encliquage pose en effet problème quand l'ethnographe essaye d'obtenir des contacts dans un groupe précis, mais est assimilé·e à un groupe concurrent : lui donner des informations est donc perçu comme risqué pour les membres du premier groupe. Cela a été le cas lors de mes tentatives — infructueuses — d'obtenir des entretiens auprès des commerçant·e·s du marché de Kasumbalesa, et ce à cause de mes liens trop forts avec la *Cross-Border Traders Association* (CBTA) et son principal bailleur, le Comesa. Le seul contact que j'ai eu avec un de ces commerçants (entretien n° 32, KAS 10, 16/05/2016) a été organisé par la CBTA, dans leurs locaux, entretien qui s'est déroulé devant toute l'équipe de la CBTA, apparemment curieuse de voir comment je travaillais. Le résultat est un entretien très peu informatif avec un commerçant visiblement méfiant.

Mais l'encliquage est parfois une force sur le terrain, c'est en ce sens qu'il est plus ambigu que ce que décrit J.-P. Olivier de Sardan dans son ouvrage de 2012. Il permet parfois de lever l'incertitude quant à la présence d'une jeune femme blanche étrangère en Zambie, dans le milieu très masculin de la logistique, du dédouanement et du commerce[37], car il permet d'identifier la personne et de la fixer dans le monde social en question. Par exemple, le fait d'être encliquée « Giant Logistiks » avec mes activités de stage a donné une certaine légitimité à ma présence et à mes intérêts scientifiques. Le stage et l'encliquage ont fait de moi quelqu'un de compétent avec qui s'entretenir. Au contraire, sans encliquage, il est parfois difficile de pénétrer certains milieux. Le spectre de l'espion·ne ne quitte jamais vraiment l'ethnographe sur un terrain à l'étranger (Bonte, 2017, p. 180), un soupçon qui pèse d'autant plus quand l'incertitude quant à sa positionnalité sociale sur le terrain se présente aux enquêté·e·s. Cela peut mener au refus pur et simple de recevoir le ou la chercheur·e. Par exemple, le secteur des infrastructures et de leur financement est un sujet sensible en Zambie, et mes tentatives de contact direct dans les agences gouvernementales National Road Fund Agency (NRFA) et Road Developement Agency (RDA) ont échoué. Les employé·e·s de la RDA m'ont « promenée »

[37] Voir la dernière partie de ce chapitre.

d'un bureau à l'autre sans jamais m'accorder l'entretien voulu ; à la NRFA, on ne m'a laissée rencontrer que le chargé des relations publiques (entretien n°74, LUS 14, 1/11/2017), entretien « lisse » à la valeur informative plutôt faible.

On ne choisit pas toujours le groupe avec lequel on va être assimilé·e en tant que chercheur·e, et le groupe dans lequel on se trouve peut parfois prendre beaucoup de place dans la direction de l'enquête de terrain. En 2016, mes premiers contacts dans la Copperbelt faisaient partie de la classe entrepreneuriale blanche (Zambien·ne·s blanc·he·s d'origine grecque ou italienne, Sud-africain·e·s installé·e·s sur le long terme en Zambie, « expats » d'autres nationalités travaillant dans le management des mines). Dans un élan paternaliste — je ne pouvais tout de même pas me rendre toute seule à Kasumbalesa ! —, l'un de mes contacts a organisé pour moi mon logement et mon moyen de locomotion jusqu'à la frontière. J'habitais en banlieue de Chingola, dans une ferme tenue par des Blanc·he·s ; le fils du propriétaire, Barry, travaillait dans la construction d'entrepôts à Kasumbalesa et m'y emmenait tous les jours. La communauté blanche de la Copperbelt est très soudée, je passais donc également mes moments de loisir parmi eux. Cela m'a été très utile, une sorte de période d'observation participante dans un groupe très précis et ségrégué d'entrepreneurs, mais il m'a été difficile voire impossible de prendre mon autonomie par rapport à ces personnes, qui avaient tendance à vouloir décider pour moi de l'évolution de mon enquête, toujours dans une optique assez paternaliste et souvent raciste (les Zambiens noirs, surtout les hommes, m'étaient souvent présentés comme dangereux et non fiables).

Les 91 entretiens réalisés sur le terrain représentent un mode dominant de production des données. Ils ont plusieurs avantages : celui d'accéder à la parole directe des acteurs (valeur informative et compréhensive forte), mais ils permettent également d'avoir accès à d'autres entretiens. Les enquêté·e·s disposent aussi parfois de ressources écrites et de données chiffrées sur leurs activités ; ressources auxquelles ils et elles me donnaient parfois accès. Mais les entretiens représentent seulement un outil parmi d'autres dans la production des données mobilisées pour ce travail de thèse.

2. Voir l'espace et comprendre les pratiques : l'observation directe

L'observation directe est un autre grand mode de récolte des données de la méthode qualitative. Elle est un moment de recueil d'informations « *in vivo* » (Chauvin et Jounin, 2012, p. 143), sur lequel se basent la description et l'interprétation des faits sociaux étudiés. Elle est « directe » car elle

> « cherche à éliminer les dispositifs sociaux et les opérations bureaucratiques qui s'interposent habituellement entre le chercheur et son objet. » (Chauvin et Jounin, 2012, p. 144)

Contrairement à la méthode d'entretien décrite précédemment, « l'observation directe limite le risque d'imposer aux enquêtés une problématique déjà constituée » (Chauvin et Jounin, 2012,

p. 145). Ici, l'utilisation des carnets de terrain prend tout son sens : s'il était en général difficile de prendre des notes en temps réel, ces carnets de terrain, complétés chaque jour, rassemblent les descriptions des situations vécues, des interactions quotidiennes, des schémas d'organisation de l'espace ou du fonctionnement de certaines institutions, ainsi que mes moments de surprise, d'incompréhension ou de gêne, émotions dont on ne peut nier la potentialité heuristique pour la recherche (Caveng et Darbus, 2017).

a) Contextes spatio-temporels de l'observation

Les moments d'observation directe ont eu lieu dans un premier temps aux frontières de Kasumbalesa et Kipushi : j'ai donc observé à la fois les types de marchandises disponibles à la vente, à quels endroits elles se vendaient, comment s'organisaient les transactions (achat/vente), en quelles devises elles se faisaient, ainsi que leur transport d'un côté et de l'autre de la frontière. J'ai observé les pratiques des acteurs, ceux et celles qui achètent, vendent, transportent, transbordent, contrôlent, taxent, changent l'argent. J'ai passé de longues heures assise à certains endroits dans lesquels je me sentais à l'aise, par exemple au *Trade Information Desk* (TID) de Kasumbalesa, mis en place conjointement par la CBTA et le Comesa (voir Encadré 6, p.146-147). Il s'agit d'un petit bureau devant lequel passent les transporteurs et les commerçant·e·s à pied ou à vélo, dont le chargement est normalement inférieur à 2500 USD, selon les règles mises en place par le Comesa. À force de m'y rendre, je connaissais assez bien les employé·e·s Comesa / CBTA, avec lesquel·le·s je partageais le repas de midi et avec lesquel·le·s j'ai pu m'entretenir à plusieurs reprises.

Je m'assois devant le TID avec le « Youth Chairperson » de la CBTA (Monsieur Chansa). Des chaises sont en effet disposées de part et d'autre de la circulation des piétons et vélos, occupées par les membres de la CBTA qui peuvent ainsi contrôler les flux et intervenir en cas de besoin. En m'asseyant là, mon but est que les transporteurs et les commerçants me connaissent et m'identifient. Les vélos, poussés par des Congolais majoritairement originaires du Kasaï et habitant à Kasumbalesa-RDC, défilent avec des chargements allant parfois jusqu'à 500 kg (par sacs de 50 kg). Un agent payé par la Comesa, un sac en tissu autour du cou pour lui servir de tiroir-caisse, récolte les 500 francs auprès de transporteurs. Les échanges sont très rapides, car les transporteurs ont en général le billet plié dans leur main, qu'ils ouvrent à peine en tenant leur guidon afin que l'agent attrape son dû. Beaucoup essayent de négocier, tout en ayant le billet prêt. Quelques fois, le ton monte un peu, surtout avec les commerçants, donneurs d'ordre, qui surveillent le passage de leurs marchandises à l'ombre de l'auvent qui fait face au bureau. Le sac de l'agent du Comesa se remplit donc assez vite de ces petits billets sales. Ce dernier est Zambien mais maîtrise parfaitement le swahili, dans lequel il intercale quelques mots de français comme le font les Congolais. Quand les transporteurs refusent de payer, la taxe est prélevée

directement sur le chargement du vélo, sous la forme d'un carton de marchandises, d'une poule, d'une roue de vélo …

Source : Notes de terrain, 6/05/2016

Encadré 6 : Le Trade Information Desk de Kasumbalesa.

Je m'installais également dans l'entrepôt de l'entreprise Olympic Milling auprès de son gestionnaire, Timothy, qui fut l'un de mes premiers contacts à Kasumbalesa. Je pouvais y observer les transactions (Olympic Milling vend surtout de la farine, mais aussi de l'alimentation pour bétail et du poisson congelé en provenance de Namibie) et les chargements sur les vélos renforcés des transporteurs (jusqu'à 11 sacs de 50 kg, soit 550 kg de marchandises – voir Figure 18, p.147). Ces deux points fixes à Kasumbalesa (le TID et l'entrepôt) étaient complétés par des tours à pied dans la ville, souvent accompagnée de mes contacts sur place, autour et dans les bureaux officiels, sur les « *bush paths* » (chemins de contournement) et entre les étals de vente de marchandises.



Figure 18 : Transporteur à vélo chargé de boissons traversant le corridor piétonnier de Kasumbalesa, 18 mai 2016

À Kipushi (voir Encadré 7, p.148), de la même manière, j'avais trouvé un point fixe pour observer les circulations de marchandises. Il s'agissait de la devanture du bureau de la santé publique côté zambien, dont le gestionnaire fut l'un de mes premiers contacts sur place.

> Peu de bâtiments à Kipushi sont en bon état, à part le bâtiment de l'immigration, situé en retrait par rapport à la frontière, qui est flambant neuf mais aussi relativement vide et semble bizarrement disproportionné. La frontière en elle-même est symbolisée par une barrière qui s'actionne à la main et par un gros panneau annonçant le tout petit bureau de la ZRA. Le dernier bureau avant la frontière est celui de la santé publique.
> Hors des jours de marché (mardi, vendredi), seul·e·s quelques commerçant·e·s sont présent·e·s, dans des stands artisanaux ou sans stand. On y trouve des cosmétiques, des fripes et quelques produits agricoles. Les gens vont et viennent tranquillement à pied, en vélo ou à moto. Un cambiste a installé son stand juste avant la barrière, avec un parasol et un petit étal où s'affiche un « $ ».
>
> Source : Notes de terrain, 15/06/2016

Encadré 7 : La frontière de Kipushi.

Des périodes d'observation plus courtes et moins systématiques ont également été menées dans les lieux où se déroulaient mes entretiens, dans les périodes d'attente les précédant. J'ai ainsi observé les va-et-vient dans les salles d'attente des institutions, des entreprises de transport et de logistique dans lesquelles je me suis rendue, et les mouvements des camions dans les cours des entreprises de transport à Ndola.

b) Quelles pratiques peut-on observer ?

L'observation directe est un procédé cumulatif : le temps passé sur le terrain à la pratiquer rend ensuite l'observation et l'interprétation des données plus faciles. C'est un moment où l'on acquiert les codes de conduite et de comportement des groupes sociaux parmi lesquels on se trouve. L'observation permet de récolter des informations très diverses : elle peut en effet concerner, d'une part, des phénomènes de grande échelle et de temps long, comme l'évolution des paysages et de l'état des infrastructures routières, mais elle peut aussi concerner, d'autre part, des interactions uniques ou répétées dans le temps. À partir des endroits mentionnés en première partie, j'ai ainsi pu observer l'organisation de l'espace, la répartition des acteurs et des marchandises, les paysages et leurs variations, les pratiques des acteurs, leurs relations, mais aussi les conditions matérielles dans lesquelles se déroulent les circulations de marchandises dans les Copperbelts. Cette partie reprendra quelques exemples des types d'observation réalisés sur le terrain.

- Le transport de marchandises :

Sur un même réseau d'infrastructures, les marchandises circulent de manière très différente. Par exemple, à Kasumbalesa comme à Kipushi, d'importantes quantités de marchandises passent la frontière congolaise sans utiliser de mode de transport motorisé. Ce type de circulation est dépendant d'une importante force de travail pour le déplacement des marchandises (voir Encadré 8, p. 149). À l'inverse, les circulations se faisant par poids lourd tout au long de leur trajet (par exemple, les minerais de cuivre prise en charge par l'entreprise Giant Logistiks) sont fortement dépendantes de la main-d'œuvre aux moments de chargement et de déchargement des marchandises, mais également dans les « back-offices » (Denis, 2011) des organisation chargées de leur dédouanement.

> Je me suis posée au dehors, avec un membre de l'association [Cross-border Traders Association – CBTA], là où tous les transporteurs à vélo passent. Il y a eu quelques blagues sur mon compte, par exemple que j'étais là pour aider le CBTA à compter l'argent. J'ai encore halluciné sur ce que les gens transportent : 500 kg de soja sur un vélo, 200 kg de poisson salé en provenance du Mozambique, plus de 300 kg de poisson congelé de Namibie… Un homme qui portait un congélateur sur sa tête a failli se tuer en passant sous l'auvent quand ledit congélateur a tapé dans une poutre et est tombé sur le porteur. Heureusement, les commerçants aux alentours avaient anticipé la scène et l'ont vite dégagé. Et le type s'est relevé en souriant, alors qu'il venait de se prendre un congélateur sur le coin de la figure. Littéralement. La force qu'ont ces gens, c'est à peine croyable.
>
> Source : Notes de terrain, 06/05/2016

Encadré 8 : Que voit-on depuis le TID ?

- Les pratiques de taxation et d'évasion de la taxation : les *bush paths*

Les suspicions et accusations de corruption sont monnaie courante et visent ceux et celles qui pratiquent et ceux et celles qui doivent contrôler l'activité commerciale, en raison de la rentabilité de ces activités. Elles traversent donc l'ensemble du spectre des activités commerciales, et l'ensemble des régimes de circulation. Situées en dehors des circuits officiels et légaux, passées sous silence lors des entretiens, ces pratiques apparaissent difficilement objectivables en dehors du recours à l'observation ethnographique. Je décris ci-dessous deux moments dans lesquels ma présence a été suffisamment oubliée pour ne pas déranger les pratiques corruptives et illicites (Encadré 9, p.149-150 et Encadré 10, p.150).

> Je me suis ensuite rendue au CBTA, où Prudence m'a emmenée voir les chemins de brousse, à quelques mètres de l'ancienne route. À notre arrivée, un poids lourd s'y engageait, ce qui prouve que les « chemins » sont bien assez larges pour que des camions passent ! Il y a beaucoup de monde çà et là, installé sous les arbres. Les entrepôts sont proches de la frontière (environ 100 m) alors que le *no man's land* devrait théoriquement couvrir 200 m pour empêcher la contrebande. Les

flux fonctionnent de la même façon que sur les chemins légaux : des vélos surchargés font la navette entre les entrepôts de stockage et la frontière congolaise. Les biens transportés sont cependant différents : on voit surtout du ciment et du sel. On y voit aussi du bois et du métal de récupération (*scrap metals*), qui lui vient du Congo par camion et est fondu en Zambie. Le tout sous le regard de deux policiers zambiens.

Source : Notes de terrain, 9/05/2016

Encadré 9 : Les chemins de contournement de Kasumbalesa.

Ce matin, c'était le marché à Kipushi. Le village en était métamorphosé. J'ai vu deux-trois trucs amusants, comme les brochettes de souris carbonisées ou la carcasse de bœuf pendue à un crochet. J'ai vu aussi un vendeur de minerai de cuivre, assez surprenant ! (…) Les acheteurs / vendeurs en provenance du Congo affluent. En Zambie, ils doivent payer le bureau de la santé publique (100 F) et l'immigration. La douane et les *revenue collectors* du City Council [de Solwezi] sont là également et semblent prélever ce qu'ils peuvent. Par exemple, un *revenue collector* installé au niveau de la barrière taxait les Congolais qui repartaient avec des marchandises, ce qui n'est pas vraiment dans son mandat [il est en effet censé prélever les taxes pour l'installation des stands du marché]. (…) Les agents de la police réclament aussi de l'argent (même sous mes yeux). D'après l'agent de la santé publique, les douanes font de même, « *unreceipted* » [ce qui signifie qu'ils ne donnent pas de reçu pour ces prélèvements, façon de dire qu'il s'agit de pratiques corruptives].

Source : Notes de terrain, 17/06/2016

Encadré 10 : Marché à Kipushi.

Il ne faut pas cependant penser de ces observations qu'elles recouvrent l'ensemble des activités qui existent ; on aurait sinon tendance à en déduire que les circulations illicites ou de contournement ainsi que les pratiques corruptives vis-à-vis des fonctionnaires de l'État ne concernent que le « petit » commerce. Qu'en est-il des circulations de marchandises se faisant par poids lourd, qui ne connaissent pas de procédures de transbordement pour franchir la frontière ? L'éloignement géographique des donneurs d'ordre de ces circulations (entreprises multinationales) par rapport aux lieux « habituels » de corruption des agents publics à la frontière garantit-il l'absence de pratiques corruptives dans ce commerce ? La période d'observation participante, dont il sera question plus loin, m'a permis de voir qu'il n'en était rien.

L'observation est une pratique ambiguë pour l'ethnographe ; elle se base sur des équilibres parfois précaires dont il faut apprendre à s'accommoder :

- *Gérer l'équilibre entre être présente et se faire oublier* : la présence d'une observatrice ne correspondant pas aux types de public habituellement présents sur mes lieux d'observation ne passe pas inaperçue. Il est impossible de savoir à quel point cette présence modifie le milieu

social observé ainsi que les pratiques des acteurs qui s'y déroulent ; cette influence est inévitable[38]. La longue durée du terrain ethnographique est censée effacer ou réduire ces effets en faisant de la présence du ou de la chercheur·e un élément routinier. Cela est utile pour observer les pratiques illégales ou illicites, comme l'utilisation des chemins de contournement ou les rapports de corruption entre commerçant·e·s et fonctionnaires.

- *Gérer l'équilibre entre mobilité et fixité* : l'observation de pratiques sociales sous-entend souvent une présence fixe dans un endroit donné. Comme explicité ci-dessus, la pratique de la mobilité sur le terrain m'a cependant été nécessaire pour comprendre les conditions matérielles des circulations de marchandises. Cet équilibre à trouver entre mobilité et fixité a été bien décrit par J. Brachet :

> « Comprendre le mouvement implique d'être immobile et d'observer ceux qui passent ; d'être mobile et d'observer ceux qui, immobiles, semblent passer ; d'être mobile et d'observer ceux qui, avec soi dans le mouvement, semblent immobiles. » (Brachet, 2012, p. 555)

On ne voit pas les mêmes choses, on n'est pas attentive aux mêmes aspects des circulations de marchandises si l'on est fixe ou mobile. Les deux façons d'observer les circulations sont donc nécessaires pour disposer d'une compréhension plus globale du phénomène.

L'observation directe comprend cependant un biais de visibilité dont il faut être conscient·e : on ne peut observer ce qui n'est pas exposé dans l'espace public. Tous les acteurs ne disposent pas de la même place ni de la même légitimité à mener leurs affaires dans un espace donné. Par exemple, les commerçant·e·s disposant d'un statut précaire, en n'étant pas en règle auprès de l'immigration par exemple, n'apparaissent que très peu dans l'espace public. Il en va de même pour les entreprises multinationales minières ou de logistique, des acteurs très discrets dans les lieux publics. Ce biais de visibilité souligne encore une fois l'importance de croiser les outils de collecte des données ; dans le cas des circulations de marchandises et de leur régulation, cette exigence s'est incarnée dans la période d'observation participante menée dans une grande entreprise multinationale de logistique, Giant Logistiks.

3. Participer aux circulations des choses : l'observation participante chez Giant Logistiks

Des études sur le commerce en Afrique citées jusqu'à présent, aucune ne fait mention du travail de dédouanement des marchandises, pourtant central dans les mouvements transfrontaliers de biens (mas voir Chalfin, 2006, 2010). Il s'agit de la procédure bureaucratique d'enregistrement des marchandises auprès des douanes et de paiement des droits dus. Une brève recherche par mots clés sur les moteurs de recherche des sciences humaines francophones et

[38] Il me paraît paradoxalement important de ne pas surestimer cette influence et l'importance de sa présence dans un lieu comme Kasumbalesa, dans lequel les personnes présentes continuent leurs affaires imperturbablement.

anglophones souligne cette lacune de la littérature : les mots « dédouanement », « courtage en douane » ou « custom clearance », précisément ce que fait l'entreprise Giant Logistiks en Zambie et en RDC, n'apparaissent que dans des articles de management d'entreprises ou de gestion. L'une des seules occurrences d'une étude plus fine de l'activité de courtage se trouve dans l'article de Jeroen Cuvelier et Philémon Muamba Mubunda portant sur le fonctionnement de la douane de Kasumbalesa-RDC, mais l'expression fait référence à des individus qui utilisent leurs relations avec les fonctionnaires douaniers pour aider les commerçant·e·s dans la complexe architecture institutionnelle des douanes congolaises (Cuvelier et Muamba Mumbunda, 2013, p. 106). L'étude du dédouanement par les entreprises de logistique est donc prisonnière d'une vision technique et gestionnaire ; d'où l'originalité de ma démarche d'observation participante réalisée sous forme d'un stage de deux mois dans les bureaux zambiens et congolais de Giant Logistiks.

La méthode d'observation participante est très intéressante pour la compréhension du champ social observé, et ce d'autant plus qu'il est question d'une entreprise très discrète au sujet de ses activités africaines, ne produisant que très peu de connaissances publiques sur elle-même. C'est une méthode qui présente l'avantage de donner à voir les logiques internes et routinières de l'organisation et de l'activité de dédouanement. Cette partie reviendra donc sur cette période de stage : je présenterai dans une première partie l'histoire de l'entreprise Giant Logistiks et de son implantation en Afrique. Une seconde partie explicitera la façon dont j'ai obtenu ce stage et détaillera ma mission et ma position dans l'entreprise. Les troisième et quatrième parties traiteront respectivement des avantages et des difficultés de la méthode d'observation participante pratiquée dans une grande entreprise multinationale telle que Giant Logistiks.

a) Giant Logistiks : historique d'un grand groupe industriel occidental et de son implantation en Afrique

Giant, maison mère de Giant Logistiks, est à l'origine une entreprise familiale créée au XIXe siècle, devenue grand groupe industriel et logistique à la faveur d'un processus de diversification débuté dans les années 1980, notamment vers le transport en Afrique. Au cours des années 1980 et 1990, cette diversification vers la logistique passe par le rachat d'un grand nombre d'entreprises occidentales en ayant fait leur spécialité, pour certaines depuis les périodes de colonisation européenne en Afrique. À travers ces rachats, le groupe Giant devient l'une des principales entreprises de fret et de logistique dans le monde, avec une présence très marquée sur le continent africain. Comme d'autres entreprises plus célèbres, Giant fait partie des entreprises privées ayant pu tirer profit des privatisations des ports et des chemins de fer africains au moment des plans d'ajustement structurel :

> « Ce schéma, initié par le rachat des principales entreprises couvrant la relation logistique entre la France et l'Afrique, a été enrichi par l'obtention successive de concessions dans le cadre de la généralisation des partenariats publics-privés. » (Debrie, 2014, p. 112)

Giant a ainsi obtenu les concessions de chemins de fer, privatisés dans les années 1990 ; depuis les années 2000, l'entreprise gère également plus d'une dizaine de ports dans le cadre de concessions allant de 20 à 25 ans, mais aussi des terminaux fluviaux et des ports secs. À travers ces acquisitions et l'obtention des marchés publics, le groupe Giant a été capable de mettre en place un réseau de transport intégré verticalement et de proposer à ses client·e·s des services « door-to-door » :

> « Customers could purchase the service to ship their products from door-to-door, without having to concern themselves with modal barriers. With one bill of lading, clients can obtain one through rate, despite the transfer of goods from one mode to another. » (Rodrigue et Notteboom, 2008 cité dans Cowen, 2014, p. 45)

La stratégie d'intégration verticale des activités logistiques du groupe le pousse à abandonner progressivement ses activités de fret maritime (il revend par exemple les entreprises d'armateurs acquises dans les années 1990) pour se concentrer sur la forme du corridor, et proposer des services logistiques complets, de la production à la distribution en passant par le stockage et le dédouanement des marchandises.

La stratégie d'expansion du groupe en Afrique passe ensuite par la création de la filiale Giant Logistiks à la fin des années 2000, une marque anglophone développée pour conquérir des marchés dans toutes les régions du continent. L'Afrique australe joue un rôle important dans ce repositionnement, et notamment à travers le regain des prix du cuivre à partir de 2003, comme le relate le quotidien Les Échos en 2013 pour une entreprise similaire :

> « Avoir prévu que le cuivre ne serait pas éternellement déprimé et « préparé » les corridors qui désenclavent le Katanga lui permet de bénéficier de l'explosion d'un trafic quasi décuplé en quelques années. » (Les Échos, 2013)

Des corridors qui transitent par la Zambie où Giant Logistiks dispose en 2018 de 12 bureaux[39] et d'environ 400 employé·e·s (entretien n°12, LUS 12, 16/04/2016).

b) Être stagiaire chez Giant Logistiks : trouver sa place

Réaliser un stage dans une entreprise de logistique et de courtage en douane ne faisait pas partie de mes objectifs initiaux de thèse. Lors de mon terrain en 2016, j'ai rencontré par le biais de connaissances communes le directeur de Giant Logistiks en Zambie. Il m'a introduite au monde de la logistique, que je ne connaissais pas du tout. Il m'a permis de rencontrer le directeur des opérations pour la partie nord du pays (dont les bureaux de la Copperbelt) ainsi que l'équipe Giant Logistiks de la frontière de Kasumbalesa. Il m'avait également autorisée à visiter le hub de Chingola, installation de stockage et de transbordement de minerais et d'intrants chimiques mise en place en 2014 pour le principal client de Giant Logistiks en Zambie, la mine de Tellis. Avant de repartir en Zambie en 2017, j'avais recontacté le directeur ainsi que le directeur des opérations au nord (auprès de qui je voulais passer ma période de

[39] Chirundu, Livingstone, Kazungula, Katima Mulilo, Lusaka, Mpulungu, Nakonde, Ndola, Kitwe, Chingola, Kasumbalesa, Kipushi.

stage) afin de présenter mon projet et de demander un stage. Ils ont, à ma grande surprise, répondu positivement.

À mon arrivée en Zambie, j'ai de nouveau rencontré le directeur pour lui réexpliquer les objectifs scientifiques de ma thèse. En échange de mon séjour dans l'entreprise, il m'a confié un travail d'expertise à réaliser sur deux mois :

- il s'agissait d'une part de documenter et de revoir les procédures internes à l'entreprise, dans le but d'améliorer la réponse donnée aux client·e·s ainsi que le délai de cette réponse. Le manager attendait de moi que je repère les moindres pertes de temps causées par des procédures de contrôle trop lourdes ou redondantes afin de les supprimer.

- il s'agissait d'autre part de mener une étude de marché concernant les évolutions des échanges frontaliers entre la Zambie et la RDC, à l'exportation, à l'importation et en transit. Il me fallait évaluer les parts de marché détenues par Giant Logistiks et repérer les cinq principaux concurrents de l'entreprise sur ce marché.

Ce travail d'expertise s'est soldé par la rédaction d'un rapport d'une quarantaine de pages, écrit en anglais et remis à la direction. Le directeur m'ayant confié cette mission ne m'a pas vraiment fait de retours sur ce rapport, me demandant seulement de modifier quelques termes pour le rendre plus « professionnel[40] ».

J'étais surprise que Giant Logistiks en Zambie accepte de m'embaucher en tant que stagiaire, étant donné la méfiance qui règne en général entre le secteur des affaires et les chercheur·e·s de l'université, et leur réticence à ouvrir leurs portes à des regards extérieurs. J'ai été d'autant plus surprise que la direction du bureau zambien de l'entreprise ne m'a demandé ni convention de stage, ni déclaration de confidentialité. J'étais également très satisfaite de mes missions de stage car elles correspondaient parfaitement à mes propres objectifs de recherche, et me donnait la légitimité d'enquêter au sein de l'entreprise. Il ne s'agissait donc aucunement de mener une observation « *incognito* » (Chauvin et Jounin, 2012) : l'ensemble de mes collègues, tout comme mes supérieurs hiérarchiques connaissaient mes intérêts de recherche et savaient que j'étais dans l'entreprise avant tout pour ma thèse.

J'ai officiellement commencé mon stage le 9 août 2017 au sein du bureau de Ndola. Il s'agit du bureau de référence pour toutes les autres antennes de Giant Logistiks situées sur la moitié nord du pays ; il couvre donc l'ensemble de la frontière que la Zambie partage avec la RDC. Les bureaux se trouvent dans la zone industrielle du sud de Ndola, ils comprennent un *open space* où travaillent une trentaine de personnes, hommes et femmes confondu·e·s, ainsi qu'un espace d'entrepôt couvert de près de 2000 m^2 (dont une partie est sous douane). Tou·te·s les employé·e·s sont Zambien·ne·s, mis à part le directeur des opérations de nationalité britannique mais présent en Zambie depuis plus de 10 ans. On m'avait attribué un bureau et un ordinateur branché en réseau, et créé une adresse mail de l'entreprise. Le *senior manager* m'a présentée au reste de l'équipe et a tout fait pour que je sois considérée comme en faisant partie. Mes collègues m'ont vite acceptée et partageaient avec moi les données dont j'avais besoin,

[40] Par exemple, il m'a demandé de remplacer l'expression « weakness of the commercial department » par « potential for improvement in the commercial department » (Notes de terrain, 5/10/2017).

que ce soit pour ma mission de stage ou pour ma thèse. J'ai passé la majeure partie de mon stage à Ndola, mais ai aussi réalisé des voyages dans les autres bureaux de la Copperbelt (Kitwe, Chingola, Kasumbalesa), accompagnée de la représentante commerciale ou seule. J'ai passé les premières semaines de mon stage à identifier mes collègues et à comprendre ce qu'ils et elles faisaient concrètement. Certain·e·s d'entre eux·elles, surtout les responsables, me confiaient parfois des missions ponctuelles hors de ma mission de stage : par exemple, j'ai aidé un de mes collègues à retraiter informatiquement, sous Excel, les informations relatives aux circulations qu'il traitait (voir Chapitre 8). En plus des informations importantes dont j'ai pu prendre connaissance, faire partie de cette équipe pendant deux mois m'a permis d'être intégrée dans un milieu social sympathique et de limiter la solitude qui peut parfois peser lorsque l'on travaille sur le terrain.

c) La méthode d'observation participante pour saisir les routines de l'activité logistique

J'ai vécu cette période de stage comme une chance inouïe pour le progrès de mon terrain et pour la récolte de données. En effet, la méthode de l'observation participante permet d'accéder à certaines informations auxquelles je n'aurais pas pu avoir accès autrement.

Tout d'abord, contrairement aux entretiens, l'observation participante m'a permis de saisir les activités, les façons de faire et les représentations *routinières* des professionnel·le·s de la logistique. Cette méthode permet de se rendre compte de la répartition du temps en fonction des tâches effectuées, et donc de comprendre le véritable cœur des activités de l'entreprise. Par exemple, j'ai été très surprise par le temps consacré au traitement bureaucratique des données relatives aux circulations de marchandises (la « paperasse » dans mes notes), ce que je n'aurais pas pu saisir dans un entretien : cette activité pourtant centrale aurait été passée sous silence car appartenant aux « basses tâches » de la logistique, ou au mieux été recouverte par le terme vague pour une observatrice extérieure de « dédouanement » (voir Chapitre 8). L'observation participante permet aussi d'accéder aux problèmes rencontrés par les employé·e·s : vus comme donnant une image négative de l'entreprise, ils ont peu de chance d'être effectivement abordés dans un entretien avec une personne étrangère à l'entreprise. Elle donne donc accès à une certaine profondeur des activités observées.

Deuxièmement, étant donné que l'observation participante est une expérience de long terme (par rapport aux méthodes de l'entretien et de l'observation directe dont il a été question plus haut), elle permet de renforcer ses connaissances pratiques et personnelles. Elle donne accès à des connaissances plus cumulatives et permet le va-et-vient entre les données brutes et la réflexion et donc un approfondissement des connaissances du milieu étudié. Sa temporalité est également intéressante pour saisir les dynamiques de fond et de moyen/long terme (par exemple, le problème de l'archivage et du stockage des documents était abordé très régulièrement) mais aussi, parallèlement, de connaître les problèmes ou les urgences plus ponctuelles (par exemple, un dossier égaré ou un document manquant qui met à mal, à un temps t, l'ensemble des activités du groupe sur le territoire zambien).

Finalement, notamment grâce à la création d'une adresse mail à mon nom, j'ai pu avoir accès à un nombre important de documents internes à l'entreprise. Il faut noter que dans les services dans lesquels je me trouvais, la communication par mail, même avec son voisin de bureau, est primordiale : toute activité, facture, problème, délai est dûment consigné dans un mail que l'ensemble des personnes concernées de près ou de loin reçoivent. Le directeur du bureau de Ndola recevait ainsi en moyenne 200 à 300 mails par jour ! Recevoir les mails internes à Giant Logistiks Zambie m'a donc autorisée à avoir accès à des informations de première main ainsi qu'à la parole directe des employé·e·s et à celles des entreprises clientes.

d) La période d'observation participante à travers ses problèmes et contraintes méthodologiques

L'observation participante sous forme de stage dans une grande entreprise comme Giant Logistiks pose aussi quelques problèmes relationnels et méthodologiques qu'il est important de prendre en compte car ils font partie de l'aspect matériel de la production de connaissances sur le terrain, et font donc entièrement partie de cette thèse.

Le premier problème qui s'est posé a été celui de mon positionnement dans l'entreprise, source d'ambiguïté, notamment autour de la définition de mes tâches. J'étais à la fois une jeune étrangère novice dans le domaine de la logistique et embauchée pour réaliser un travail d'expertise. Cela a débouché sur des attentes contradictoires quant aux résultats de ma mission. Certain·e·s employé·e·s se montraient désillusionné·e·s quant à mon travail, me conseillant parfois de « ne pas réinventer la roue » dans un service dans lequel ils et elles travaillaient depuis des années. À l'inverse, il m'est arrivé plusieurs fois de recevoir des mails me demandant de « trouver rapidement des améliorations » sur des problèmes managériaux, comme sur des organigrammes par exemple, problèmes sur lesquels je n'ai aucune expertise. De façon plus profonde, mon positionnement en tant que chercheure dans une entreprise était lui-même ambigu. Mon stage devait représenter une situation de « gagnant-gagnant » : en échange d'un accès privilégié aux rouages de l'entreprise, la direction obtenait un travail d'expertise gratuit. Cependant, la période de stage s'est trouvée trop courte pour gagner la confiance de l'ensemble des employé·e·s, notamment lors de mon séjour à Lubumbashi. J'ai ainsi compris au fur et à mesure de mon stage que le climat des affaires dans le monde de la logistique entre la Zambie et le Congo est très compétitif. Comme beaucoup d'autres entreprises, Giant Logistiks se démène pour obtenir les contrats, notamment les très lucratifs contrats miniers. Certains responsables de l'entreprise n'avaient visiblement pas très envie de révéler des données qui pourraient tomber sous le coup du secret des affaires ou qui auraient pu mettre en péril la position de Giant Logistiks sur le marché. Par exemple, j'ai assisté à une réunion mensuelle que Giant Logistiks organise avec Tellis Mining, l'un de ses plus gros clients, et les entreprises de transport[41]. Cela n'a pas plu au directeur des opérations du bureau Giant Logistiks de

[41] Voir Scène de terrain n°1, p.194.

Lubumbashi : il m'a clairement dit que s'il avait été le responsable de cette réunion, « je serais restée dans la voiture » (entretien n°72, LUB 7, 13/09/2017), sous-entendant assez clairement qu'il me trouvait opportuniste. Cela m'a bien entendu mise très mal à l'aise vis-à-vis de mes encadrants, et montre bien le manque de confiance qui existe dans le secteur, surtout lorsqu'il s'agit d'une *outsider* venant du monde universitaire (Rubbers, 2006, p. 62).

Le deuxième problème s'étant posé avec acuité lors de ma période de stage est celui de la hiérarchie et de l'encadrement de mes activités. J'avais été recrutée par le directeur général, mais, étant donné l'aire de mon activité, je me trouvais sous la supervision directe du directeur des opérations de la région nord. Ce dernier n'avait pas cependant participé à la fixation de mes missions de stage, et était absent lors de mon installation au bureau de Ndola. De plus, étant donné que je n'étais pas rémunérée pour mon travail d'expertise, je ne me sentais pas vraiment comme faisant partie intégrante de l'entreprise, ou du moins je ne me pensais pas responsable de mes actions vis-à-vis de la direction. J'étais dans les faits très autonome dans la définition de mon emploi du temps et dans l'organisation de mes déplacements. J'attendais par exemple avec beaucoup d'excitation qu'une possibilité se présente pour me rendre officiellement en RDC. Je me suis rendue à la réunion dont il a été question plus tôt sur autorisation et au nom du directeur nord[42]. J'ai réalisé quelques jours plus tard, alors que je menais déjà des entretiens avec les employé·e·s de Giant Logistiks à Lubumbashi, que le directeur pays n'était pas au courant de mon voyage, et qu'il le désapprouvait totalement. Le directeur nord en avait été tenu responsable et s'était attiré les foudres de son supérieur. Cette situation a été vraiment très inconfortable pour moi, car elle mettait, par le fait de ma présence, ces deux hommes en porte-à-faux, et a renforcé la méfiance que les employé·e·s de Lubumbashi avaient à mon égard. Cet événement a également révélé qu'il existait deux styles de management opposés dans l'entreprise, mais il a aussi mis au jour des tensions entre mes deux superviseurs ayant préexisté à ma venue. Quelques semaines après la fin de mon stage, j'ai appris que le directeur nord avait été brutalement muté à un autre poste en Afrique du Sud. Certain·e·s collègues ont vu cette mutation comme un moyen pour le directeur pays de regagner le contrôle sur les bureaux du nord.

Un troisième et dernier problème qu'a posé cette période d'observation participante est un problème éthique. La réputation du groupe Giant est relativement négative, surtout en ce qui concerne ses actions en Afrique. Le groupe a par ailleurs été mis en cause ou condamné à plusieurs reprises pour non-respect de la concurrence, pour des faits de corruption et pour évasion fiscale dans les divers pays où l'entreprise intervient. Un stage dans cette entreprise a donc pu faire sourire mon entourage… Au-delà de cet aspect moral, il est difficile aujourd'hui de savoir ce que je peux écrire et ce je ne peux pas écrire dans cette thèse, surtout en l'absence d'une convention de stage et/ou d'une déclaration de confidentialité. Cet aspect de ma recherche de terrain m'a donc questionné, plus largement, sur les limites de la liberté

[42] Mes frais de séjour (visa, hébergement et restauration le temps de la réunion) ont été payés par l'entreprise.

académique face à ces très grandes entreprises qui n'hésitent pas à faire appel aux tribunaux à la moindre suspicion de diffamation à leur encontre.

Cette période d'observation participante a été un moment professionnellement et personnellement très riche et intense. Elle m'a permis d'avoir accès à tout un pan routinier de mon terrain, aux représentations dominantes et aux pratiques quotidiennes de l'industrie logistique en Zambie et en RDC. De par l'ambiguïté de ma position au sein de l'entreprise, elle s'est révélée parfois inconfortable. Elle m'a cependant apporté une compréhension approfondie et vernaculaire des métiers de la logistique, du traitement bureaucratique des circulations de marchandises, et de toute la culture d'une entreprise autour du mouvement des choses entre la Zambie et la RDC.

4. Lire le terrain : analyse de sources écrites

Les sources écrites sont un dernier type de sources que j'ai mobilisées pendant et en dehors de mes périodes de terrain à proprement parler. J'ai étudié trois grands types de sources écrites : la presse zambienne et spécialisée sur l'Afrique, les productions écrites internes aux institutions étudiées et les rapports financiers et techniques publiés par les institutions financières internationales ou régionales sur les questions des infrastructures et de la logistique en Afrique australe. Ces sources sont, dans leur majorité, disponibles sous format numérique : leur lecture s'effectuait donc parfois lors de mes périodes de travail en France. À ce titre, elles constituent en quelque sorte le terrain qui déborde les périodes de terrain *stricto sensu*. L'analyse de ces sources écrites répond à deux grands objectifs méthodologiques : un objectif informatif d'une part et l'analyse des discours écrits et officiels d'autre part.

a) La presse zambienne

Outre la presse généraliste internationale sur l'Afrique australe (Radio France Internationale, Radio Okapi pour la RDC, BBC Africa), j'ai fréquemment consulté la presse zambienne disponible sur Internet. Je voulais ainsi comprendre les questions qui faisaient sens pour l'opinion publique zambienne en ce qui concerne les circulations de marchandises, leur gestion et les rapports entre l'État zambien et les grandes entreprises privées (la question des marchés publics par exemple).

Les journaux consultés régulièrement sont les suivants : *The Daily Mail* et *Lusaka Times* sont des journaux quotidiens publics qui reflètent en général les positions du gouvernement. Le quotidien *The Post* passait pour être plus critique car plus proche de l'opposition au parti au pouvoir, mais il a été fermé définitivement en mai 2016, officiellement pour des questions fiscales. Je consultais également deux blogs plutôt critiques vis-à-vis du gouvernement en

place, *Diggers News* et *Zambian Watchdog*, qui publient tant des éditos que des reportages. Je consultais également le volet des commentaires, dans lequel les internautes entraient parfois en débat sur le contenu de l'article. Cependant, ces derniers n'ont pas fait l'objet d'une recension particulière.

Ces lectures m'ont permis de suivre l'actualité institutionnelle zambienne (changements de cabinet, déclarations officielles, etc.) mais également de documenter l'importance de la question des infrastructures de transport dans le débat public national. Les articles concernent par exemple les projets du gouvernement en termes de construction ou de réhabilitation de certaines routes, et débattent de leur pertinence, notamment financière ou géographique. Ils reviennent aussi très fréquemment sur les accidents de la route, particulièrement mortels sur les routes zambiennes, mais aussi sur les portions de route dont l'état est préoccupant, voire qui sont détruites par les intempéries. Les articles de presse sont souvent illustrés de photos amateur documentant sur le terrain l'état des routes ou les accidents. Les articles concernant les infrastructures routières sont très nombreux en période électorale, comme ce fut le cas pour mon terrain de 2016[43]. Cela montre que les infrastructures ne sont pas seulement un objet technique, mais bien un objet politique dont se saisissent les citoyen·ne·s (Von Schnitzler, 2013) ; elles font partie des retombées de développement auxquelles la population estime avoir droit (voir Chapitre 5). Les articles de presse fonctionnent alors comme des relais de certaines demandes populaires concernant l'accès aux infrastructures de transport, elles-mêmes perçues comme une marque de modernité et de développement. Le manque d'infrastructures réel ou perçu dans une région sera interprété comme une sorte de discrimination, voire comme une punition pour ne pas avoir soutenu le pouvoir élu. C'est le cas par exemple des régions des Southern et North-Western Provinces, deux régions historiquement dans l'opposition par rapport aux gouvernements PF qui dirigent la Zambie depuis 2011.

Étant donné que le secteur des infrastructures est très demandeur en capitaux publics, les articles de presse touchant à la politique infrastructurelle de la Zambie retracent souvent les accusations de corruption ou de mauvaise gestion des fonds publics investis dans leur construction (News Diggers, 2018). Plus largement, les infrastructures routières servent parfois de prétexte à la critique de la façon dont sont signés les marchés publics ou les PPP.

b) La production interne des institutions étudiées

La deuxième catégorie de sources écrites constituant mon corpus concerne les productions écrites internes aux institutions étudiées, qu'elles soient nationales (agences de gestion ou de financement des infrastructures par exemple) ou régionales (comme le Comesa). Je me suis notamment beaucoup servi de la documentation mise en ligne par ces institutions afin de comprendre leur organisation et leur rôle légal concernant les circulations de marchandises. J'ai consulté par exemple les arrêtés de constitution de ces institutions afin de

[43] Les dernières élections présidentielles ont eu lieu le 11 août 2016 et ont mené à la réélection contestée du président sortant, Edgar Lungu.

suivre leurs évolutions dans le temps (et notamment les tutelles administratives des agences qui changent très fréquemment). Dans les bureaux visités, je me servais également dans les brochures en libre-service, c'est-à-dire celles qui sont destinées aux administré·e·s ou aux entreprises ayant recours aux services des institutions. Finalement, certains documents m'étaient confiés à la suite d'entretiens dans ces organisations : il s'agissait de rapports non publiés ou de statistiques internes auxquels mon statut de chercheure me permettait d'avoir accès.

Ces documents m'ont permis de comprendre l'organisation globale de ces institutions et la répartition des compétences entre elles. Les informations qu'elles contenaient pouvaient être confrontées aux informations recueillies pendant les entretiens dans les mêmes institutions. Ces documents ont été analysés comme des éléments performatifs issus des organisations. Je les ai donc analysés comme une parole publique, c'est-à-dire la façon dont les institutions se donnent à voir dans l'espace public.

c) Rapports techniques et financiers des organisations internationales

La troisième catégorie de sources écrites mobilisée pour cette thèse comprend les rapports techniques et financiers des institutions internationales et des bailleurs de fonds sur le thème de la circulation des marchandises, du commerce, des infrastructures et de la logistique en Afrique en général, en Afrique australe en particulier. Ces rapports sont très nombreux, et témoignent de la préoccupation internationale construite autour de ces questions (Ougaard, 2018). J'ai consulté des rapports écrits par la Banque africaine de développement, l'organisation mondiale du commerce, l'OCDE, le Comesa, mais l'institution qui publie le plus à ce sujet reste la Banque Mondiale. Il s'agit de rapports d'expertise, analysant une situation de base et formulant des recommandations politiques et techniques pour l'améliorer. Il faut noter que les justifications idéologiques et les recommandations issues de ces rapports sont très proches les unes des autres : ces rapports soulignent fréquemment le fait que le développement des infrastructures et la facilitation des flux commerciaux entre les pays africains sont nécessaires afin de renforcer les processus de développement économique et social pour l'ensemble de la population. Ces rapports donnent ainsi un aperçu des « bonnes pratiques » internationales sur les questions des circulations de marchandises. Pour reprendre le champ lexical de la religion développé par Béatrice Hibou (Hibou, 1998b), ces écrits forment en quelque sorte la Bible du développement de ces secteurs, que les administrations nationales et les associations dépendant des financements des bailleurs doivent suivre pour arriver au salut, c'est-à-dire le développement et la modernité. Je les ai étudiés comme tels : des écrits documentant l'idéologie internationale qui s'est constituée autour de la nécessité des mouvements de marchandises, toujours plus rapides et toujours plus fluides.

Les sources écrites ont donc constitué un apport informatif et discursif aux autres outils méthodologiques.

Le terrain a ici été analysé comme un ensemble d'outils méthodologiques mis en place dans un objectif de récolte des données. Entretiens, observation directe, observation participante et analyse des sources écrites sont des pratiques qui se complètent. En les confrontant, on croise les informations et les sources, dans un souci de triangulation des informations (Olivier de Sardan, 2012). Ces quatre outils issus de la méthodologie qualitative permettent l'analyse de discours afin de saisir les représentations portées par les acteurs participant aux phénomènes étudiés.

L'hétérogénéité des sources utilisées pour cette thèse montre les tâtonnements inhérents au terrain. Celui-ci est une activité qui s'apprend au fur et à mesure de sa pratique :

> « C'est que l'enquête de terrain est d'abord une question de "tour de main", et procède à coups d'intuition, d'improvisation et de bricolage. (...) C'est avant tout une affaire d'apprentissage, au sens où un apprenti apprend avant tout en faisant. » (Olivier de Sardan, 2012, p. 45)

J'ai donc décrit ici des outils de production de connaissance, qu'il faut cependant replacer dans le contexte bien particulier des relations sociales que j'ai nouées sur place ; relations dont il sera question dans la dernière partie de ce chapitre.

III. Le terrain, un ensemble de relations sociales nouées entre la chercheure et les enquêté·e·s

Les périodes passées sur le terrain sont des moments « entiers » : il n'est pas possible de s'en extraire sous prétexte que la journée est finie, ou que le week-end est arrivé. Les moments de loisir peuvent aussi constituer des moments de travail, et les relations amicales que l'on y noue peuvent s'avérer des contacts utiles pour mener sa recherche. Le terrain est un moment de vie personnelle et professionnelle, un entremêlement important pour le déroulé de la recherche et pour les connaissances nécessairement situées qui en découlent. C'est ce que signale J.-P. Olivier de Sardan :

> « [dans] des procédures d'enquête de type « qualitatif », sous la forme de l'insertion personnelle du chercheur sur un « terrain », les interactions entre l'anthropologue et ceux qu'il étudie sont décisives. » (Olivier de Sardan, 2012, p. 11)

Cette troisième et dernière partie reviendra donc sur l'importance de la réflexivité dans l'enquête, une démarche ancrée dans la pratique de la méthodologie qualitative :

> « la méthode réflexive (…) est le moyen pour le/la géographe d'un travail de conscientisation et d'objectivation des identités sociales des acteurs de la recherche (sujet-cherchant et sujets-enquêtés), ainsi que du contexte de leur interaction. » (Volvey, Calbérac et Houssay-Holzschuch, 2012, p. 449)

À l'opposé de la pensée positiviste et dans la lignée des méthodologies féministes (Clair, 2016), cette partie reviendra donc sur les effets de ma propre position sociale dans le milieu enquêté sur la production du savoir. À travers ce récit, mon objectif n'est pas de réaliser une

introspection narcissique : les réflexions sur ma propre présence sur le terrain et la façon dont je l'ai négociée en disent beaucoup sur la composition sociale du terrain. Il s'agit également de prendre en compte les relations de pouvoir qui naissent de la position du ou de la chercheur·e sur son terrain. Elles peuvent se montrer plus violentes dans les contextes post-coloniaux et influent considérablement sur les résultats de la recherche. Charlotte Mertens parle à ce titre de la « position privilégiée » de l'ethnographe européen·ne sur son terrain, qu'il convient de prendre en compte (Mertens, 2018, p. 5).

Je reviendrai donc sur ma position de chercheure européenne, blanche, jeune et souvent seule — caractéristiques importantes qui s'entremêlent sans cesse — dans le milieu du commerce et de la logistique en Afrique australe, un milieu plutôt masculin dans lequel les Blancs ne sont pas absents, mais où les femmes blanches, par contre, sont souvent cantonnées à la sphère privée et familiale, accompagnant un mari travaillant dans la région. La première partie sera dédiée aux rôles sociaux que je me suis constitués ou que l'on m'a attribués sur le terrain en se basant sur des caractéristiques socio-biologiques telles que mon âge, mon genre, ma couleur de peau ; des rôles sociaux toujours construits en interaction et sur lesquels je n'avais pas forcément de prise. La deuxième partie sera consacrée à des stratégies plus conscientes de positionnement par rapport à mes enquêté·e·s, développées afin de faciliter la relation d'enquête.

1. Négocier son identité sociale

En suivant les courants de la géographie féministe et critique sur la question, je considère la relation d'enquête comme un moment de « co-émergence et de co-construction des identités » (Volvey, Calbérac et Houssay-Holzschuch, 2012, p. 450) entre le ou la chercheur·e et ses enquêté·e·s, mais également un moment de « performance » de ces identités (Rose, 1997, p. 316). On ne maîtrise pas la façon dont on va être perçu·e, on peut simplement la négocier à la marge, par son propre comportement et la mise en place d'un certain *ethos*.

Le fait d'être une jeune femme blanche et seule sur le terrain faisait de ma présence quelque chose d'inhabituel pour mes enquêté·e·s. La présence de nombreux entrepreneurs ou travailleurs expatriés blancs dans la région n'est pas rare, étant donné le caractère très international de l'industrie minière. Ce sont cependant en majorité des hommes d'âge moyen et issus d'une classe aisée, ce qu'ils montrent en conduisant de grosses voitures et en ne se montrant pas à pied dans les lieux vus comme populaires (comme le marché de Kasumbalesa). Lors de mon terrain de 2016, pendant lequel j'ai vécu quelques mois parmi cette catégorie de population, j'ai œuvré à me distancier de cette image : je me déplaçais à pied ou en bus, et sympathisais le plus possible avec des Africain·e·s, afin d'échapper à la réputation raciste et ségrégationniste de mes semblables. J'ai certes pu acheter une voiture lors de mon terrain de 2017-2018, ce qui aurait pu me classer parmi les Blanc·he·s aisé·e·s travaillant pour les grandes

compagnies minières ou de logistique, et constituait en soi un privilège lié à ma classe sociale. Mais cette voiture[44] était relativement petite et loin d'être dernier cri ; elle était plutôt l'objet de moqueries que d'admiration.

Les femmes, quant à elles, sont en général cantonnées à leur rôle familial et privé, qu'elles soient blanches ou noires. Je portais une alliance afin de lever toute ambiguïté par rapport à mon statut marital, une question qui ne manquait sinon pas de se poser pendant les entretiens avec des enquêtés hommes (qui représentent 81 % de mon corpus d'entretiens). L'alliance suffisait à éluder complètement les questions à ce sujet (voir Encadré 11, p.163), ce qui me permettait de ne pas aborder ma vie personnelle et de couper court à toute tentative galante de la part de mes interlocuteurs. La visite de mon compagnon à la fin de l'année 2017 a conforté cette position et a été perçue avec beaucoup de bienveillance ; les Zambien·ne·s se montrant content·e·s que des étranger·ère·s apprécient leur pays. On me demandait systématiquement si j'avais des enfants, et l'incompréhension était patente quand je répondais par la négative, tant le rôle « normal » des femmes est celui de mère. Je tablais ici sur mon identité d'étudiante pour pallier les critiques de ma non-maternité.

> Alors que j'interviewais Mr Jean le cambiste sur la « place » devant la boulangerie et près des bureaux de Giant Logistiks, un Somalien assis sur une espèce de chaise longue commençait à me regarder un peu bizarrement, disons avec une certaine insistance. Jean et lui ont échangé quelques mots en swahili, dans une conversation qui avait l'air animée, puis Jean a pris ma main gauche pour montrer mon « alliance » à son interlocuteur. J'ai alors pu poursuivre mon entretien.
>
> Source : Notes de terrain, 21/05/2016

Encadré 11 : Affirmer son statut marital à Kasumbalesa.

Ma relative jeunesse a également été un facteur déterminant. Associée à ma solitude, elle avait tendance à renvoyer une image de fragilité, qui à son tour faisait naître des comportements bienveillants voire paternalistes de la part de mes enquêté·e·s ou de mes collègues. Par exemple, l'un de mes enquêtés occupant une place importante de management dans une grande entreprise de logistique a accepté de me parler et de m'aider sous prétexte qu'il avait des enfants de mon âge et qu'il aimerait que ceux-ci rencontrent des personnes bienveillantes s'ils étaient amenés à conduire un travail de thèse à l'étranger (entretien n°12, LUS 12, 16/04/2016). Ces comportements paternalistes, qui peuvent se révéler agaçants quand ils sont infantilisants, ont parfois eu des conséquences positives sur le terrain, notamment à certains points compliqués d'organisation, comme pour se déplacer ou se loger dans un endroit sûr. Je passais ainsi pour quelqu'un de vulnérable : dans la communauté blanche, cela donnait lieu à des mises en garde

[44] Il s'agissait d'une Toyota Rav4 à trois portes, un modèle commercialisé à la fin des années 1990 en Europe, et donc démodé.

constantes envers les hommes africains, et m'incluait *de facto* dans la solidarité blanche et ségrégationniste.

Ces quatre caractéristiques qui me différenciaient sur le terrain (blanche, femme, seule et jeune) ont également fait que je n'étais en général pas perçue comme quelqu'un de dangereux. Je pense que certain·e·s de mes enquêté·e·s ne prenaient pas vraiment au sérieux mon travail de thèse, ce qui m'a paradoxalement ouvert beaucoup de portes, ou en tous cas plus de portes que si j'avais été un homme, si j'avais été noire, ou si j'avais été Zambienne.

2. Se poser en apprenante : approcher le terrain avec naïveté

En dehors de cette constante négociation sur ce que j'étais, pouvais être ou représentais dans les relations sociales nouées dans la situation d'enquête, j'ai également développé progressivement un certain comportement afin de faciliter mon intégration sur le terrain et afin de me sentir à l'aise dans les relations d'enquête. Il s'agissait aussi de me faire accepter et de légitimer ma présence sur place.

Il s'agissait tout d'abord de développer une sorte de naïveté dans l'approche au terrain. Cela avait plusieurs objectifs. Agir avec naïveté me permettait de tenir tête en douceur aux discours qui m'assignaient à un rôle particulier, en général lié aux caractéristiques socio-biologiques dont j'ai parlé plus tôt. Ces discours concernaient par exemple ma présence dans certains lieux considérés comme dangereux en tant que femme blanche, dans lesquels je me rendais quand même, ou encore les trajets que je m'imposais alors que j'aurais pu payer quelqu'un pour les faire à ma place. Une certaine naïveté m'a quelque fois permis de me soustraire à certains comportements de séduction dans les situations d'enquête. Elle me permettait en tous cas de faire « comme si » je ne comprenais pas trop pourquoi mes interlocuteurs (plus rarement des interlocutrices) souhaitaient m'assigner un certain comportement. Mais une certaine naïveté me garantissait aussi des prénotions : j'ai ainsi essayé de me réapproprier ce stigmate de jeune femme inexpérimentée qui me collait souvent à la peau. Ce stigmate était souvent positif pour avoir accès à des informations, car cette position « d'apprenante », liée à mon statut d'étudiante puis de stagiaire, mettait mes enquêté·e·s dans une position positive, celle de l'expert·e. Je ne savais rien, mais mon expérience, notamment dans d'autres pays d'Afrique au cours de mes études, sur lesquelles j'insistais, me mettait en position pour comprendre et pour prendre certaines décisions.

Ce qu'il est intéressant de souligner, c'est que ma position de naïveté par rapport aux phénomènes sociaux et aux relations nouées sur le terrain n'a pas toujours porté ses fruits. Lors de mon séjour à Lubumbashi en RDC par exemple, certain·e·s de mes enquêté·e·s ont refusé cette image que je voulais donner de moi-même. Le manque de confiance qui règne dans le monde des affaires congolais, vis-à-vis des institutions publiques ou des individus, s'est étendu

à ma personne. Ma légitimité à être présente et à poser certaines questions s'est trouvée remise en cause, ce qui a débouché sur des interactions « ratées » du point de vue social.

J'essayais de nier le plus possible, dans la relation d'enquête, le fait que ma présence sur place puisse être vue comme inhabituelle et/ou dangereuse. Ainsi, j'insistais souvent sur le fait que ma présence était due à mon travail, pour lequel j'étais dûment rémunérée par l'université française. Pour les membres de la communauté blanche, cela était alors accepté comme un manque de chance d'avoir à me rendre seule en Afrique sur des terrains leur semblant si peu engageants. Plus généralement, les personnes que j'ai rencontrées sur place me trouvaient courageuse d'avoir accepté une telle mission loin de ma famille. J'ai en quelque sorte essayé de renverser le stigmate, c'est-à-dire mes caractéristiques personnelles qui faisaient de ma présence dans ce milieu quelque chose de bizarre, afin que mon expérience soit considérée comme positive et légitime.

Le terrain est donc également un morceau de vie sociale, dont la réussite dépend précisément des relations nouées avec des enquêté·e·s qui deviennent parfois des collègues ou des ami·e·s. La réussite de ces relations sociales est un travail tout en tension, car il faut savoir concilier ses propres objectifs de recherche — des questions ou une présence qui parfois dérangent — avec la susceptibilité d'enquêté·e·s que l'on estime. Il faut réapprendre à vivre dans une société différente afin de ne pas commettre d'impairs qui discréditeraient l'ensemble de la démarche de terrain. Je rejoins ici la remarque d'Everett Hughes : « apprendre à devenir un chercheur de terrain pose le même problème que d'apprendre à vivre en société » (Hughes, 1996, p. 279, cité par Olivier de Sardan, 2012, p. 45). C'est un travail d'équilibriste sans répit, qui a pour objectif de donner à sa présence une certaine légitimité sans se fermer des opportunités, qu'elles soient professionnelles ou personnelles. La routinisation de la présentation de soi après environ douze mois de terrain aide à gérer ces relations sociales, mais le déraillement de certaines d'entre elles montre l'équilibre précaire duquel dépend la bonne marche du terrain.

Conclusion du chapitre 3

L'objectif de ce troisième chapitre était de présenter le travail de terrain et la méthodologie sur lesquels se base cette thèse. La méthode qualitative adoptée, qui se caractérise par une présence de longue durée dans les espaces géographiques étudiés et parmi les acteurs clés des phénomènes en question, est plutôt rare dans les études portant sur les infrastructures et les circulations commerciales. Elle ne permet certes pas de réaliser des agrégats statistiques sur des flux mondiaux, mais autorise de développer une connaissance fine des pratiques quotidiennes, de ce que cela veut dire de faire bouger des choses sur un territoire bien précis, en l'occurrence en Afrique australe. La méthode qualitative permet de porter son attention sur

les configurations d'acteurs autour du mouvement, sur les rythmes des circulations (y compris sur les immobilités qui sont souvent absentes des analyses des flux), sur les différentes manières de faire au quotidien, sur les différentes routes empruntées et sur leurs matérialités.

Le terrain est un moment complexe et aux multiples facettes. Il est à la fois un ensemble de lieux sur lequel on se rend (lorsque l'on dit « je vais sur le terrain ») afin de produire des connaissances de première main. Ici, j'ai insisté sur l'importance d'une méthodologie itinérante mettant en relation des lieux jouant un rôle clé dans la production et la circulation des marchandises dans les Copperbelts. Il est à ce titre une expérience spatiale mais aussi subjective, car les lieux adoptés pour l'étude sont forcément limités, par choix ou par contrainte. Le terrain est aussi un ensemble d'outils mis en place dans ces lieux pour récolter des données. Ici, j'ai utilisé les méthodes d'entretien, d'observation directe, d'observation participante et d'analyse de sources écrites, quatre méthodes assez classiques de la méthodologie qualitative. La multiplication des outils vise un objectif de triangulation des informations qui respecte les dissonances et les rapports de force internes au terrain :

> « Il ne s'agit donc plus de « recouper » ou de « vérifier » des informations pour arriver à une « version véridique », mais bien de rechercher des discours contrastés, de faire de l'hétérogénéité des propos un objet d'étude, de s'appuyer sur les variations plutôt que de vouloir les gommer ou de les aplatir, en un mot de bâtir une stratégie de recherche sur la quête de différences significatives. » (Olivier de Sardan, 2012, p. 80-81)

Le terrain est, pour finir, également une place à trouver dans un ensemble de relations sociales tissées autour de l'enquête et de celui oucelle qui la mène. J'ai insisté sur l'importance de ma positionnalité sur le terrain, de la façon dont j'ai été perçue par mes enquêté·e·s aux stratégies de développement d'un savoir-être dans les relations sociales. Cet aspect du terrain lie des relations personnelles et professionnelles dans un même ensemble, d'où un travail perpétuel et épuisant d'apprentissage, de négociation et de représentation de soi. Il s'agit de prendre en compte les rapports de pouvoir qui naissent de la relation d'enquête et de mes propres privilèges à avoir pu mener à bien ce travail dans un pays qui n'est pas le mien. La méthode qualitative entre ici en résonnance avec les préoccupations scientifiques du courant « follow the thing » auquel cette thèse doit beaucoup. Elle

> « involves a constant hyper-reflective attitude and an examination of "our own responsibilities for the situations in which others in distant places find themselves" – in other words, our complicity in suffering (Abu-Lughod, 2002, 789). » (Mertens, 2018, p. 12)

Cette citation nous engage à prendre au sérieux la défétichisation des choses, et de s'inclure pleinement, en tant que chercheur·e, dans les dynamiques qui traversent les relations sociales de production et de consommation, y compris de savoir. Cela fait écho à une phrase lue sur le site d'une des grandes compagnies minières de Zambie : « We touch at least one aspect of your life with our products ». Cette citation invite à se poser la question suivante : de quelle manière mon mode de vie entretient-il les phénomènes que j'ai observés ? Cette question prend alors toute son importance lorsque l'on étudie les régimes de circulation zambiens, qui concernent des marchandises que nous consommons quotidiennement.

Chapitre 4. Le régime de direction assistée

Préface. Le trajet fluide et rapide de 30 tonnes de cuivre sous régime de direction assistée

Il est certains matériaux dont on ne sait rien, et dont, pourtant, on ne peut se passer dans la vie quotidienne. Cuivre et cobalt en font partie : absolument nécessaires au fonctionnement des réseaux électriques et des appareils électroniques que nous utilisons tous les jours, ils sont néanmoins cachés dans les circuits qu'ils forment. On ne les voit pas, et pourtant, sans eux, beaucoup de choses que nous faisons aujourd'hui seraient impossibles, comme naviguer sur internet ou conduire une voiture électrique. On n'imaginerait même pas être à ce point dépendant·e de ces deux éléments métalliques, qui forment par ailleurs la base de la survie économique de pays entiers, dont font partie la Zambie et la République démocratique du Congo.

Prenons l'exemple du cuivre. Il s'agit d'un minerai représentant près de 60 % des exportations congolaises officielles en 2016[45]. Extrait dans les mines du sud du pays, il est ensuite exporté *via* la Zambie vers les ports de Tanzanie, d'Afrique du Sud ou de Namibie. Retraçons le parcours du minerai de cuivre extrait dans la mine de Tellis, l'une des plus importantes au monde, afin d'illustrer le fonctionnement du régime de direction assistée.

Le cuivre de la mine à ciel ouvert de Tellis est présent dans les roches à de très faible concentration (entre 0,5 et 2 % de concentration moyenne). Lorsqu'il est extrait de la terre par les engins miniers colossaux, on ne pourrait le différencier du sable qui sert à consolider les routes des Copperbelts. Il passe donc par toute une série de processus chimiques et industriels ayant pour objectif de le séparer des autres éléments et de créer un produit fini, une cathode de cuivre, minerai pur à hauteur de 99 %. Pour ce faire, des équipements industriels lourds sont nécessaires ; ils ont tous été importés et montés sur le site de Tellis Mining[46]. C'est d'ailleurs pour cette raison que l'on croise sur les routes des Copperbelts des convois exceptionnels dont la taille et le poids sont rarement adaptés à l'étroitesse des routes zambiennes (voir Figure 19, p.168). Un grand nombre de produits chimiques sont également utilisés pour réaliser cette opération de raffinage (Schlesinger, 2011) : acide sulfurique, chaux, magnésium, etc., eux aussi importés depuis le sud[47].

[45] Chiffres du Atlas of Economic Complexity, Center for International Development, Université de Harvard <http://atlas.cid.harvard.edu/>

[46] Ce qui n'est pas le cas pour le cobalt : il est exporté sous forme semi-raffinée vers la Finlande où l'entreprise propriétaire de la mine dispose d'un complexe industriel de raffinage du minerai.

[47] Voir une infographie reprenant les étapes de raffinage du cuivre en Annexe 2, p.445.



Figure 19 : Un convoi exceptionnel bloqué barrant une route à Ndola, 20 novembre 2017

Une fois transformé en cathodes, le minerai de cuivre, pur à 99 %, peut être exporté. Chaque cathode est une « feuille » de cuivre pesant environ 110 kg. Elles sont rassemblées par paquets de vingt, paquets qui sont scellés et numérotés (voir Figure 20, p.168). Chaque paquet pèse environ 2,5 tonnes ; ils sont chargés par treize sur des camions à remorque plate (*flat-beds*) (voir Figure 21, p.168).



Figure 20 : Cathodes de cuivre rassemblées en paquet et chargées sur un camion, Tellis Mining, 12 septembre 2017



Figure 21 : Camions flat-beds chargés de 33 tonnes de cathodes de cuivre et prêts à quitter Tellis Mining, 12 septembre 2017

Les services logistiques, que ce soit ceux du transporteur ou de l'agent en douane, ont pour mission de s'assurer de la bonne exportation du cuivre hors de la mine. Ils réalisent plusieurs contrôles afin de s'assurer très précisément de la nature du chargement qui s'apprête à prendre la route. Les numéros des scellés sont uniques et dûment enregistrés à la fois dans les bases informatiques internes aux entreprises et déclarés aux douanes. Le poids lourd est pesé avant et après son chargement sur des ponts-bascules (*weighbridges*) appartenant à la mine. Tant que l'ensemble des documents nécessaires au bon déroulement de l'exportation du cuivre ne sont

pas rassemblés, le camion reste sur place, ce qui évite aux entreprises de transport et de dédouanement de faire stationner un camion sur la route ou à proximité des douanes, une pratique risquée pour le chargement et qui peut s'avérer coûteuse. Des cuisines communes ainsi que des sanitaires sont à disposition des chauffeurs sur les parkings à l'intérieur de la mine en prévision de cette attente. Sur les routes, pour des questions de sécurité liées à la valeur de la marchandise (un chargement de 33 tonnes de cuivre a une valeur à la vente de plus de 200 000 USD), chaque camion est escorté par un garde de sécurité privé pour les 320 kilomètres qui séparent la mine de Tellis de la frontière zambienne de Kasumbalesa. Les poids lourds ont pour obligation de voyager en convoi de deux à quatre camions, afin d'éviter que l'un d'entre eux ne soit isolé et susceptible d'être braqué sur la route. Cela permet également de limiter le vol de cathodes par des individus s'accrochant à l'arrière des camions et faisant tomber sur la route l'objet de leur larcin.

Tout au long de leur cheminement, les camions transportant des cathodes de cuivre sont suivis par un système GPS. Ils sont en liaison radio constante avec les cadres opérationnels des bureaux du transporteur à Lubumbashi. L'entreprise de transport a même posté des observateurs à des points réguliers qui relèvent les passages des camions (chacun portant un numéro d'identification) et l'heure à laquelle ils passent (Notes de terrain, 8/09/2017). Leur progression est suivie à la fois manuellement et par informatique (voir Figure 22, p.169).



Figure 22 : Tableau de suivi des poids lourd voyageant vers le sud. Les noms indiqués en haut du tableau sont les points-clés du territoire par lesquels passent les camions. Les durées de trajet moyennes entre eux sont indiquées en noir. En bleu, dans les cases, sont reportées les numéros d'identification des véhicules et leur heure de passage. 8 septembre 2017, Lubumbashi.

Arrivés à la frontière de Kasumbalesa, les camions sont tout de suite pris en charge par les équipes de l'entreprise de transport et de l'entreprise de dédouanement, d'un côté de la frontière pour réaliser les papiers de sortie du territoire congolais, et de l'autre pour remplir les papiers d'entrée sur le territoire zambien, que ce soit pour les marchandises, pour les véhicules, ou pour

le chauffeur. De chaque côté de la frontière, des espaces de parking sont disponibles pour les camions en attente de documentation. Ces derniers peuvent y rester maximum 48h, puis sont taxés 25 USD par jour par l'entreprise ayant obtenu la concession de la frontière. Les camionneurs n'aiment pas se retrouver bloqués de nuit du côté RDC à cause de l'insécurité et des vols. Ainsi, comme ceux qui viennent du Sud préfèrent rester en Zambie, et que ceux qui viennent de RDC se dépêchent de traverser pour se retrouver du « bon côté », plus sûr, le côté zambien de la frontière est toujours plus bondé que le côté congolais. À la frontière, le chargement des poids lourd est parfois soumis à une inspection physique de la part des douanes, surtout depuis que le scanner censé contrôler les cargaisons est tombé en panne. Les fonctionnaires doivent alors comparer les dossiers constitués et la réalité du chargement. Les cathodes attendent ainsi l'autorisation écrite de passer et de continuer leur chemin vers le sud.

Après avoir obtenu tous les papiers nécessaires à sa circulation en règle, le poids lourd contenant 33 tonnes de cathodes extraites et transformées à Tellis s'arrête de nouveau 45 kilomètres plus loin, à Chingola, où l'agent en douane a construit et gère un espace de stockage et de transbordement du cuivre. À leur arrivée, trois ou quatre jours après leur départ de la mine, les camions sont de nouveau pesés ; une différence de 30 kg est tolérée par paquet de 2,5 tonnes étant donné que les cathodes peuvent parfois se briser (entretien n°15, CGL 1, 22/04/2016). Si une différence plus importante est constatée, le chargement est immédiatement signalé à la mine et au transporteur et mis sous scellé. Ici, les cathodes sont déchargées dans un entrepôt sous douane : elles peuvent y rester sans payer de droits de douane pendant une durée de 365 jours renouvelables. Les camions les ayant amenées jusqu'ici, immatriculés au Congo, repartent dans l'autre sens, chargés des produits chimiques nécessaires à l'extraction et au raffinage du cuivre (acide sulfurique, chaux, magnésium). Les cathodes, elles, sont chargées sur une autre flotte de camions immatriculés en Afrique du Sud, lorsque la demande en cuivre et donc le prix du minerai paraît favorable à l'entreprise productrice. L'opération de transbordement prend en moyenne quatre jours, temps que les papiers soient actualisés pour la période de stockage sous douane puis pour l'exportation. Quatre jours de trajet sont ensuite nécessaires pour atteindre le port de Durban en Afrique du Sud. Les cathodes arriveront donc au port en moyenne 12 jours après avoir quitté la mine, un délai qui ne tient pas compte des éventuelles pannes mécaniques ou informatiques, des accidents, des contrôles policiers inopinés, etc. Ce délai est plutôt rapide pour couvrir 3000 kilomètres de routes aux états divers, traverser des grandes villes à la circulation dense comme Lusaka, et franchir trois frontières internationales. Cette vitesse est rendue possible par un assemblage complexe d'idéologies, de représentations, d'acteurs et d'infrastructures, dédié tout entier à accélérer le mouvement de ce type de marchandises. C'est ce système que je désigne sous le terme de régime de direction assistée.

« Les unités de poids sont l'arrobe ou le quintal ; le prix exigé pour une arrobe sur un parcours de cent kilomètres est, en général, d'un peso. Parfois, soixante-quinze centavos seulement. D'ailleurs les distances ne se calculent pas en kilomètres, mais en lieues. Ces calculs se font bien souvent d'une manière fort approximative et varient au gré de celui qui charge les colis. Les distances établies par (…) les charretiers sont adoptées, une fois pour toutes, bien qu'elles ne correspondent pas toujours aux mesures reconnues exactes par les géomètres. (…) Bien que ce système soit des plus primitifs, il constitue une base d'après laquelle tous les contrats sont établis. (…) Personne ne s'inquiète outre mesure de savoir si les cinq lieues correspondent à la réalité ou non, ni si le colis pèse une arrobe de plus ou de moins. Le patron des charrettes arrive toujours à se mettre d'accord avec le client. »
Traven, *La charrette,* 1931, p. 85

Introduction

La métaphore de la direction assistée, empruntée au champ lexical de la mécanique automobile (étant donné que le transport routier est le mode le plus répandu en Zambie et en RDC), a été choisie pour qualifier un régime de circulations dans lequel des solutions techniques et politiques ont été mises en place pour faciliter le mouvement des choses dans l'espace. Les marchandises bénéficiant de ce régime font les mêmes trajets que les autres, utilisent les mêmes routes, souffrent des mêmes contraintes géographiques, mais l'ensemble des outils techniques et politiques dont elles bénéficient fait que le mouvement est globalement plus facile et plus efficace. Fortement lié à l'extraction et à la circulation des minerais, le régime de direction assistée est celui qui bénéficie le plus de l'organisation et de la polarisation du territoire mises en place depuis la colonisation (voir Chapitre 2). Il forme le *master narrative* de l'organisation de l'espace des Copperbelts, et bénéficie à ce titre d'une image fortement positive auprès des différents acteurs impliqués.

Les circulations se déroulant grâce au régime de direction assistée bénéficient d'une conjonction de facteurs et de technologies rendant leur déroulement plus rapide et plus efficace. Elles jouissent par exemple du développement de l'idéologie internationale du libre-échange et de la fluidification des flux de commerce mondiaux, portée par des institutions et bailleurs de fonds telles que la Banque Mondiale ou la Banque Africaine de Développement (Enns, 2018). Les valeurs qui soutiennent le régime de direction assistée et les solutions techniques mises en œuvre entrent en effet dans un schéma idéologique plus global, défendu par les institutions internationales et les autres organisations investies dans le monde du « développement », comme le résume la position de l'ONG International Centre for Trade and Sustainable Development (voir Figure 23, p.172). Ces institutions considèrent que les circulations commerciales doivent être rendues plus rapides, plus rentables et plus nombreuses car elles permettront, à terme, le développement économique et social pour toutes et tous, la réduction de la pauvreté et donc la paix entre les peuples. Ce programme, très inspiré des écrits d'Adam Smith, permet de légitimer l'intervention idéologique des bailleurs dans le domaine infrastructurel et commercial marqué en général par l'importance des logiques nationales. Le

régime de direction assistée correspond alors aux programmes que ces institutions portent sur le continent africain, et c'est ce dernier qu'elles renforcent en finançant des projets d'infrastructures matérielles ou immatérielles que les gouvernements zambien et congolais ne sont pas en mesure de refuser compte tenu de l'état de leurs finances.



Figure 23 : Tweet de l'ICTSD résumant l'idéologie libérale et les retombées positives de l'augmentation du commerce en Afrique.

Les collusions d'acteurs, bailleurs internationaux, États, mais aussi entreprises qui bénéficient du régime de direction assistée et des technologies qui le caractérisent, prennent corps dans la mise en place d'infrastructures comme les corridors de développement, ou dans la mise en place de logiciels douaniers. Le régime de direction assistée forme à ce titre une friction (Tsing, 2005) entre les projets des bailleurs internationaux, des États et des entreprises (on pourrait également y ajouter les ensembles régionaux de libre-échange) autour de l'efficacité de certaines circulations de marchandises. L'activité logistique telle que pratiquée par de grandes entreprises comme Giant Logistiks participe activement à la mise en place et au succès du régime de direction assistée. C'est à ce régime de circulation qu'elle est le plus adaptée et que ses « calculative rationalities » (Chua et al., 2018, p. 618) conviennent le mieux. Il faut cependant dès à présent noter que ces mêmes entreprises investissent également les deux autres régimes dont il sera question dans les chapitres suivants.

L'importance de la technique et des technologies développées donne à ce régime une image moderne que les acteurs qui y participent n'hésitent pas à mettre en avant. Le régime de direction assistée porte avec lui des valeurs qui, une fois incarnées dans des programmes d'action sur le terrain, doivent permettre des circulations de marchandises plus fluides, plus

efficaces, mais également plus rentables. Ces valeurs sont la vitesse, la transparence et la fluidité ; analysées de façon critique, elles formeront les trois parties de ce chapitre.

I. Vitesse

La vitesse des circulations est la première des valeurs cardinales du régime de direction assistée. Elle est d'une part un moyen pour obtenir des circulations de marchandises efficaces et rentables, et d'autre part une fin, l'objectif final de tout un ensemble de techniques et de politiques d'action sur les circulations. Car la vitesse est devenue « un horizon et une valeur en soi » (Gardey, 2008, p. 16), rarement analysée de manière critique. Elle s'est en effet constituée comme un équivalent de la rentabilité : dans le régime de direction assistée, la vitesse, qui se fait synonyme du mouvement, c'est de l'argent. La vitesse devient donc un argument qui va de soi, toujours rempli de significations positives.

La vitesse du mouvement des marchandises est la condition de possibilité d'une organisation capitaliste qui s'organise suivant des chaînes de production toujours plus étendues géographiquement :

> « Without the rapid and reliable movement of stuff through space —from factories in China to U.S. big box stores, for instance —cheap labor in the global South cannot be "efficiently" exploited, and globalized production systems become as inefficient economically as they are environmentally. » (Cowen, 2010, p. 601)

Sur le terrain des circulations de marchandises dans les Copperbelts, le culte de la vitesse qui s'incarne dans le régime de direction assistée est réel. Dans les discours des acteurs du commerce, le terme recouvre avant tout la durée d'un déplacement, qu'il convient d'évaluer et de réduire ; il contient donc en filigrane la notion d'accélération perpétuelle des circulations des marchandises. Il s'accompagne de la négation de toute valeur positive dans les antonymes de la vitesse, c'est-à-dire la lenteur, les délais, les retards et l'immobilité, qui doivent donc être évités à tout prix, en tous cas dans les discours.

Cette partie mettra donc l'accent sur l'apparition de la vitesse comme une valeur positive et irréfutable dans les analyses du mouvement des marchandises. Elle a gagné en importance et s'est constituée en ressource (Li, 2014), notamment grâce au travail de comptabilisation et de construction d'indicateurs de mesure dans les rapports internationaux et financiers traitant du commerce et du développement en Afrique, dont il sera question en première partie. Ainsi objectivée, la valeur vitesse est ensuite traduite dans les faits par la mise en place de programmes infrastructurels matériels et immatériels très précis, notamment autour de la forme du corridor dit « de développement », dont il sera question dans un second temps. La vitesse est ainsi toujours présentée comme une variable sur laquelle on peut jouer par des artefacts techniques. Je reviendrai cependant dans un troisième temps sur les composantes très politiques de l'imposition constante de la vitesse pour certaines circulations de marchandises.

1. La vitesse, gage de rentabilité du mouvement des marchandises selon la Banque Mondiale

L'équation que l'on trouve dans la majeure partie des rapports sur les transports et le commerce en Afrique est plutôt simple : le continent souffre de la lenteur de ses chaînes d'approvisionnement, ce qui constitue un frein majeur à son développement économique et à son insertion dans la mondialisation. Cette sous-partie reviendra sur la façon dont les institutions financières internationales ont contribué à faire de la vitesse une ressource incontournable pour l'industrie logistique en Afrique : par l'intermédiaire de leurs publications, elles ont tout d'abord contribué à instaurer une série de mesures de la vitesse, afin de conclure à l'inefficacité des infrastructures africaines. Deuxièmement, les méthodes ainsi développées leur ont permis de donner une valeur économique aux délais causés par l'inefficacité des infrastructures africaines. L'évaluation monétaire des retards fait en sorte que la vitesse (ou son absence) est considérée comme un problème concret autour duquel acteurs et ressources doivent être mobilisés. Finalement, les rapports des institutions financières insistent sur l'enclavement, présenté comme une situation géographique malheureuse aggravant les problèmes de retard et de délai que connaît la logistique africaine. En faisant référence à l'espace, les institutions financières parviennent à donner encore plus d'importance à la qualité des infrastructures qu'elles appellent de leurs vœux, censées apporter au continent vitesse des circulations et développement économique.

a) Postulat de base : les transports en Afrique ne sont pas compétitifs

Le postulat de base est présenté dans les rapports publiés par les institutions internationales et notamment dans ceux de la Banque Mondiale, très prolifique sur le sujet (Arvis, Raballand et Marteau, 2010 ; Hume et Speakman, 2013 ; Portugal-Perez, 2008 ; Portugal-Perez et Wilson, 2012 ; Teravaninthorn et Raballand, 2009) : les circulations de marchandises en Afrique ne seraient pas compétitives. L'absence de rentabilité des circulations commerciales internationales expliquerait l'absence de développement économique et social et la prévalence de la pauvreté sur le continent. Ce constat plutôt pessimiste se fonde sur des procédés de *benchmarking*, mis en place afin de pouvoir comparer sur une base chiffrée les performances des différents États dans la circulation des choses, et souligner ainsi le retard des infrastructures et de la logistique africaine par rapport aux autres régions du monde.

Depuis 2007, la Banque Mondiale a en effet mis en place un index, le Logistics Performance Index (LPI), servant de référence dans l'industrie logistique et le monde du développement (Arvis, 2018). Précisément chiffré et calculé tous les deux ans, le LPI permet l'évaluation des situations des États en matière de circulations des marchandises :

> « The Logistics Performance Index is an interactive benchmarking tool created to help countries identify the challenges and opportunities they face in their performance on trade logistics and what they can do to improve their performance[48]. »

Le calcul de cet index est fondé sur six critères qui se veulent objectifs : l'efficacité des procédures douanières (*customs*), la qualité des infrastructures (*infrastructures*), la facilité avec laquelle sont mis en œuvre des chargements internationaux de marchandises compétitifs (*international shipments*), la compétence et la qualité des services de logistique disponibles (*logistics competences*), la facilité avec laquelle on peut suivre les chargements (*tracking and tracing*), et la fiabilité des délais prévus pour les livraisons (*timeliness*). Le résultat est un chiffre compris entre 1 (le plus mauvais score) et 5 (le meilleur score). En attribuant à certains États les meilleures notes (l'Allemagne est la grande gagnante en 2018 avec un score de 4.19, pour la troisième édition consécutive), la Banque Mondiale les érige en exemples à suivre (voir Figure 24, p.175) : ce sont sur ces cas-là que se fondent les recommandations politiques faites aux pays les moins bien notés.

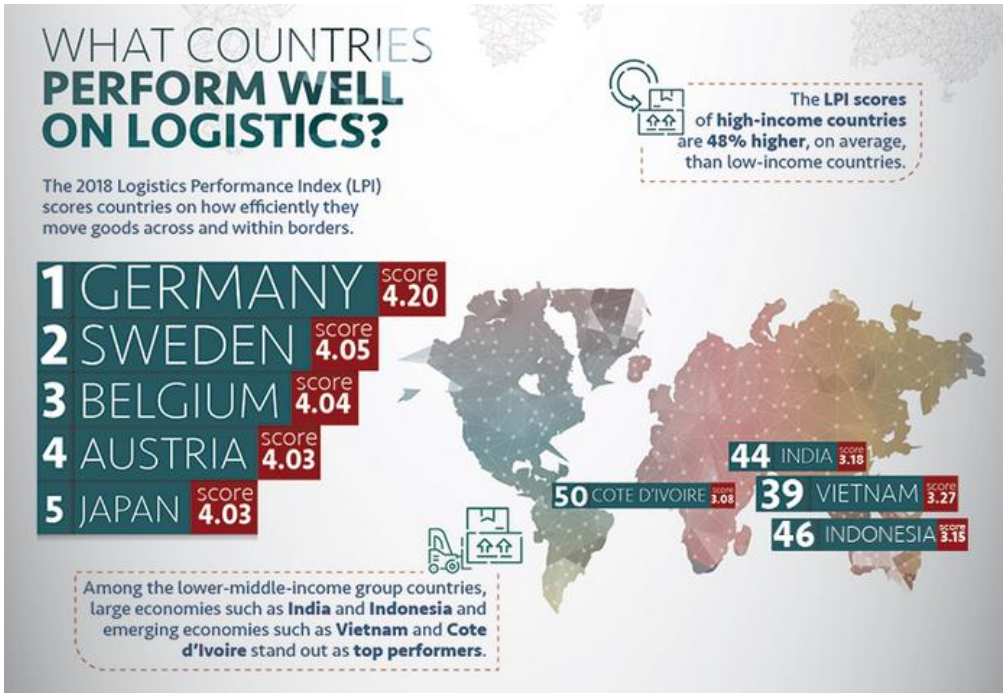


Figure 24 : Les "top performers" du LPI. Cette infographie met également en avant les bons élèves parmi les pays au faible PIB. Source : Banque Mondiale <lpi.worldbank.org>

Sur le site internet dédié au LPI, on peut aisément mettre en forme les données pour faciliter les comparaisons. Par exemple, on peut accéder rapidement aux performances croisées de la Zambie, classée 111è, et de l'Allemagne sous forme de diagramme (voir Figure 25, p.176).

[48] < https://lpi.worldbank.org/about>

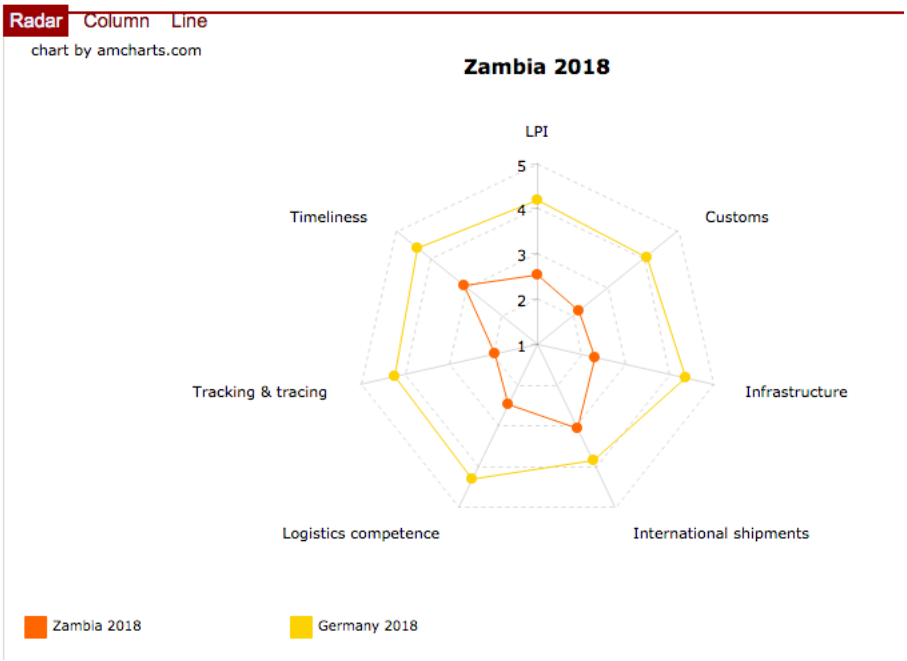


Figure 25 : Logistics Performance Index, comparaison entre le pays le plus performant (l'Allemagne) et la Zambie, classée 111è. Source : Banque Mondiale <lpi.worldbank.org>

Une telle représentation graphique de la performance logistique des pays permet théoriquement de repérer les points faibles d'un État donné afin d'y remédier. Dans les faits, elle met en image un classement et une situation d'infériorité que rien ne semble pouvoir améliorer. La visualisation des données de performance logistique contribue en tous cas à donner une définition claire au problème de compétitivité que connaîtraient les pays africains dans le domaine des circulations commerciales.

Le LPI et la mise en forme des données par la Banque Mondiale permettent donc une comparaison rapide entre les pays. L'objectif de ces comparaisons n'est cependant pas clair : sont-elles disponibles afin de guider des investisseurs privés dans leurs choix ? ou servent-elles à faire pression sur les gouvernements les moins bien notés pour se mettre « à niveau » ? En tous cas, les effets des publications du LPI depuis 2007 se font sentir sur la place qu'ont acquise la logistique et le mouvement des marchandises sur les scènes politiques internationale et nationale :

> « This global ranking of the competitiveness of national logistics systems has had a significant impact in drawing more attention to logistics infrastructure from governments, particularly in the global south. Praising their own efforts in the field, the World Bank authors report that their first LPI prompted several countries to launch programs to improve their logistics performance, [and] cultivated greater cooperation between public and private sectors in the logistics field. » (Cowen, 2014, p. 59)

C'est ce que montre par exemple l'encadré situé en haut à droite de la Figure 24 (p.175), qui explique que le LPI des pays à haut revenus est en moyenne supérieur de 48 % au LPI des pays à bas revenus. Un lien de corrélation est identifié entre hauts revenus et performance logistique : les performances dans les mouvements de marchandises sont dès lors interprétées de plus en plus comme une mesure du développement (Cowen, 2014, p. 56). Les effets de la publication régulière de ce classement sont donc sensibles, notamment sur les politiques publiques ayant

trait aux circulations de marchandises, et plus globalement, sur les valeurs accompagnant ces circulations.

En plus des publications ne traitant que du LPI, chaque publication de la Banque Mondiale réalise son propre *benchmarking*. Les situations européennes sont souvent érigées en exemple, y compris dans des rapports traitant spécifiquement de l'Afrique (Teravaninthorn et Raballand, 2009). Au sein du continent, certains pays, les « *top performers* », sont également mis en avant, comme le Mali ou l'Afrique du Sud sur le continent africain. La route la plus compétitive sur le continent, celle qui devrait servir de modèle pour les autres corridors (d'après les calculs de la Banque Mondiale) est celle qui relie Johannesburg à Cape Town en Afrique du Sud. Les efforts sont donc encouragés afin de mettre en place des techniques qui permettraient d'accéder au niveau de compétitivité des infrastructures sud-africaines.

b) Comment évaluer la valeur économique du temps perdu ? Un cauchemar proustien

Dans le calcul du LPI, le facteur temps apparaît en tant que tel, dans la catégorie « *timeliness* », c'est-à-dire la fiabilité des délais de livraison. Cependant, si l'on creuse les autres catégories, on se rend compte que le temps, et plus précisément la vitesse des circulations, apparaît à plusieurs reprises, notamment dans ce qui est désigné sous les critères « efficacité des procédures douanières », « compétences des services logistiques », et même « qualité des infrastructures », car les mauvaises performances dans ces domaines se traduisent de fait par un ralentissement des circulations. Dans l'ensemble des rapports cités plus haut, le coût lié au temps « perdu » est introduit dans le total des coûts liés au transport des marchandises (qui comprennent notamment les prix du carburant, du travail, des permis, du stockage, etc.). Le lien logique entre la vitesse et la rentabilité des circulations allant de soi, les débats portent alors plutôt sur la façon d'évaluer le plus précisément possible l'impact du temps sur le coût total d'une circulation, ou « assessing the value of time » (Arvis, Raballand et Marteau, 2010, p. 42), c'est-à-dire donner une valeur économique et quantifiable au temps perdu.

Les estimations varient d'un rapport à l'autre ou d'un cas à l'autre. Elles dépendent des critères retenus pour évaluer le retard et ses effets : certaines s'appuient sur les effets de l'immobilisation des marchandises sur les rapports entre l'offre et la demande, alors que d'autres se concentrent sur les problèmes liés à l'immobilisation du véhicule (et donc les frais de parking, le paiement des salaires au personnel même à l'arrêt, les courses que le camion n'effectuera pas dans le mois[49]). Les estimations économiques du temps sont exprimées différemment. Parfois, le temps perdu est évalué en fonction du coût total des biens : « on average, one more day in transit is valued at 0.8 percent of the value of the goods » (Arvis, Raballand et Marteau, 2010, p. 43), ou encore par rapport au coût total de l'exportation : « [in

[49] Par exemple : « If all these delays (port, weighbridges, border) could be significantly reduced, vehicle yearly mileage should improve by at least 20,000 kilometers, which would help increase the ratio of a vehicle's capital utilization, thus reducing average yearly operating costs per vehicle and perhaps leading to transport price reductions » (Teravaninthorn et Raballand, 2009, p. 76)

Africa,] a one-day reduction in inland travel times leads to a 7% increase in exports » (Portugal-Perez et Wilson, 2012, p. 1297). D'autres fois, on trouve l'estimation des pertes financières causées aux entreprises de transport par les retards :

> « Delays at Beit Bridge and Chirundu[50] cost US$3.5 million each year to trucking companies only, which is equal to approximately a 25 percent surcharge on transport costs along the corridor. » (Teravaninthorn et Raballand, 2009, p. 76)

On trouve finalement les estimations des effets qu'aurait la suppression des retards sur les ventes ou les prix du transport (Vilakazi, 2018) (voir Figure 26, p.178).

Measures	*Decrease in transport costs*	*Increase in sales*	*Decrease in transport price*
Rehabilitation of corridor from fair to good	–3/5	..	–2/–3
20% reduction of border-crossing time	–3/4	+18	–10/–15
20% reduction of fuel price	–10	..	–5/–7
20% reduction of informal payment	–1	..	+/–0

Source: Trucking survey data and own calculations.
Note: For the simulation, VOC data from the north-south corridor were used (using Zambia operators' data).
.. Negligible (these items are unlikely to induce more turnarounds and then more sales).

Figure 26 : Impact attendu des réformes politiques sélectionnées sur les circulations de marchandises en Afrique Australe (en pourcent). Ainsi, la réduction de 20 % du temps de franchissement de la frontière aurait comme conséquence la hausse des ventes à hauteur de 18 % (Vilakazi, 2018)

L'ensemble des expert·e·s se rassemble pour débusquer et analyser les causes des retards. Les principaux accusés sont toujours le temps de franchissement des frontières, la lourdeur des démarches administratives demandées pour le dédouanement des marchandises, l'inefficacité des agents en douane, ou encore l'importance de la corruption dans les services douaniers :

> « Delays at border posts, multiple stoppages, corruption, over-regulation and time spent in truck queues actually increase transport rates on cross-border routes by 10-30% even though operating costs are not necessarily higher than in Europe. » (Vilakazi, 2018, p. 292)

À la lecture de ces rapports, on voit que, pour les expert·e·s de la Banque Mondiale, le facteur temps devient peu à peu le facteur déterminant pour améliorer la performance des circulations de marchandises en Afrique, et ce devant la mise en place de grands projets infrastructurels :

> « the value of time linked to increased delays is usually equivalent to the most significant decrease in direct costs that could be obtained through actions such as infrastructure improvement, while potential

[50] Beit Bridge (Afrique du Sud / Zimbabwe) et Chirundu (Zimbabwe / Zambie) sont les deux plus importants points de passage frontalier sur le corridor qui lie les Copperbelt aux ports d'Afrique du Sud.

> gains from reduced uncertainty can easily reach 25 to 30 percent of logistics costs. » (Arvis, Raballand et Marteau, 2010, p. 47)

Cela peut paraître surprenant venant d'une institution qui a contribué au financement d'un nombre incalculable de grands projets d'infrastructures sur le continent, et ce depuis les années 1960 (Josa et Magrinyà, 2018, p. 744). Quelles raisons peuvent être invoquées pour expliquer ce changement de cap ? Est-ce que la couverture des infrastructures sur le continent africain est désormais jugée satisfaisante ? Les grands projets d'infrastructures, parfois considérés comme des éléphants blancs, sont-ils considérés comme trop coûteux dans le contexte actuel d'explosion des dettes publiques, notamment en Zambie (Africa Confidential, 2018a, 2018b) ? Est-ce à cause d'une temporalité propre et de la cyclicité des financements des projets de développement des infrastructures par les bailleurs en Afrique (Josa et Magrinyà, 2018) ? Ou, finalement, est-ce pour proposer un programme plus en accord avec l'agenda (néo)libéral de lutte contre la corruption dans les États africains des autres grands bailleurs de fonds et se joindre ainsi à leur « croisade » (Brown et Cloke, 2004) ? La réponse définitive, si elle existe, doit certainement être un mélange de toutes ces raisons. En tous cas, l'ensemble de ces arguments participe à faire du temps, ou plus précisément de la réduction du temps, à la fois un problème et une solution pour la gestion des circulations de marchandises en Afrique.

La définition du temps perdu chère à Marcel Proust ou des retards n'est finalement jamais précisée en dehors de sa valeur économique. Le retard, *delay* en anglais, induit une norme de temps qui n'est jamais explicitée. Une circulation de marchandises ne peut simplement être en retard, elle l'est par rapport à un temps standard, par rapport à un référentiel temporel où elle était attendue. Or cette norme n'est jamais précisée ; on devine qu'elle concerne les espaces où ces circulations sont plus compétitives, mais le flou de cette norme semble être entretenu pour encourager l'accélération perpétuelle du mouvement des choses. Le terme même de retard réintroduit donc une touche de *benchmarking*, sans pour autant que l'objectif à atteindre, une circulation qui serait ponctuelle, ne soit présenté clairement.

c) Les retards aggraveraient une situation géographique déjà épineuse

Dans les rapports cités précédemment, une place spécifique est faite aux pays enclavés. La Zambie, tout comme les provinces congolaises du Katanga, ne disposent pas d'un accès à la mer. Cette situation géographique, souvent interprétée sur le registre du manque de chance, est présentée comme un handicap supplémentaire pour des pays, notamment africains, qui seraient déjà en difficulté par ailleurs, que ce soit à cause de l'état de leur réseau infrastructurel ou de leurs problèmes de « gouvernance » (un phrasé souvent équivalant à des problèmes de corruption). Étant donné que la majeure partie des échanges commerciaux s'effectue aujourd'hui par voie maritime, être situé loin des côtes est considéré comme un coût supplémentaire, souvent exprimé en jours supplémentaires nécessaires pour accéder aux centres de production ou de consommation. Un temps supplémentaire qu'il faut calculer et réduire, comme le montre le titre d'un des rapports cités, « *The cost of being landlocked* » (Arvis,

Raballand et Marteau, 2010). Il a par exemple été calculé qu'il est deux fois plus cher de faire du commerce dans les pays enclavés, à cause de cette situation géographique malheureuse, que chez leurs voisins sur la côte (Hagen, 2004). Cela se traduirait par des points de PIB en moins, et donc, si l'on suit toujours la pensée libérale, une plus grande pauvreté de la population. Cependant, seuls les « pays en développement sans littoral » (ou *landlocked developing countries* – LLDC selon la terminologie de l'ONU) souffriraient de leur éloignement vis-à-vis de la mer et des coûts importants qui en découlent pour entretenir leurs relations avec l'extérieur :

> « (i) exporters and importers in landlocked developing countries face high logistics costs, which are highly detrimental to their competitiveness in world markets, (ii) high logistics costs depend on low logistics reliability and predictability, (iii) low logistics reliability and predictability result mostly from rent-seeking and governance issues (prone to proliferate in low volume environments). » (Arvis, Raballand et Marteau, 2010, p. xiv)

Les LLDC sont donc vus comme un groupe ayant des besoins logistiques particuliers. Un bureau spécial a par ailleurs été créé par l'ONU en 2001, associé à la nomination d'un·e haut·e représentant·e des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement. Ce bureau a pour objectif de plaider la cause de pays aussi divers que les Îles Samoa, le Kazakhstan et la Zambie, afin de diminuer les contraintes géographiques et politiques qui grèvent la compétitivité de leurs circulations de marchandises sur la scène internationale. En rassemblant des données relatives à l'ensemble des LLDC, on arrive à des représentations graphiques telles que le tableau reproduit en Figure 27 (p.180), qui finalement ne nous disent pas grand-chose, mais qui contribuent à créer un groupe de pays avec des caractéristiques communes, ensuite utilisées par les pays concernés dans les négociations internationales (Debrie et Steck, 2001, p. 30) ou dans la publicité (voir Figure 28, p.181).

Table 4.2 Landlocked Country Corridors: Distribution of Transport Time among the Different Stages of Transport

Origin	*Destination*	*Border crossings*	*Land transport*	*Port*	*Maritime transport*	*Total*	*Days*
Bamako (MLI)	Rotterdam (NLD)	2.0%	9.4%	7.3%	81.3%	100%	36.3
Lusaka (ZMB)	Rotterdam (NLD)	2.0%	11.0%	10.3%	76.7%	100%	44.7
Kigali (RWA)	Rotterdam (NLD)	7.4%	8.4%	6.8%	77.4%	100%	87.8
Ndjamena (TCD)	Rotterdam (NLD)	8.8%	43.3%	2.8%	45.1%	100%	41.6
Ulaanbaatar (MNG)	Los Angeles (USA)	15.0%	31.8%	8.4%	44.8%	100%	53.5
Vientiane (LAD)	Los Angeles (USA)	8.9%	41.5%	9.0%	40.6%	100%	78.5
Kathmandu (NPL)	Rotterdam (NLD)	1.1%	19.7%	8.8%	70.4%	100%	45.6
La Paz (BOL)	Los Angeles (USA)	0.2%	24.2%	3.1%	72.5%	100%	21.7
Almaty (KAZ)	Los Angeles (USA)	2.7%	55.4%	5.5%	36.4%	100%	56.0
Almaty (KAZ)	Berlin (DEU)	27.1%	72.9%	0.0%	0.0%	100%	26.8
Average		**5.3%**	**27.2%**	**6.9%**	**60.6%**	**100%**	**46.6**

Source: Arvis, Carruthers, and Smith forthcoming.
Note: BOL = Boliva, DEU = Germany, KAZ = Kazakhstan, LAD = Lao People's Democratic Republic, MLI = Mali, MNG = Mongolia, NLD = The Netherlands, NPL = Nepal, TCD = Chad, USA = United States, ZMB = Zambia.

Figure 27 : Répartition du temps de transport par étapes pour des LLDC. Source : Arvis, Raballand et Marteau, 2010, p. 48.

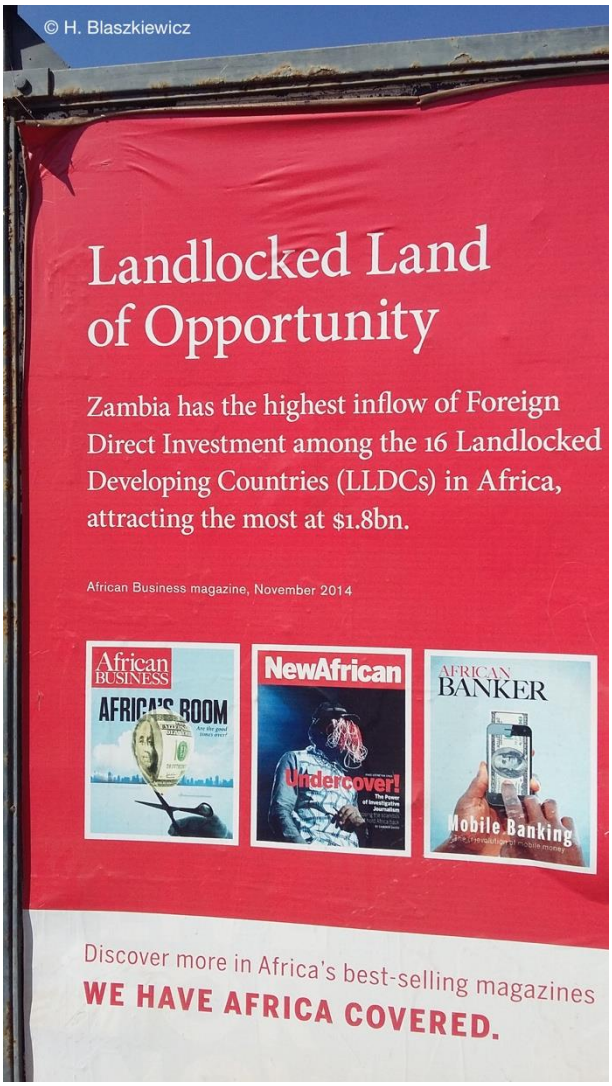


Figure 28 : Panneau publicitaire d'un magazine spécialisé dans le monde des affaires en Afrique, Lusaka, 21 juillet 2017

Comme pour la définition du retard, la catégorie des pays enclavés en développement semble être basée sur des caractéristiques objectives, et qui plus est matérielles : la présence d'un accès à la mer ou son absence. Pourtant, étant donné que les pays européens enclavés (République Tchèque, Hongrie, Autriche, etc.) sont exclus des études sur l'enclavement, il semblerait que la géographie ne soit pas la seule caractéristique prise en compte. Le niveau de richesses, l'efficacité supposée des services administratifs, qui se traduit dans les faits par les temps d'attente aux frontières, jouent également un rôle important. Le fonctionnement de la catégorie LLDC et son utilisation par les expert·e·s, par les bailleurs de fonds, comme par les institutions internationales montrent que la notion d'enclavement ne se limite pas à une donnée géographique, mais est également politiquement et historiquement construite. C'est précisément l'argument que défendent Jean Debrie et Benjamin Steck :

> « [L'enclavement] est un processus relatif fondé sur des discontinuités produites par des mécanismes fondamentalement historiques et qui aboutit à des inversions territoriales. Ce sont les stratégies des acteurs publics et privés qui suscitent l'enclavement et ces stratégies sont réversibles. » (Debrie et Steck, 2001, p. 26)

L'enclavement est alors défini comme des « discontinuités spatiales qui perturbent un projet » de mobilité (Debrie et Steck, 2001, p. 31) ; un projet de mobilité — des marchandises surtout — devenu central dans les processus de mondialisation des échanges et dans les discours des institutions internationales sur le développement. Ce projet de mobilité et d'ouverture sur la mer n'est pas une nouveauté ; les auteurs datent ainsi la construction historique de l'enclavement comme un problème à l'époque coloniale, qui a « consacré la centralité côtière » et ainsi produit « une radicale inversion des polarités, au détriment de la centralité sahélienne, réduite à une situation de marginalité périphérique » (Debrie et Steck, 2001, p. 30). Les politiques infrastructurelles et les valeurs défendues par les institutions internationales, dont la Banque Mondiale fait partie, renforcent cette polarité ancienne des territoires africains (voir Chapitre 2). Le phénomène de l'enclavement n'est donc pas « le fruit d'une quelconque fatalité, d'une quelconque détermination *a priori* » (Debrie et Steck, 2001, p. 36).

Le discours sur l'enclavement que l'on trouve dans les discours des institutions internationales semble servir à naturaliser, par le biais de la géographie, certains projets logistiques. Les innovations techniques et infrastructurelles portées par ces institutions sont alors vues comme nécessaires pour pallier l'éloignement et pour contrebalancer les contraintes de l'espace par des efforts sur le temps et la vitesse des circulations.

Le lien entre vitesse des circulations et rentabilité est omniprésent dans les discours de la Banque Mondiale. Elle a ainsi créé une série d'outils, contribuant à faire de la lenteur et des retards des problèmes à résoudre, et donc de la vitesse une ressource en soi. Cependant, on ne peut que questionner le caractère mécanique de ce lien et les estimations économiques données à la valeur du temps, car les circulations de marchandises sont des phénomènes dans lesquels interviennent un grand nombre d'acteurs différents, aux intérêts parfois contradictoires, mais aussi le hasard (accident, panne). Ce lien entre espace, temps et rentabilité des circulations de marchandises, trois caractéristiques reliées entre elles par la valeur de la vitesse, sert à légitimer certaines politiques, notamment infrastructurelles autour de la forme du corridor, qui avantagent certains types de biens et certains acteurs (notamment les grandes entreprises de logistique ayant les moyens de participer et d'animer le régime de direction assistée).

2. Les corridors, matérialisation de l'utopie de la vitesse

La vitesse est une valeur centrale pour les biens et les acteurs ayant accès au régime de direction assistée. Ardemment défendue par les institutions financières internationales, cette valeur est concrètement traduite en actes, sous la forme d'infrastructures matérielles et immatérielles créées dans le but de rendre les circulations de marchandises plus rapides sur le terrain. Mon argument ici n'est pas de considérer que les politiques publiques infrastructurelles sont forcément le résultat d'un consensus entre acteurs fondé sur des valeurs partagées ; je

souhaite, dans le sillage des études critiques de la logistique et des infrastructures, considérer ces dernières comme des idéologies matérialisées (Cowen, 2017 ; Humphrey, 2005). Les infrastructures, en plus d'être des assemblages techniques, ont une force symbolique importante (Campbell, 2012 ; Larkin, 2013), et entrent à ce titre dans les projets politiques des acteurs, qu'ils soient publics ou privés, nationaux ou internationaux.

Ici, les infrastructures liées à la pratique de la vitesse prennent la forme de corridors dits « de développement » (Blanc, 1997). Les corridors de développement sont définis comme des

> « networks of roads, railways, pipelines and ports, often accompanied by other types of infrastructure and regulatory reforms, built to enable the movement of commodities between sites of production and economic hubs. » (Enns, 2018, p. 105)

Ils sont donc des réseaux d'infrastructures souvent transfrontalières, constituant un itinéraire privilégié pour les circulations commerciales entre les régions productrices et consommatrices de marchandises ou, le plus souvent, entre une région productrice de biens et le « *gateway* » le plus proche, en général un port international (Cowen, 2014, p. 63). Dans les Copperbelts, les corridors sont formés d'éléments matériels (routes, ponts, postes frontaliers, plus rarement des chemins de fer) et immatériels (logiciels, mécanismes de synchronisation, investissements de forme), présentés dans cette partie comme un ensemble de techniques ayant pour objectif de faire disparaître les contraintes spatiales par la vitesse des circulations. Ici, le terme de vitesse recouvre donc avant tout l'accélération perpétuelle des circulations grâce à des infrastructures efficaces et une bonne coordination entre les acteurs.

a) Les corridors routiers, des infrastructures physiques d'accélération des circulations

Les corridors sont, le plus souvent, des rubans d'asphalte créés dans le but de relier un point A à un point B de la manière la plus directe et la plus rapide possible. Le corridor constitue une forme désormais standard dans l'organisation des territoires ; son nom laisse également entendre qu'il constitue également une politique de développement. Dans les rapports de la Banque Mondiale cités ci-dessus, comme dans des articles abordant le sujet avec un point de vue technicien (Baxter et al., 2017), le corridor de développement est paré de toute une série de vertus : il est censé permettre des circulations de marchandises rapides entre des pays d'une même région, rendre ces derniers interdépendants, et favoriser ainsi l'intégration régionale et la « bonne gouvernance » des flux de marchandises. Les corridors de développement sont présentés comme une solution aux problèmes de pauvreté et de compétitivité des territoires :

> « Under neoliberal and post-neoliberal capitalism, a key governmental response to perceived problems of territories' economic decline or lack of competitiveness has been to make transport more economical. New transport infrastructures in particular have been built – or at least desired and proposed – based on the idea that greater efficiency, speed and reliability of movement will attract capital and create jobs. » (Schwanen, 2016, p. 127)

En plus de permettre la vitesse des circulations de marchandises qui les empruntent, les corridors incarnent donc symboliquement la modernité, le progrès social et le développement

économique. Ils incarnent la solution pensée comme la meilleure aux divers problèmes que pose la situation africaine à l'efficacité logistique :

> « Given the wide array of benefits that these projects are promised to deliver, development corridors have recently been described as "the key to unlocking Africa's potential" (Aurecon, 2017), and as foundational to "achieving inclusive growth" (World Economic Forum, 2017). » (Enns, 2018, p. 106)

Leur largeur, leur revêtement, leur organisation sont standardisés, faisant de ces infrastructures une matérialisation des projets de modernisation des territoires et des modes de vie :

> « well-calibrated curves, flat road surfaces made of durable substances and safety measures such as crash barriers and road markings (…) would make the road navigable at a pace indicative of an appropriate modernity – both ordered and free. » (Harvey et Knox, 2012, p. 527)

La vitesse incarnée par les corridors est cependant la cause du développement d'un effet tunnel. En instaurant des enclaves routières dédiées à la vitesse, les corridors portent en eux les germes des échecs de leurs objectifs de développement (Baxter et al., 2017, p. 440). Se créent alors des « espaces-couloirs » (Antheaume et Arréghini, 1995) tout entiers dédiés à la circulation rapide des marchandises. Contrairement au projet qu'ils incarnent, rendre les marchés plus accessibles à tou·te·s, que ce soit pour vendre un surplus agricole ou pour acheter à bas prix des biens de première nécessité, les corridors permettent des circulations si rapides qu'elles traversent les territoires sans avoir d'effet positif sur celui-ci (Offner, 1993). En effet, l'impératif de vitesse auquel sont soumises les circulations de marchandises leur impose de minimiser les arrêts en route. Par exemple, les marchandises en provenance de RDC n'ont que cinq jours pour traverser le territoire zambien, soit pour couvrir entre 800 et 1000 kilomètres suivant la route d'exportation qu'elles empruntent, afin d'être déclarées « en transit » et être ainsi exemptes de taxes. Les arrêts, qui permettraient d'après l'idéologie libérale de développer les régions par lesquelles passent les camions, sont donc proscrits, et les effets du corridor sur son environnement sont nuls. Deuxièmement, l'effet tunnel est renforcé par le fait qu'il n'y a pas d'acheteur·euse·s sur la route susceptibles d'acquérir les marchandises associées au régime de direction assistée et donc utilisant les corridors. Pas de marché pour la vente du cuivre raffiné, ni d'ailleurs pour les vaccins que contiennent les convois humanitaires qui passent par la Zambie à destination des zones de conflit de l'est de la RDC (entretien n°70, LUB 5, 11/09/2017). Il n'y a donc aucun prétexte pour eux de s'arrêter pour commercer. Finalement, l'absence d'arrêt en route qui pourraient servir à développer un marché local est souvent la norme lorsque les marchandises sont de très grande valeur, ce qui est le cas pour les types de marchandises utilisant le régime de direction assistée. Comme je l'ai explicité dans la préface, ces biens sont très surveillés, voyagent en convoi, et on note même la présence de gardes armés pour les camions de cuivre et de cobalt. Les arrêts sont donc limités pour éviter le vol ou les dégradations du chargement. Les chauffeurs sont en général autosuffisants pour dormir et cuisiner dans leurs camions ; ils n'achètent donc que très peu de choses sur les bords de la route.

Dans les Copperbelts, suite à la détérioration des infrastructures ferroviaires transfrontalières à partir des années 1980, les corridors sont avant tout routiers. Ils relient les mines de cuivre et de cobalt aux grands ports d'exportation que sont Dar es-Salaam (Tanzanie),

Durban (Afrique du Sud) et Walvis Bay (Namibie) (voir Figure 10, p.119). Plusieurs projets d'équipement du territoire en infrastructures sont actuellement en cours en Zambie, mis en œuvre par la Road Development Agency (RDA). L'un des projets phares en ce domaine est Link Zambia 8000, lancé par le Président Michael Sata en 2012. Il prévoyait l'asphaltage de plus de 8000 kilomètres de route partout dans le pays, et devait être en grande partie financé par l'État *via* le programme des pays pauvres très endettés du FMI et de la Banque Mondiale. Link Zambia 8000 prévoyait par exemple la construction de routes à quatre voies entre les grandes villes de la Copperbelt, mais aussi l'asphaltage de la route Solwezi-Kipushi (soit 121 km), actuellement dans un état médiocre (voir Chapitre 6). Cependant, seuls 700 kilomètres de route ont effectivement été réalisés à ce jour, soit moins de 10 % du programme (entretien n°79, LUS 18, 8/11/2017). En plus du décès de son initiateur en 2014, le projet a dû faire face à d'importants problèmes de financement : les travaux ont été initiés sur ordre du Président de la République, sans que les fonds ne soient disponibles dans les caisses de la NRFA (National Road Fund Agency), agence gouvernementale chargée du financement des projets infrastructurels, complètement court-circuitée pendant les années Sata. L'entretien que j'ai réalisé à la NRFA résume bien cette situation : « *So much to pay and so little money !* » (entretien n°75, LUS 14, 01/11/2017). Aujourd'hui, une dette très importante reste de cette période : Link Zambia 8000 aurait laissé une « *huge debt accumulation* », d'environ 4.8 ou 5 milliards de kwachas, ce qui représenterait entre 35 et 40 % de la dette nationale (entretien n°75, LUS 14, 01/11/2017). Bien que résultant d'une friction collective entre les projets des acteurs internationaux et nationaux, publics et privés, la construction de corridors n'est pas sans rencontrer d'obstacles, notamment financiers.

b) Des infrastructures immatérielles internationales créées pour encourager la vitesse des circulations sur les corridors

La route asphaltée forme la partie physique du corridor et n'est qu'un aspect de celui-ci. Elle se double en effet d'infrastructures immatérielles ayant elles aussi l'objectif d'encourager la vitesse des circulations sous régime de direction assistée. Les infrastructures immatérielles font à la fois partie du discours technique (Portugal-Perez et Wilson, 2012) et du langage critique (Cowen, 2014) sur les circulations de marchandises. Les premiers les définissent comme « transparency, customs management, the business environment, and other institutional aspects that are intangible » (Portugal-Perez et Wilson, 2012, p. 1295) ; la seconde les définit comme « the integration, standardization, and synchronization of customs and trade regulations, not to mention the entire realm of efforts to secure the actual space of these logistics corridors » (Cowen, 2014, p. 65). L'idée que des techniques autres que les infrastructures physiques sont nécessaires afin de gérer les circulations de marchandises et leur vitesse est donc partagée.

Tout comme elles ont participé idéologiquement et financièrement à la création des infrastructures matérielles sur lesquelles se fonde la vitesse, les institutions internationales ont

soutenu le développement des infrastructures immatérielles de facilitation du commerce, notamment dans les pays dits du sud (Portugal-Perez et Wilson, 2012). Par exemple, la CNUCED (Commission des Nations-Unies pour le Commerce et le Développement) a développé un logiciel appelé Sydonia (Système Douanier Automatisé) / Asycuda (*Automated System for Customs Data*) dans le but d'assister les administrations douanières dans le traitement des informations relatives aux circulations et dans un objectif de vitesse :

> « It aims at *speeding up* customs clearance through the introduction of computerization and simplification of procedures and thus minimizing administrative costs to the business community[51] » (je souligne)

Le logiciel douanier Sydonia / Asycuda est utilisé tant en Zambie qu'en RDC, mais aussi dans plus de 90 pays et territoires. Il est gratuit, et les administrations voulant le mettre en place reçoivent un important soutien technique de la part de la CNUCED. Vitesse des circulations, standardisation et donc réduction des coûts : le développement de logiciels à destination des autorités douanières est un outil crucial de gouvernement des circulations :

> « SYDONIA s'est rapidement inscrit dans deux ordres internationaux qui font du simple logiciel un puissant vecteur de normes : un ordre économique de réduction des coûts du franchissement des frontières par la normalisation des procédures douanières et un ordre politique de promotion des intégrations régionales comme matérialisations d'une équivalence entre commerce, développement et stabilité politique. » (Cantens, 2008, p. 302)

Les *soft infrastructures* intègrent donc elles aussi des valeurs et des projets politiques.

Si le logiciel Sydonia / Asycuda est gratuit, il s'appuie sur la nomenclature du Système Harmonisé, ou HS code, créé en 1988 par l'Organisation Mondiale des Douanes (UNCTAD, 2011). Il s'agit d'un registre dans lequel les marchandises sont classées par catégories et sous-catégories, chacune correspondant théoriquement à un code unique. Par exemple, les métaux sont associés aux codes 25 à 27 ; les minerais et résidus miniers au code 26 ; les concentrés de cuivre sont alors désignés par le code 2603. Ce code est toujours renseigné sur les documents gérés par les administrations et par les agents en douane. Cependant, l'accès à cette nomenclature pose problème : elle est accessible sur Internet, mais, tout comme les standards issus de grandes multinationales comme les standards ISO, son accès officiel est payant[52]. Les employé·e·s de Giant Logistiks, par exemple, disposent d'une version papier, dans laquelle les fréquentes mises à jour des codes HS n'apparaissent pas (entretien n°58, GIA 7, 8/08/2017). En outre, comme pour toute nomenclature, se pose le problème du classement de certaines marchandises : les codes 90-97 intitulés « Divers » rassemblent ainsi des marchandises aussi variées que des « *Ivory, bone, tortoise-shell, horn, antlers, coral, mother-of-pearl and other animal carving material and articles of these materials; worked, (including articles obtained by moulding)* » (9601) et « *Instruments, apparatus and models, designed for demonstrational purposes (in education or exhibitions), unsuitable for other uses* » (9023). La précision dans la

[51] https://asycuda.org/programme/

[52] Il est cependant possible d'en trouver des versions piratées gratuites, dont je me suis par ailleurs servi dans le retraitement des statistiques sur le terrain et pendant mon stage chez Giant Logistiks.

description ne peut cependant prétendre épuiser toutes les marchandises pouvant être achetées et vendues, et crée ses propres contournements (Bowker et Star, 1999, p. 149-153).

c) Investissements de forme dans l'entreprise, infrastructures immatérielles d'accélération des circulations. Cas de Giant Logistiks

La création de *soft infrastructures* dédiées à la vitesse intervient également en interne dans les entreprises. Il s'agit des « investissements de forme » (Thévenot, 1985), des mesures ayant pour objectif de stabiliser les relations internes à l'entreprise, mais aussi les relations qu'elle entretient avec des entreprises sous-traitantes ou partenaires, et avec les administrations publiques. Dans le cas des circulations de marchandises, les investissements de forme stabilisent ces relations dans le temps et dans l'espace, permettent de réduire les incertitudes et donc d'agir sur le temps et la vitesse des circulations. Les investissements de forme s'incarnent dans

> « la mise en œuvre de tout un ensemble d' « outils » complémentaires, normes, standards, règlements, conventions, contrats, qualifications, marques, etc., et [dans] l'articulation de ces outils. » (Thevenot, 1986, n.p.)

Mis à part les contrats entre les firmes, éléments clés dont il sera question dans la troisième partie de ce chapitre, d'autres infrastructures immatérielles sont mises en place pour stabiliser les relations entre les entreprises, notamment lorsque ces relations couvrent plusieurs continents. Par exemple, un serveur sécurisé a été mis en place pour permettre des communications régulières entre toutes les parties prenantes de la chaîne logistique reliant la mine de Tellis aux ports d'exportation, gérée par les bureaux Giant Logistiks en RDC, en Zambie et en Afrique du Sud. Une fois par semaine, le manager du bureau de Ndola doit appeler ce serveur, situé aux États-Unis, et entrer un code secret unique, pour accéder à la conversation de groupe. Le jour où j'ai assisté à cette conversation, la connexion ne marchait pas bien, l'appel a donc été écourté (Notes de terrain, 28/08/2017). Le manager n'a par ailleurs fait que souligner les retards induits par les problèmes de connexion au serveur Asycuda / Sydonia.

Mais les investissements de forme internes à l'entreprise concernent surtout la mesure et l'évaluation du temps des circulations de marchandises prises en charge par ses employé·e·s, faisant du temps des circulations le cœur de l'activité logistique (voir Scène de terrain n°1, p.191). Ces infrastructures immatérielles contribuent à la diffusion de la valeur vitesse aux employé·e·s de la logistique ; elle ne se limite donc plus aux seuls mouvements de marchandises. Parmi elles, on trouve le Key Performance Indicator (KPI), dont le calcul intervient à plusieurs étapes du processus de circulation et donc à plusieurs niveaux dans l'entreprise. Par exemple, le KPI permet au management de contrôler le travail des salarié·e·s de l'entreprise étant directement aux prises avec les circulations de marchandises, et de les soumettre à un rythme toujours plus rapide dans le traitement des informations. En témoigne l'importance donnée aux différents marqueurs temporels dans le traitement d'une circulation : dates et heures d'arrivée des requêtes venant des entreprises clientes, des documents constituant

les dossiers, ou des marchandises elles-mêmes à différents points du territoire sont automatiquement consignées, et ce souvent manuellement dans des registres. Sur la base de ces éléments, les équipes managériales de Giant Logistiks calculent le KPI, dont les délais sont fixés dans un but de productivité. Par exemple, le temps compris entre l'arrivée d'un camion à la frontière de Kasumbalesa, le traitement des informations relatives à sa cargaison, le paiement effectif des droits de douane et son passage de l'autre côté de la frontière est précisément calculé, et doit théoriquement être inférieur à 1,5 jour, contre 2 auparavant. La vitesse, voire l'accélération du délai de traitement des informations, précisément exprimée par le KPI, est un argument commercial important pour des éventuel·le·s client·e·s de Giant Logistiks car le temps de traitement des dossiers influe sur la durée du mouvement marchand lui-même, et est donc reporté sur les coûts finaux pour l'entreprise cliente (voir Encadré 12, p.188).

> J'ai accompagné Rose [chargé des relations commerciales chez Giant Logistiks] à l'entreprise Forward[53], spécialisée dans le transport depuis l'Afrique du Sud. On a rencontré le manager pour lui demander pourquoi il n'avait plus recours à Giant Logistiks ces derniers temps. Il s'est un peu énervé, en disant que le bureau Giant Logistiks de Livingstone avait un problème, car ce n'est pas normal de traiter un TIP (autorisation de transit pour les marchandises) en 6 jours. 6 jours, c'est 20 % du mois, et il ne peut pas se permettre d'immobiliser 20 % de son revenu mensuel à cause de l'inefficacité d'une entreprise, qui en plus n'assume pas ses torts. Il a expliqué x fois comment il avait vérifié si c'était une faute interne à Forward, si ses employé·e·s avaient bien envoyé tous les documents à temps, et que, quand ils avaient pointé le problème chez Giant Logistiks, ils lui avaient envoyé un mail de « *bullshit* » pour se renvoyer la balle. Il a donc décidé de traiter avec des entreprises qui, *elles*, peuvent faire le travail en un temps convenable (…) Rose m'a dit que c'était son travail d'avoir à faire aux gens mécontents …
>
> Source : Notes de terrain, 15/08/2017

Encadré 12 : La vitesse, un argument commercial de première importance.

L'immobilité des camions de l'entreprise Forward due aux délais trop importants et au non-respect des KPI est donc directement interprétée comme une perte de revenus par les clients de l'entreprise, et donc un prétexte pour rompre les relations contractuelles.

Le KPI intervient également dans le traitement des documents qui lie Giant Logistiks à ses entreprises clientes et à l'administration fiscale zambienne. La Zambie dispose en effet d'un règlement fiscal original concernant la taxe sur la valeur ajoutée (TVA). La TVA est normalement payée par le·a consommateur·rice final·e d'un bien. Si une entreprise importe un bien et le transforme, le montant de la TVA, payée automatiquement à l'importation, est transféré à la facture du consommateur final. Les mines, par exemple, payent la TVA automatiquement sur toutes leurs importations, y compris sur les véhicules ou les intrants disparaissant dans la production du minerai, ce qui représente beaucoup d'argent. Elles peuvent

[53] Le nom de l'entreprise a été modifié.

donc en réclamer le montant à la Zambian Revenue Agency (ZRA) dans un délai de trois mois suivant l'importation des biens. Il est considéré que le gouvernement récupérera les montants ainsi remboursés sur la vente finale des biens transformés, ou sur leur exportation. Le délai de remboursement de la TVA par l'État aux entreprises est passé, dans le budget de 2017, de 6 à 3 mois, ce qui a eu un impact direct sur Giant Logistiks, qui règle l'intégralité des droits de douane sur des biens à l'importation et doit ensuite transmettre les documents à ses entreprises clientes pour qu'elles fassent une demande de remboursement à l'administration. Ici, le KPI est fixé à 15 jours, et comprend toutes les procédures, de l'enregistrement de l'entrée de la marchandise à la frontière, le paiement des droits dus et la transmission des documents au client. Tous les jours, le manager en charge des gros contrats miniers dans le bureau Giant Logistiks de Ndola regarde donc où en sont les divers documents, qui doivent être tamponnés, validés, et renvoyés. Il arrive que certains d'entre eux soient bloqués à l'aéroport de Lusaka depuis 28 jours ! Dans le cas où les documents traînent trop et que l'entreprise cliente n'a pas le temps de se faire rembourser la TVA auprès de la ZRA, c'est à Giant Logistiks de rembourser la différence.

Le KPI correspond donc à une série de tâches à effectuer dans une période de temps fixée par le management. Il est donc bien un investissement de forme dédié à la vitesse des circulations de marchandises :

> « Instead of discrete, uniform units of time, logistical geographies rely on rates—the number of tasks completed in a set period—which are always, ideally, improved upon. In other words, key performance indicators (KPIs) and the real-time measurement of labour imply a constant acceleration described in terms of improved productivity. » (Hepworth, 2014, p. 1130)

Réformes, améliorations, accélérations perpétuelles sont ce sur quoi se base l'industrie logistique. Selon les mots d'un employé de Giant Logistiks, la logistique est un « *never-ending process* » (entretien n°57, GIA 6, 8/08/2017), comme si le mouvement des choses pouvait être toujours plus rapide.

d) Des infrastructures qui cherchent l'annihilation de l'espace par la vitesse

Les infrastructures physiques et immatérielles formant les corridors répondent donc à l'impératif de vitesse, de régularité et d'accélération permanente des circulations de marchandises dans le régime de direction assistée. Une des réponses qu'elles apportent à cet impératif est la tentative de suppression des barrières tant physiques que politiques à la rapidité des circulations. Il s'agit de supprimer les retards qui peuvent surgir dans le réseau, et ce par des stratégies d'évitement des contraintes géographiques propres aux Copperbelts. On remarque ainsi la tendance croissante à la « déspatialisation » (Chiapello et Boltanski, 1999, p. 470) des circulations (voir Chapitre 7). Le développement d'infrastructures standardisées conduit ainsi une certaine standardisation des circulations elles-mêmes ; on attend des technologies développées dans le régime de direction assistée qu'elles transforment les circulations en quelque chose d'uniforme, de prévisible et de reproductible. À travers le

développement de ces techniques, le raisonnement topologique, c'est-à-dire la place relative des choses dans un espace en réseau, remplace le discours topographique prenant en compte les aspérités du terrain : « les innovations de tous ordres … réduisent la contrainte de la distance et des rugosités de l'espace » (Jaglin et Steck, 2008, p. 4). La variable temps, sous sa composante vitesse, encourage ce passage de l'un à l'autre (Hassan, 2009) :

> « the documents produced by port authorities and donors reproduce *ad nauseam* selectively picked indicators of port performance, notably dwell time and the average time or cost required to transport a container from the port to Rwanda, and compare them with the same metrics for Mombasa. Port authorities, clearing agents and transporters indeed speak of distances to Rwanda in days, not in kilometres, exemplifying how they quantify seamlessness in dwell time. » (Hönke et Cuesta-Fernandez, 2017, p. 1087-1088)

Peu importe l'endroit et les circonstances géographiques précises dans lesquelles se déroule une circulation (passage d'un col, d'un fleuve, d'une frontière), sa vitesse moyenne est tout ce qui compte et ce sur quoi on doit agir.

Ainsi, on ne peut vraiment parler de la compression de l'espace-temps, concept défendu par David Harvey (1999), comme d'un phénomène inévitable et forcément lié à l'internationalisation et à la financiarisation du capitalisme. Cette narration a le défaut de s'intégrer entièrement dans les idéologies dont la Banque Mondiale se sert pour analyser et accélérer les circulations qu'elle considère comme bonnes, autrement dit rentables, celles qui font précisément partie du régime de direction assistée. Les circulations de marchandises se déroulant dans les Copperbelts relèvent davantage d'un phénomène d'annihilation de l'espace par l'impératif de vitesse, déjà analysé par Marx (Zanetti, 2016). Couvrir une même distance mais dans un temps réduit est possible mais demande d'importants investissements, notamment financiers, nécessaires à la mise en place des infrastructures physiques et immatérielles dont il a été question plus haut. Ces ressources ne sont pas accessibles à tous les acteurs ou à toutes les marchandises :

> « time-space compression needs differentiating socially (…), what one might call the (…) power geometry of time-space compression. For different social groups, and different individuals, are placed in very distinct ways in relation to these flows and interconnections. This point concerns not merely the issue of who moves and who doesn't, although that is an important element of it; it is also about power in relation to the flows and the movement. » (Massey, 1994, p. 147)

Il faut ainsi considérer l'inégalité d'accès aux infrastructures qui permettent la vitesse des circulations entre marchandises et acteurs, et donc inégalité de participation dans le régime de direction assistée. Plus on veut que les circulations aillent vite, plus il faut avoir de ressources ; d'où le fait que le régime de direction assistée soit réservé aux acteurs ayant le plus de moyens (entreprises multinationales, institutions internationales et coopérations bilatérales) ; ou encore aux biens les plus onéreux (minerais). Cela introduit de façon directe les rapports de pouvoir qu'induit la notion de vitesse, et ce malgré le vernis technique dont les discours officiels des institutions internationales la parent.

Scène de terrain n°1 – Régime de direction assistée. La vitesse et le temps sont au cœur de l'activité logistique

Chaque mois se tient une réunion de bilan entre Giant Logistiks, une entreprise multinationale de dédouanement, Akili Mani, un transporteur congolais et Tellis Mining, une multinationale gérant une mine congolaise exportant du cuivre et du cobalt vers des marchés ultra-marins. Tellis Mining est en position de donneuse d'ordre : c'est elle qui a recruté les Giant Logistiks et Akili Mani suite à la publication d'un appel d'offre détaillé. Elle a choisi les partenaires les plus efficaces selon son point de vue, croisant sans doute des caractéristiques de coût des services proposés, d'efficacité, d'ancienneté sur le marché et de réputation. Cependant, aucune des trois entreprises ne peut réellement fonctionner sans les deux autres ; les rapports entre elles ne sont donc pas forcément hiérarchiques. Elles organisent à elles trois le mouvement des marchandises nécessaires à l'extraction minière et des minerais prêts à l'exportation.

Chaque mois, le lieu de la réunion change : elle se tient à tour de rôle dans l'un des locaux des trois entreprises, et ce afin de répartir les efforts de mobilité entre partenaires zambiens et congolais. Le choix du lieu de la prochaine réunion est décidé d'un mois sur l'autre. Parfois, quand l'assemblée constate un problème dans l'un des points clés de la chaîne logistique, formée par tous ces lieux et tou·te·s ces salarié·e·s travaillant à la bonne circulation des marchandises produites ou consommées par la mine, les membres présents décident de tenir la réunion suivante précisément à l'endroit où le problème est détecté. Il semble que le choix du lieu pour les réunions a donc aussi pour objectif de maintenir la pression et la surveillance sur l'ensemble des maillons de la chaîne. Cette fois, l'assemblée déplore l'absence de deux managers zambiens de Giant Logistiks, et décide alors de tenir la prochaine réunion dans les locaux de cette dernière, afin que ces deux personnes n'aient pas d'excuses pour ne pas rendre des comptes à leurs partenaires sur les mauvais résultats du mois écoulé.

Contrairement à mon environnement de travail chez Giant Logistiks en Zambie, majoritairement zambien, les personnes assistant à la réunion entre les trois entreprises sont pour une grande majorité des travailleur·euse·s expatrié·e·s (Sud-africain·e·s, Belges, Américain·e·s). On pourrait d'ailleurs presque se passer de l'écriture inclusive, car sur les 13 présent·e·s, nous ne sommes ce jour-là que deux femmes. Une nouvelle personne vient d'être recrutée chez Akili Mani ; on lui demande donc de se présenter. Je dois me présenter brièvement également. Il est si rare d'accueillir de nouvelles personnes dans ce cercle restreint qu'aucun des autres participants ne se présente. L'identification des uns et des autres se fait donc, pour moi, au fil de la réunion, en la déduisant de leurs prises de parole.

Ce mois-ci, la réunion se tient dans une salle de conférence confortable et climatisée, dans les bureaux de l'entreprise Akili Mani à Lubumbashi. C'est le directeur général adjoint, un Belge d'une cinquantaine d'années, qui ouvre la réunion, qui se tiendra intégralement en anglais. Il annonce tout d'abord fièrement que son entreprise a obtenu une certification internationale ISO, récompensant la démarche qualité au sein de l'entreprise. Puis il récapitule les grandes lignes de l'activité des trois entreprises sur les deux mois écoulés : il explique que les performances enregistrées au mois n°1 n'ont pas été satisfaisantes à cause d'une

importante baisse de la production des minerais due à des pannes mécaniques importantes sur le site de la mine, pour lesquelles il a fallu importer d'urgence des pièces de rechange. Le mois n°2 a été meilleur, car la production a repris avec l'exportation de plus de 70 000 tonnes de cathodes de cuivre.

Le premier thème abordé lors de la réunion est la sécurité et les incidents ou accidents qui ont eu lieu dans les deux mois écoulés. Le responsable des opérations de Akili Mani, le transporteur, passe alors en revue tous les incidents ayant impliqué les poids lourds de l'entreprise : un grand nombre de ces événements sont causés par des voitures qui dépassent les camions et qui les endommagent en se rabattant, ou par les camions qui manœuvrent avec précipitation dans les espaces de parking. Dans ces cas-là, les dégâts sont minimes, et uniquement matériels. Ils engagent cependant des coûts de réparation des camions ou des espaces de parking endommagés, mais également des coûts de modification de ces espaces pour éviter que ces événements ne se reproduisent (marquage renforcé, modification d'un itinéraire, déplacement de mobilier, arasement d'un terre-plein). À la fin du mois n°2 cependant, un véhicule d'escorte, ces voitures qui suivent les camions de cuivre et de cobalt pour assurer la sécurité de leurs chargements, a renversé un garçon au cours de la traversée d'un village congolais et l'a tué. Cette information déclenche quelques froncements de sourcils autour de la table et rend pesant le silence qui règne soudain sur l'assemblée. Le responsable des opérations de Akili Mani, qui a toujours la parole, explique les compensations financières versées à la famille de l'enfant et que l'entreprise va certainement devoir se séparer du chauffeur ayant causé l'accident mortel. Il explique également que l'entreprise organise des réunions spéciales consacrées à la sécurité trois fois par semaine avec leurs chauffeurs. Les événements soulignés ici en réunion le sont donc également avec l'ensemble des conducteur·rice·s.

On passe ensuite à la partie opérationnelle. Ici, ce sont surtout les responsables des entreprises Giant Logistiks, chargée du dédouanement, et Akili Mani qui s'expriment. Ils distribuent à toute l'assemblée une pile de documents récapitulatifs, retraçant les bilans des deux mois écoulés pour les trois entreprises : volumes de la production, des importations, des exportations, mais surtout performances temporelles des uns et des autres tout au long de la chaîne logistique (voir par exemple la Figure 29, p.196). Le temps et la vitesse des circulations ont donc occupé les discussions pendant la majeure partie de la réunion.

Le manager de Akili Mani est mécontent des performances de certains bureaux de l'agent en douane. Il estime que la situation se détériore depuis qu'un changement d'équipe a eu lieu dans l'un des points clés de la chaîne logistique en Zambie : « *Something is happening ... and it is slowly slowly impacting the pace of documentation* », dit-il. Il insiste : « *small things happen there and are reducing the pace of documentation*. » Il s'en plaint car une diminution de la vitesse du traitement des documents rendant possibles les circulations de marchandises a un impact direct sur la vitesse de celles-ci, et donc sur leur rentabilité. Il explique que la documentation relative aux poids lourds n'est pas traitée dans l'ordre dans lequel elle est déposée : il arrive que les papiers relatifs à un camion arrivant le mercredi ne soient prêts que le lundi suivant, alors que les papiers relatifs à un camion arrivé le vendredi

soient prêts le jour même. Cela met toute la chaîne logistique dans l'embarras, dit-il. Les employé·e·s de Giant Logistiks mettent en cause le fonctionnement de la ZRA, ce qui est démenti par les autres employés effectivement présents à cette réunion.

Le manager de Akili Mani est également mécontent des performances de Tellis Mining car le déchargement et le rechargement des camions sur le site de la mine prend trop de temps : « *we're losing one or two days for each truck* », dit-il. Sommé d'éclaircir la situation, le représentant de Tellis Mining explique que les entrepôts devant recevoir les intrants chimiques sont pleins. Cela s'explique par l'inégalité des flux de marchandises produites et consommées par la mine : en temps normal, pour une tonne de minerai produite et exportée, elle reçoit environ trois tonnes de produits chimiques (chaux, acide sulfurique, magnésium). Le mois n°1 ayant été marqué par l'interruption de la production due à une panne, les intrants se sont accumulés sur site, congestionnant les entrepôts dédiés. Le manager de Akili Mani, qui anime toujours la réunion, demande des améliorations rapides, dès le mois suivant, sur cette question de congestion, qui met dans l'embarras tous les partenaires.

Ce dernier est cependant très satisfait des performances des équipes de Giant Logistiks, l'agent en douane, des deux côtés de la frontière de Kasumbalesa. Pour le côté congolais de la frontière, et par rapport aux mois précédents, les rythmes de la documentation et du passage des camions se sont considérablement améliorés, et ce grâce à l'action directe du manager de ce bureau pour le compte de Giant Logistiks. Le manager de Akili Mani se questionne quant à cette réussite, et demande explicitement ce que le manager du bureau a « donné sous la table » aux douanes pour régler ce problème qui a dû être soulevé maintes fois aux réunions précédentes. Pas de réponse, l'assemblée se contente d'émettre un petit rire gêné… Ma présence, celle d'une *outsider* au monde de la logistique, empêche peut-être l'intéressé de répondre frontalement à cette question qui fait penser que la corruption d'agents publics est monnaie courante dans cette industrie. Pour le côté zambien de la frontière (le document retraçant les performances de ce maillon de la chaîne logistique est visible en Figure 30, p.197), les résultats sont plutôt satisfaisants également. Le chef de la logistique de Tellis Mining questionne le responsable du bureau de Giant Logistiks de Kasumbalesa sur les paiements des droits de douane, parfois anormalement longs. Les paiements ne sont pas toujours mis en œuvre par le même bureau : pendant les week-ends, ceux-ci sont émis depuis le siège de Giant Logistiks à Lusaka. Cela pose problème et cause des retards car le bureau de Lusaka est en charge du paiement des droits de douane pour toutes les circulations gérées par tous les bureaux répartis sur le territoire zambien. Le manager du bureau de Giant Logistiks à Kasumbalesa explique : « *There is a reduction of pace during the weekend whereas it is the time when business is higher*. » Les managers de Akili Mani et de Tellis Mining sont mécontents de passer après d'autres entreprises pour le paiement des droits de douane : celui-ci doit impérativement être réalisé pour qu'un camion bloqué à la frontière puisse poursuivre sa route. Ils expriment le projet de s'adresser directement au responsable de Giant Logistiks au niveau de toute l'Afrique australe travaillant depuis l'Afrique du Sud pour résoudre ce problème, court-circuitant ainsi les responsables nationaux en Zambie. Ils peuvent se le permettre ; en effet, Tellis Mining est le plus gros client de Giant Logistiks sur la région. Ses désirs sont donc des ordres. La prévalence de ce qu'il se passe à Lusaka pour la bonne marche des affaires à Kasumbalesa est sensible : une panne de réseau au siège de Giant Logistiks a par exemple

affecté au moins 70 camions sur le mois, ce qui fait que sur le mois n°2, « *only 78 % of our trucks were cleared in time.* »

Le cas de Giant Logistiks est presque terminé. Il est rapidement question des équipes de nuit que l'agent en douane a mis en place en RDC : les employé·e·s réalisent les entrées douanières dans le logiciel Asycuda / Sydonia pendant la nuit afin que les informations relatives aux circulations de Tellis Mining soient traitées par les administrations douanières tôt le matin. Cela permet aux poids lourds de commencer leur trajet sur le reste de la journée. Les managers logistiques des trois entreprises soulignent que les équipes de nuit de l'agent en douane font trop d'erreurs. Le facteur humain crée bien des problèmes à l'impératif de vitesse de l'industrie logistique…

Après deux heures de réunion vient le moment de conclure. Le manager de Akili Mani nous demande de nous référer à un document de bilan des performances, qui retrace la vitesse d'une rotation complète pour le premier semestre de l'année 2017 (document reproduit en Figure 32, p.199). La précision des chiffres avancés peut laisser l'observateur·trice pantois·e : que signifient 8, 5939 jours, pour le mois de mars 2017 par exemple ? La figure 32 montre que la rotation complète s'effectue toujours en dessous des 10 jours fixés contractuellement entre les trois entreprises, mais cette vitesse n'est pas tout à fait satisfaisante pour le manager de Akili Mani. Il préfèrerait en effet que la rotation se fasse entre 7,5 ou 8 jours, et ce afin de pouvoir faire face aux éventuels imprévus. Il lance une question à l'assemblée : « *Where can we do better ? Where can we gain hours ? Sometimes one hour can give you one day at the end of the chain !* » Peu de propositions révolutionnaires seront malheureusement avancées ce jour-là pour parvenir à cette transformation magique de quelques heures d'avance à un jour entier. Un repas gastronomique préparé par deux chefs belges attend les participant·e·s au rez-de-chaussée, hâtant sûrement la fin de la réunion.

Cette scène de terrain montre bien que la temporalité des circulations des marchandises liées à l'industrie minière est au cœur des préoccupations des grandes entreprises représentées ici par leurs cadres. Le temps et la vitesse sont au cœur de l'activité logistique elle-même, comme le montre le fait que les questions de performance temporelle ont occupé la majeure partie du temps de la réunion. La vitesse, ou plutôt son caractère toujours insuffisant et donc l'accélération perpétuelle du rythme des circulations, est d'ailleurs le point de départ à la fois pour les reproches effectués aux uns par les autres, mais également pour les initiatives de changement dans le système. Les changements n'ont cependant jamais l'air suffisants : lorsqu'un KPI est respecté et que la performance se stabilise, le délai pour réaliser ces tâches est alors réduit. La Figure 31 (p.198) montre par exemple les performances temporelles globales d'une boucle. La couleur rouge fait ressortir celles qui ne conviennent pas. En comparant l'ensemble des tableaux que l'on m'avait distribué ce jour-là, il est difficile de ne pas en déduire que la course à la vitesse est une fuite en avant, et que le tempo parfait n'existe pas.

Les circulations dont il a été question, cuivre, cobalt, chaux, acide sulfurique, magnésium, qui forment la routine de la coopération entre ces trois grandes entreprises, font partie du régime de direction assistée : la rapidité des circulations (8 jours pour réaliser près de

6000 kilomètres et traverser plusieurs frontières internationales, dont celle du Congo réputée difficile à franchir) fait appel à une importante et coûteuse force de travail disposée à de nombreux points du territoire, travaillant de jour comme de nuit, y compris les week-ends. Les convois ne circulent que sur les corridors internationaux et ne peuvent pas changer d'itinéraire facilement, sans quoi il faudrait réorganiser cette force de travail présente tout au long des itinéraires routiers (mécaniciens, équipes des agents en douane, agents de sécurité). On note aussi l'importance soft infrastructures et des investissements de forme : outre les contrats qui lient ces trois entreprises entre elles, l'exemple des KPIs, ces indicateurs de calcul et d'évaluation de la performance temporelle de chacun, montre qu'ils sont au fondement du travail commun de ces trois entreprises.

NB : Les figures ci-dessous ont été reproduites à l'identiques à partir des documents originaux, en supprimant tous les éléments pouvant servir à l'identification des protagonistes.

Legends	Giant Logistics	Akili Mani	Tellus Mining

Performance Summary Month 1 - Imports

	A		B		C		D	
	Lead time between receipt clean pre-alert and duty payments		Lead times between Kasumbalesa IN and Kisanga OUT		Kisanga OUT arrival site		Transit time import (from arrival KAS to site)	
	Target 2 DAYS		Target 0,50 DAY		Target 1 DAY		Target 2 DAYS	
	Actuals 2.45 DAYS		Actuals 0.15 DAY		Actuals 2.71 DAYS		Actuals 2.86 DAYS	
Number of trucks	Achieved	NOT Achieved	Achieved	NOT Achieved	Achieved	NOT Achieved	Achieved	NOT Achieved
	☹		☺		☹		☺	
425	44 %	57 %	100 %	0 %	44 %	56 %	61 %	39 %

IMPORTS	A	Our lead time for payment of liquidations averaged **2,45** days. This is a significant increase compared to last month which was **1,64** days. This is mainly due to the connectivity issues in Sydonia World. The instability of the connection did not allow us to capture declaration within the target. Only 64 % (**272** trucks) of truck were cleared before the arrival on site. 12 % of trucks (**50** trucks) were cleared the day of arrival on site. 24 % of trucks (**103** trucks) were cleared after their arrival on site with an average of 3,5 days. The challenges faced during the month : - **23** % of files were cleared and paid in **3** days (**97** trucks). This is mainly due to the fact that reagents shipments are routed in orange status. We must wait for 3 hours to get them rerouted in green status and liquidated. This happens for most of the files and create a delay of one day and a half. - **32** % of files were captures late due to the disconnection of Sydonia World during data entry (**135 trucks**) - Target achieved for **44** % of files (**187 trucks**)
	B	We reached our target on **100** % of trucks (**425 trucks**). Good overall performance.
	C	Target achived for **41** % of trucks (**186** trucks). **59** % of trucks (**239**) were waiting in B's yard.
	D	Target achived for **61** % of trucks (**258** trucks).

Figure 29 : Tableau d'évaluation de la performance de la chaîne logistique liant les entreprises Giant Logistiks, Akili Mani et Tellis Mining.

KASUMBALESA CLEARANCE KPIs							
Num. Trucks	Registration leadtime	Assessement leadtime	Payment leadtime	Release lead time	Overall Clearance leadtime	Percentage Target achieved	Percentage target not achieved
445	0.13	0.69	0.09	0.14	1.10	92.90%	7.10%

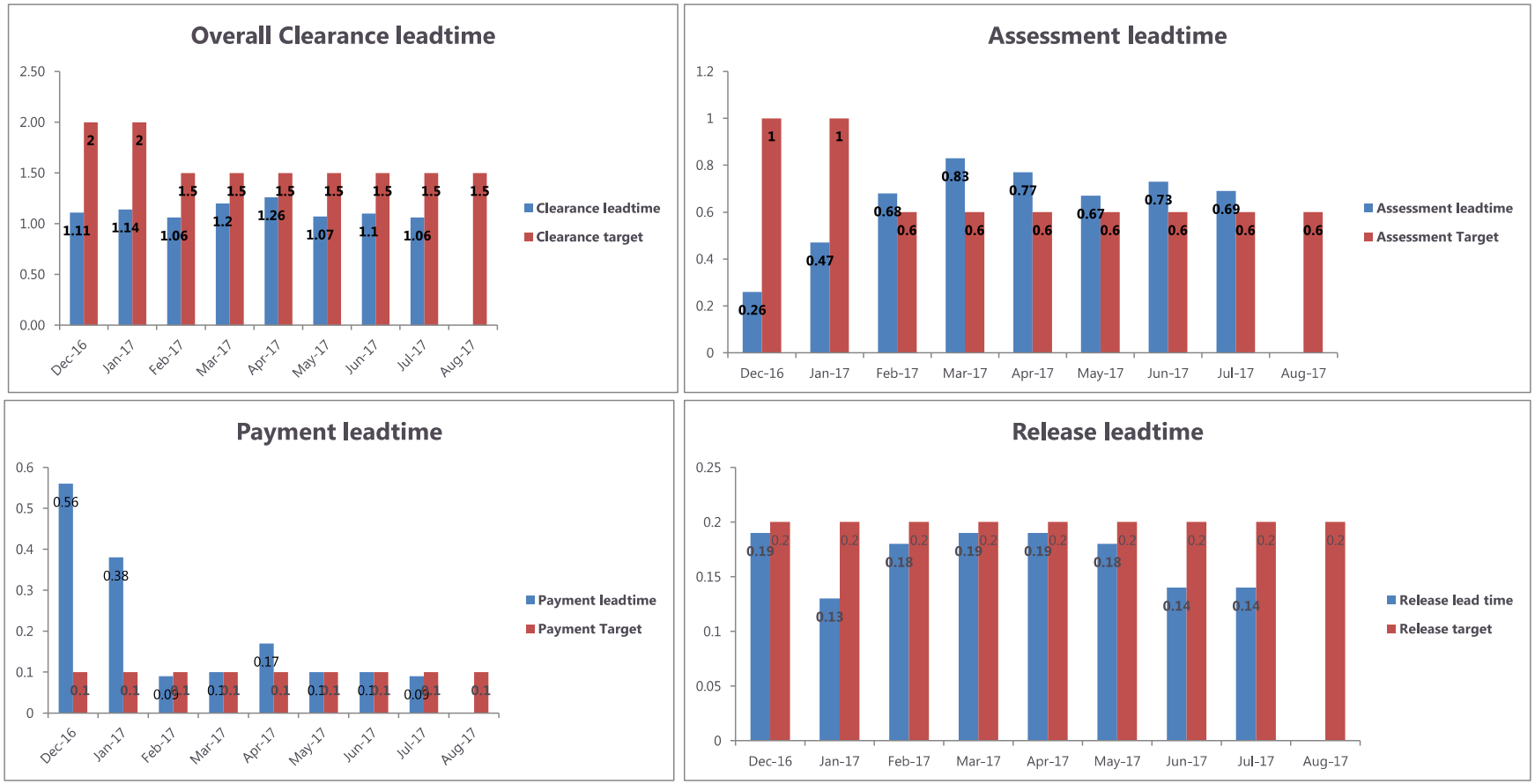


Figure 30 : Les KPIs du bureau de Giant Logistiks du côté zambien de la frontière de Kasumbalesa

	January	February	March	April	May	June	July	August	September	October	November	December	Average
Lead time between receipt clean pre-alert and duty payments	3,03	2,69	3,64	2,85	2,71	2,76	2,79	2,54	2,9	3,32	1,95	4,01	2,93
Lead time between Kasumbalesa IN and Kisang OUT	0,15	0,11	0,12,	0,1	0,12	0,15	0,15	0,1	0,15	0,1	0,1	0,15	0,13
Lead time between Kisanga OUT and arrival on site	2,57	1,65	2,11	1,88	1,46	1,75	1,77	1,97	1,7	1,1	1,88	1,47	1,78
Transit time import Target 2 days	2,72	1,76	2,21	1,98	1,58	1,9	1,92	2,07	1,85	1,2	1,98	1,62	1,90
Number of voyages	361	426	456	512	458	435	455	436	429	472	428	353	

Figure 31 : Performance temporelle d'une boucle sur une année type. En rouge, les KPIs non-respectés.

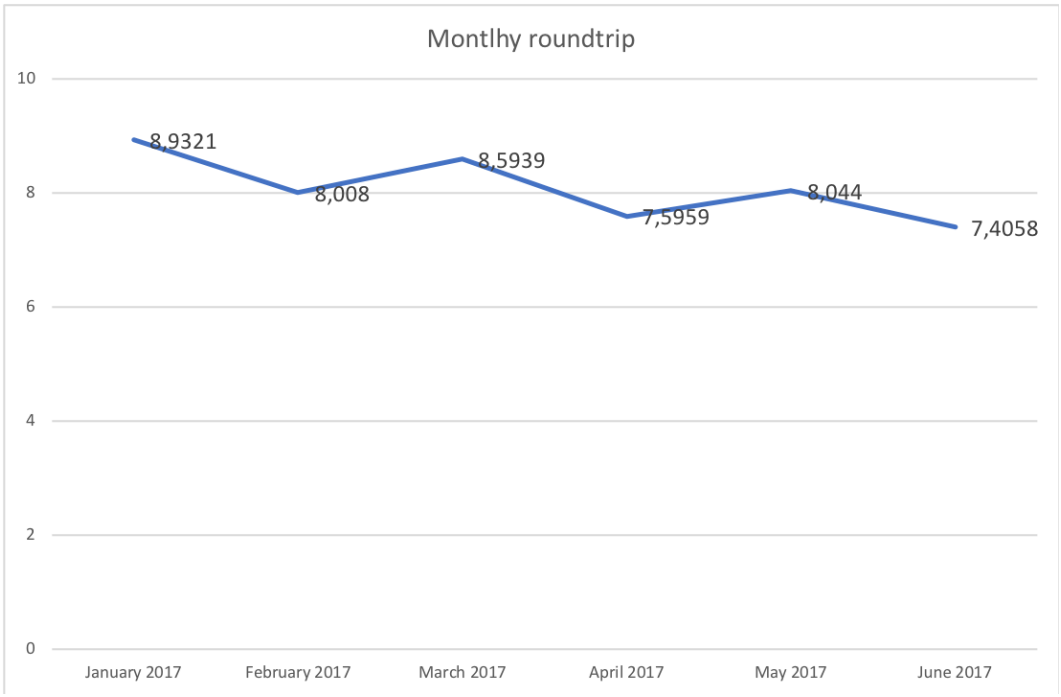


Figure 32 : Durée moyenne d'un trajet organisé et géré par les entreprises Giant Logistiks, Akili Mani et Tellis Mining

3. Critique politique de la valeur vitesse

À la lecture des rapports de la Banque Mondiale cités ci-dessus, on pourrait croire que la vitesse est seulement un phénomène technique et quantifiable, mettant en relation une distance fixe et le temps nécessaire pour la parcourir (Crang, 2007). La vitesse se mesure ainsi précisément, faisant d'elle une variable sur laquelle on peut agir par l'investissement dans des infrastructures matérielles et immatérielles. Cependant, les développements précédents ont montré que l'accès à la vitesse, synonyme de rentabilité dans le système de pensée actuel (Paché, 2007), n'est pas également réparti en fonction des acteurs et des marchandises qui circulent. Loin d'être uniquement une variable technique, la vitesse est donc également une valeur hautement politique (Cresswell, 2010 ; Hassan, 2009 ; Virilio, 1977), par laquelle s'expriment des rapports de pouvoir dans le champ des circulations de marchandises.

a) Le vitesse, une ressource inégalement distribuée, même au sein du régime de direction assistée

Il est important de noter que la vitesse des circulations est une ressource inégalement distribuée en fonction des biens qui circulent et des acteurs qui animent ces circulations. Étant donné que la vitesse est coûteuse à mettre en place, elle est réservée à un petit groupe d'acteurs et de biens. L'allocation du temps et des retards se fait en fonction de rapports de pouvoir internes au régime de direction assistée. Je suis ici les conclusions de Tim Marshall et Richard Cowell (2016) dans leur étude de la gestion du temps dans la mise en place de projets infrastructurels en Grande-Bretagne. Devant l'impératif d'accélérer les processus de décision, ils constatent que les « "speed up" reforms tend to redistribute time between processes and actors rather than reduce overall decision times » (Marshall et Cowell, 2016, p. 1861). Dans ce cas, le fait de bénéficier d'un temps supplémentaire malgré le contexte d'accélération de la prise de décision est réservé aux acteurs les plus puissants, dont fait partie l'État. Dans le régime de direction assistée, la capacité d'accélérer ses propres mouvements de marchandises, est aussi une ressource à la fois politique et économique inégalement distribuée.

L'inégalité de l'accès à la vitesse a cours dans le monde de la logistique, bien que celle-ci soit l'une de ses valeurs cardinales qu'elle promeut à tou·te·s ses client·e·s. Par exemple, suivant leur réputation et leur ancienneté dans l'activité commerciale et dans la région, les entreprises clientes de Giant Logistiks en Zambie et en RDC ont un traitement différencié : certains clients sont soumis au « *payment on site* », c'est-à-dire qu'ils doivent payer les droits de douane à peine la facture émise, sous un délai de sept jours. D'autres bénéficient du « *cash service* », c'est-à-dire que Giant Logistiks avance le paiement des droits de douane sur son propre budget et accepte ainsi de leur faire un crédit de trente jours (entretien n° 59, GIA 8, 9/08/2017). Il y a donc un différentiel de confiance suivant les entreprises, et cela a un effet direct sur les circulations : pour celles qui peuvent prétendre aux relations de crédit mises en

place par Giant Logistiks, le règlement de leurs droits se trouve différé. Elles bénéficient de plus de temps pour le paiement, alors que leurs circulations ne connaissent pas de ralentissement habituellement constatés le temps de rassembler la somme due et de procéder à la transaction avec les autorités douanières.

L'inégalité de l'allocation de la vitesse et des retards est également visible lorsqu'un acteur en particulier a le pouvoir d'imposer ses propres temporalités aux acteurs concurrents ou utilisant les mêmes espaces. Par exemple, les convois miniers dominent l'espace dans les Copperbelts et imposent leur « extractive pace » (Kesselring, 2018a) à leur environnement immédiat, notamment par le biais de leur vitesse sur des infrastructures que les entreprises minières ont contribué à construire ou qu'elles ont construites entièrement. Rita Kesselring a à ce titre analysé la construction d'une route par l'entreprise minière First Quantum Minerals contournant la ville de Solwezi, dans la North-Western Province zambienne. Elle montre que la construction de cette route, répondant à un impératif de vitesse (relier au plus vite les sites d'extraction des minerais à la raffinerie), a pour objectif pour la mine de se dégager (*disentangle*) des aléas locaux, et notamment de la congestion routière qui est le quotidien des habitant·e·s de Solwezi. Le résultat de ce projet sur les communautés locales, à qui appartenaient les terres, est cependant contraire à cet objectif de désengagement :

> « The mine remains entangled with its environment, but was able to reshape the concrete forms this entanglement takes. This allows the mining complex to keep up its own temporal regime and to perfect the extractive pace resulting from it, while forcing others to adapt their temporal logics. » (Kesselring, 2018a, p. 240)

Si le divorce entre les contraintes locales et les circulations minières n'a pas été totalement consommé par le biais de cette nouvelle infrastructure routière, cette dernière a cependant permis à la mine d'imposer son rythme et son fonctionnement aux autres acteurs peuplant son environnement direct. Les autres acteurs sont alors contraints de s'adapter aux nouvelles logiques temporelles posées par la mine (Kesselring, 2018a, p. 239). Plus prosaïquement, l'imposition des temporalités par certains acteurs au détriment d'autres est bien visible lorsque l'on prend la route entre la Copperbelt et Lusaka : l'étroitesse des routes fait que ce sont les poids lourds qui imposent leur rythme à tous les autres véhicules. Alors que je conduisais sur cet itinéraire, il m'est arrivé de devoir quitter précipitamment la route pour laisser passer un convoi exceptionnel venant en sens inverse, transportant un engin minier et refusant de se serrer ou de ralentir[54]. Maîtrise de la temporalité s'accompagne bien souvent d'une certaine maîtrise sur l'espace également.

b) Accélération permanente ? Ralentissements et spéculation

La vitesse est un argument commercial des agents en douane vis-à-vis de leur potentiel·le·s client·e·s, car la maîtrise du temps équivaut, dans leurs discours et dans la lignée

[54] Notes de terrain, 4/10/2017.

des idéologies internationales du libre-échange, à la rentabilité des circulations. Cependant, l'ethnographie des circulations internationales de marchandises, même celles qui bénéficient du régime de direction assistée, montre que la vitesse et le mouvement permanent ne sont pas la réalité de toutes les circulations de marchandises qui s'en réclament. Les arrêts et les ralentissements sont fréquents, et ne sont pas toujours le résultat d'un problème, d'une panne, ou d'une mauvaise gestion de la traversée d'une frontière par les autorités (in)compétentes. Ils sont en effet parfois orchestrés par les entreprises elles-mêmes, qu'elles soient à l'origine des circulations (acheteuses, productrices, vendeuses des marchandises qui circulent) ou de leur gestion (entreprises de logistique ou de transport) :

> « The production of obstacles, sudden turbulence and stillings in freight flow may be deliberate strategies or tactics of specific actors to gain advantage/capture value. » (Gregson, Crang et Antonopoulos, 2017, p. 384)

La maîtrise des ralentissements par les entreprises représente une force économique importante, liée dans un premier temps à l'économie des frais de stockage (Simpson, 2019). Les ralentissements des circulations permettent en effet de transformer les modes de transport (porte-conteneurs, camions, trains) en entrepôts mobiles. Le stockage fait entièrement partie de l'activité logistique et de la circulation des choses, il est « critical to the achievement of coordination » (Gregson, Crang et Antonopoulos, 2017, p. 391) entre les nombreux segments d'une même chaîne de valeur. Ralentir un navire, qui devient alors un « floating warehouse » (Gregson, Crang et Antonopoulos, 2017, p. 383), ou un camion, qui se transforme alors en un « warehouse on wheels » (Orenstein, 2018), par exemple, permet de créer de toute pièce un entrepôt, un « global warehouse of goods in storage yet on the move » (Gregson, Crang et Antonopoulos, 2017, p. 386). Les pauses et les ralentissements permettent donc aux grandes entreprises intervenant dans la logistique de gérer aux mieux les aléas de l'approvisionnement, de la distribution et de la consommation, et ce au moindre coût pour elles et leurs clients :

> « Cargo mobilities are marked by multiple frictions and discontinuities that are both planned and unplanned. Logistics knows this, and controls and coordinates frictions through the intentional pausing, or interruption, of physical flow, that is, by making discontinuities. Planned interruptions also work to buffer a system in which unplanned interruptions are relatively commonplace, by displacing problems and costs onto less powerful actors. » (Gregson, Crang et Antonopoulos, 2017, p. 391)

Sur le terrain, ces pauses intentionnelles et gérées par les entreprises donneuses d'ordre, comme Giant Logistiks, sont visibles lorsque les poids lourd chargés de produits chimiques (par exemple) sont prêts à partir mais mis en attente sur les espaces de parking attenant aux grands entrepôts et propriétés de l'entreprise (Figure 33, p.204).



Figure 33 : Camions en attente, stockés sur le parking du hub de Chingola, propriété de Giant Logistiks, 22 avril 2016.

Au-delà de constituer un outil de gestion très intéressant pour les entreprises de logistique en libérant de l'espace et du temps de stockage gratuit, la maîtrise des retards et des ralentissements est également un moyen d'organiser la spéculation autour des marchandises transportées, et représente donc une force économique importante. C'est le cas par exemple pour les marchandises qui seraient difficiles à vendre en dehors d'un contexte saisonnier favorable, comme l'évoquent Nicky Gregson *et al.* (2017, p. 394). Mais cette fonction des retards est encore plus importante lorsque les biens transportés sont des matières premières comme le cuivre, donc le cours est amené à varier fortement sur un temps court (Orenstein, 2011). Pour les minerais précieux, quelques semaines d'attente peuvent se traduire, lorsque les cours sont à la hausse, par un bénéfice supplémentaire. Des espaces dédiés sont alors constitués, comme les entrepôts Impala, situés dans la zone industrielle de Ndola, propriété du géant des matières premières Trafigura.

Finalement, dans le cas très particulier des circulations transfrontalières entre la Zambie et la RDC, les retards et les pauses dans les mouvements de marchandises peuvent être créés par les entreprises de logistique dans un but de sécurisation des circulations, concept presque aussi cher à l'industrie logistique que l'est la vitesse (Cowen, 2010). C'est pourquoi Giant Logistiks et l'entreprise Tellis Mining ont décidé de créer la plateforme, ou hub, de Chingola. Comme indiqué dans la préface de ce chapitre, c'est au hub de Chingola que se déroulent les procédures de transbordement du cuivre et du cobalt d'une part, et des intrants chimiques de l'autre, et que s'opèrent les changements de flotte de camions : les camions immatriculés au Congo restent sur la route nord, et des camions immatriculés en Afrique du Sud prennent le relai sur la boucle les conduisant jusqu'au port de Durban. Dans le meilleur des cas, un circuit complet prend 9 à 10 jours, sans compter les retards imprévus, les éventuels accidents, la

congestion aux frontières, les problèmes de connexion sur le serveur Asycuda / Sydonia, etc. L'objectif était de réaliser la rotation en moins de dix jours, même si ce délai n'a pas été fixé contractuellement entre les deux entreprises. Ce système de rotation n'est pas plus rapide que l'exportation directe de la mine vers port d'exportation, car les procédures de déchargement et de dédouanement prennent beaucoup de temps. Le hub fonctionne alors comme un « *point de rupture de charge* » (entretien n°64, GIA 13, 24/08/2017). Selon les gestionnaires du hub, l'avantage de la mise en place d'une telle infrastructure n'est donc pas un gain de temps, mais un gain de « *flexibilité* » (entretien n°64, GIA 13, 24/08/2017) : en cas de problème de production ou d'instabilité politique, le hub constitue un stock tampon pour la mine, proche de celle-ci mais hors du Congo, dont l'instabilité politique inquiète beaucoup les entrepreneurs faisant des affaires autour de la frontière.

Le mot est lâché : derrière la vitesse des circulations se cache donc l'idée de flexibilité des chaînes d'approvisionnement et de réexpédition des marchandises :

> « It is important to note that the temporalities of logistics go beyond acceleration and speed. Even as the rates of performance (...) indicate logistical imaginaries that "valorize" (Crang, 2007) or "theatricalize" (Paché, 2007) speed, (…) *logistics actually deploys both speed and slowness* [je souligne]. The rate of flow is treated as another parameter in the cost-benefit analysis of distribution and operates as a function of demand … After all, if logistics is about getting the right product, in the right place, at the right time—or getting goods there precisely on time—this 'right time' is not necessarily just faster or sooner, but determined in relation to numerous factors including cost, inventory lags, and lead time through the supply chain. And so, to the temporal modifiers of 'productivity' and 'efficiency' a third term needs to be added: flexibility. As used in management, flexibility refers to the "de-regulation of temporal boundaries" (Everingham, 2002, page 346). » (Hepworth, 2014, p. 1131)

Il me semblait important de rapporter cette citation de l'article de Kate Hepworth dans son intégralité. Elle montre bien que la flexibilité dans la gestion des chaînes de valeur, comprenant des arrêts, des pauses, des ralentissements, se substitue à la vitesse, bien que celle-ci soit constituée comme un argument de vente et d'autopromotion dans l'industrie logistique. Flexibilité est un mot qui bénéficie certes d'une image très positive aujourd'hui, mais il faut la comprendre ici comme un dispositif, au sens foucaldien du terme, régissant l'espace et le temps.

La vitesse est une valeur clé dans le fonctionnement de l'industrie logistique car elle est vue comme déterminant la rentabilité des circulations. La dernière partie de mon développement a cependant montré que la vitesse fait surtout partie d'une image positive donnée par l'industrie logistique sur elle-même. Elle y est en ce sens aidée par les institutions internationales, notamment la Banque Mondiale dont l'intense activité de publication et de conseil sur la question renforce la valeur positive de la vitesse des circulations de marchandises et a contribué à faire de la vitesse une ressource. Je suis donc une partie du programme de recherche des *critical logistics studies* (voir Chapitre 1), se caractérisant par la « rejection of the field's self-depiction as an apolitical science of circulation » (Chua et al., 2018, p. 625). Se pencher sur les implications politiques de la vitesse permet de mettre en lumière l'importance des affects dans cette activité souvent présentée et perçue comme une « discrete industry among others » (Chua et al., 2018, p. 618), activité économique, technique et technicienne. Le régime

de direction assistée est en effet marqué par cette « obsession » constituée autour de la vitesse (Hassan, 2009) ; les immobilités, les arrêts et les retards étant systématiquement occultés ou euphémisés dans la relation entre les entreprises de logistique et leurs client·e·s.

La valeur vitesse est à l'origine de toute une série de politiques infrastructurelles, prenant corps sous la forme du corridor. Elle sert de justification à la mise en place de réformes administratives et politiques, dont l'objectif officiel est d'accélérer les flux de marchandises. Sont visées par ces réformes les procédures administratives et douanières enserrant les circulations de marchandises, vues comme inefficaces et corrompues. L'idéal de vitesse se marie donc fréquemment avec l'idéal de transparence, dont il sera question dans la seconde partie.

II. Transparence

La transparence fait partie de l'arsenal de valeurs développées sur la scène internationale autour des circulations de marchandises. Fortement liée à l'idéologie du libre-échange, elle se définit par l'importance donnée à la libre circulation de l'information entre tous les acteurs d'un même marché (West et Sanders, 2003). La transparence fait partie d'un réseau de valeurs se situant donc à cheval entre les sphères économiques et politiques ; elle se trouve souvent liée à l'idée d'*accountabilty*, c'est-à-dire la nécessité pour les institutions et les entreprises de rendre des comptes grâce à la circulation et la publicité des informations concernant leurs activités. La transparence est donc liée à la démocratie et à l'idéal communicationnel développé par Jürgen Habermas. Elle est censée permettre l'égalité des participant·e·s dans un marché donné et la libre-concurrence. Elle est une valeur centrale du régime de direction assistée : comme expliqué dans la partie précédente, les circulations de marchandises prenant place dans ce régime se doivent de répondre à l'idéal de la vitesse. La lutte contre les retards passe par des mesures encourageant l'efficacité des administrations, et donc des réformes liées à la transparence. De même, la rentabilité des marchandises dans ce régime fait que beaucoup d'argent est en jeu dans leurs circulations. Cela pose un problème démocratique de répartition et de redistribution des richesses, notamment fiscales. La transparence va ici de pair avec un ensemble de techniques censées éclairer la redistribution des rentes issues des circulations, comme l'exprime par exemple un chercheur spécialiste de l'Afrique australe sur le réseau social Twitter (Figure 34, p.207).



Figure 34 : Tweet d'un chercheur spécialiste de l'Afrique australe à propos d'un rapport de l'International Crisis Group traitant du commerce en Afrique.

La transparence appelle donc une série de réformes politiques et économiques censées permettre la libre circulation des marchandises tout en assurant des circulations efficaces et rentables pour tou·te·s. Le progrès technique autour des « nouvelles technologies de l'information et de la communication », l'informatique, a renforcé la croyance en l'avènement d'une société basée sur la transparence et la libre-circulation de l'information pour satisfaire au mieux l'intérêt général. Libre-concurrence, valeurs du marché, responsabilité et démocratie libérale : la transparence fait désormais entièrement partie du nexus des valeurs néolibérales perçues comme modernes, et est souvent convoquée à ce titre dans les programmes d'action publique.

La transparence est une valeur qui fait appel au sens de la vue : elle obéit à l'axiome « to see is to know » (Comaroff et Comaroff, 2003, p. 188), la vision étant à l'origine de la production de connaissances. Elle s'oppose à l'opacité dans la prise de décision ou dans la redistribution des richesses. Elle est en ce sens liée à un certain régime de visibilité, c'est-à-dire que, dans les faits, on observe une répartition inégale des contraintes associées à la production et au respect de la transparence dans la mise en œuvre et la gestion des circulations de marchandises : en effet, « visibility, in the SCM [supply-chain management] context is … highly selective » (Posner, 2018, n.p.). On a donc, dans les discours, une valeur parée de toutes les vertus. Mais l'inégalité dans la soumission à l'injonction à la transparence fait peser sur les administrations nationales une certaine « terror of transparency » (Chalfin, 2010, p. 126), alors que les grandes entreprises bénéficient du secret des affaires derrière lequel elles peuvent dissimuler certaines pratiques au regard du public. Premièrement, j'exposerai donc l'ensemble des techniques créées afin de renforcer la transparence des circulations, ainsi que leurs failles. Dans un deuxième temps, je reviendrai sur le fait que la transparence et les réformes qui l'accompagnent sont l'objet de rapports de pouvoir : la pression à la respecter ne se répartit par de façon équitable entre les administrations publiques et les grandes entreprises gérant les circulations de marchandises.

1. Les infrastructures de la course à la transparence et leurs failles

Le régime de direction assistée est caractérisé par l'ensemble des techniques créées dans le but de rendre plus faciles et plus rentables les circulations de marchandises qui en bénéficient. Le respect de la transparence appelle une série de réformes économiques, politiques et technologiques, qui visent théoriquement à la fois les institutions publiques et les entreprises investies dans les circulations, et ce afin de rendre plus démocratiques les répartitions et les redistributions des rentes tirées de ces mouvements si rentables. Ces techniques, qui passent surtout par les nouvelles technologies et par internet, ont cependant des failles, inégalement exploitées par les acteurs en présence.

a) Infrastructures et techniques constituant l'utopie de la transparence

Les infrastructures et les techniques développées pour rendre les circulations de marchandises ainsi que les relations entre acteurs qui les animent plus transparentes ont pour objectif de connaître précisément et dans leur intégralité les mouvements des biens et les flux financiers associés. Elles répondent à un impératif de clairvoyance absolue sur les activités de tout un chacun pour aboutir à la mise en ordre de celles-ci. Cette utopie se fonde sur une définition de l'information

> « comme porteuse d'un sens toujours univoque qui pourrait circuler sans heurts d'un point à un autre d'un système. De ce point de vue, elle complète en quelque sorte le modèle de la dématérialisation, renforçant l'image d'une société de l'information toujours plus fluide. » (Denis et Pontille, 2012, p. 13)

Si l'information pouvait circuler librement entre les acteurs, les circulations de marchandises seraient mieux régulées et pourraient véritablement contribuer au développement économique et social des territoires qu'elles traversent, selon la vulgate libérale. Plusieurs types de techniques ont été développés pour améliorer la transparence des mouvements de marchandises dans les Copperbelts : des infrastructures matérielles (scanner), des infrastructures immatérielles internes aux entreprises (technologies GPS), standards et normes régissant les circulations de marchandises aux niveau international (norme ISO).

Ainsi, un scanner a été installé par la Zambian Revenue Authority (ZRA) à la douane de Kasumbalesa après que de l'uranium a été dissimulé dans des chargements de cobalt en provenance de RDC. Il s'agit d'une infrastructure incarnant au mieux la vision toute puissante face à des cargaisons opaques, produisant des « detailed images of the content of fully loaded cargo containers » (Chalfin, 2010, p. 172). Le scanner est perçu comme un véritable progrès dans la production de circulations transparentes :

> « While the physical inspection may take several hours, the scanner provides nearly *instantaneous knowledge* (…) At the same time, the scope of the knowledge produced by the scanner, given the application of x-ray technology that automatically distinguishes the material composition and internal arrangement of the goods in each container scanned, is considered *deeper and more intensive* [je souligne]. » (Chalfin, 2010, p. 176)

Connaissances rapides, détaillées, instantanées, et plus profondes des marchandises en circulations : le scanner apparaît comme une infrastructure de transparence par excellence ; encore faut-il que les données qu'il produit soient accessibles et publiques.

Pour produire la transparence, les *soft infrastructures* sont cependant les plus nombreuses. En interne, les entreprises ont développé des logiciels dits de « *tracking and tracing* » des circulations. S'appuyant sur des technologies GPS, elles permettent un suivi presque instantané des marchandises sur les territoires (voir la préface de ce chapitre). Les technologies de la communication sont donc centrales : internet permet à tous les partenaires de communiquer sans arrêt, ce qui améliore la visibilité et le contrôle des circulations par toutes les parties (entreprises de transport, de logistique, donneuses d'ordre, acheteuses ou vendeuses des biens qui circulent). L'importance d'internet et de la communication que ce réseau permet est visible dans le fonctionnement des équipes de Giant Logistiks. Le suivi des circulations et des contrats se fait par courriel avec une importante liste de destinataires. Rien ne doit se faire dans le secret : toutes les personnes ayant suivi de près ou de loin un dossier seront en copie de tous les e-mails le concernant.

Au niveau des branches d'activités, standards et normes internationales ont été mis en place pour réguler les activités de circulation en toute transparence. C'est le cas de la norme qualité ISO dont il a été question dans la Scène de terrain n°1 par exemple (p.191). C'est également le cas de la norme Extractive Industries Transparency Initiative (EITI) dans l'industrie minière. Basée à Oslo, cette organisation privée de standardisation, lancée par l'ancien chef du gouvernement britannique Anthony Blair en 2003, commercialise sa « Norme » auprès des entreprises et pays contributeurs. Elle « exige des pays et des entreprises qu'elles divulguent l'information sur les étapes-clés de la gouvernance des revenus pétroliers, gaziers et miniers[55] », notamment sur les contrats et licences, la production, la collecte et l'attribution des revenus. L'organisation présente sa mission comme suit :

> « Les ressources naturelles d'un pays, telles que le pétrole, le gaz, les métaux et les minerais, appartiennent à ses citoyens. L'extraction de ces ressources peut générer la croissance économique et encourager le développement social. Cependant, la mauvaise gouvernance en matière de ressources naturelles a souvent ouvert la voie à la corruption et à des conflits. Pour veiller à ce que ces ressources profitent à tous les citoyens, il est capital d'améliorer la transparence et l'examen public sur l'utilisation et la gestion des richesses issues de l'extraction des ressources naturelles d'un pays.[56] »

Cette présentation peut paraître naïve, elle fait en tous cas écho à plusieurs siècles d'écrits libéraux sur les liens entre commerce, croissance et développement, en ajoutant l'argument de la transparence. Les plus grandes multinationales minières et pétrolières sont contributrices d'EITI, comme Glencore ou Barrick Gold, également actives dans les mines de Zambie et de RDC. Elles versent à ce titre une participation financière importante à l'organisation. EITI reçoit également les soutiens d'un bon nombre d'institutions financières internationales et de la majorité des bailleurs de fonds, tout comme de grandes ONG (Transparency International par

[55] <https://eiti.org/fr/qui-sommesnous#key-facts>
[56] <https://eiti.org/fr/qui-sommesnous#key-facts>

exemple), parfois confessionnelles (Caritas)[57]. La Zambie dispose d'une certification et d'une antenne locale, qui publie des rapports sur les contrats miniers (EITI, 2016) et participe chaque année aux *Alternative Mining Indabas*, ces conférences rassemblant les organisations dites de société civile pour débattre du droit minier et de la compensation des communautés vivant à proximité des mines[58]. Les rapports que l'EITI publie contiennent également les chiffres de la responsabilité sociale des entreprises. Ils sont cependant basés uniquement sur les chiffres que les agences gouvernementales et les compagnies minières acceptent de fournir, ce qui débouche parfois sur des chiffres non-concordants suivant les sources. Par exemple, les entreprises ont admis avoir payé 2 026 millions de kwachas de TVA en 2014, quand l'État ne déclare « que » 1 990 millions de kwachas pour la même ligne (EITI, 2016, p. 41). De la même façon,

> « Why are the CSO [Central Statistics Office] and BoZ [Bank of Zambia] figures different? The CSO takes its figures from the mining company's declarations, while the Bank of Zambia uses its own formulas to estimate production and export volumes. In 2010 CSO report 767,008 tonnes of copper produced, while BoZ report 852,566 – a difference of 85,000 tonnes. In 2012 CSO report 721,446 tonnes, and BoZ 824,922 tonnes, a difference of 103,000 tonnes. So there is no clarity within Zambia on the actual levels of production or export of metal. » (Das et Rose, 2014, p. 11)

Ces écarts ne sont pas commentés : la transparence s'arrête à la constatation et à la publication de ces chiffres. On peut également questionner la véracité de ces chiffres fournis par des parties prenantes à l'industrie minière, aucune enquête indépendante n'étant réalisée par EITI. D'ailleurs, EITI ne parle pas de *redistribution* des rentrées financières produites par l'exploitation des ressources naturelles, mais engage ses partenaires, publics ou privés,

> « à ce que la *répartition* des revenus issus des industries extractives soit clairement abordée. Les citoyens peuvent ainsi « suivre l'argent » qui provient des secteurs pétrolier, gazier et minier, et lier les données EITI à d'autres rapports sur la gestion des finances publiques [je souligne][59]. »

Le discours d'EITI reste donc très consensuel.

Pour Brenda Chalfin, les techniques instaurant la transparence dans les activités commerciales passent par la mathématisation des faits, des « practices of calculation and calculability » (Chalfin, 2010, p. 162). L'exemple de « la Norme » EITI va en ce sens : les infrastructures de transparence produisent des données chiffrées, publiées ensuite sous forme de tableaux austères mais publics. Aucune réflexion politique n'est avancée au-delà de maigres recommandations enjoignant les institutions publiques et les entreprises à faire davantage d'efforts vers plus de transparence. Elles créeraient ainsi une illusion de la transparence dans les circulations commerciales, notamment minières.

---

[57] La liste des partenaires est disponible sur le site officiel d'EITI : <https://eiti.org/fr/stakeholders/partenaires>
[58] J'ai assisté à l'Alernative Mining Indaba de 2015 à Ndola, puis à celle de 2016 à Lusaka. Elle a lieu tous les ans en juin et rassemble les acteurs de la société civile et du développement. Beaucoup d'organisations religieuses y participent également, miroir de l'environnement de l'aide et du développement en Zambie.
[59] < https://eiti.org/fr/node/3374>

b) Des techniques qui entretiennent une illusion de transparence ?

Les infrastructures matérielles et immatérielles mises en place autour des circulations de marchandises dans le régime de direction assistée créent paradoxalement une certaine illusion de la transparence et du contrôle, et ce pour trois raisons principales.

Premièrement, il est fréquent que les infrastructures physiques se détériorent et tombent en panne. Ainsi, le scanner de dernière génération installé par la ZRA à Kasumbalesa n'est plus fonctionnel depuis septembre 2016, et il semble que personne ne trouve dans son intérêt de le réparer. Les pratiques des inspections physiques par les douaniers ont donc repris, et avec elles les accusations de corruption à l'encontre des fonctionnaires de l'État.

Deuxièmement, comme dans l'art des ombres chinoises ou dans l'allégorie de la caverne de Platon, il arrive que les images produites par les techniques vouées à la transparence soient considérées comme étant plus réelles que la cargaison de marchandises qu'elles devaient capturer. En effet, ces techniques permettent le passage du phénomène physique de la circulation à une image dont la force est que l'on peut l'« embrasser synoptiquement » (Latour, 1993, p. 202). Les images des circulations donnent l'illusion de pouvoir suivre le mouvement tout en restant immobile. Les écarts entre l'image d'une circulation et cette circulation peuvent s'avérer embarrassants : lors de mon passage aux bureaux de Giant Logistiks de Kasumbalesa en août 2017, l'équipe s'inquiétait car elle avait perdu la trace d'un poids lourd en transit en Zambie devant traverser pour la RDC. Les employés[60] savaient que le véhicule était en Zambie car les équipes de Chirundu, à la frontière sud du pays, avaient bien réalisé les papiers de son entrée sur le territoire, mais le nom du transporteur n'était pas indiqué dans leurs fichiers. Ils ne pouvaient donc pas demander le suivi GPS du véhicule. Ils ont dû faire la demande à la ZRA, et il s'est avéré que le camion avait déjà traversé la frontière vers la RDC, sans que les équipes de Giant Logistiks ne le sachent. C'est-à-dire que l'image sur laquelle les employés de Giant Logistiks se basaient pour connaître la position des marchandises dont la responsabilité leur incombait, un camion toujours en transit en Zambie, était fausse.

Troisièmement, l'illusion créée par les images issues des infrastructures de transparence montre qu'il peut exister une désynchronisation entre les données relatives aux circulations et les circulations elles-mêmes (Blaszkiewicz, 2018). Le mouvement des données concernant les circulations entre les différents points du territoire n'est pas synchrone avec celui des marchandises ; il est par ailleurs souvent plus rapide que ces dernières. L'informatisation de la gestion des marchandises n'a donc pas forcément joué en faveur d'un contrôle accru de la part des autorités mais renforce l'« illusion du contrôle » (Bergé, 2018) que les divers acteurs pensent avoir sur elles. En effet, l'informatisation va de pair avec l'introduction de logiciels dont on ne connaît pas les algorithmes de fonctionnement, et donc avec davantage d'incertitude (Posner, 2019). Les failles entre les circulations et leurs images créent une possibilité d'intégration de pratiques illégales dans les chaînes logistiques :

[60] Il n'y a que des hommes au bureau de Giant Logistiks de Kasumbalesa.

> « Paper and data files are necessary for any cargo to move. They are also ontological statements, in that they declare what cargo is, what state it is in, its physical weight and the material conditions and limits of its transportation (…) In the absence of any necessary correspondence between circulating goods and the qualitative paper and data descriptors that enable their circulation, logistics makes a space for the illicit that is right in the heart of the practice of global trade. » (Gregson et Crang, 2017, p. 213-214)

Qu'elles soient sous forme informatique ou sous forme de dossiers papier volumineux, les données relatives aux circulations produites par les *soft infrastructures* de la transparence sont les éléments sur lesquels les acteurs se basent pour parler de ou agir sur une circulation donnée. La confiance accordée à ces données rend paradoxalement possibles des pratiques que les infrastructures de transparence cherchent à faire disparaître : détournements, blanchiments, fraude, etc. (Blaszkiewicz, 2018). À ce paradoxe s'en ajoute un deuxième : la multiplication des techniques vouées à s'assurer de la pleine transparence des circulations de marchandises contribue à faire peser un soupçon grandissant sur certains acteurs (et appelle à son tour la création d'autres techniques pour s'assurer de la transparence des activités). C'est ce que Brenda Chalfin explique à propos d'un scanner mis en place à l'une des frontières ghanéennes :

> « revelations of "all" the scanner could see was posed against a public image of Customs officers as corrupt, habitually obscuring the truth and hiding their gains and operations. » (Chalfin, 2010, p. 178)

Cette citation montre que la « terror of transparency » portée par la rhétorique de la transparence vise avant tout les administrations douanières, et non les entreprises multinationales productrices ou consommatrices de fret ou de logistique.

2. L'inégale pression à la transparence dans les circulations commerciales

L'idéologie de la transparence se présente comme un effort partagé qu'États et entreprises doivent fournir pour une meilleure répartition des revenus, une plus grande confiance entre les acteurs, et donc la réalisation effective du lien entre commerce, croissance et développement. Les effets des efforts fournis pour améliorer la transparence des relations commerciales seraient donc positifs pour tous les acteurs investis, une relation « gagnant-gagnant ». Cependant, on voit que la rhétorique néolibérale qui accompagne les mesures liées à la transparence répartissent inégalement les efforts à fournir entre institutions publiques et entreprises privées, et que ce sont les premières qui sont le plus visées par les réformes. Cela introduit les rapports politiques contenus dans la valeur de transparence : les administrations, notamment douanières, portent le stigmate de la corruption et du détournement de rentes qui devraient servir au développement de leur pays. Les entreprises, elles, restent pour la plupart en dehors des accusations de corruption, bien qu'elles créent et entretiennent une relative opacité autour de leurs activités.

a) La corruption est-elle un phénomène uniquement public ?

Les administrations publiques, et notamment douanières, sont les principaux acteurs visés par les réformes liées à la transparence et à la lutte contre la corruption. La corruption est en effet toujours imputée aux fonctionnaires : elle est une barrière supplémentaire aux circulations commerciales, les rendant moins rapides et moins rentables (Portugal-Perez, 2008), elle est une cause de méfiance entre les citoyen·ne·s et les administrations, elle est un vecteur d'enclavement supplémentaire des économies africaines (Debrie et Steck, 2001). Dans l'imagerie populaire, les douanier·ère·s profitent de leur position de pouvoir et de leurs relations pour exiger des citoyen·ne·s et des commerçant·e·s des rémunérations indues, les privant ainsi d'une part de leurs revenus légitimes, et privant l'État de recettes fiscales méritées. Depuis les réformes des plans d'ajustement structurel des années 1980 et 1990, de véritables « croisades » de l'anti-corruption (Brown et Cloke, 2004) ont été organisées : les IFI, les institutions bilatérales ou régionales de l'aide, des ONG (comme la célèbre Transparency International) ont lancé des campagnes, blâmant l'État et ses administrations pour les échecs des réformes économiques : « corruption, so the argument goes, has the potential to undermine the effective operation of market institutions » (Brown et Cloke, 2004, p. 273).

Sur le terrain, la méfiance à l'encontre des administrations douanières est patente : outre les accusations de petite corruption qui émaillent les entretiens avec les acteurs du commerce et de la logistique, j'ai été confrontée à des accusations plus importantes à l'encontre des autorités douanières, comme celle de modifier les statistiques relatives aux circulations commerciales fournies par le nouvel opérateur de la frontière avant de les transmettre au gouvernement, et ce afin de détourner une partie des recettes (entretien n°31, KAS 9, 16/05/2016). Les effets des campagnes anti-corruption visant les administrations douanières ont considérablement pesé sur l'organisation et les représentations des douanes : par exemple, la décrédibilisation du travail des administrations a souvent mené à des réformes de privatisation des infrastructures douanières, comme dans le cas du Ghana (Chalfin, 2010, p. 204), mais également dans le cas de la frontière de Kasumbalesa entre la Zambie et la RDC, privatisée (avec des hauts et des bas) depuis 2010.

Ces réformes prises dans le sillage de l'idéologie de la transparence oublient cependant que la corruption est un phénomène forcément relationnel : il ne peut y avoir d'administrations corrompues sans individus corrupteurs ou entreprises corruptrices. La corruption est un phénomène négocié, ce que plusieurs générations d'ethnographes se sont attaché·e·s à montrer (Bénit-Gbaffou, 2011 ; Rubbers, 2009). Cette négociation peut être interprétée comme relevant de l'ordre de la discussion et de l'entente :

> « La complexité des régimes douaniers et fiscaux n'est pas (…) le fruit d'une hasard malheureux et d'une désorganisation, ou d'une incapacité, supposée. Négociées individuellement et au cas par cas, les relations entre l'État, l'administration et l'entreprise finissent par former un système où seuls les intéressés se retrouvent. » (Hibou, 1996, p. 178)

Ou, au contraire, elle peut être interprétée sous le registre de la lutte :

> « Amselle (1992), anthropologue, évoque la corruption non comme une entente mais comme une lutte entre un « pôle bureaucratique » et un « pôle marchand », partageant le même but « d'extorsion d'un surplus sur la grande masse de la population ». Cette analyse éclaire l'antagonisme perpétuel animant les échanges entre les opérateurs économiques, « créateurs de richesse » comme ils se nomment. » (Cantens, 2008, p. 304)

Dans tous les cas, ces auteur·e·s insistent sur la corruption comme un phénomène co-construit. Pour le saisir, il faut se pencher sur le point de vue et les manières de faire en cours dans les entreprises. Mes enquêtes réalisées auprès des opérateur·rice·s de transport et de logistique le montrent. Nombre d'entre eux et elles avouent sans trop de réticence avoir recours au paiement des fonctionnaires pour les petites démarches administratives. Il s'agit souvent de petites sommes, offertes de façon régulière au personnel de l'État dans le but de stabiliser la relation qu'ils et elles entretiennent et faciliter leur activité. Les opérateur·trice·s privé·e·s l'abordent avec plus ou moins d'euphémismes : certains parlent de « *bribe money* » (entretien n°84, NDL 4, 24/11/2017) pour décrire la somme qu'ils donnent à leurs employé·e·s devant traverser la frontière ; d'autres parlent de « *pourboire* » (Notes de terrain, 22/08/2017). Par exemple, il arrive que les employé·e·s des entreprises de logistique ou de transport perdent un papier important et unique (comme la déclaration en douane par exemple, nécessaire pour qu'un véhicule franchisse la frontière). Ils devraient théoriquement faire une déclaration à la police afin de demander la ré-émission officielle de ce papier. Au vu de l'impératif de la vitesse qui pèse sur eux et elles, les employé·e·s n'ont cependant pas le temps de se déplacer jusqu'au poste de police, situé pourtant à moins d'une dizaine de kilomètres de la frontière de Kasumbalesa. Ils et elles font donc appel à leurs relations à la ZRA, qu'ils et elles rétribuent en fonction, afin de re-tamponner ces documents.

Mais la participation des entreprises aux relations de corruption avec les administrations a lieu également sur des échelles plus importantes. Par exemple, je discutais du cas d'un employé de Giant Logistiks basé à la frontière de Kasumbalesa-RDC avec l'une de ses collègues, qui se plaignait de son incompétence et du fait qu'il semblait indéboulonnable. J'avance comme explication que cette personne est peut-être impliquée dans des réseaux de corruption au niveau de la frontière, ce qui implique qu'il doive passer du temps à travailler ses relations politiques, mais explique aussi le fait que Giant Logistiks ne puisse se passer de l'employé en question. Mon interlocutrice me rétorque alors : *« ce n'est pas ça, ça on le fait, on dit au client qu'il y a un problème avec le dossier et on demande 200-300$ en plus* » (Notes de terrain, 9/09/2017). Les dépenses liées à la corruption des agents publics sont donc répercutées sur les factures émises par l'entreprise et payées par les client·e·s. La façon dont mon interlocutrice en parle montre que cette façon de faire est courante.

Ainsi, comme le soulignent Ed Brown et Jonathan Cloke :

> « it is impossible to talk of corruption in the South without touching on the role played by Northern TNCs [Transnational Corporations] within case after case of tendering or taxation irregularities. » (Brown et Cloke, 2004, p. 281)

Malgré les discours officiels et leur présentation de « bons élèves » de la transparence (entretien n° 12, LUS 12, 16/04/2016), les grandes entreprises investies dans les circulations commerciales entretiennent et profitent donc d'une certaine opacité autour de leurs activités.

b) L'opacité, un avantage détenu par les grandes entreprises face aux infrastructures de transparence

Les efforts de transparence forment donc un système à deux vitesses : les entreprises peuvent avoir accès relativement facilement aux données économiques produites par l'État, mais il est impossible pour les administrations d'avoir accès à des chiffres fiables en ce qui concerne les grandes entreprises qui agissent sur leur territoire. Le rapport de force est donc au désavantage des administrations, qui se doivent de suivre des recommandations de bonne gouvernance instaurées par les IFI, alors que les entreprises peuvent s'en prémunir grâce au secret des affaires. Par exemple, la direction de Giant Logistiks m'avait fait passer des statistiques venant des administrations douanières dans lesquelles on pouvait voir les agences en douane concurrentes de Giant Logistiks et le nombre d'entrées qu'elles réalisaient mensuellement sur le logiciel douanier Asycuda / Sydonia afin d'enrichir mon rapport de fin de stage. Lorsque je l'ai expliqué à mes collègues, certain·e·s étaient convaincu·e·s qu'il était illégal d'avoir accès à ce genre de données, et que quelqu'un avait dû payer un·e fonctionnaire pour les obtenir (Notes de terrain, 27/09/2017). L'inverse, un·e fonctionnaire payant la direction d'une grande entreprise multinationale pour avoir accès à des données chiffrées privées, n'aurait semble-t-il jamais pu se produire.

Les activités illégales ou corruptrices sont en général niées dans les discours que les grandes entreprises de fret et de logistique présentent au public : « *les miniers ne jouent pas à ça* » (entretien n° 12, LUS 12, 16/04/2016), le risque serait trop important. Cependant, le manque de visibilité — de transparence — sur les activités et les revenus des grandes entreprises dans les Copperbelts est réel. Lorsque je réalisais mon stage chez Giant Logistiks, par exemple, le manager du bureau du Nord m'avait donné comme mission de faire des recherches sur les principales mines de Zambie, la stratégie régionale du groupe étant de récupérer la plus grande partie possible du commerce minier dans la Copperbelt. Il voulait donc que j'actualise les informations suivantes : production de minerais, corridors utilisés, volumes exportés, agents en douane employés, etc. J'ai donc « épluché » les sites internet des principales mines zambiennes et des grands groupes qui en sont propriétaires, au rang desquels on trouve Glencore, Vedanta Ressources, ou encore First Quantum Minerals. Ces entreprises font partie des plus grandes entreprises minières au niveau mondial et participent également aux programmes des organisations de transparence de type EITI. Je me suis rendu compte qu'il était assez difficile de trouver les chiffres exacts de production des mines : elles ne les publient que si elles en ont l'envie ou l'intérêt, dans des rapports annuels ou trimestriels, rendus publics ou non. Il n'y a pas de statistiques indépendantes sur la production minière, ce qui laisse planer le soupçon d'une sous-déclaration constante des productions et des profits des entreprises

minières. Les grandes entreprises minières sont alors accusées de cacher derrière ce manque de transparence des pratiques dites de « *transfer pricing* » et d'évasion fiscale :

> « Transfer pricing is heavily linked to the use of tax havens, which is very common among mining conglomerates. For example, mining companies can sell their copper to a holding company which is one of their own subsidiaries, based in a tax haven like the British Virgin Islands or the Bahamas, at below market price, recording low or zero profits in Zambia. The holding company then sells it on to the buyer at a high value, recording high profits at their holding company, which are barely taxed. » (Das et Rose, 2014, p. 13)

Cela ne peut se faire sans l'aide des agents en douane et autres entreprises de logistique, car ce sont eux qui s'occupent des déclarations en douane concernant les exportations. Le *transfer pricing* s'accompagne donc de pratiques de fausses déclarations en douane, les minerais précieux étant exportés comme déchets miniers : « cobalt, silver and other minerals are exported undeclared in ores and waste products » (Das et Rose, 2014, p. 12). Ils passent ainsi sous le radar des agences de l'État chargés de la comptabilisation et de la taxation des exportations minières. Malgré l'absence de données officielles sur la question, on sait que les exportations minières sont considérablement moins taxées en Zambie qu'en RDC, et que les mêmes grandes entreprises minières sont présentes de part et d'autre de la frontière. Les opérations de *transfer pricing* ont donc certainement lieu entre les deux pays, et sont à l'origine d'une partie des circulations de marchandises que j'ai étudiées.

Les données dont on peut disposer pour les exportations zambiennes de cuivre sont parlantes à ce sujet : même si une grande partie du cuivre zambien a comme destination officielle la Suisse (la deuxième destination du cuivre selon les chiffres officiels, derrière la Chine), aucune cathode de ce minerai ne touche effectivement le territoire helvétique. Ce sont de grands négociants basés en Suisse qui achètent les cathodes, revendant souvent le métal en haute mer à peine a-t-il quitté le continent africain (Brülhart, Dihel et Kukenova, 2015 ; Kesselring, 2018b). Sur les mêmes produits, les taux de profit sont bien supérieurs lorsqu'ils sont vendus par les entreprises suisses en haute mer que directement depuis la Zambie (voir Figure 35, p.217), notamment car les taux d'imposition sur les ventes sont bien inférieurs en Suisse qu'en Zambie.

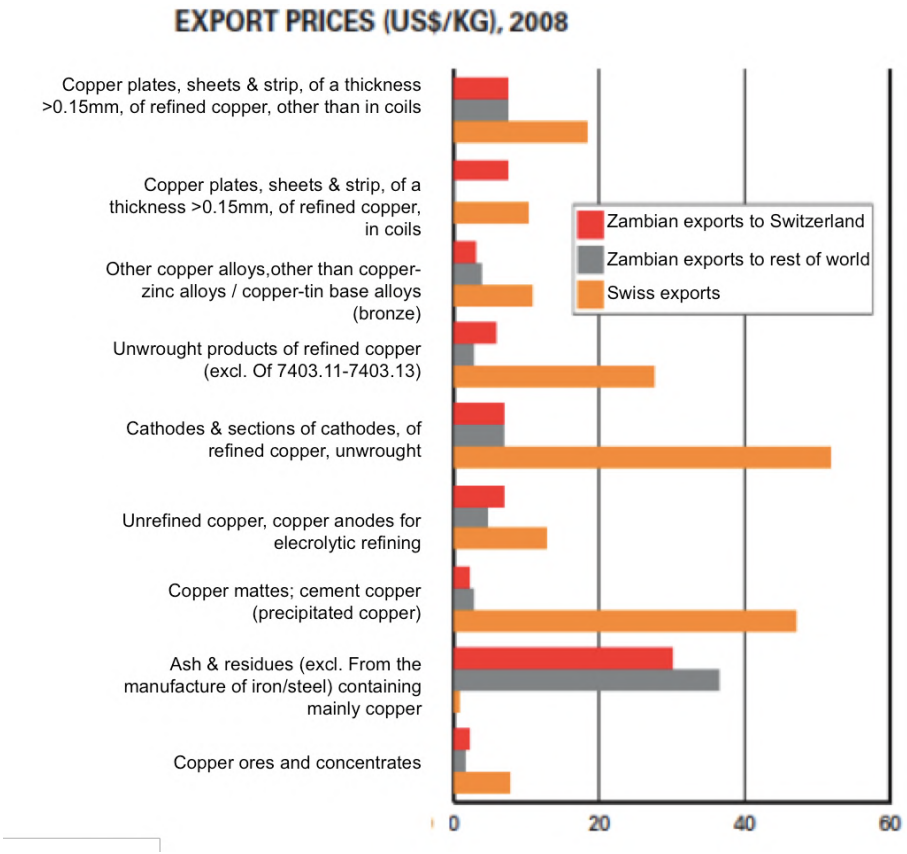


Figure 35 : Différences dans les prix du cuivre à l'exportation entre Zambie et Suisse. Source : Das et Rose, 2014.

Les pratiques d'évasion fiscale forment un important manque à gagner pour l'État, des ressources manquantes estimées bien plus importantes que celles liées à la corruption. C'est ce qu'écrit Zoë Marriage pour l'ensemble du continent africain :

> « The High Level Panel on Illicit Financial Flows from Africa found that of the US$50 billion of lawful extraction from Africa, 60% is from tax avoidance through offshore companies, and a large slice of the remainder is from organised crime; corruption is responsible for a smaller sum. » (Marriage, 2018, p. 899)

À l'encontre des discours portant la transparence aux nues, les grandes entreprises, notamment minières et logistiques, profitent donc de leur maîtrise de la visibilité et de l'opacité entretenues autour de leurs activités :

> « l'absence de transparence et de visibilité est moins recherchée pour se prémunir contre les actions du pouvoir politique et du pouvoir judiciaire, que pour se garantir de la concurrence … et pour préserver des méthodes spécifiques — qui s'avèrent très efficaces — de protection de leurs activités et de leurs gains. » (Hibou, 1996, p. 175)

La maîtrise de ce qui est visible et de ce qui ne l'est pas donne un avantage certain aux grandes entreprises dans leurs négociations avec les gouvernements, mais aussi par rapport aux entreprises concurrentes sur le même marché. L'idéal de la transparence comme une pierre angulaire de relations démocratiques est déçu :

> « The patchwork of data information systems performs a logistical space fractured by commercial and proprietary interest – an oligopticon rather than the promised total logistical panopticon. » (Gregson, Crang et Antonopoulos, 2017, p. 392)

Ainsi, contrairement à l'utopie libérale qui fait du progrès vers plus de transparence un objectif louable pour améliorer les relations entre administrations, entreprises et populations locales, dans le régime de direction assistée,

> « l'information n'est pas disponible pour tous au même instant comme dans l'idéal de l'information pure et parfaite qui permet de mettre à égalité tous les intervenants sur un marché. » (Chiapello et Boltanski, 1999, p. 194)

Mais le régime de direction assistée n'est pas non plus marqué par une opacité totale. Contrairement aux systèmes modulaires par exemple dans lesquels l'information sur la provenance des marchandises est « black-boxed » (Posner, 2018, n.p.) et dans lesquels il est donc impossible de remonter les chaînes logistiques (voir Chapitre 6), le régime de direction assistée est davantage marqué par une inégalité dans la politique de visibilité. Les multinationales qui y participent et qui animent les circulations de marchandises onéreuses développent des techniques de transparence qui leur permettent de suivre de près leurs marchandises, de la production à l'exportation, en passant par leur taxation, sans toutefois rendre publiques ces données. À l'inverse, les administrations de l'État dans lequel se déroulent les circulations, comme la Zambie ou la RDC, ne peuvent que se remettre aux entreprises et à leur bonne foi pour évaluer leurs activités de circulations. Le régime de direction assistée comprend donc en son sein la possibilité de l'évasion fiscale, qui se fonde sur cette inégalité dans l'accès à la visibilité, mais aussi sur l'idéologie de la libre-circulation des capitaux et de la fluidité des échanges internationaux.

III. Fluidité : concurrences et contractualisations

L'efficacité du régime de direction assistée pour les acteurs qui l'animent est souvent interprétée en termes de fluidité. Ce terme recouvre deux éléments majeurs : la régularité du rythme des mouvements commerciaux, intimement liée à leur vitesse, et la coordination des relations entre acteurs publics et privés intervenant dans l'animation ou le contrôle des circulations. Beaucoup d'efforts sont développés dans l'objectif de stabiliser ces relations, en suivant deux grands modes libéraux d'organisation des acteurs que sont la concurrence et la contractualisation. Il s'agit de régler, par le biais de l'organisation entre acteurs, tous les aspects qui peuvent constituer des obstacles à la fluidité et à la régularité des circulations, de l'organisation des relations avec les concurrents en passant par l'espace et le temps eux-mêmes. Sur le terrain cependant, ces deux formes classiques d'organisation des relations entre partenaires se trouvent réinvesties par les rapports de force : la contractualisation de l'espace et du temps est utilisée pour éviter les incertitudes et assurer des positions de rentabilité, alors que l'organisation monopolistique du régime de direction assistée, renforcée par le fonctionnement

des marchés publics et des partenariats public-privé, met à mal la sacro-sainte concurrence, chère aux institutions économiques internationales. Cette troisième et dernière partie reviendra donc sur le fonctionnement concret de la contractualisation et de la concurrence dans le régime de direction assistée, et sur leurs effets sur la fluidité des circulations de marchandises.

1. Contractualisation de l'espace et du temps

Les contrats sont une forme juridique d'organisation des relations entre acteurs qui domine dans le régime de direction assistée. Ils sont des « critical network development practices » (Bridge et Bradshaw, 2017, p. 232) : les contrats permettent aux entreprises de s'organiser en réseaux dans lesquels la proximité sociale est aussi importante, voire davantage, que la proximité géographique. Ils répondent à ce titre au mode d'organisation topologique qui prévaut dans le régime de direction assistée (voir Chapitre 7). En tant que variables clés de ce régime, le temps et l'espace font l'objet d'un effort de contractualisation et de mise en relation entre entreprises partenaires, mais aussi entre les entreprises et les administrations compétentes. La citation mise en exergue à ce chapitre, tirée du roman *La charrette* de Traven, montre un procédé ayant cours sur le terrain : volumes et distances ne sont plus des données invariables et physiquement définies mais le résultat d'une négociation entre un·e client·e et une entreprise de logistique ou de transport et, en conséquence, sont les objets d'un contrat.

a) Contractualisation de l'espace et du temps entre entreprises partenaires

La fixation juridique de l'espace et du temps intervient dans les contrats liant les entreprises entre elles. Ici, la contractualisation a pour but de stabiliser leurs relations, entériner des relations de profits, et éviter les litiges portant sur ces deux variables centrales dans l'industrie logistique.

Lors de mon stage chez Giant Logistiks, j'ai eu accès à plusieurs types de contrats dans lesquels le temps et l'espace étaient toujours mentionnés. Dans le modèle de contrat de base adressé aux éventuel·le·s client·e·s, on trouve par exemple la définition précise de mots du langage courant comme « *location* » (lieu) ou encore « *duration* » (durée) :

> « Unless specifically otherwise provided, any numbers of days prescribed shall be determined by excluding the first and including the last day or, where the last days falls on a day that is not a business day, the next succeeding business day. » (Notes de terrain, 14/08/2017)

De même, dans les contrats de sous-traitance que Giant Logistiks noue avec les transporteurs locaux, afin de déplacer les marchandises dédouanées par l'entreprise, on trouve cette phrase définissant l'importance centrale du temps dans la relation contractuelle : « *[The service provider] understands that time is of the essence to Giant Logistiks and will perform the services timeously.* » Ou encore plus précisément : « *Transporters allow 24 hours for loading,*

48h for clearance through border and 24 hours to offload. Should these times be exceeded detention rate of 300$ per day per truck will apply. » Ici, les temps de chargement et de déchargement sont traduits en valeurs monétaires, et, comme l'ont souligné N. Gregson, M. Crang et C. Antonopoulos (2017, p. 389), la contractualisation fait peser la contrainte du respect des délais aux acteurs les plus vulnérables situés à l'extrémité des chaînes de sous-traitance.

Mais cela vaut également quand Giant Logistiks n'est pas l'entreprise donneuse d'ordre : par exemple, Giant Logistiks a obtenu un marché pour le transport d'huiles de moteur pour le compte d'une célèbre entreprise pétrolière occidentale. Les deux entreprises se sont mises d'accord par écrit sur les distances entre les principales villes zambiennes que Giant Logistiks se doit de desservir ; la citation de Traven prend ici tout son sens. La facturation est réalisée à la tâche et faite sur la base de ces distances kilométriques fixées contractuellement, à raison de 16 000 kwachas[61] par kilomètre parcouru. La rémunération de Giant Logistiks par l'entreprise pétrolière se base donc uniquement sur ces distances définies contractuellement. Elle ne prend en compte ni l'état des routes, qui varie suivant des paramètres climatiques et saisonniers, ni la variation et l'utilisation de différents itinéraires entre deux villes, deux paramètres pouvant causer des retards au chargement.

b) Contractualisation de l'espace et du temps entre administrations et entreprises : le scellé

La contractualisation de l'espace et du temps dans le régime de direction assistée intervient également entre les administrations et les entreprises, et ce à plusieurs niveaux.

La forme la plus simple et la plus ancienne de la contractualisation de l'espace et du temps entre administrations et entreprises investies dans la circulation des choses est celle de l'entrepôt sous douane, ou *bonded warehouse*. Il s'agit d'une partie d'un entrepôt dont la propriété est privée mais dont la gestion et la certification sont confiées aux administrations douanières (Orenstein, 2018, p. 656). Construit comme une forteresse, l'entrepôt sous douane est aussi une forme de contractualisation du temps : les marchandises qui y sont stockées sont exemptes de droits de douane pour une durée donnée :

> « When imports are underwritten by a customs bond and relinquished to a bonded warehouse, any tariffs that accompany them are suspended. A customs bond is an oath that is signed after duties are assessed but before they are paid; it is a promise to fork over duties when the goods are reclaimed from storage, in three days or three years (…) if the goods are transferred out of the facility and out of the [country] (…) then their owners avoid tariffs altogether. » (Orenstein, 2018, p. 650)

L'invention historique de l'entrepôt sous douane est imputée au capitalisme américain du XIXe siècle. La façon dont elle s'est exportée en Afrique australe n'est pas connue, bien que le fait qu'on en dénombre déjà cinq en Zambie dans les années 1930 laisse penser à une implantation coloniale ancienne (voir Chapitre 2). L'entrepôt sous douane est aujourd'hui une forme très répandue d'organisation de l'espace des circulations. Par exemple, les entrepôts de Giant Logistiks à Ndola, Kitwe ou Chingola sont équipés de cette technologie administrative (voir

[61] Environ 1500 € en 2017.

Figure 36, p.223). En Zambie, les entrepôts sous douane sont soumis à l'obtention d'un permis, le « *custom area licence* », à renouveler tous les ans (entretien n°58, GIA 7, 8/08/2017). Les administrations douanières conservent la clé de la partie sous douane et peuvent par ailleurs venir inspecter les entrepôts de façon aléatoire pour contrôler que rien ne sort de cet espace sans autorisation (sans quoi les droits dus devraient être payés, comme les taxes à l'importation et la TVA). Le contrat fait donc ici naître un espace où logiques publiques et logiques privées se rencontrent et se mélangent.

Ce système d'entrepôt sous douane a progressivement été étendu aux circulations de marchandises en transit, ce que Dara Orenstein développe sous le terme « *warehouses on wheels* » dans son article de 2018. Certains biens en transit peuvent donc circuler sur le territoire sans payer de droits de douane car ils ne sont pas officiellement et administrativement entrés sur le territoire national. Le contrat passé entre les administrations douanières et les entreprises de logistique fait que la frontière nationale elle-même se déplace (voir également Cowen, 2010, 2014, p. 81) :

> « The customs border was not so much a riparian line comprised of latitudinal and longitudinal coordinates as a process enacted in a sequence of spatially circumscribed transactions. » (Orenstein, 2018, p. 654)

En Zambie, ce système s'incarne dans les procédures douanières de RIB (*Removal in Bond*) : une marchandise qui circule sous RIB, par exemple une cathode de cuivre en provenance de RDC et à destination de la Chine, n'est pas considérée comme étant véritablement entrée sur le territoire zambien, même si elle est stockée pendant plusieurs mois dans un entrepôt de Chingola. La frontière s'est donc déplacée avec le scellé apposé sur la marchandise : le contrat qui lie l'entreprise en charge des marchandises et les administrations douanières permet de négocier l'endroit et le moment où la marchandise sera effectivement considérée comme ayant pénétré le territoire national, et donc son franchissement de la frontière.

Le régime douanier RIB constitue une étape vers la contractualisation encore plus poussée de l'espace et du temps, la suppression pure et simple de ceux-ci par le biais du contrat. Cela s'incarne dans les procédures douanières des importations et exportations temporaires, répondant, dans les documents techniques, aux codes IM5 et IM6 pour les importations et EX2 et EX3 pour les exportations. L'exemple le plus courant de ces procédures est celui d'une entreprise minière ayant besoin d'une machine spécifique, et ce pour une durée inférieure à 365 jours. Le régime de l'importation temporaire permet à l'entreprise d'importer cette machine sans payer de droits de douane, en faisant la promesse que celle-ci sera renvoyée dans son pays d'origine avant la fin du délai autorisé par les administrations douanières. Cela est fréquent entre les deux côtés de la frontière qui sépare la Zambie et la RDC, car les mêmes entreprises sont installées de part et d'autre de celle-ci et partagent ainsi des équipements entre leurs filiales. Le fait que les importations et exportations temporaires puissent être reconduites après 365 jours peut cependant ouvrir la voie à des exonérations de droits toujours plus longues.

À travers ces techniques de contractualisation ayant pour objet les variables spatiales et temporelles des circulations de marchandises, le gouvernement se transforme dans les faits en un créancier au profit des entreprises faisant circuler des marchandises :

> « In sum, the bond was akin to a no-interest, high-penalty credit card issued by the [US] Treasury Department, subsidizing a merchant's risk. » (Orenstein, 2018, p. 653)

En effet, en faisant comme si ces marchandises n'entraient pas sur son territoire, l'État se confisque le droit de les taxer. Cela ouvre des opportunités de profit aux entreprises, notamment par une spéculation autour de leurs produits qu'elles n'auraient peut-être pas pu se permettre autrement (voir supra, sur la maîtrise des ralentissements dans la chaîne logistique). Le fonctionnement de ce système de contractualisation entre l'État et les entreprises investies dans le régime de direction assistée introduit donc une nuance fondamentale entre espace et temps physiquement définis, et leur définition juridique :

> « The architectonic gravitas of the bonded warehouse, the sheer bulk of it, would seem to suggest that the implementation of the customs bond required geographic fixity. But actually the mechanism hinged on legal fixity. » (Orenstein, 2018, p. 656)

La définition juridique de l'espace et du temps, matérialisée dans le régime de direction assistée par le scellé apposé par l'administration à des entrepôts ou sur des chargements de poids lourds, garantit ainsi une fluidité aux circulations de marchandises, soumises moins systématiquement au paiement des droits de douane.

La contractualisation des relations entre les acteurs investis dans le régime de direction assistée fait écho aux impératifs de vitesse et de transparence décrits ci-dessus : la contractualisation permettrait en effet une plus grande fluidité des relations dans un réseau de proximité sociale. Cependant, la contractualisation n'empêche pas, voire encourage, le développement de tendances monopolistiques dans le régime de direction assistée, tendances dont il sera question dans une seconde sous-partie.

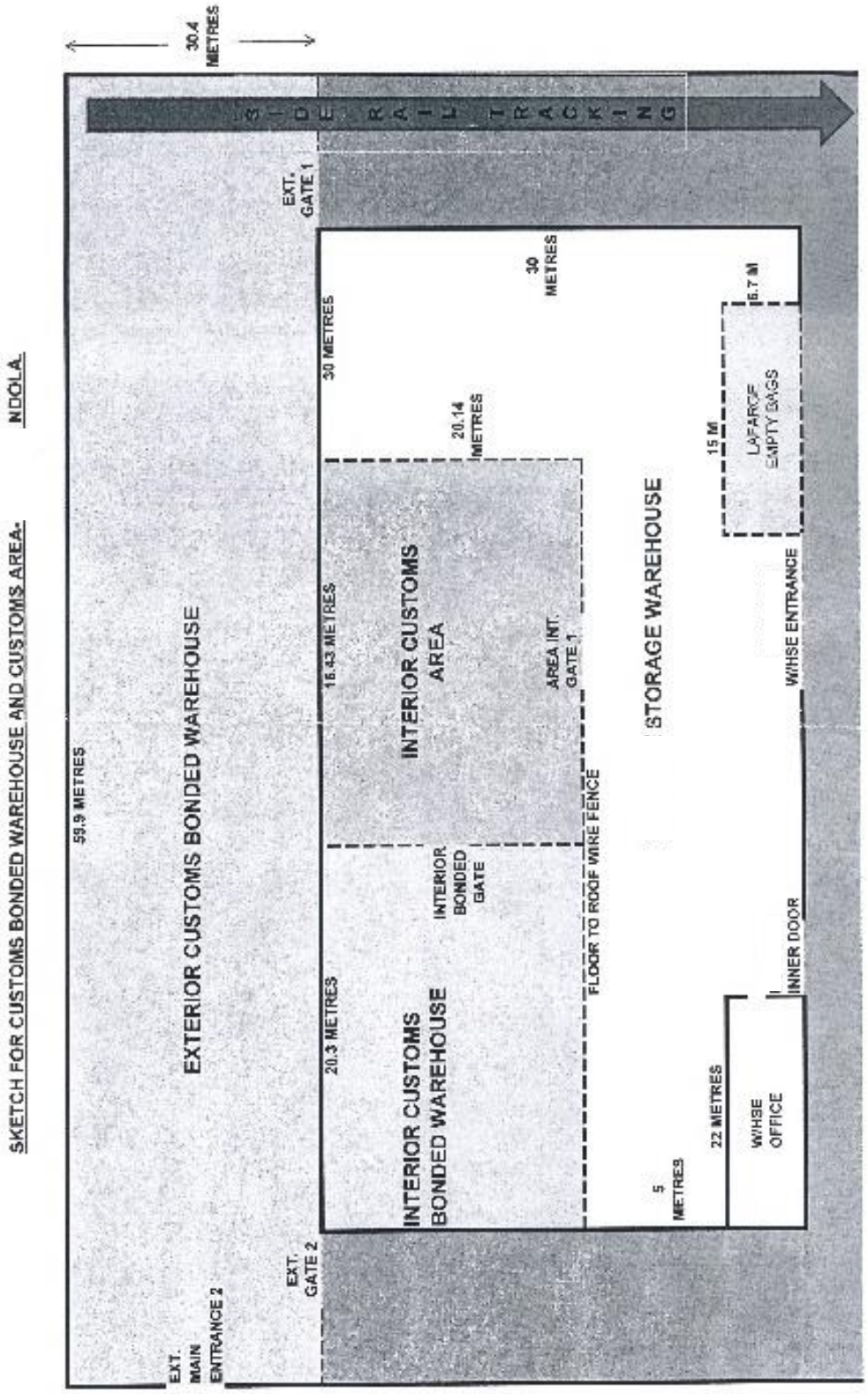


Figure 36 : Plan de l'entrepôt de *Giant Logistiks* à Ndola. On y trouve trois espaces sous douane, dont un situé à l'extérieur.

2. Concurrences et monopoles

Concurrence et monopoles sont deux termes habituellement opposés dans la rhétorique libérale qui caractérise le régime de direction assistée : la concurrence est parée de toutes les vertus de la transparence et du libre-échange, alors que le monopole évoque des collusions abusives permises par une certaine opacité. Si l'idéal de la concurrence est souvent souligné dans les écrits sur l'industrie logistique, notamment par le biais du recours aux marchés publics dans la construction et la gestion des infrastructures, on verra dans cette partie que les fonctionnements des partenariats public-privé en Zambie renforcent les tendances monopolistiques du secteur logistique.

a) Industrie logistique à tendances monopolistiques

La libre concurrence est souvent présentée dans les écrits sur la logistique en Afrique comme une solution aux problèmes que connaît cette industrie sur le continent : retards trop importants, prix exorbitants, services de faible qualité. Elle est synonyme de compétitivité, notamment dans le domaine des transports et du dédouanement (Arvis, Raballand et Marteau, 2010 ; Commission Économique pour l'Afrique, n.d. ; Hartmann, 2010 ; Teravaninthorn et Raballand, 2009). Elle permettrait la baisse des coûts des circulations en Afrique, et donc une plus grande fluidité des échanges. La concurrence est concrètement mise en œuvre sur le terrain, tant par les administrations que par les entreprises privées : par exemple, la Scène de terrain n°2 insérée ci-après (p.227) montre comment une grande entreprise de logistique et de dédouanement répond à un appel d'offre émis par une entreprise minière. Les entreprises minières embauchent en général au moins deux agents en douane pour leurs exportations et importations, et ce afin d'éviter les problèmes de corruption et de collusion, et donc « *dans un souci de transparence* » (entretien n° 68, LUB 3, 11/09/2017). Les contrats miniers sont rares (« *ce n'est pas comme dans un magasin de vêtements où les clients entrent et sortent !* », entretien n° 68, LUB 3, 11/09/2017), et la concurrence pour les obtenir est donc féroce entre les entreprises de dédouanement. Les monopoles absolus sont donc peu fréquents dans les contrats miniers des Copperbelts : le contrat qui lie Giant Logistiks à la mine de Tellis en fait partie. Il s'explique chez Giant Logistiks par le fait que la mine avait besoin d'infrastructures très spécifiques, notamment logicielles, et d'une entreprise capable de les mettre en place.

Cependant, sur le terrain, on note le faible nombre des entreprises de dédouanement ayant effectivement les capacités de gérer de tels contrats miniers. En Zambie, seule une dizaine d'agents en douane sont réellement aptes à remporter les plus gros contrats et à participer au régime de direction assistée (Vilakazi, 2018, p. 394). Cette situation n'est pas dénoncée par les rapports cités plus tôt qui portaient pourtant la concurrence aux nues :

> « In several countries, access to the clearing and forwarding (C&F) business is not difficult, or it is done at a few officials' or syndicates' discretion without set criteria. One consequence of this easy or conditional access is the formation of "suitcase" companies with low capacity, poor training, and little professionalism. These companies may bribe officials in order to stay afloat instead of following procedures. In this case, customs clearance time and uncertainty increase significantly, and the responsibility for low performance does not lie solely with public parastatals or administrations. » (Arvis, Raballand et Marteau, 2010, p. 67)

Ici apparaît une importante contradiction dans la mise en œuvre de la concurrence dans le régime de direction assistée : la concurrence est perçue comme intrinsèquement bonne, sauf lorsqu'elle permet à des entreprises louches d'accéder aux marchés clés. Cette contradiction est également présente sur le terrain. Les employé·e·s de Giant Logistiks préfèrent en effet les monopoles dans la gestion des gros contrats, car la pluralité des agents en douane pour gérer une même circulation peut entraîner des frictions, voire porter atteinte au mouvement lui-même. Ainsi, lors de mon stage au bureau de Giant Logistiks à Ndola, l'une des personnes du service client rencontrait un problème avec l'entreprise P., pour laquelle Giant devait agir en tant qu'agent en douane. Trois camions d'essence appartenant à P. étaient bloqués à la frontière de Chirundu depuis plus de six jours, et le manager de P. en était très mécontent, comme en témoigne l'utilisation des majuscules dans son e-mail de réclamation :

From : manager@p.com
To : Giant Logistiks Zambia

CAN SOMEONE FROM GIANT GIVE ME A REAL PICTURE OF TRUCKS STANDING AT CHIRUNDU?

EVERYTIME WE CALL ITS A DIFFERENT STORY. THERE ARE 2 TRUCKS THAT HAVE BEEN THERE FOR OVER 6 DAYS. UNDERSTAND THE URGENCY PLEASE.

Regards

Source : Courrier électronique du 4 septembre 2017

À cause de ce blocage, P. devait en effet payer le stationnement de ses camions à l'arrêt à la frontière. Après avoir vérifié les archives, l'employée de Giant Logistiks en charge du dossier a confirmé que l'entreprise n'était pas en faute. Il se trouve que le TPIN (Taxpayer Identification Number — numéro unique d'identification fiscale pour les entreprises auprès des administrations de l'État, notamment auprès des douanes) de P. était bloqué depuis une semaine par la faute d'une autre entreprise de dédouanement :

From : Giant Logistiks Zambia
To : manager@p.com

Good day,

Your mail is well received and we acknowledge your concerns .
I have escalated the issue to our head of customs to see what lasting solution can be found with regards this issue .

I must however stress that if a TPIN is blocked due to non-conformance by another declarant, this in effect limits what we as your agents can resolve.

Best regards.

Source : Courrier électronique du 4 septembre 2017

La présence de plusieurs agents sur le même contrat pose donc problème : si l'un d'eux rencontre des difficultés avec la ZRA, le TPIN de leur client commun peut être bloqué, empêchant alors Giant Logistiks de traiter les marchandises dont ils doivent s'occuper. « *They use too many agents* », me dit, avec un soupir, la personne en charge du dossier. La concurrence rajoute donc de l'incertitude dans les relations entre agents et client·e·s, et crée des obstacles à la fluidité des circulations de marchandises.

De la même manière, le faible nombre d'entreprises présentes dans l'industrie logistique en Zambie, et donc la faible concurrence hors des périodes d'appel d'offre, favorise les relations interpersonnelles de confiance entre elles. Ainsi, la réputation et l'ancienneté dans le pays sont parfois plus importantes que le coût du service dans le choix d'une entreprise partenaire :

> « Large clients will pay more for a reliable and comprehensive service, and as a result transporters promote themselves on the basis of reputation, low accident rates, financial position, management structures, and track record. » (Vilakazi, 2018, p. 395)

Les relations interpersonnelles se nichent donc dans les tendances monopolistiques de l'industrie logistique dans les Copperbelts. Souvent perçues comme non-modernes car non-transparentes et non-compétitives, elles font cependant entièrement partie du régime de direction assistée.

Scène de terrain n°2 – Régime de direction assistée. La préparation d'un appel d'offres

Les administrations ne sont pas les seules à émettre des appels d'offre : en Zambie et en RDC, les grandes entreprises productrices de marchandises, notamment les entreprises minières, doivent fonctionner de la sorte pour recruter les entreprises de transport et de dédouanement qui s'occuperont d'exporter leur production[62]. J'ai pu assister, en insistant lourdement, à une réunion de préparation du dossier que l'entreprise Giant Logistiks souhaitait déposer pour répondre à l'appel d'offre d'une grande entreprise minière de RDC, ici appelée Copper & Cobalt Congolese Company (4C). 4C avait comme projet d'embaucher plusieurs agents en douane pour gérer les exportations de cuivre et de cobalt provenant de deux mines distinctes lui appartenant, et avait publié quelques jours plus tôt une importante liste de questions auxquelles les entreprises qui souhaitent concourir à l'appel d'offre devaient répondre. Les employé·e·s de Giant Logistiks s'étaient donc réuni·e·s pour parcourir ensemble toutes les questions, se mettre d'accord sur les réponses à y apporter, se répartir le travail de leur rédaction et rendre le dossier, le tout dans un délai relativement court, fixé par 4C à trois semaines. L'enjeu était important, ce qui explique peut-être la fébrilité qui flottait dans la salle de réunion ce jour-là : en effet, 4C est en passe de devenir le plus gros producteur de cuivre de la région, générant plus d'un millier de camions à faire circuler par mois, soit un très gros contrat pour Giant Logistiks.

Le « *technical questionnaire* », la liste de questions, est rédigé intégralement en anglais, et comprend 24 rubriques, afin que l'entreprise candidate détaille ses opérations techniques. Plusieurs thèmes y sont abordés : les infrastructures développées par Giant Logistiks et ses client·e·s, les procédures et leurs contrôles, les délais de fonctionnement et la vitesse des circulations, les relations que Giant Logistiks entretient avec les administrations notamment.

Le premier thème abordé semble simple : il s'agit de décrire les infrastructures matérielles et immatérielles dont dispose Giant Logistiks, comme les bureaux, au Congo et à l'étranger, ou encore l'ensemble des supports techniques à l'activité logistique : entrepôts, systèmes informatiques, flottes de camions. L'assemblée se montre confiante : la structure multinationale de Giant Logistiks lui permet d'insister sur la continuité et la fluidité qu'elle peut garantir à ses client·e·s sur l'ensemble de la chaîne logistique, de RDC jusqu'à l'exportation. Les infrastructures informatiques sont bien développées, avec notamment un système de « *back-up* », c'est-à-dire de sauvegarde des données, que les présent·e·s jugent fiable, notamment en cas de panne du réseau Asycuda / Sydonia. Giant Logistiks a créé en son sein d'autres systèmes informatiques afin d'améliorer ses procédures : des logiciels de communication entre tous ses bureaux, des logiciels spécifiques pour la comptabilité, la facturation… Ils permettent un flux d'information permanent et fluide et facilitent les procédures de dédouanement.

[62] Les organisations internationales et/ou humanitaires fonctionnent de la même façon lorsqu'elles importent en RDC de l'aide alimentaire ou des médicaments à destination des zones de conflit de l'est du pays.

Côté entrepôts, Giant Logistiks n'est cependant pas très compétitive et les employé·e·s le savent. Ils choisissent donc de mettre en avant leur réputation et les installations qu'ils ont su réaliser pour d'autres entreprises minières. De la même manière, les présent·e·s reconnaissent aisément que Giant Logistiks n'est pas la meilleure pour le *tracking* — le suivi des camions —, et que leur concurrent A. fait bien mieux et ce depuis plusieurs années. L'assemblée choisit alors de plutôt mettre l'accent sur la possibilité pour Giant Logistiks de mettre à disposition du personnel « *sur site* », c'est-à-dire dans les mines elles-mêmes, pour améliorer la prise en charge des poids lourds à leur chargement. Quelqu'un ajoute, sur le ton de l'humour : « *elle (4C) demande ça car elle ne sait pas quoi faire de ses 4000 camions !* » ; il s'agit d'un volume important auquel les entreprises de dédouanement doivent montrer qu'elles savent y faire face.

Les questions suivantes sont relatives aux procédures de dédouanement mises en place dans l'entreprise Giant Logistiks et le temps moyen nécessaire pour les réaliser : « *Describe in details your standard operating procedures related to import and export clearing. Include timings and give an indication of monthly volumes of import and export files processed* ». « *Summarize quality controls* ». « *Describe procedures at entry / border points* ». « *Describe procedures for temporary exports and imports* ». Là encore, les points forts de Giant Logistiks sont avancés : côté horaires d'ouverture, les bureaux de Giant Logistiks au Congo sont forts de plus de 200 employé·e·s, ce qui permet à l'entreprise d'être opérationnelle jour et nuit, y compris les week-ends et les jours fériés. Les employé·e·s de Giant Logistiks ont conscience de l'importance du temps et de la vitesse du traitement des données, une question qui revient très fréquemment tout au long du *technical questionnaire*. Ils et elles doivent trouver un équilibre entre une présentation avantageuse de l'entreprise et une réponse crédible pour 4C. Les présent·e·s à la réunion insistent donc sur l'importance de faire apparaître sur leurs réponses leur bonne connaissances des délais légaux. Par exemple, ils et elles veulent montrer que les employé·e·s de Giant Logistiks s'y prennent toujours dans les temps pour renouveler les autorisations d'exportation ou d'importation temporaires, valables 365 jours. Ils et elles insistent également sur le fait que leur partenariat avec l'entreprise DHL leur permet de bénéficier de très bons délais pour les colis urgents et précieux circulant par avion. Une question concerne les « *invoicing procedures* », c'est-à-dire le fonctionnement de la facturation, et notamment ses « *cycles, timings format* ». L'un des présents suggère d'expliquer la procédure de base, mais d'insister sur le fait que « *chaque client est singulier* » afin de montrer l'adaptabilité de Giant Logistiks aux demandes de ses client·e·s.

Le responsable de Giant Logistiks lâche : « *pfff … ça fait beaucoup de boulot !* »

Une autre série de questions concerne bien évidemment les prix des services proposés par Giant Logistiks. Les présent·e·s sont un peu embarrassé·e·s car ils et elles ne disposent pas encore de précisions quant aux quantités précises que généreront les mines de 4C. Le management de Giant Logistiks a donc dressé un tableau comprenant les « *price schedules* » sur une base de 1131 camions à dédouaner mensuellement, contentant et détaillant les prix par activité : dédouanement par tonne de marchandises, paiement des permis et des licences,

stockage, transport, etc. L'assemblée discute également de l'importance de prévoir dans la facturation le travail de nuit, que Giant Logistiks a déjà mis en place pour d'autres clients de la même envergure que 4C, « *pour qui on fait déjà des déclarations à minuit* », lance le directeur des opérations. Ils et elles insistent également sur la possibilité de mettre en place un compte de pré-paiement, permettant à 4C de payer les droits de douane sur une base mensuelle (il s'agit du « *cash service* » dont il a été question ci-dessus).

Certaines questions pièges sont glissées parmi les questions plus descriptives. L'une d'elles demande par exemple que Giant Logistiks décrive les contentieux qu'elle a rencontrés avec les administrations douanières par le passé. Le responsable prend la parole : si on dit qu'il y en a beaucoup, cela signifie que Giant Logistiks ne fait pas correctement son travail. Mais si on n'en écrit aucun, alors le mensonge est trop évident. Il suggère alors de citer le « *climat désastreux des affaires* » en RDC pour dédouaner l'entreprise de la responsabilité des litiges qu'ils et elles accepteront de citer. Une autre question provoque des débats : « *Please describe any official advantages agreed with any of the State services implicated in custom clearings such as OCC, DGDA, BCC*[63]... ». Cette question provoque des rires, certain·e·s disent que c'est « *dangereux* » et « *sensible* ». Ils décident de ne parler « *que* » des réunions de suivi mensuel que Giant Logistiks organise avec les douanier·ère·s, de l'ancienneté de l'entreprise dans les affaires, ainsi que de l'importance de Giant Logistiks pour les institutions congolaises (« *premier pourvoyeur des droits de douane* » lance quelqu'un), deux caractéristiques qui font de Giant Logistiks une agence reconnue, y compris par les administrations congolaises.

Il y a ensuite une partie « *Compliance* », un mot qui recouvre le respect des procédures anti-corruption et de la transparence. Une série de questions demande de décrire les mesures anti-corruption mises en place dans l'entreprise, et les éventuelles affaires de corruption déjà traitées en interne. Par exemple, une question demande de « *Describe procedures to ensure that gifts and entertainments comply with anti-corruption laws* ». Le document contient aussi une question pour savoir si des fonctionnaires de l'État travaillent et sont rémunérés par Giant Logistiks. La réponse de l'assemblée est ici directe et unanime : « *il faut nier* ».

Les réponses à ces questions portant ouvertement sur des pratiques illégales de corruption d'administrations publiques et la bonne humeur qu'elles suscitent dans l'assemblée constituent, pour l'observatrice que je suis, des réponses en clair-obscur : rien n'est dit ou avoué ouvertement — est-ce dû à ma présence ? — mais tout laisse à penser que Giant Logistiks est bel et bien investie dans des relations corruptrices avec les administrations congolaises. Pour s'en dédouaner, il est courant d'entendre, au détour de conversations ou d'entretiens, qu'aucune entreprise ne pourrait fonctionner au Congo sans corrompre les autorités. C'est ce qu'indique une remarque finale. Après 1h15 de réunion, alors que les un·e·s et les autres rangent leurs affaires, l'un des employés présents revient sur la réunion de lancement de l'appel d'offre chez 4C, à laquelle il a représenté Giant Logistiks. Il parle des autres entreprises présentes, peut-être afin d'évaluer les chances de son entreprise :

[63] Office Congolais des Contrôles, Direction Général des Douanes et Accises, Banque Centrale du Congo, trois institutions investies dans le contrôle et la taxation des circulations de marchandises, réputées plus pour leur corruption que pour leur efficacité.

- l'entreprise X avait l'air de vouloir abandonner …
- Pourquoi ?
- Compliance !

Une réponse qui déclenche l'hilarité dans l'assemblée. L'entreprise X est sans doute moins habile que Giant Logistiks pour nier son implication dans les réseaux de corruption qui parcourent le monde des affaires en RDC.

Cette scène de terrain montre les phénomènes contradictoires qui se tissent dans les formes d'organisation des acteurs dans le régime de direction assistée. Elle montre à la fois l'importance de la contractualisation et des procédures formelles dans la construction des relations entre entreprises partenaires, mais aussi, paradoxalement, l'importance des relations d'interconnaissance et des savoir-faire illégaux qu'elles requièrent. Elle montre également l'équilibre précaire qui existe entre le secret des affaires et les informations concurrentielles qui pourraient faire pencher la balance en faveur de Giant Logistiks dans cet appel d'offre.

b) Le système des « unsolicited projects » : PPP et renforcement des logiques monopolistiques du régime de direction assistée

Les partenariats public-privé (PPP) font également partie de l'arsenal de la « bonne gouvernance » que l'on trouve dans les écrits libéraux. Ils constituent une réponse clé aux accusations de corruption et de détournement d'argent public qui visent les administrations de l'État, surtout dans les pays dits du Sud, car le secteur privé est pensé comme étant plus compétitif, plus transparent et donc plus efficace dans la mise en place des services publics. Plus profondément, les PPP marquent l'élargissement des logiques de contractualisation dans des sphères toujours plus nombreuses de l'action publique. Dans le domaine du commerce et des circulations de marchandises, les PPP sont développés dans la construction ou la gestion d'infrastructures majeures, comme des corridors ou des points de passages frontaliers. Dans les institutions publiques en charge des questions liées aux circulations de marchandises dans lesquelles j'ai mené des entretiens, la gestion des infrastructures et la promotion des circulations commerciales sont toujours traitées en parallèle avec le besoin de promouvoir l'investissement privé et les PPP, notamment par le biais de mesures institutionnelles et fiscales. En Zambie, les PPP ont véritablement obtenu leurs lettres de noblesse à partir des années 1990, avec les réformes de privatisation (voir Chapitre 2). Ils sont actuellement portés par des agences administratives semi-autonomes que sont la Zambian Development Agency (ZDA), la PPP Unit et l'Industrial Development Corporation (IDC). Le format de l'agence administrative, souvent associé aux courants du New Public Management, est censé donner aux actions du gouvernement la flexibilité et la rapidité qui caractérisent normalement l'entreprise privée. Ici, vitesse et fluidité sont encore une fois au cœur des justifications du format de l'agence : celle-ci est supposée pouvoir réagir rapidement aux demandes venant du secteur privé, contrairement aux ministères traditionnels perçus comme lents, et parfois corrompus. Par exemple, dans les couloirs de la ZDA, une affiche informe les investisseurs des délais d'obtention des papiers, permis ou autorisations émis par l'agence : le fonctionnement des agences gouvernementales se calque sur celui des entreprises.

Les agences administratives sont le reflet de la pénétration des manières de faire et des valeurs associées au privé dans la sphère publique. On attend des institutions qu'elles travaillent comme des entreprises privées, mettant en œuvre les valeurs de rapidité, d'efficience et de responsabilité sous la forme du contrat. La PPP Unit zambienne a été créée en 2012, mais n'a commencé à être opérationnelle qu'en 2016, année où l'agence a été mise sous la tutelle directe du président de la République. Son mandat est de promouvoir les PPP dans différents secteurs, de l'énergie aux télécommunications en passant par les infrastructures. Le gouvernement peut présenter un projet et le soumettre à une procédure compétitive de marché public, mais la faiblesse de ses capacités d'expertise fait que la plupart des projets déposés le sont directement par des entreprises privées. C'est ce que la PPP Unit appelle les « *unsolicited projects* » (entretien n°78, LUS 17, 8/11/2017) : une entreprise soumet un projet de PPP au gouvernement, qui s'engage ensuite à mettre en place une sélection par le biais d'un marché public compétitif.

Cependant, au vu de sa maîtrise du projet, l'entreprise qui a proposé le projet à « *99 % of chances* » d'obtenir le contrat avec le gouvernement (entretien n°78, LUS 17, 8/11/2017), et ce malgré l'ouverture du projet à d'autres entreprises. Cette façon de faire peut être risquée pour le gouvernement, car il est possible qu'il perde la main sur ses propres priorités en termes de développement infrastructurel en ne mettant en œuvre que celles qui sont proposées par des entreprises privées. De plus, le gouvernement n'a pas vraiment les moyens de contrôler le sérieux d'un « *unsolicited project* » : l'entreprise qui le soumet s'engage à réaliser elle-même les études de faisabilité, sans contrôle de la part du gouvernement, qui manque des moyens financiers et techniques pour ce faire.

Cette façon de fonctionner renforce la tendance monopolistique du régime de direction assistée car toutes les entreprises n'ont pas les moyens de proposer un projet d'infrastructure. Les coûts associés au montage du projet et au financement des études de faisabilité sont très élevés, et demandent donc un important capital de départ. Il faut de plus avoir une bonne connaissance du système institutionnel zambien, voire disposer de contacts dans les agences responsables des PPP avant de déposer un projet. Les « *unsolicited projects* », qui équivalent finalement, pour les entreprises, à faire subventionner leurs besoins en infrastructures par le gouvernement, ne sont donc accessibles qu'aux plus importantes et aux mieux implantées d'entre elles.

L'hyper-contractualisation des relations entre acteurs dans le régime de direction assistée n'assure donc pas forcément un environnement complètement concurrentiel, comme les écrits libéraux le voudraient. Au contraire, la façon dont les relations contractuelles sont mises en place, que ce soit entre des entreprises partenaires ou entre les entreprises et les administrations douanières, renforcent les tendances monopolistiques d'un petit nombre d'entreprises animant les circulations de marchandises les plus rentables et étant en mesure de bénéficier du soutien, notamment financier, du gouvernement. Les relations entre les acteurs du régime de direction assistée sont donc davantage caractérisées par une concurrence *pour* les marchés, et non une concurrence *dans* les marchés, qui correspondrait plus à l'idéal libéral (Birch et Siemiatycki, 2016, p. 187) : quand concurrence il y a, elle intervient en amont de la réalisation du service. Une fois qu'une entreprise a obtenu le marché, elle se trouve en position de stabiliser sa position de pouvoir et de rentabilité, et ainsi d'obtenir d'autres marchés rentables, qu'ils soient privés ou publics.

Conclusion du chapitre 4

Le régime de direction assistée décrit dans ce chapitre est un système organisant les conditions de possibilité de certaines circulations de marchandises, rassemblant des éléments matériels et immatériels, tels que des idéologies, des infrastructures physiques et immatérielles, des organisations sociales entre acteurs. Il est à l'origine du développement de techniques permettant de rendre plus efficaces les circulations de marchandises qu'il soutient. Le régime de direction assistée s'appuie sur trois valeurs fondamentales, qui font partie du registre néolibéral : la vitesse, la transparence et la fluidité des circulations commerciales et des relations entre acteurs qui les animent. Ces trois valeurs font écho aux caractéristiques de la bureaucratie néolibérale, décrites par Béatrice Hibou : « efficacité, rentabilité et transparence » (2012, p. 53). Elles font ainsi partie du « globalspeak » (West et Sanders, 2003, p. 16) qui sert de base au régime de direction assistée, et qui en justifie les innovations et les contradictions. Ces valeurs font l'objet d'un important consensus parmi les institutions internationales, régionales, nationales, les associations et les ONG : elles débouchent sur un ensemble de politiques publiques et de stratégies privées visant la rentabilité des circulations, une véritable mise en infrastructures du territoire zambien (Blaszkiewicz, 2017). Les valeurs de vitesse, de transparence et de fluidité sont par ailleurs souvent citées comme des prérequis au développement économique et à la disparition de la pauvreté dans les territoires traversés par ces circulations commerciales (Chalfin, 2010, p. 178). Elles ont cependant en commun de constituer des processus plutôt que des seuils à atteindre : elles sont donc à la base de politiques sans cesse renouvelées.

En outre, le régime de direction assistée correspond au *master narrative* de la lecture de l'espace dans les Copperbelts autour de ces circulations historiquement favorisées par l'ensemble de techniques mises en place, privilégiées par l'accès qu'elles possèdent aux infrastructures. Ce régime est ainsi pensé comme un projet scalable : il possède « the ability to expand — and expand, and expand — without rethinking basic elements » (Tsing, 2012, p. 505). L'investissement dans des infrastructures matérielles — le corridor — et immatérielles — notamment logicielles — standardisées permet de rendre reproductible le projet que le régime de direction assistée incarne : celui de circulations commerciales rapides, efficaces, fluides et transparentes :

> « In Lefebvre's reading, logistical rationalities are premised on a drive to render space "equivalent, exchangeable, interchangeable" so as to create optimal conditions for the reproduction of capitalist production relations. » (Chua et al., 2018, p. 622)

La prévalence de la forme contractuelle va également dans ce sens en imposant une forme d'organisation standard entre les acteurs, tentant ainsi de réduire les indéterminations naissant des rencontres et des relations par nature uniques.

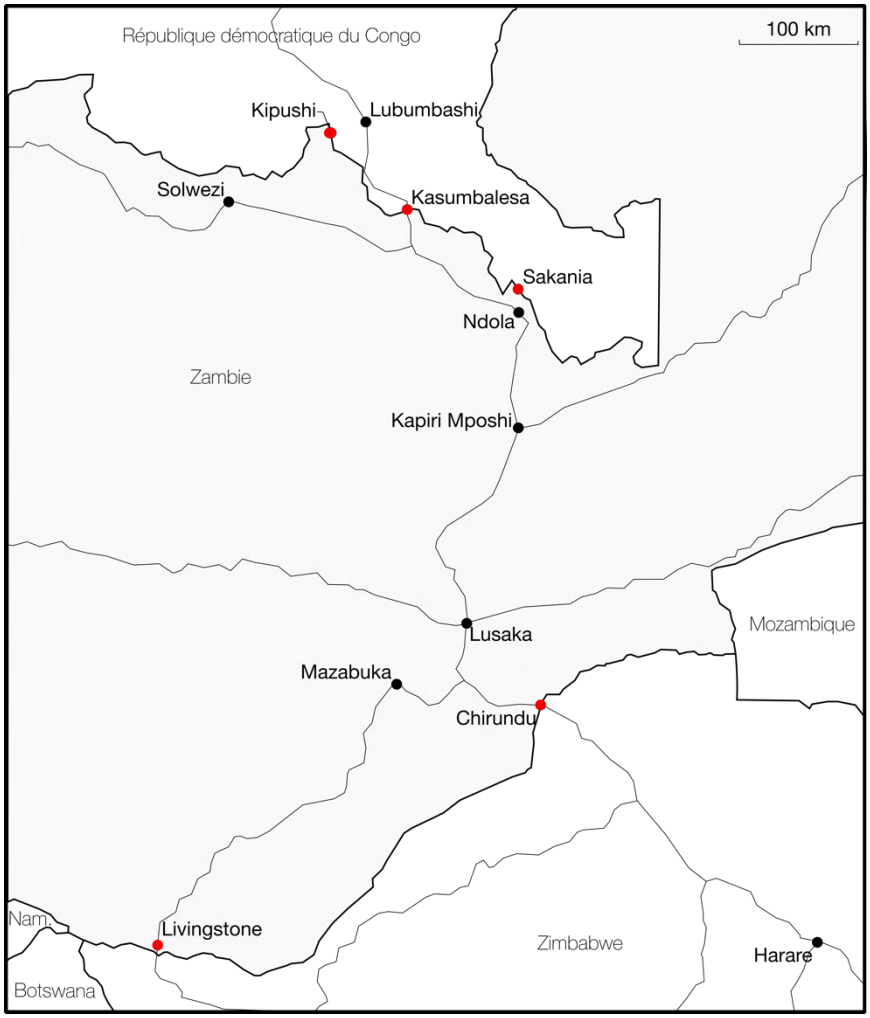
Même s'il se présente comme un ensemble apolitique de techniques et de technologies, notamment infrastructurelles, j'ai montré dans ce chapitre que les éléments dont le régime de

direction assistée se compose ne sont pas également accessibles à tous les acteurs ou à toutes les circulations — c'est d'ailleurs cette inégalité qui justifie l'utilisation du mot « régime ». Cet aspect est particulièrement visible dans les politiques de lutte contre la corruption qui visent les administrations douanières mais permettent aux grandes entreprises multinationales d'entretenir l'opacité autour de leurs circulations de marchandises, ou encore dans le caractère monopolistique de son organisation.

Chapitre 5. Le régime de roue de secours

Préface. Se jouer des velléités protectionnistes : le trajet de 33 tonnes de sucre sous régime de roue de secours

Mazabuka est une ville zambienne située sur l'un des axes de transport majeurs du pays, au sud de Lusaka en direction des frontières de Livingstone et Chirundu, deux postes frontières ouvrant vers le Zimbabwe et l'Afrique du Sud (voir Carte 6, p.236). Elle est connue dans le pays et dans toute l'Afrique australe pour être le berceau de l'industrie sucrière zambienne, à travers les plus de 15 000 hectares du Nakambala Estate, propriété de l'entreprise Zambia Sugar. Cette dernière a été établie en 1964 et est un bon exemple des trajectoires historiques suivies par les entreprises zambiennes et décrites au Chapitre 2 : Zambia Sugar a été créée par Tate and Lyle, une multinationale britannique, l'année de l'indépendance zambienne. Elle a ensuite été nationalisée en 1969 à hauteur de 51 %, les parts étant rachetées par l'IDC pour le compte du gouvernement zambien. Au moment des réformes de privatisation, au début des années 1990, le conglomérat public Industrial Development Corporation (IDC) possédait plus de 80 % des titres de Zambia Sugar. L'entreprise a ensuite été revendue entièrement à ses anciens propriétaires en 1994, avant d'être introduite au Lusaka Stock Exchange en 1996. En 2001, l'entreprise sud-africaine Illovo, filiale du géant britannique de l'agro-alimentaire Associated British Food Plc, rachète Zambia Sugar et étend ses surfaces de production. Aujourd'hui, Zambia Sugar est le deuxième plus gros producteur de sucre de l'empire africain d'Illovo, actif dans 6 pays d'Afrique australe, avec une production dépassant les 2 millions de tonnes en 2017 (Zambia Sugar, 2017).



Carte 6 : Carte de localisation : Mazabuka et principaux points frontaliers zambiens.

Si une grande partie de la production de Zambia Sugar est exportée vers le sud, Afrique du Sud et Zimbabwe en tête, la Zambie exporte, d'après les chiffres officiels, près de 90 000 tonnes de sucre vers la République démocratique du Congo annuellement[64]. Dans la zone industrielle de Ndola, sur la Nakambala Road, Zambia Sugar dispose d'un immense entrepôt alimenté par le chemin de fer, d'où partent, en poids lourd de 33 tonnes, les exportations vers la RDC. Comme toutes les grandes entreprises, Zambia Sugar s'est attachée les services d'une entreprise de dédouanement pour ses chargements traversant les Copperbelts en direction du Congo. À l'exportation vers la RDC, les deux entreprises rencontrent cependant un problème récurrent : il est très fréquent qu'un camion contenant du sucre quitte officiellement le territoire zambien, c'est-à-dire que les papiers sont remplis, signés, et tamponnés correctement attestant de la sortie du véhicule du territoire, mais n'entre jamais en RDC. En 2016, près de 50 % des camions étaient ainsi « perdus » dans le *no man's land* entre les deux pays (entretien n°53, GIA 2, 8/08/2017).

[64] Ces chiffres sont tirés des statistiques officielles fournies par le Comesa. Ils ne prennent pas en compte les circulations de contrebande, nombreuses entre la Zambie et la RDC en ce qui concerne les produits agroalimentaires comme le sucre.

Prenons l'exemple de deux chargements de 33 tonnes de sucre quittant les entrepôts de Ndola à destination de Sakania, une petite ville congolaise proche du poste frontière du même nom (voir Figure 37, p.238). Zambia Sugar a versé à la Zambia Revenue Authority (ZRA) une « *drawback duty* » équivalant à un faible pourcentage de la valeur totale des chargements afin d'autoriser leur exportation. Le premier camion arrive en fin d'après-midi à la frontière, située à environ 25 kilomètres de la ville de Ndola. Le chauffeur du poids lourd se présente au fonctionnaire de la ZRA, le seul représentant de l'autorité douanière à ce point frontalier peu fréquenté. Celui-ci tamponne les papiers de sortie du territoire, les remet au conducteur. Ce dernier passe la barrière matérialisant la frontière, actionnée à la main par un homme en uniforme militaire (Notes de terrain, 31/08/2019). Il se gare peu après, dans le *no man's land* prétextant vouloir passer la nuit au plus près de la frontière zambienne afin de livrer son chargement de jour, le lendemain. Lorsque la nuit tombe, le camion est entièrement déchargé. Les sacs de sucre repassent la frontière zambienne en contrebande. Ils seront ensuite vendus en Zambie à des prix défiant toute concurrence car ils n'auront pas été soumis au paiement de la TVA, représentant 16 % de la valeur du bien. Une partie peut également être vendue en RDC, à des prix également bas car exemptés des droits d'importation congolais, que le gouvernement continue de prélever malgré son entrée dans le Comesa. Le camion repasse la frontière à vide dans l'autre sens le lendemain et rentre à l'entrepôt. Dans ce cas, l'entreprise Zambia Sugar ne pourra pas récupérer la « *drawback duty* » car elle n'aura pas la preuve écrite que le sucre a bien été vendu en RDC, se matérialisant par un formulaire d'entrée de la marchandise sur le territoire congolais dûment tamponné par les autorités douanières. La ZRA enregistre alors un important manque à gagner causé par l'évasion de la TVA, à peine compensé par la « *drawback duty* » qu'elle gardera. Quant à l'entreprise de dédouanement, elle connaîtra une double punition de n'avoir pas fait son travail correctement : elle devra rembourser la « *drawback duty* » à son client et ne recevra pas de rémunération pour ce chargement ayant disparu avant d'entrer en RDC.



Figure 37 : Poste frontière de Sakania, 31 août 2017

Le deuxième poids lourd quitte à son tour l'entrepôt. Lorsque le chauffeur arrive à Sakania, il est accompagné par un·e représentant·e de l'agent en douane venu·e pour l'assister dans ses démarches administratives. L'employé de la ZRA présent ce jour-là a reçu une information de sa hiérarchie concernant la fraude à la TVA sur les chargements de sucre (entretien n°52, GIA 1, 8/08/2019). Il exige de rencontrer l'acheteur congolais ayant commandé le sucre, afin de voir de ses yeux le bon de commande approuvé par les douanes congolaises. Le commerçant en question arrive une demi-heure plus tard avec les papiers demandés. Toutes les personnes nécessaires au bon déroulement de cette circulation sont alors présentes au même endroit : le commerçant congolais ayant fait l'acquisition du sucre, le fonctionnaire de la ZRA représentant l'État, le chauffeur de poids lourd embauché par Zambia Sugar, et le représentant de l'agent en douane, soit quatre personnes (Notes de terrain, 31/08/2019). Satisfait, le fonctionnaire de la ZRA tamponne donc les documents autorisant le poids lourd à poursuivre sa route. L'employé de l'agent en douane récupère les duplicatas (*acquittances*) qu'il enverra ensuite à Zambia Sugar comme preuve de son travail. Dans ce cas-là, et si les délais d'envoi des documents sont respectés, la ZRA se verra contrainte de rembourser la « *drawback duty* » à l'entreprise sucrière, et l'agent en douane sera rémunéré sur la base du contrat qui le lie à cette dernière.

Lors de mes enquêtes dans le milieu de la logistique en Zambie en 2017, près de 3 camions de sucre sur 10 étaient dans le premier cas, c'est-à-dire que 30 % des chargements étaient perdus avant d'entrer en RDC. L'agent en douane en enregistrait 5 sur 10 l'année précédente (entretien n°53, GIA 2, 8/08/2017). Cette amélioration est due au fait que l'agent en douane a fait pression sur Zambia Sugar pour que celle-ci ne vende plus ses marchandises aux client·e·s se rendant coupable de fraude, et refuse les compagnies de transport impliquées dans ces pratiques. Zambia Sugar a également demandé aux administrations congolaises de baisser

les droits de douane afin d'encourager les éventuel·le·s acheteur·euse·s congolais·es à passer la frontière légalement.

Cette situation pourrait pourtant être réglée facilement si Zambia Sugar se décidait à installer un entrepôt directement en RDC : l'entreprise pourrait alors gérer elle-même ses exportations vers l'une de ses filiales, et vendre directement ses produits aux commerçant·e·s congolais·es. Cela diminuerait grandement les incertitudes, tant pour l'entreprise sucrière que pour les autorités douanières. Cependant, cette solution n'est pas envisagée par Zambia Sugar : les problèmes de corruption, d'insécurité économique et politique, de prédation qui dominent l'environnement des affaires en RDC, et donc le risque que représenterait le stockage d'une grande quantité de marchandises dans ce pays constituent autant d'obstacles à l'installation d'une antenne Zambia Sugar au Congo. Les entreprises zambiennes productrices de denrées alimentaires doivent donc se contenter de stocker leurs marchandises dans la Copperbelt en Zambie et d'envoyer des chargements uniquement lorsqu'elles reçoivent une commande, et donc de s'exposer aux pratiques de fraude décrites ci-dessus.

Le sucre de canne, tout comme les autres denrées agricoles et agroalimentaires produites en Zambie, fait partie des stratégies de diversification économique du gouvernement zambien, adoptées dans le but de diminuer la dépendance de son système économique au cuivre (Brülhart, Dihel et Kukenova, 2015). Les exportations de denrées agricoles et agroalimentaires incarnent des espoirs de développement et d'industrialisation, et sont intégrées dans les politiques commerciales souhaitant faire de la Zambie un véritable grenier à l'échelle de l'Afrique australe et une vraie compétitrice du géant sud-africain sur les marchés régionaux. À travers l'exemple des exportations de sucre, on constate cependant le rôle et les intérêts ambivalents des administrations de l'État et des entreprises productrices dans les circulations de sucre, notamment face à la contrebande de cette marchandise. Pour elles, l'exportation des marchandises en contrebande n'est pas forcément une mauvaise stratégie économique au vu des revenus qu'elles peuvent tirer de ces circulations, même si ces revenus ne représentent souvent qu'un pis-aller, notamment en matière fiscale. Entreprises exportatrices et administrations douanières se retrouvent ici sur un point crucial : la circulation effective des marchandises, ici leur exportation, est préférée au respect intégral des règles. C'est cette ambivalence que je désigne sous le terme de régime roue de secours : les pratiques qu'il recouvre sont centrales pour les stratégies de diversification économique mises en place par les administrations et les entreprises productrices. L'État joue donc un rôle primordial dans la gestion de ces circulations, sans pour autant respecter toujours les règles officielles du jeu des importations et exportations.

Introduction

La métaphore de la roue de secours a été choisie afin de caractériser un régime de circulations mis en place en cas d'incident avec les régimes habituels ou préférés par les acteurs, comme le régime de direction assistée dont il a été question au chapitre 4. C'est un régime qui trouve son origine dans une certaine urgence économique. L'urgence fiscale que connaît le système économique zambien est souvent expliquée par la faiblesse des prix des minerais sur les marchés internationaux. En effet, cuivre et cobalt représentent environ 80 % des exportations zambiennes (Brülhart, Dihel et Kukenova, 2015, p. 2) ; le manque à gagner pour les administrations de l'État est important en cas de ralentissement de l'activité minière, entraînant un ralentissement global de l'économie nationale, des importations, exportations, et de toutes les entreprises liées de près ou de loin à l'industrie minière. Mais l'urgence fiscale dans laquelle se trouve le système économique zambien se trouve être beaucoup plus permanente que la volatilité des cours des minerais le laisse à penser. En effet, les politiques néolibérales d'attractivité des investissements mises en place depuis la période de privatisation (voir Chapitre 2), les importants niveaux d'endettement du gouvernement, qui atteignent, selon les chiffres officiels, près de 70 % du PIB (Lusaka Times, 2018), les difficultés croissantes du gouvernement à emprunter sur les marchés internationaux et l'impossibilité de taxer les profits de l'industrie minière, y compris en période de boom, font peser sur le gouvernement un risque de crise budgétaire pressant, et ce depuis plusieurs années. Les politiques de diversification économique hors du cuivre et du cobalt, *via* la promotion de ce que les administrations zambiennes appellent « *non-traditional exports* » (NTE) (entretien n°80, LUS 19, 9/11/2017), apparaissent comme une solution à cette urgence fiscale permanente. Elles se matérialisent par une sorte de fuite en avant fiscale et se caractérisent par une ambivalence fondamentale entre mouvement et immobilité. Il s'agit d'une part de permettre et de faciliter la circulation d'autres marchandises que le cuivre et le cobalt, afin de prélever des rentes sur celle-ci. Il s'agit d'autre part de fixer l'ampleur du contrôle et de la taxation de ces circulations, constituant des freins aux circulations. Cette tension fait que le régime de roue de secours ne semble pas être une situation viable à long terme, tout comme la roue de secours que l'on trouve dans les véhicules[65] en cas d'urgence.

Le régime de roue de secours est donc marqué par la forte présence de l'État et de son agenda politique, fiscal et électoral dans l'organisation des circulations. Dans les faits, cela se traduit par une tension entre la rhétorique du libre-échange et des objectifs plus protectionnistes de valorisation de l'industrie ou de l'agriculture nationales. La promotion des NTE est une politique zambienne centralisée, menée avec le concours des industries productrices nationales. Elle s'appuie cependant autant sur les programmes politiques et commerciaux zambiens que sur les faiblesses réelles ou supposées du système congolais, vers lequel plus de 30 % des NTE

[65] Les législations routières nationales imposent une vitesse maximale réduite pour les véhicules roulant avec une roue de secours ; elle est par exemple de 80 km/h en France.

sont dirigées (entretien n°80, LUS 19, 9/11/2017). L'importance du Congo et des représentations que charrie ce pays seront étudiées en première partie, en tant que pendant nécessaire des politiques zambiennes de diversification économique et donc des circulations prises en charge dans le régime de roue de secours. La seconde et la troisième partie retrouveront leur focus zambien : à travers le concept de « *roadblock economy* » (Schouten, 2016) institutionnalisée, j'expliciterai l'importance de la temporalité politique et fiscale de l'État dans la gestion des circulations commerciales. Le pouvoir de laisser les choses circuler ou au contraire de leur imposer un ralentissement légal fait partie des capacités de l'État dans le régime de roue de secours. Ce dernier est donc marqué par des représentations associées à l'idée de souveraineté de l'État sur les circulations de marchandises : en effet, comme le rappelle Peer Schouten, « as a materialization of jurisdiction over navigation, roadblocks epitomize sovereign power » (Schouten, 2019). La réaffirmation de la souveraineté sur certaines circulations suscite des débats politiques : les politiques de diversification et les infrastructures qui les permettent captent donc le débat public, notamment en période électorale. Le régime de roue de secours est donc un régime dans lequel les infrastructures sont interprétées d'un point de vue politique. C'est dans ce régime que leur force symbolique est la plus débattue. Cela tient au fait que la tension entre immobilité et mouvement, et la répartition des circulations commerciales entre ces deux pôles, s'incarnent dans les infrastructures. La troisième partie de ce chapitre sera donc dédiée à l'analyse de deux types d'infrastructures ambivalentes du régime de roue de secours, les zones économiques spéciales et les standards commerciaux.

I. Les représentations négatives du fonctionnement de l'économie et de la politique congolaises au fondement du régime de roue de secours

Les Zambien·ne·s entretiennent des représentations très négatives sur leurs voisin·e·s congolais·es. C'est l'un des aspects qui m'ont surprise lors de mon arrivée à la frontière de Kasumbalesa, car cette méfiance, voire cette animosité, ne correspond pas à l'image traditionnelle que l'on a des frontières africaines. En effet, on a tendance à penser que les frontières sont des construits coloniaux ayant arbitrairement séparé des communautés frontalières qui vivaient auparavant en harmonie. Bien des chercheur·e·s ont mis en doute cette idée (Zeller, 2010), et un séjour sur la frontière qui sépare les deux Copperbelts renforce l'impression d'une frontière dure (voir Chapitre 3). Les faiblesses réelles ou supposées du système politique et économique congolais forment un leitmotiv dans les entretiens menés en Zambie : les commerçant·e·s de la frontière, les fonctionnaires des administrations nationales ou les employé·e·s des grandes entreprises de transport et de logistique en font toutes et tous le récit à leur façon. Cette représentation négative du Congo sert en quelque sorte de marchepied sur lesquelles s'appuient les politiques de diversification économique zambiennes. En effet, la

RDC représente le « *number one export market* » pour les NTE (entretien n°80, LUS 19, 9/11/2017).

Contrairement au régime de direction assistée dont il a été question dans le Chapitre 4, qui se suffit à lui-même en incarnant les valeurs positives de vitesse, de transparence et de fluidité des circulations légitimées sur la scène internationale, la politique commerciale zambienne qu'incarne le régime de roue de secours ne se construit donc pas seulement en interne : la RDC et ses instabilités politiques et économiques lui sont également nécessaires. Cette première partie reviendra donc tout d'abord sur les situations d'instabilités politique, économique et juridique qui servent de justifications aux stratégies d'exportation du gouvernement et des entreprises zambiennes vers ce pays. La richesse minière et la densité de population de la RDC sont souvent citées comme des facteurs de risque pour l'intégrité zambienne, mais également comme des opportunités économiques très intéressantes pour les entreprises installées en Zambie. Ce sera l'objet d'une seconde sous-partie : la Zambie est désignée comme une base arrière stable et sûre pour les entreprises souhaitant profiter du dynamisme congolais.

1. L'instabilité chronique de la RDC, justification des stratégies d'exportation zambiennes

Les justifications sociales données à la mise en place du régime de roue de secours en Zambie s'appuient tout d'abord sur les représentations données de la RDC, principale destination des produits zambiens. Dans les entretiens menés en Zambie, le Congo, et plus particulièrement les provinces du Katanga qui la jouxtent directement, sont sans cesse présentés comme des territoires dangereux, qui inquiètent, notamment en raison de la forte instabilité politique qui y règne. La situation de violences notamment électorales émaillant l'histoire récente du pays en font un espace de danger et de fantasme pour les entrepreneurs basés en Zambie. L'instabilité politique se double d'une insécurité juridique, rendant complexe la conduite des affaires pour les néophytes.

a) Instabilités politiques et dynamisme démographique du Katanga : des craintes de débordements

Le terme le plus fréquemment utilisé dans les discussions pour qualifier le système congolais en Zambie est celui de « *organized chaos* » (par exemple, entretien n°12, LUS 12, 16/04/2016 ; entretien n°20, KIT 3, 28/04/2016). Il qualifie, pour mes enquêté·e·s, tant les pratiques quotidiennes au marché de Kasumbalesa que le fonctionnement de la bureaucratie congolaise. Il est souvent jugé qu'il est trop risqué de s'installer au Congo pour y conduire ses affaires, car « *everybody is a police officer* » (entretien n°22, KAS 2, 5/05/2016) et peut donc

constituer une entrave sérieuse à l'activité. Les souvenirs des pillages de 1993 et de 1997 sont encore dans les mémoires. Les récits d'insécurité pour les personnes et les biens, y compris dans la ville congolaise de Kasumbalesa, émaillent les conversations : biens volés, camions incendiés, personnes assassinées. Certains racontent, sur le mode de l'aventure et du danger, leur propre expérience en RDC, à l'instar de Jack S., un sud-africain blanc d'une cinquantaine d'année travaillant pour une grande entreprise de logistique à la frontière de Kasumbalesa, rencontré lors d'une soirée de la communauté blanche de la Copperbelt à Chingola. Il me raconte ses aventures sur un ton empreint de nostalgie (Encadré n°13, p.244).

> Jack arrive dans la région de la Copperbelt dans les années 1990. Attiré par les récits d'argent facile, il veut tenter sa chance en s'installant au sud de la RDC, pays qui traverse à cette époque-là un grave conflit civil déstabilisant complètement les systèmes économique et politique, une crise synonyme de risques à prendre et de juteux profits à dégager pour les investisseurs les plus habiles. Au Katanga, il achète un grand terrain à un groupe de rebelles dans l'espoir d'y implanter une ferme commerciale. Cependant, arrivent les pillages de 1997 pendant lesquels il est forcé d'abandonner sa terre. Il tente de partir avec les quelques machines qu'il avait réussi à amasser, mais il est finalement contraint de tout abandonner sur place au risque de perdre sa vie.
> Il décide donc de s'installer en Zambie, où il vit désormais avec sa femme et leurs deux filles, mais travaille toujours en lien avec la RDC.
>
> Source : Notes de terrain, 20/05/2016

Encadré 13 : Les aventures de Jack S. au Congo

L'instabilité politique de la RDC est en effet mondialement connue et souvent abordée dans la presse, y compris européenne. En effet, en plus des situations de conflits à l'est du pays, le Congo traverse une crise électorale importante depuis décembre 2016, date à laquelle le président Joseph Kabila aurait dû céder sa place et organiser des élections. Afin de rester au pouvoir, le président a réussi à mettre en péril toute opposition sérieuse à son pouvoir, comme le charismatique ex-gouverneur de la province du Katanga, Moïse Katumbi, exilé en Belgique. Depuis 2016, les manifestations d'opposition au président Kabila sont fréquentes dans toutes les grandes villes du pays, et en général réprimées durement par l'armée. Vue de Zambie, pays réputé pour son pacifisme et son respect du processus démocratique, cette situation fait l'effet d'un repoussoir. Les Zambien·ne·s que j'ai rencontré·e·s au cours de mes séjours sur place ont toujours tenu à marquer la différence entre leur façon de fonctionner et celle de leurs voisin·e·s (Dobler, 2010).

Les craintes causées par les instabilités et les violences politiques sont directement liées aux craintes concernant les mouvements de population[66]. Le fait que le Katanga soit très peuplé

[66] Il s'agit d'une crainte partagée à l'international : dans les recommandations du Ministères des Affaires Étrangères français par exemple, seules les zones frontalières de la RDC sont considérées en Zambie comme étant « déconseillées sauf raison impérative », en raison « des mouvements de personnes fuyant des zones d'affrontements en République démocratique du Congo ».

est ici l'une des premières causes d'inquiétude : à plusieurs reprises, mes enquêté·e·s ont souligné que les quatre provinces formant le Katanga sont peuplées de plus de 14 millions de personnes, soit autant que la Zambie dans son ensemble. Cela fait toujours planer le risque que le Katanga et ses façons de fonctionner « débordent » sur la Zambie voisine. Dans les environs de Kasumbalesa par exemple, la ville de Chililabombwe, située à une dizaine de kilomètres au sud de la frontière, est souvent considérée comme le dernier « avant-poste » de la Zambie aux rues propres et bien ordonnées (entretien n°30, CBW 2, 12/05/2016). Pour mes enquêté·e·s zambien·ne·s, Kasumbalesa-Zambie ne fait plus vraiment partie du territoire national, notamment à cause de la surreprésentation des commerçant·e·s et des cambistes congolais·e·s, de leur langue (les commerçant·e·s zambien·ne·s étant en quelque sorte forcé·e·s d'apprendre le kiswahili), de leurs façons de commercer. La saleté du lieu leur est d'ailleurs imputée, alors que tout est fait à Chililabombwe pour la propreté des rues et entretenir ainsi le contraste entre les deux villes. *« Kasumbalesa is our weakest point »* m'a par exemple expliqué une fonctionnaire de la mairie de Chililabombwe à propos de la salubrité et de l'hygiène du marché (entretien n°30, CBW 2, 12/05/2016). Malgré la présence d'habitant·e·s permanent·e·s, certes peu nombreux·ses, Kasumbalesa-Zambie n'est même pas considérée comme une ville à part entière, mais comme un marché, *« just a market [where] you don't even pay in kwachas »* (entretien n°20, KIT 3, 28/04/2016). La monnaie zambienne n'est en effet pas très courante sur le marché de Kasumbalesa : sur beaucoup d'étals, les prix sont affichés avant tout en dollars américains, parfois en francs congolais, mais très rarement en kwachas. Les commerçant·e·s zambien·ne·s installé·e·s à la frontière sont alors obligé·e·s d'avoir recours aux services des nombreux cambistes congolais qui peuplent les routes du marché, liasses de billets en main (Notes de terrain, 12/05/2016), voire de s'associer avec leurs réseaux pour ne pas perdre de l'argent dans la fixation journalière des taux de change entre les monnaies (Notes de terrain du 29/04/2016). Les Zambien·ne·s vivent cette situation comme une injustice : ils et elles sont installées dans les frontières nationales, et pourtant ils et elles ne peuvent utiliser ni leur langue, ni leur monnaie. Ils et elles constatent la forte présence des commerçant·e·s congolais·es, qui n'ont pas tou·te·s payé l'autorisation administrative de pénétrer en Zambie. Ils et elles savent d'autant plus qu'il leur serait impossible de se rendre en RDC de la même façon, à cause de la force répressive de l'appareil d'État congolais à la frontière. On m'a plusieurs fois raconté comment les fonctionnaires d'État congolais·e·s reconnaissent les Zambien·ne·s qui s'aventurent de l'autre côté de la frontière et leur demandent de payer des frais indus (Notes de terrain, 12/05/2016).

Kasumbalesa-Zambie peut donc apparaître comme une éclaboussure urbaine du Katanga et de son dynamisme démographique, voire, selon certain·e·s de mes enquêté·e·s, comme son arrière-salle commerciale. C'est comme si le dynamisme démographique de la RDC ne pouvait être contenu dans ses frontières nationales et débordait sur la Zambie, « espace vide » (Pourtier, 1986). En témoigne notamment le fait que les villes zambiennes accolées à la frontière portent le nom de leurs homologues congolaises (Kasumbalesa, Kipushi, Sakania), en général bien plus peuplées. De plus, l'endroit qu'occupe aujourd'hui le marché de

Kasumbalesa-Zambie n'était pas habité avant la création du marché, et la « communauté » de Kasumbalesa n'a investi les lieux qu'à la faveur d'une expropriation de leurs terres par les mines (entretien n°36, KAS 14, 23/05/2016). Il n'y a ainsi pas d'autorité coutumière zambienne dans les environs. On peut donc penser que le marché et l'activité de Kasumbalesa-Zambie ne sont dues qu'à la forte demande en produits de première nécessité des habitants du Katanga, au différentiel de monnaie qui rend les produits zambiens attractifs pour les commerçant·e·s, et aux difficultés réelles ou supposées pour les entreprises zambiennes de s'installer directement sur place en RDC.

b) Insécurités économiques et juridiques

L'instabilité politique de la RDC se double d'une importante insécurité, marquée premièrement par l'instabilité des règles régissant le commerce. L'encadrement juridique des circulations est géré par arrêtés ou décrets ministériels et change très fréquemment. Rien que sur la période de ma présence sur le terrain, les règles ont changé au moins trois fois, un décret d'interdiction étant annulé quelques jours plus tard par un autre décret (voir l'exemple d'un arrêté ministériel daté du 25/08/2017, Annexe 3, p.449). À chaque fois, la confusion s'installe parmi les exportateur·trice·s. Par exemple, suite à un décret ministériel du 10 novembre 2017, toutes les importations de ciment, de boissons gazeuses et alcoolisées et d'acier, spécialités du système économique zambien, sont interdites sur le territoire congolais. La confusion est telle dans les administrations douanières zambiennes que tous les camions à destination de la RDC sont bloqués aux frontières, peu importe ce qu'ils contiennent, y compris aux frontières sud du pays (Notes de terrain,14/11/2017). Cette interdiction est ensuite levée par un autre décret daté du 17 novembre 2017. Les affaires reprennent donc normalement.

La situation est résumée comme suit par un haut fonctionnaire zambien : *« in Congo, there is no systems.* » Il insiste : « *the country is controlled by cartels* », « *a value-chain of cartels* » qu'il dit être directement liés au gouvernement Kabila. Il est impossible de ne rien importer sans passer par ceux-ci (entretien n°80, LUS 19, 9/11/2017). Cet élément est par ailleurs corroboré par Jeroen Cuvelier et Philémon Muamba-Mumbunda dans leur article sur la douane de Kasumbalesa (2013, p. 106). Ces deux sources insistent sur les situations de monopole qui règnent en RDC sur les importations et la distribution, ce qui complique d'autant plus l'installation des entreprises zambiennes sur le territoire congolais et expliquent les barrières juridiques qu'elles rencontrent.

Cette incertitude est renforcée par la relation ambiguë que le gouvernement congolais entretient avec les organes de marché commun comme le Comesa. Formellement membre de cette institution depuis 2015, le gouvernement congolais n'a pas appliqué les traités de libre-échange. Un accord bilatéral entre la Zambie et la RDC, prévoyant l'exonération totale de droits de douane pour une liste de 550 produits, a été signé la même année, mais reste toujours sans effet. Les administrations douanières de RDC peuvent ainsi jouer sur leur position intermédiaire et continuent à imposer unilatéralement des restrictions aux circulations commerciales, tout en

bénéficiant d'une image de « bon élève » que leur rapportent leurs efforts formels en faveur du libre-échange. L'incertitude prime, et elle bénéficie aux entrepreneur·euse·s ayant déjà des contacts dans l'administration et pouvant anticiper ces changements de cap trop rapides pour s'y adapter.

En somme, le fonctionnement concret des systèmes politique et économique congolais semble, de l'extérieur et pour les exportateur·trice·s zambien·ne·s, très opaque. Les récits entretenus par les hommes et femmes d'affaires sur ce pays en font une terre d'incertitudes et de danger. Ce sont par ailleurs peut-être ces caractéristiques qui font de la RDC un pays si rentable pour les exportations zambiennes.

2. Profiter du dynamisme démographique et financier de la RDC sans y poser les pieds : la Zambie comme une base arrière

Les insécurités et instabilités politiques, économiques et juridiques explicitées ci-dessus, renforcées par les stéréotypes entretenus par les Zambien·ne·s sur leurs voisins, font donc du Congo une terre dangereuse pour les affaires, sur laquelle les entreprises productrices de marchandises ne souhaitent pas s'installer. La richesse du pays est cependant soulignée par les entrepreneurs zambiens, instituant ainsi le Congo comme une terre d'opportunités commerciales inégalées. Cette sous-partie reviendra dans un premier temps sur les dynamismes démographiques et financiers congolais : bien que craints sur le mode de la contagion, ils sont également à l'origine de juteux profits pour les entrepreneurs. La Zambie accueille ainsi un nombre important d'entreprises productrices et exportatrices souhaitant faire des affaires en RDC. Elle constitue une base arrière stable, aux faibles niveaux de taxation et aux infrastructures bancaires fiables.

a) Des richesses minières mais des politiques agricoles et industrielles en déshérence

Le Congo est riche : le pays possède parmi les plus grandes réserves mondiales de cuivre, de cobalt (Voir Figure 38, p.248) et de terres rares.

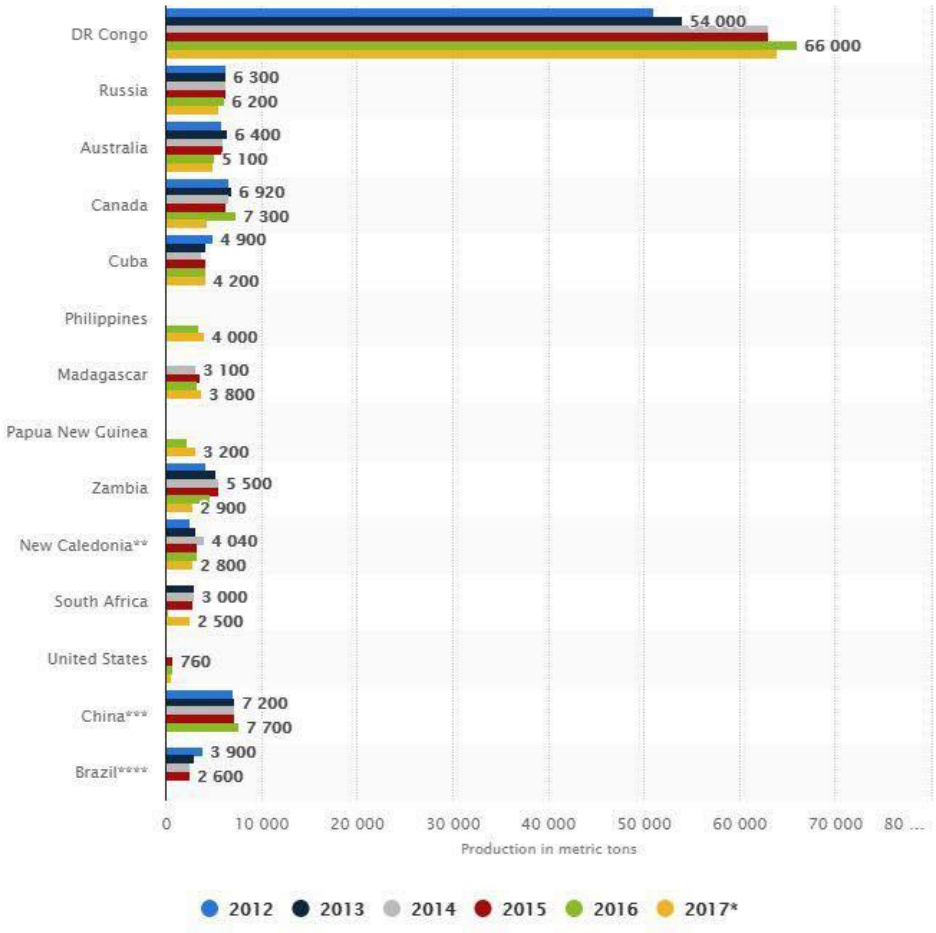


Figure 38 : Principaux pays producteurs de cobalt, 2012-2017. Source : statista.com

Il s'agit cependant d'une richesse uniquement destinée à l'exportation. Des années de désinvestissement dans les industries et les politiques agricoles font que le pays ne produit pas suffisamment de denrées pour sa population. *« They have money, but they don't have the goods »* me dit à leur propos un personnage politique zambien (entretien n°28, CBW 1, 11/05/2016).

La spécialisation minière de l'économie congolaise est directement visible dans les chiffres du commerce entre les deux pays que j'ai retraités : le traitement des données statistiques entre importations et exportations comporte des niveaux de difficulté différents. Les chiffres recueillis auprès du Comesa sont organisés suivant la nomenclature internationale HS (voir Chapitre 4). Les données concernant les importations et les marchandises en transit en provenance de RDC sont beaucoup plus faciles à retraiter car le nombre de lignes dans les tableaux Excel correspondants sont bien inférieurs à celui des exportations vers la RDC : cela signifie que les produits importés ou en transit sont moins diversifiés ; les minerais dominent largement ces circulations. À l'inverse, les chiffres des exportations, eux, sont plus ardus à retraiter car les marchandises concernées sont beaucoup plus variées, ce qui entraîne un nombre plus important de codes HS et de lignes sur les tableaux. Il est par ailleurs difficile d'agréger les données afin d'en avoir une vue d'ensemble tant la dispersion des catégories est grande. De

la même manière, dans les statistiques officielles, on constate une importante différence entre la valeur d'une tonne de marchandise exportée de la Zambie vers la RDC et celle d'une tonne de marchandises importée ou en transit sur le territoire zambien en provenance de RDC. La différence est parfois de l'ordre de 1 à 13, comme le montre la Figure 39 (p.249).

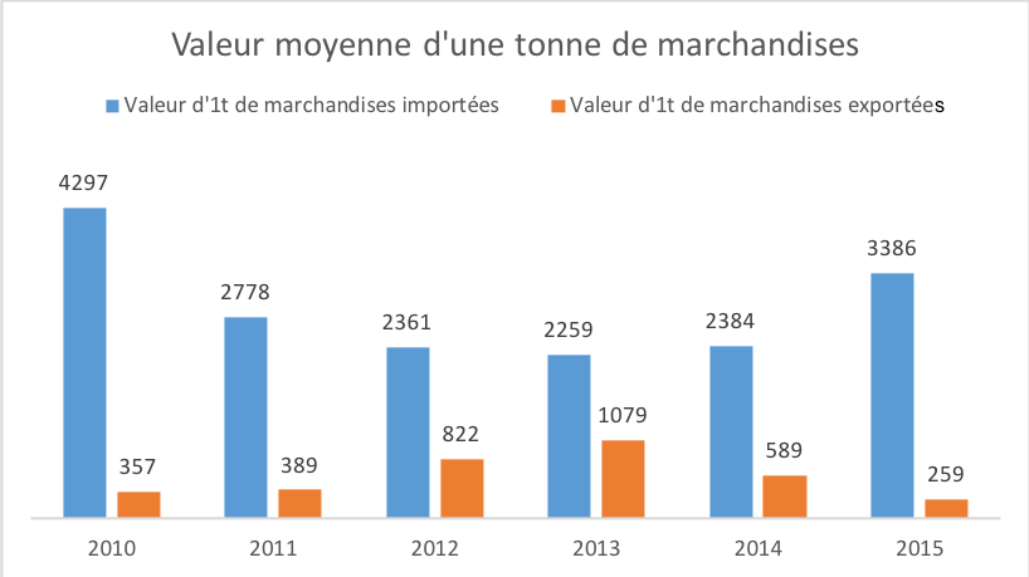


Figure 39 : Valeurs comparées d'une tonne de marchandises importées en Zambie ou en transit et la valeur d'une tonne de marchandises exportées vers la RDC, en USD. Graphique réalisé par l'auteure à partir de données du Comesa.

Cette importante différence de valeur s'explique par les types de biens dont on fait le commerce entre les deux pays. À l'importation ou en transit, il s'agit en grande partie de minerais précieux dont le Katanga est riche. À l'exportation, les denrées agricoles de faible valeur dominent.

Les relations entre les deux voisins sont donc ambiguës : la situation congolaise inquiète, presque sur le mode d'une contagion à éviter (Stenmanns, 2019). La richesse minière du pays procure cependant à ceui-ci des réserves de change lui permettant d'importer une grande partie de ce que ses habitant·e·s consomment. La Zambie se trouve donc dans une position privilégiée, pouvant servir de base arrière stable et fiable aux entreprises exportatrices souhaitant bénéficier de cet immense marché que représente le Katanga.

b) Un voisinage rentable pour les entreprises installées en Zambie

Les profits réalisés *via* le régime de roue de secours, basés sur les circulations de marchandises à destination de la RDC, sont importants pour les entrepreneurs zambiens ou étrangers investis dans l'activité commerciale. L'instabilité politique et l'insécurité économique qui semblent régner en RDC ont en effet touché de plein fouet l'agriculture et l'industrie congolaises. L'absence de politique agricole stable depuis les années 1990 constitue l'une des raisons pour lesquelles le système katangais « *survive on Zambia* » (entretien n°20, KIT 3, 28/04/2016). Certains de mes enquêté·e·s zambien·ne·s vont même jusqu'à dire que le Katanga est dans une « *take it or leave it situation* » par rapport aux biens alimentaires qui viennent de Zambie : sans eux, « *they would starve* » (entretien n°80, LUS 19, 9/11/2017). Les

Zambien·ne·s utilisent même un proverbe à ce sujet : « *everything you take into Congo, goes* » (entretien n°44, SLZ 6, 8/08/2016). L'enquêté m'ayant fait part de ce proverbe me racontait comment, enfant, il avait été profondément choqué par le fait que même des abats étaient en vente sur les marchés et que les Congolais·es les consommaient. En tous cas, cette expression souligne les importantes opportunités commerciales présentes en RDC : toute marchandises peut y trouver preneur·euse à un prix avantageux.

Les récits de profits faramineux réalisés au Congo par des commerçant·e·s basé·e·s en Zambie sont légion dans les entretiens que j'ai menés en Zambie. Par exemple, j'ai rencontré à Kasumbalesa un homme faisant partie de la diaspora indienne de Zambie occupé au commerce de ciment avec la RDC. La grande majorité de sa marchandise passait illégalement la frontière, à raison de 9 ou 10 camions de 30 tonnes quotidiennement, d'après ses propres calculs. Il estimait générer ainsi plus de 100 000 USD par jour (Notes de terrain, 9/05/2016). Un autre, qui se présentait comme commerçant de *mealie-meal* en pleine période d'interdiction (voir ci-dessous) déclarait dégager un profit de plus de 30 000 USD par jour (Notes de terrain, 9/05/2016). Même si les montants semblent exagérés, il est intéressant de noter le fantasme que ce commerce représente. L'un de mes contacts privilégiés à Kasumbalesa commerçait, lui, du poisson congelé pour le compte d'une entreprise basée à Kitwe. Il n'était pas rare qu'il renvoie à son patron entre 15 000 et 20 000 USD représentant les recettes de la journée (Notes de terrain, 23/08/2017). Ces trois types de marchandises (ciment, farine, poisson) sont fondamentales dans les politiques de diversification économique portées par l'État zambien. Ces trois exemples montrent bien que le régime zambien de roue de secours s'appuie sur les faiblesses du système congolais.

L'insécurité historique du Congo et les fantasmes d'aventures qui s'en nourrissent mènent au développement d'un modèle de fonctionnement des entreprises utilisant le territoire zambien comme base arrière, parfois au sens littéral du terme. C'est la façon dont fonctionne par exemple l'entreprise Zambia Sugar dont il a été question dans la préface de ce chapitre : les poids lourds transportant du sucre font des aller-retours entre l'entrepôt zambien et le territoire congolais. C'est également la façon dont fonctionnent les entreprises vendant de la farine de maïs (le *mealie-meal*) ou du ciment, deux exportations clés pour les politiques de diversification zambienne. J'ai par exemple pris contact avec le représentant zambien d'une grande entreprise africaine de ciment, ayant des usines de production en Zambie (entretien n°81, NDL 1, 13/11/2017). Lorsque je lui ai présenté mon sujet de recherches — les circulations commerciales entre la Zambie et la RDC — il m'a répondu qu'il ne pouvait malheureusement pas m'être d'une grande aide, car l'entreprise ne vend sa production que localement, en payant la TVA zambienne comme il se doit. L'entreprise livre son ciment partout sur le territoire zambien, y compris à la frontière de Kasumbalesa où elle dispose d'un entrepôt. L'acheteur·euse du produit est ensuite libre d'en faire ce qu'elle·il veut, y compris passer la frontière si elle·il le désire, même illégalement, mais mon interlocuteur insiste pour dire qu'il ne s'agit pas là d'une stratégie officielle du groupe qu'il représente. Il ajoute que la cimenterie n'a pas de filiale en RDC, car les « *too many duties* » demandées par les administrations

rendraient son produit trop cher et non compétitif. Il me conseille finalement de déduire le fonctionnement du marché du ciment par ce qui est visible à la frontière de Kasumbalesa, c'est-à-dire en observant le passage des sacs de ciment par les chemins de brousse. Le fait de disposer d'un entrepôt à la frontière, « *looking directly at the border* » d'après un officier de la ZRA (entretien n°27, KAS 7, 11/05/2016), et de vendre sa production localement, en sachant pertinemment qu'elle passera la frontière ensuite de façon plus ou moins légale, est une stratégie très courante pour les entreprises basées en Zambie. Cela leur évite de faire face à l'insécurité grandissante qui marque le Congo, notamment au moment des échéances électorales manquées[67].

Au-delà de constituer un havre de production et d'exportation pour ces marchandises, notamment agricoles, à destination du Congo, la Zambie s'est également établie comme une base arrière stable pour investir et stocker son argent, et ce grâce à la fiabilité de son système bancaire par rapport à celui du Congo (entretien n°34, KAS 12, 18/05/2016). La confiance accordée au système bancaire congolais par les commerçant·e·s est nulle : il est par exemple arrivé plusieurs fois au cours de l'histoire récente du pays que l'épargne soit confisquée à leurs propriétaires par le pouvoir politique et jamais restituée. De plus, il apparaît risqué de placer de l'argent en francs congolais, car les taux de change de cette monnaie sont très instables. Cela explique le très faible nombre d'agences bancaires dans le pays : on en dénombre seulement 10 sur l'ensemble du Haut-Katanga[68] et celles-ci sont concentrées dans les plus importants centres urbains. À l'inverse, elles sont très nombreuses en Zambie : on en compte quatre à Kasumbalesa seulement, toutes situées à proximité directe du passage de la frontière. Les grandes banques internationales, notamment sud-africaines, y sont bien implantées, et l'accès au crédit y est facile. C'est ce qu'une employée de banque de Kasumbalesa m'a indiqué (entretien n° 29, KAS 8, 12/05/2016) : elle estimait que plus de 60 % de ses client·e·s étaient étranger·ère·s, les Congolais·es étant bien représenté·e·s aux côtés des Namibien·ne·s. La plupart des client·e·s zambien·ne·s n'étaient pas résident·e·s dans la Copperbelt. Elle estimait que plus de la moitié des comptes gérés dans cette succursale étaient des comptes d'entreprises. Ces deux caractéristiques de son portefeuille (client·e·s étranger·ère·s et entreprises) s'expliquent notamment par le fait que les règles financières internationales sont moins strictes pour les transactions en provenance de Zambie qu'en provenance de RDC, comme par exemple les tests contre le blanchiment d'argent. Les hommes et femmes d'affaires ayant des activités au Congo ont donc tout intérêt à gérer leurs transactions depuis la Zambie.

Les relations entre les commerçant·e·s et producteur·trice·s zambien·ne·s et leurs client·e·s congolaises sont donc ambiguës : les stéréotypes entretenus par les premier·ère·s sur

[67] On constate ainsi une forte augmentation des circulations transfrontalières juste avant les échéances électorales : les commerçant·e·s et les entreprises de toute taille liquident leur stock de peur que la frontière ne soit fermée.

[68] D'après un rapport du cabinet congolais de consulting Target SARL : <https://www.target-sarl.cd/fr/content/etude-documentaire-sur-les-banques-en-rdc-edition-2017>. Le rapport ne compte que les banques accessibles aux particuliers.

les second·e·s découragent les néophytes de risquer leur capital en l'investissant au Congo, pays caractérisé par son instabilité politique, son insécurité juridique, et sa dangerosité pour les propriétés privées et les personnes. Cependant, l'extrême richesse minière qui caractérise le système économique congolais associée à la pénurie de biens de consommation fait de la RDC un partenaire commercial idéal.

Le régime de roue de secours s'appuie donc sur les représentations négatives des systèmes politiques et économiques congolais. Cela institue la Zambie, *a contrario*, comme un pays stable, calme, et presque « civilisé », si l'on suit la rhétorique de la *frontier* qui semble dominer les relations commerciales entre les deux pays. Dans sa définition classique, la *frontier* est une limite de civilisation, qui avance et conquiert un espace libre et sauvage (Tsing, 2005, chap. 1). Ici, elle risque cependant sans cesse de reculer, notamment devant la force démographique du Katanga et la forte présence des Congolais·es, de leur monnaie, de leur langue dans les marchés frontaliers zambiens. Cette situation fait de la Zambie une véritable « *plateforme structurée* » pour l'exportation de marchandises vers la RDC (entretien 19, KIT 2, 23/04/2016). Cette expression tirée d'un entretien avec un commerçant transfrontalier montre l'importance des politiques publiques portées par le gouvernement zambien dans l'organisation du régime de roue de secours.

II. Temporalités fiscales et enrichissement politique dans le régime de roue de secours : un régime non durable

En août 2017, afin d'endiguer sa crise budgétaire, le gouvernement zambien a pris la décision de supprimer une partie des subventions qu'il accordait à la fourniture et à la vente d'électricité, ce qui a eu pour conséquence l'augmentation des tarifs de l'énergie fournie par l'entreprise publique Zesco. Cette mesure s'imposait à tou·te·s les consommateur·trice·s : les ménages comme les grandes entreprises minières, qui consomment à elles seules plus de 50 % de l'électricité produite en Zambie (Kesselring, 2017). Mopani Copper Mines, filiale du géant minier suisse Glencore dont les activités sont basées à Kitwe et Mufulira, a dans un premier temps refusé la hausse des tarifs : le management de la mine a prétexté qu'elle ne pouvait pas faire face à cette hausse des prix, et a suspendu près de 4700 emplois (Phiri et Cheelo, 2017). Cette décision a été âprement dénoncée pour son injustice : pour les Zambien·ne·s, Glencore engrangeait suffisamment de profits grâce au cuivre zambien pour surseoir à cette décision. Le chantage au licenciement de milliers de mineurs a provoqué un tollé, et a remis sur le devant de la scène médiatique le sentiment de dépossession dont il est souvent fait état en Zambie : les citoyen·ne·s déplorent que les revenus issus de l'extraction minière, qui sont censés leur revenir car ils émanent de leur territoire, leur échappent par l'action des grandes entreprises étrangères.

Les politiques de diversification s'organisant autour de la promotion des activités économiques hors de l'extraction minière apparaissent donc comme une occasion pour l'État

et les citoyen·ne·s de retrouver leur mot à dire sur les affaires économiques du pays. Les secteurs favorisés par les politiques de diversification sont clé dans le débat démocratique et sous-tendent des idées de justice fiscale et de souveraineté retrouvée. Si les citoyen·ne·s savent qu'il est très difficile d'agir sur les gros conglomérats miniers, qui jouent la carte du chantage au licenciement à chaque hausse des impôts[69], ils et elles espèrent que les secteurs de la diversification seront plus à même de remettre sur pied les idéaux de développement économique et social. En conséquence, les infrastructures qui entrent en jeu dans les politiques de diversification se trouvent également impliquées dans le débat autour de la souveraineté, de la justice fiscale entre Zambien·ne·s et étranger·ère·s, et du développement du pays. Cet aspect explique l'importance des temporalités politiques, fiscales et électorales dans le régime de roue de secours.

Ce régime de circulations est donc marqué par l'importance des temporalités propres à l'État. En effet, le régime de roue de secours est influencé par les événements politiques et fiscaux, telles les campagnes électorales ou les opérations renforcées de contrôle douanier. Mais de façon plus profonde, ce régime dispose également d'une temporalité propre, saccadée, liée aux ralentissements et aux arrêts institutionnalisés, mis en place tant par les administrations de l'État que par d'autres acteurs disposant du pouvoir de réguler, ralentir ou accélérer les circulations de marchandises à certains points clés du territoire. La temporalité particulière de ce régime est due au fait que l'État souhaite tout à la fois permettre à certaines circulations de marchandises d'avoir lieu et lever des impôts suffisants pour son fonctionnement en période de crise et en satisfaisant sa base électorale. Ces objectifs peuvent apparaître contradictoires, car il est difficile de maintenir un équilibre entre encourager les circulations de marchandises et prélever sur elles taxes et impôts. Cette contradiction fait du régime de roue de secours un régime instable et précaire, d'autant plus qu'il s'instaure dans l'urgence, entre la nécessité du mouvement et sa taxation. Contrairement aux circulations supportées par le régime de direction assistée, analysées au chapitre 4, pour lesquelles tous les efforts sont fournis afin d'approcher l'idéal de la vitesse et de la fluidité, la temporalité du régime de roue de secours est davantage marquée par les barrages légaux, les barrières fiscales, les ralentissements institutionnalisés. Cette partie reviendra donc plus particulièrement sur les temporalités du régime de roue de secours, dans lequel le fonctionnement des administrations de l'État zambien s'apparente à celui d'une « *roadblock economy* » (Schouten, 2016) institutionnalisée. Une seconde sous-partie détaillera les conséquences de la temporalité électorale des politiques de diversification économique.

[69] À l'heure où j'écris ces lignes, le projet du gouvernement d'augmenter les taxes sur les profits miniers, publié dans le budget 2019, a déjà provoqué une réaction de la part de l'entreprise FQM, propriétaire des deux plus grandes mines de cuivre du pays : celle de renvoyer 2500 personnes (Mwebantu, 2018).

1. Une *roadblock economy* institutionnalisée ? Immobilités et temporalités fiscales

Le régime de roue de secours est, plus que tous les autres, marqué par l'importance de l'État et de ses efforts pour rétablir sa souveraineté sur les circulations et la richesse produite. Le système mis en place par l'État s'apparente à une *roadbock economy,* expression dont je définirai les caractéristiques dans une première sous-partie. En effet, les circulations prises en charge dans le régime de roue de secours sont sujettes aux tentatives de régulation et de taxation de la part des administrations de l'État, car c'est sur celles-ci que l'État zambien capte l'essentiel de ses rentes. Ces circulations sont donc moins fluides que celles prises en charge dans le régime de direction assistée, et connaissent davantage de ralentissements et d'arrêts, bien que ceux-ci soient entièrement institutionnalisés. Dans la sélection des circulations à taxer, se joue une concurrence entre intérêts nationaux et étrangers, dont il sera question dans une seconde sous-partie. La troisième sous-partie montrera que les stratégies du *roadblock* ne sont pas l'apanage des administrations publiques : entreprises privées et associations situées aux points clés du territoire, du point de vue des circulations, ont adapté ce modèle à leur propre fonctionnement.

a) La roadblock economy *: taxer des circulations non-taxables*

L'expression « *roadblock economy* » a été créée pour décrire un système dans lequel la richesse est extraite *via* la mise en place de barrages routiers sur les principaux axes empruntés par les marchandises en mouvement, sur le modèle de « *everything that moves will be taxed* » (Schouten, Murairi et Kubuya Batundi, 2017). Elle est empruntée aux travaux de Peer Schouten sur le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement dans l'est de la RDC, territoires dominés par des forces rebelles paramilitaires (Schouten, 2016 ; Schouten, Murairi et Kubuya Batundi, 2017). Dans le cas des régions en crise de l'est de la RDC, ce fonctionnement s'apparente à ce que les auteurs décrivent sous le terme de « *fiscal parasitism* » (*ibid*, p. 8) : les groupes de rebelles prennent le contrôle des routes les plus utilisées et taxent les circulations, souvent avec excès, afin d'extraire de ces mouvements les liquidités nécessaires à leur propre fonctionnement. La situation qui prévaut dans l'est de la RDC est présentée comme extrême : la déstabilisation de la région depuis la fin des années 1990 et la permanence des conflits alimentés par la compétition entre groupes rebelles permettent de comprendre les barrages routiers comme faisant entièrement partie du fonctionnement normal et quotidien de cette économie politique locale anormale et exceptionnelle.

Le cas zambien nous invite cependant à élargir le concept de la *roadblock economy* au fonctionnement des administrations de l'État dans le cadre du régime de roue de secours. En effet, l'urgence fiscale dans laquelle se trouvent les administrations zambiennes les pousse à chercher d'autres sources de financement, hors des mouvements de marchandises qui bénéficient d'autres régimes de circulations (comme les circulations prises en charge dans le

régime de direction assistée, dans lequel les pratiques de taxation sont limitées). La *roadblock economy* zambienne ne fonctionne pas sur des barrages routiers physiques, bien que ceux-ci existent sur les routes de la Copperbelt. Comme dans le cas congolais, elle repose sur la gestion de l'équilibre précaire entre circulations et taxations et entretient un rapport ambigu à la légalité. Le fonctionnement concret de la *roadblock economy* zambienne est permis à la fois par une législation fiscale originale (voir Encadré n°14, p.256) et par une certaine tolérance face aux pratiques de contournement.

Lors d'un entretien réalisé à la frontière de Kasumbalesa (entretien n°27, KAS 7, 11/05/2016), un responsable de la Zambian Revenue Agency (ZRA) m'a expliqué d'abord, comme je m'y attendais, que le principal problème posé aux douanes par les circulations de marchandises était la contrebande généralisée, « *rampant smuggling* », permise par une frontière trop ouverte. Mais l'entretien a ensuite pris une tournure plus inattendue lorsque le même enquêté a affirmé que « *smuggling is good for Zambia* ». En effet, le fait que les circulations de contrebande soient à sens unique, c'est-à-dire de la Zambie vers le Congo, a comme conséquence le fait qu'elles « *don't challenge [Zambian administrations'] revenues* ». Bien au contraire, ces circulations leur profitent : si les marchandises concernées étaient exportées légalement vers la RDC, les douanes zambiennes ne toucheraient « que » les frais liés au traitement des dossiers, soit 324 kwachas[70] par entrée douanière. Lorsqu'elles passent en contrebande, ces marchandises sont officiellement vendues en Zambie : la ZRA y prélève ainsi la TVA, à hauteur de 16 % de la valeur des biens. L'officier de la ZRA donne l'exemple du ciment, un bien clé dans les stratégies de diversification économique en Zambie : le fait que le « *local consumption cement* » et le « *export ciment* » soient stockés au même endroit, dans les mêmes entrepôts (comme dans celui de l'entreprise française Lafarge, dont le nom revient dans les entretiens à plusieurs reprises) facilite le flou et encourage la confusion autour des marchandises exportées ou vendues sur place et les taxes dues ; une confusion dont bénéficient les administrations.

[70] Soit environ 30 € en 2017.

En Zambie, le prélèvement des droits de douane, des impôts et autres taxes est géré par la Zambian Revenue Agency (ZRA). Le tableau suivant reprend de façon synthétique les différents droits qui s'appliquent sur la vente au marché de Kasumbalesa de marchandises produites ou transformées en Zambie. Lorsque les marchandises sont vendues sur place, la ZRA prélève la Value-Added Tax (VAT), ou taxe sur la valeur ajoutée, équivalant à 16 % de la valeur totale des biens. La Zambie étant membre de plusieurs institutions régionales de libre-échange (comme le Comesa), aucun droit de douane ne peut théoriquement être prélevé sur les biens à l'exportation ; une prescription que les administrations congolaises ignorent concernant les droits à l'importation.

	Produit vendu en Zambie	Produit exporté légalement en RDC	Produit passé en contrebande en RDC
TVA zambienne	16 % de la valeur totale	0	16 % de la valeur totale (car produit vendu officiellement en Zambie)
Droits de douane à l'exportation	0	0	0
Droits de douane à l'importation	0	À discrétion des administrations congolaises	0
Frais de traitement des dossiers	0	324 kwachas	0

Cette réglementation comporte ainsi plusieurs failles, qui ont comme conséquence de rendre la contrebande attractive tant pour les commerçant·e·s que pour la ZRA elle-même :
- Si le montant de la TVA est inférieur aux droits de douanes congolais sur les produits à l'importation, il devient intéressant pour les commerçant·e·s de passer leurs marchandises en contrebande, tout en ayant officiellement acheté leurs produits en Zambie. Cela est très fréquent pour le ciment ou le sel.
- Si le montant de la TVA est supérieur aux 324 kwachas de frais de traitement des dossiers perçus par la ZRA *via* l'utilisation du logiciel douanier Asycuda / Sydonia, il devient plus avantageux pour les caisses de l'État de tolérer l'exportation des marchandises vendues en Zambie par des voies de contournement.

Encadré 14 : La réglementation fiscale zambienne, clé de voûte structurelle du régime de roue de secours.

Dans les deux cas, le cas zambien explicité ici et le cas congolais analysé par P. Schouten, la présence d'une situation d'instabilité ou d'insécurité permet de taxer des circulations de marchandises qui ne devraient pas l'être au regard du droit. Au Congo, dans les cas analysés par P. Schouten *et al.*, des groupes armés se retrouvent en position de taxer des circulations internes, ne franchissant aucune frontière internationale, en échange d'une protection (toute relative) des marchandises et des personnes jusqu'à leur lieu de destination (Schouten, Murairi et Kubuya Batundi, 2017, p. 6). En Zambie, les administrations taxent des marchandises à l'exportation, qui ne devraient donc être soumises à aucune restriction, à la

faveur de la situation d'instabilité primant au Congo et décrite ci-dessus. Cette situation permet aux administrations douanières de taxer en amont des circulations de contrebande, pourtant définies par leur capacité à échapper aux contrôles de l'État et à ses velléités d'imposition.

b) Taxer, oui, mais qui ? Entre promotion des intérêts privés et délocalisation des efforts fiscaux

Toutes les circulations de marchandises ne sont pas visées par la *roadblock economy* zambienne avec la même intensité. La sélection opérée entre les circulations à taxer est le résultat de tentatives de réduire la tension entre les besoins fiscaux du gouvernement, la satisfaction des bastions électoraux du gouvernement en place et les politiques d'attractivité des capitaux privés et de promotion du libre-échange qui définissent la politique commerciale zambienne depuis les périodes de privatisation (voir Chapitre 2). Par exemple, la tolérance dont font preuve les administrations zambiennes face à la fraude et la contrebande représente de fait un important soutien aux entreprises nationales en leur évitant d'avoir à s'installer directement sur le sol congolais. Cet aspect fait partie des raisons citées par l'officier de la ZRA pour expliquer que « *smuggling is good for Zambia* ». Les bénéfices des pratiques de contournement sont en effet partagés entre la ZRA qui engrange les revenus de la TVA, et les entreprises nationales qui profitent des opportunités commerciales offertes par le dynamisme économique et démographique de la RDC tout en restant à l'abri des « *serious security concerns* » et pratiques de prédation qui caractérisent ce pays (entretien n°27, KAS 7, 11/05/2016).

Ainsi, pour ne pas aggraver cette tension entre une image de bon élève pour l'attraction des capitaux étrangers dont jouit la Zambie sur la scène internationale et une politique de taxation mise en place autour des circulations, les administrations zambiennes ont tendance à faire porter les efforts fiscaux sur les commerçant·e·s congolais·es, qui ont de plus l'avantage de « *bring foreign exchange* » sur le territoire zambien sous la forme des dollars qu'ils et elles dépensent au marché de Kasumbalesa (entretien n°27, KAS 7, 11/05/2016). Cela revient de fait à délocaliser l'effort fiscal, sans pour autant renoncer formellement aux règles du libre-échange. Ainsi, la TVA que la ZRA prélève sur des biens exportés, y compris lorsque ceux-ci sont passés en contrebande (farines, aliments animaliers, ciment, sucre), est effectivement payée par les acheteur·se·s congolais·es. Cette situation n'encourage donc aucunement les administrations zambiennes à rendre plus faciles les exportations légales. Cette position quant au commerce de contournement a comme avantage d'apporter des revenus à l'État, et de ne pas criminaliser les « petit·e·s » commerçant·e·s qui œuvrent à la frontière.

Les stratégies de taxation se font donc au profit des entreprises zambiennes ou, à défaut, des entreprises installées sur le territoire zambien. Ce mécanisme autorise la mise en place de politiques de protection qui ne disent pas leur nom, constituées autour des acteurs commerciaux nationaux. Il s'agit

> « non pas [de] la protection d'entreprises nationales — puisqu'on a vu le processus de désindustrialisation à l'œuvre depuis une décennie —, mais [de] la protection des activités économiques, et principalement des activités marchandes. » (Hibou, 1996, p. 226)

Le fonctionnement de la *roadblock economy* zambienne revient en fait à un tour de force de la part des autorités zambiennes : à travers la délocalisation de l'effort fiscal sur les commerçant·e·s congolais·es, elles parviennent à dégager des revenus fiscaux sur des biens exportés et sur des circulations de contournement. De la même manière, elles arrivent à mettre en place des politiques de protection des activités commerciales ayant lieu sur leur sol, et ce malgré des législations et des discours soutenant le libre-échange. Avec le régime de roue de secours se met en place une situation ambivalente à laquelle s'adaptent les autres acteurs, notamment privés, en présence.

c) Des stratégies de taxation réutilisées par le secteur privé et associatif

Les administrations douanières ne sont pas les seuls acteurs à devoir gérer l'équilibre précaire qui existe entre la facilitation des circulations de marchandises et la captation de rentes issues de celles-ci. Sur le terrain des circulations commerciales entre la Zambie et la RDC, d'autres acteurs relevant du secteur privé et associatif se saisissent de cette ambivalence.

C'est premièrement le cas de Kasumbalesa Border Post (KBP), entreprise israélienne ayant obtenu le marché public de la gestion de la frontière de Kasumbalesa. Le partenariat signé entre KBP et le gouvernement congolais en 2010 se déroule sans heurts. À l'inverse, les relations avec le gouvernement zambien ont été plus complexes : les infrastructures frontalières ont été renationalisées par le président Sata en 2012, puis rendues à l'entreprise en 2016 (entretien n°76, LUS 15, 3/11/2017). KBP avait pour mission d'améliorer les performances globales des administrations frontalières. Pour ce faire, l'entreprise a construit des bâtiments pouvant accueillir tous les services de l'État (immigration, douane, police, autorités sanitaires), des salles de contrôle, ainsi que des parkings spéciaux pour fluidifier la circulation des poids lourds. KBP se rémunère sur le trafic frontalier : elle prélève une taxe sur les poids lourds, définie en fonction du nombre d'essieux. Pour les plus petits camions (jusqu'à trois essieux), le droit de passage est de 50 USD. Pour les plus gros camions (jusqu'à huit essieux), le droit de passage est de 200 USD (entretien n°31, KAS 9, 16/05/2016). Cette différence de prix explique l'importance des activités de transbordement ayant lieu à la frontière : les marchandises ayant voyagé sur un poids lourd sont transférées sur des camions plus petits juste avant la traversée de la frontière, et ce à la force des bras (voir Figure 40, p.259). La réorganisation des activités opérée par KBP pour le franchissement de la frontière a, aux dires de plusieurs de mes enquêté·e·s, considérablement réduit la congestion et le temps d'attente des camions à la frontière : de 9 jours nécessaires pour la traverser avant 2010, ce délai est passé à 3 jours seulement (entretiens n°23, KAS 3, 06/05/2016 ; n°27, KAS 7, 11/05/2016 ; n°31, KAS 9, 16/05/2016). Le PPP est donc globalement présenté comme une réussite du point de vue logistique, même si les fonctionnaires zambien·ne·s reconnaissent que les administrations ne profitent pas financièrement de cette amélioration du trafic (entretien n°76, LUS 15, 3/11/2017). Ainsi, aucun pourcentage des revenus tirés de l'exploitation de la frontière n'est

reversé aux gouvernements (entretien n°31, KAS 9, 16/05/2016)[71]. Ce succès est cependant assez ambivalent du point de vue de l'idéologie du libre-échange, soutenue par tous les acteurs en présence : l'objectif de fluidifier les circulations de marchandises a été atteint malgré l'instauration d'une importante barrière financière à la traversée de la frontière. Il s'agit, selon l'un de mes enquêtés ayant occupé des positions de haut-fonctionnaire dans plusieurs institutions zambiennes liées aux relations entre le gouvernement et les entreprises privées, d'une « *daylight imposition of barriers to trade* » (entretien n°76, LUS 15, 3/11/2017). Kasumbalesa étant pour l'instant l'un des seuls points de passage frontalier entre la Zambie et la RDC accessibles aux poids lourds, les transporteurs n'ont d'autres choix que de se soumettre à la « crossing fee » imposée par l'entreprise. Les services fournis en échange semblent cependant bien maigres au regard du prix élevé de cette redevance.



Figure 40 : Transbordement manuel de 33 tonnes de farine. Kasumbalesa, 13 mai 2016

Prélever une taxe ou une redevance sur les circulations sous prétexte de les faciliter est une pratique ayant également été adoptée par la Cross-Border Traders Association (CBTA) de Kasumbalesa, une association de commerçant·e·s zambien·ne·s financée par le Comesa. Cette association, composée à la fois de membres élu·e·s par les commerçant·e·s et de fonctionnaires techniques payé·e·s par le Comesa, gère un corridor frontalier utilisé par les piétons transportant

[71] Cela est notamment dû au fait que le partenariat entre KBP et le gouvernement zambien a été signé avant que la loi sur les PPP ne soit adoptée.

des marchandises dont la somme est théoriquement inférieure à 2000 USD. Ce corridor est surtout emprunté par des transporteurs congolais, charriant sur des vélos renforcés des marchandises acquises par des commerçant·e·s congolais·es (voir Chapitre 3). Ici encore, l'objectif des membres de la CBTA est de *faciliter* le commerce entre les deux pays, un objectif qui fait office de mot d'ordre dans les institutions zambiennes (Blaszkiewicz, 2017), et l'outil mis en place pour y répondre a été une taxe de 5 kwachas[72] (ou 500 francs congolais) par passage. La CBTA a certes aménagé un passage, permettant aux commerçant·e·s de faire passer légalement la frontière à leurs marchandises sans payer la « crossing fee » mise en place par KBP sur les poids lourds, et se rémunère sur ce service rendu. Cependant, il faut souligner la contradiction fondamentale dans la justification de ces pratiques par les acteurs, contradiction qui se trouve à la base du régime de roue de secours : prélever une taxe monétaire afin de fluidifier des circulations de marchandises. La CBTA a par ailleurs pour ambition de « faciliter » les circulations commerciales de cette même façon à tous les autres points frontaliers de Zambie.

Ainsi, plusieurs acteurs liés au commerce ont montré qu'il était possible de mener les deux politiques contradictoires de front : encourager les circulations tout en les taxant. D'autres ont essayé de s'engouffrer dans cette brèche, mais sans succès. Par exemple, les administrations municipales de Chililabombwe, commune sur laquelle se trouve le marché de Kasumbalesa, avaient brièvement mis en place une taxe sur les mouvements transfrontaliers. Un jour de mai 2016, quelques *revenue collectors* dont les gilets étaient estampillés CCC (pour Chililabombwe City Council) s'étaient en effet installés à l'entrée du corridor pour piétons et demandaient une somme de 2 kwachas[73] par jour aux transporteurs à vélo pour pouvoir passer. Cette tentative a provoqué une véritable fronde, tant chez les commerçant·e·s que chez les acteurs taxant déjà les mêmes circulations. La municipalité a dû faire machine arrière la semaine suivante. Cet événement tend à montrer que les circulations du régime de roue de secours représentent une des seules opportunités de créer / capter des revenus à partir des circulations de marchandises pour toute une série d'acteurs publics et privés. Tous n'ont cependant pas la possibilité d'avoir accès à cette rente : la municipalité ne proposait par exemple aucun service supplémentaire aux commerçant·e·s et aux transporteurs ; ses agents ne disposaient d'aucun monopole sur une infrastructure de traversée de la frontière comme en disposent la CBTA ou KBP. Le « fiscal parasitism » qu'analysent Peer Schouten *et al.* dans leur étude de la *roadblock economy* (Schouten, Murairi et Kubuya Batundi, 2017) est ici allé trop loin.

En Afrique, comme explicité précédemment, les activités de captation des rentes se sont déplacées des activités productrices et industrielles vers les circulations des richesses (Hibou, 1996, p. 258). Or, prélever des revenus sur les circulations de marchandises entre en conflit avec les politiques de libre-échange qui dominent le paysage politique africain depuis ces mêmes années 1990, puisque cela revient à instaurer des barrières tarifaires que les accords de

[72] Soit 0,5 € en 2017.
[73] Soit environ 0,2 € en 2017.

libre-échange se sont efforcés de faire tomber. Les acteurs du commerce entre Zambie et RDC, et notamment les administrations de l'État traversant une situation d'urgence fiscale permanente, se trouvent donc dans une situation contradictoire, tirant des profits de circulations théoriquement non-taxées et non-taxables, et rajoutant une barrière tarifaire aux mouvements de biens sous couvert de renforcer le libre-échange. Certes, la possibilité pour les agents de l'État ou d'autres acteurs situés à des nœuds commerciaux (comme KBP dans le cas qui nous intéresse) de s'enrichir personnellement en taxant des circulations qui ne devraient pas l'être a déjà été étudiée (Blundo et Olivier de Sardan, 2001 ; Debrie et Steck, 2001, p. 33 ; Lamarque, 2019). Dans ces cas, le prélèvement de rentes indues a avant tout été analysé du point de vue des pratiques corruptives dont se rendent coupables les acteurs pouvant avoir une influence sur la circulation des biens ou sur leur immobilité. Ces études se sont concentrées sur la façon dont les positions de pouvoir pouvaient permettre de taxer des circulations de marchandises, en dehors de tout cadre institutionnel et légal[74]. Dans le cas de la *roadblock economy* institutionnalisée que j'ai décrite ci-dessus, les taxes et redevances prélevées sur des circulations qui devraient en être exemptées le sont en toute légalité. Cela va même plus loin, car ces taxes sont prélevées tout en étant justifiées par une défense du libre-échange. Ainsi, la TVA prélevée par les administrations de l'État et leur tolérance face aux circulations de contournement font qu'elles se rémunèrent sur des biens destinés à l'exportation.

2. Temporalités électorales et variabilité des politiques infrastructurelles dans le régime de roue de secours

L'importance de la temporalité politique et des ralentissements/immobilités qu'elle provoque dans le régime de roue de secours se justifie par le fait que les circulations et les infrastructures qui les supportent ont un rôle important dans la vie politique et démocratique zambienne (Peša, 2019). Le régime de roue de secours est celui qui incarne le mieux l'idée de souveraineté de l'État, souveraineté réaffirmée malgré l'influence des grandes entreprises minières étrangères. Les politiques de diversification économique, les circulations des biens et la création ou la maintenance d'infrastructures qui les permettent font donc entièrement partie des arguments et des débats électoraux, en ce qu'elles représentent un véritable programme politique pour l'avenir et une vision du développement économique de la société. Cet aspect sera traité dans une première sous-partie : les nombreux débats qui naissent de la gestion des circulations sous régime de roue de secours font écho au lien fondamental qui existe entre les activités commerciales et l'accès (il)légitime à la richesse (Meddeb, 2012 ; Peraldi, 2001). Les actions du gouvernement en matière commerciale sont donc souvent commentées pour savoir

[74] Il faut cependant noter que les cadres réglementaires ou des instructions officieuses venant des gouvernements peuvent constituer un cadre para-légal aux pratiques corruptives. Voir Blundo et Olivier de Sardan, 2001, p. 21 ; Meddeb, 2012.

qui cela sert (c'est-à-dire, quel personnage politique ou quel parti en bénéficierait) et qui cela dessert (notamment lors des compétitions électorales). Les réussites et les échecs sont interprétées comme résultant de pratiques corruptives, comme dans le cas de l'interdiction d'exporter des produits issus du maïs, prise par décision du gouvernement en 2013 puis 2016. Ces périodes d'interdiction, analysées en seconde sous-partie, sont le prétexte pour différents acteurs de critiquer la trop grande ou la trop faible autorité de l'État dans la gestion des circulations du régime de roue de secours, une question qui occupera la sous-partie finale.

a) Circulations de roue de secours comme des miroirs grossissants des enjeux politiques du pays

Les questions liées à la diversification économique et les moyens d'y parvenir font entièrement partie du débat zambien. Elles occupent une place centrale dans les débats politiques, notamment en période électorale[75], où chaque parti défend son propre programme infrastructurel, le présentant comme plus juste que celui de son prédécesseur ou de son opposant (voir Figure 41, p.262). Le fort investissement symbolique et financier qui précède les élections se tarit par la suite.



Figure 41 : Affiche électorale du candidat d'opposition H. Hichilema et de son parti UPND. Kasumbalesa, 23 mai 2016

Les projets de construction ou de réhabilitation des infrastructures concentrent les critiques et les interprétations politiques car les infrastructures, notamment routières, sont vues comme pouvant permettre à la fois le progrès économique individuel et le développement plus général du pays dans son ensemble. En Zambie, comme en Afrique du Sud,

[75] Mon terrain de 2016 a coïncidé avec une période électorale clé, celle concernant les élections présidentielles et parlementaires, qui ont eu lieu en août 2016 et ont mené à la réélection du Président sortant, Edgar Lungu.

> « infrastructure comes to mediate a diversity of competing ethical projects, political disagreements, and subterranean conflicts that often concern central political questions of civic virtue, basic needs, and the rights and obligations of citizenship. » (Von Schnitzler, 2013, p. 673)

L'état des infrastructures devient ici le marqueur de la « physical health of the body politic » (Schouten, 2013, p. 555) ; les routes sont ainsi considérées en Zambie comme le miroir grossissant des débats en cours ou des problèmes dans le pays. La caricature de presse présentée en Figure 42 (p.263) le montre : elle fait suite à une prise de parole de Dora Siliya, Ministre de l'information et de la communication du Patriotic Front dans les médias zambiens en septembre 2018, déclarant que les embouteillages étaient le signe de la bonne santé économique du pays. En Zambie, où l'état des routes et la congestion des infrastructures occupent les conversations quotidiennes, cette déclaration a provoqué beaucoup de remarques ironiques sur les réseaux sociaux et dans la presse (voir Figures 43, p.263 et 44, p.264).



Figure 42 : Caricature de Dora Siliya du dessinateur Choklet, publiée dans le quotidien en ligne The Mast, octobre 2018.



Figure 43 : Tweet d'un citoyen zambien, 10 septembre 2018. Il manque un mot dans la première phrase. Il faut lire "we used to drive on the left **side** of the road".



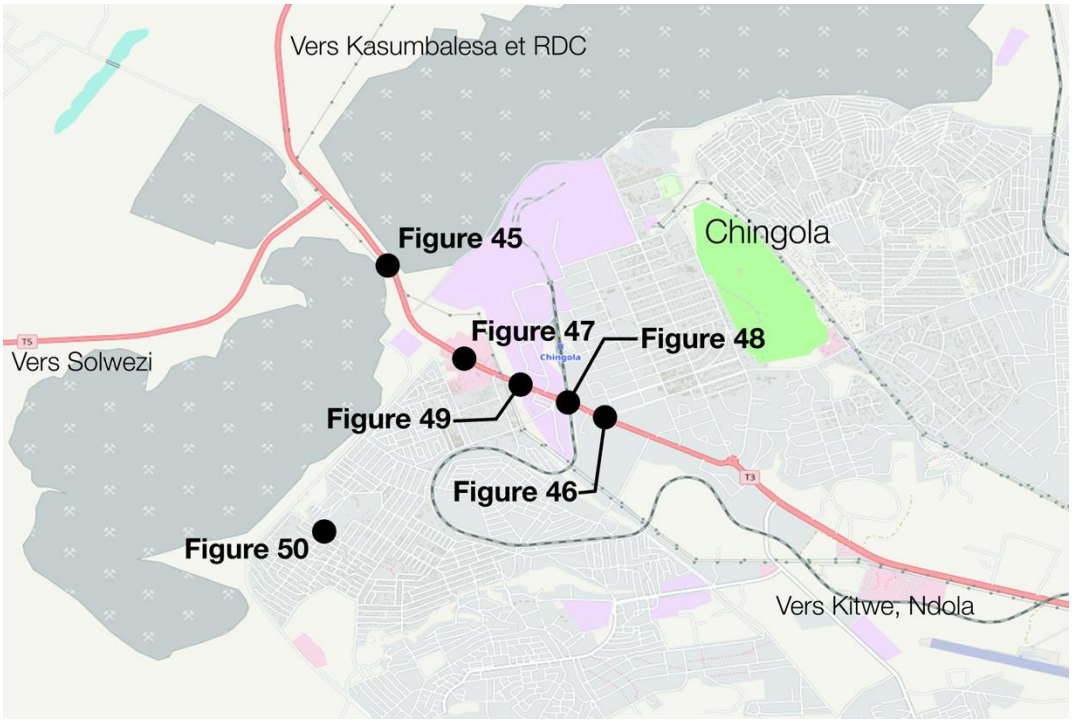
Figure 44 : Caricature mettant en scène un concours de saut de nids de poule. Auteur inconnu.

L'état des routes zambiennes est donc toujours interprété d'un point de vue politique. Les exemples pris dans les conversations et les conclusions tirées de l'état des routes vont dépendre de la couleur politique de celui ou celle qui parle, et de son avis sur la politique et les résultats du gouvernement en place. Par exemple, le blog en ligne *News Diggers*, dont la ligne éditoriale n'est que très rarement favorable au président Edgar Lungu, a fait paraître un éditorial intitulé « Thanks for stealing but leaving us good roads » (News Diggers, 2018) dans lequel les auteurs reconnaissent les efforts fournis par le gouvernement PF au regard du développement des infrastructures. Il ne s'agit cependant que d'un compliment en demi-teinte, car l'éditorial en question insiste également sur la corruption du secteur infrastructurel, et accuse directement le président de bénéficier personnellement des gros contrats de construction et de réhabilitation des routes : « We are happily sad for the good roads you are making ba Pompwe[76] ! » concluent-ils. De la même manière, le mauvais état historique des routes de la North-Western Province zambienne est imputé au fait que cette province a toujours été dans l'opposition politique au pouvoir central, et ce depuis l'indépendance en 1964. Le manque d'investissement, déploré car contrastant avec l'investissement réalisé dans les infrastructures routières dans d'autres régions du pays, est vécu comme une punition à l'insubordination politique. À l'inverse, un investissement important a été réalisé dans les provinces du Nord du pays, malgré leur dynamisme économique tout relatif et leur peuplement épars. Des routes neuves, financées par le programme Zambia 8000, traversent ces régions au peuplement à majorité Bemba (voir Chapitre 2) : ces routes ont été interprétées comme un cadeau politique récompensant le bastion électoral traditionnel des présidents Sata puis Lungu. Dans la Copperbelt, poumon minier, industriel et commercial du pays, l'état désastreux de certaines portions de routes (notamment à Chingola, voir la scène de terrain n°3, p.267) est vu comme un témoin des carences d'un

[76] En bemba, « ba Pompwe » signifie voleur, criminel.

gouvernement qui néglige ses citoyen·ne·s et ne travaille pas au développement économique et social du pays (Campbell, 2012 ; Dalakoglou, 2012).

Scène de terrain n°3 – Régime de roue de secours. Traversons Chingola …



Carte 7 : Carte de Chingola et localisation des photographies. © OpenStreet Map

Chingola est une ville de la Copperbelt dont la population est estimée à 220 000 habitant·e·s (Central Statistical Office, 2012), ce qui en fait la 3ème plus grande ville de la Copperbelt. Elle accueille une mine de cuivre, la Konkola Copper Mine (KCM), filiale de l'entreprise Vedanta et exploitant à Nchanga, quartier nord de Chingola, la plus grande mine à ciel ouvert du monde. Le site de la mine contient une fonderie, une raffinerie, et une usine de retraitement de l'acide sulfurique, ce qui en fait un site industriel fondamental. La ville accueille également de nombreuses entreprises liées à l'industrie minière : entreprises de transport, de logistique, de vente et de réparation d'engins miniers, de travaux publics, etc.

Chingola est également un important carrefour en termes d'infrastructures (voir Carte 7, p.267). La ville est située sur la route reliant les autres villes de la Copperbelt (Kitwe, Ndola) et Lusaka à la frontière de Kasumbalesa, et donc à la République démocratique du Congo. C'est à Chingola que se trouve l'embranchement de la route de Solwezi, à l'ouest : la route permet de rejoindre les mines de la « nouvelle Copperbelt » (Kansanshi, Lumwana et Kalumbila) ainsi que, plus loin, la frontière angolaise. La ville de Chingola est desservie par le chemin de fer *Intermine*, reliant l'ensemble des mines de la Copperbelt entre elles (Ndola, Kitwe, Chingola et Chililabombwe). La ville est donc le passage obligé pour des milliers de poids lourds quotidiennement : ils transportent des minerais, des produits chimiques, de l'acide sulfurique, du pétrole mais aussi des matériaux de construction ou des denrées alimentaires. Étant donné la répartition des sites industriels et miniers de KCM dans la ville, certaines routes sont empruntées par des imposants engins miniers (Figure 45, p.268), dont le poids contribue certainement à la dégradation des voies de circulation.

Comme beaucoup de travailleur·euse·s, j'ai traversé quotidiennement Chingola au mois de mai 2016. Je l'ai traversée plus épisodiquement en 2017, seulement pour voir l'état des routes dans la ville se détériorer. En décembre 2017, il fallait plus d'une heure pour traverser la ville en voiture, soit pour parcourir une distance de 10 kilomètres.



Figure 45 : Un engin minier sur les routes de Chingola. On aperçoit au fond un camion-citerne transportant de l'acide. 26 novembre 2017

En 2016, j'avais relevé dans mes notes de terrain que la route était « inexistante » dans la ville de Chingola (Notes de terrain, 29/04/2016). En effet, le bitume manquait à de nombreux endroits, notamment sur les ponts traversant les rivières, et dans les ronds-points à l'entrée et à la sortie de la ville (Figure 46, p.269). Cela rendait la traversée de la ville assez pénible, et l'absence de revêtement avait comme conséquence la formation de boue par temps de pluie, ou de nuages de poussière sur les piétons par temps secs. Le mauvais état des routes causait beaucoup d'accidents ou de pannes mécaniques aux véhicules qui les empruntaient, ce qui aggravait la congestion et les difficultés de circulation.



Figure 46 : Rond-point de Chingola. 24 novembre 2017

En 2017, des travaux de reconstruction des routes avaient été entrepris. Cependant, cela n'améliorait en rien les conditions de circulation, bien au contraire. Sur les artères principales, pensées pour être des deux-fois deux voies, il était nécessaire d'interdire une partie de la route à la circulation afin de débuter les travaux de nivellement (Figure 47, p.269). La congestion sur la voie restante était donc multipliée par deux, tout comme la vitesse de sa détérioration et l'exaspération des conducteur·rice·s. Il arrivait donc que certain·e·s d'entre eux·elles fassent fi des obstacles installés pour fermer les voies de circulation (piles de gravats, plots de ciment, troncs et branches d'arbre comme sur la Figure 47, p.269) et les empruntent quand même, ralentissant du même coup les travaux en cours.



Figure 47 : Changement de voie obligatoire, Chingola. 24 novembre 2017

La fermeture d'une partie de la route permettait aux ouvrier·ère·s de travailler sereinement sur les parties les plus critiques, et notamment le passage sur ou sous les lignes de chemin de fer (Figure 48, p.270). Le fait de voir travailler des personnes sur cette route honnie de tou·te·s rassurait les conducteur·rice·s, bien que la présence d'ouvriers et de contremaîtres chinois, visibles sur la Figure 49 (p.271), fassent douter les Zambien·ne·s de la qualité des ouvrages, si tant est qu'ils voient le jour[77].



Figure 48 : Passage de la route sous la ligne de chemin de fer Intermine à Chingola. 26 novembre 2017

[77] Les Chinois ont une mauvaise réputation en Zambie : ils sont accusés tout à la fois de vouloir s'accaparer les richesses, notamment minières, du pays, de corrompre le gouvernement pour obtenir les marchés publics, et de détourner l'argent de ceux-ci. Les routes qu'ils construisent sont perçues comme moins solides car ils détourneraient une partie des matières premières. Voir Nielsen, 2012.



Figure 49 : Travaux sur la route à Chingola. 24 novembre 2017

En décembre 2017, la traversée sous le pont de chemin de fer visible en Figure 48 (p.270) était complexe. La fermeture de la voie de gauche ne laissait libre qu'une voie étroite où devaient se croiser voitures et camions. Les pluies l'avaient de plus considérablement endommagée, les roues des poids lourds creusant de véritables tranchées dans la terre meuble. Ainsi, lors de mon retour du poste frontalier de Kasumbalesa le 15 décembre 2017, un poids lourd s'était coincé sur le pont, bloquant ainsi la voie dans les deux sens et provoquant d'importants embouteillages dès l'entrée nord de la ville. J'ai dû suivre un itinéraire secondaire, et emprunter des rues qui n'avaient pas été prévues pour recevoir tant de circulation, comme celle visible en Figure 50 (p.271).



Figure 50 : Déviation à Chingola. 15 décembre 2017

Cet itinéraire a bien entendu été beaucoup plus long que l'itinéraire normal par la voie principale, et plus éprouvant à la fois pour la conductrice mais aussi pour son véhicule.

Chingola est un exemple archétypal des problématiques liées aux routes et au devoir de l'État de les entretenir. La ville avait, il y a quelques années de cela, la réputation d'être la plus jolie et la mieux entretenue de toutes les villes de la Copperbelt, et ce grâce aux revenus tirés de l'industrie minière. Il est difficile pour la ville de maintenir ce titre aujourd'hui : l'état des routes et les conséquences pour la ville sont telles que Chingola symbolise davantage l'incapacité à l'État zambien de canaliser les revenus miniers pour le bien-être et l'épanouissement de ses propres citoyen·ne·s :

> « In this respect, the encounter with processes of material disintegration produce a 'mood' of unease and disquiet about the capacity of the state to perform its role. » (Harvey et Knox, 2012, p. 531)

Les travaux entrepris récemment sur les routes de la ville ne sont pas accueillis avec un optimisme débordant par les usager·ère·s quotidien·ne·s des routes de Chingola. La présence des entreprises chinoises sur le chantier fait écho à la façon dont sont perçues les relations commerciales entre le gouvernement zambien du Patriotic Front et ses homologues chinois : « no one is surprised that the road [would] serve once again as a site for fraud and theft » (Harvey et Knox, 2012, p. 530). Les travaux sont donc plutôt perçus comme un moyen par lequel certains entrepreneurs ou fonctionnaires vont s'enrichir, plutôt qu'un véritable service aux citoyen·ne·s.

b) Roue de secours et stratégies d'enrichissement politique : cas du maize ban

Le maïs représente la denrée alimentaire de base en Zambie ainsi que dans tous les pays de la région (Afrique du Sud, Zimbabwe, Malawi, RDC, Mozambique). Il est utilisé pour confectionner la *nshima*, plat national zambien. Il est cultivé tant par des petit·e·s agriculteur·rice·s sur leurs parcelles familiales que par des agriculteur·rice·s professionnel·le·s à la méthode industrielle. La récolte nationale de maïs est tous les ans en partie rachetée par une agence gouvernementale, la Food Reserve Agency, un procédé censé permettre à la fois la juste rémunération des cultivateur·rice·s, la limitation des prix à la vente, notamment dans les centres urbains, et le contrôle des stocks nationaux afin d'éviter pénuries et famines (Folefack, 2003). Le maïs est transformé en farine, appelée *mealie-meal*, dont le prix du sac de 50 kilogrammes est souvent donné comme un indicateur de la santé économique du pays, ou en nourriture pour bétail par des minoteries industrielles, qui forment un groupe puissant dans le monde industriel zambien[78]. Étant donné le potentiel agricole de la Zambie selon les investisseurs internationaux (moins de 15 % des terres arables seraient effectivement cultivées, Brodin, 2016, p. 18), sa situation d'autosuffisance alimentaire et la vulnérabilité agricole de ses voisins (Zimbabwe et RDC en tête), maïs en grains et *mealie-meal*, ont véritablement pris la tête des stratégies de diversification économique de l'État zambien, avec l'objectif affiché de concurrencer les exportations agricoles sud-africaines dans la région et de devenir « a food bread basket in East and Southern region » (Centre for Trade Policy and Development, 2015, p. 26). La RDC y tient une place à part :

> « The high demand for mealie-meal [in the DRC] explains the 15 percent [price] difference observed between the Zambian side of the border and the DRC side. Border officials indicated that there is no exports of maize or mealie meal from South Africa to DRC. Meaning, Zambia face no competition in supplying the Katanga region. » (Centre for Trade Policy and Development, 2015, p. 13)

Au grand dam du Centre for Trade Policy and Development (CTPD), *think tank* libéral auteur d'un rapport sur la question, les circulations de maïs et de *mealie-meal* sont contrôlées de près par l'État et la *roadblock economy* zambienne : il s'agit de circulations stratégiques pour la santé économique et politique du pays. En 2013 puis en 2016, le gouvernement a même mis en place des périodes d'interdiction totale d'exportation de produits dérivés du maïs, des périodes désignées sous les termes de *maize ban* ou *mealie-meal ban*. Il semblerait qu'il soit parfois plus rentable, dans la *roadblock economy*, d'interdire complètement certaines circulations plutôt que de les taxer, notamment dans les périodes électorales.

En effet, la temporalité dominante des circulations ou des immobilités supportées par le régime de roue de secours est avant tout contrôlée par les agendas politiques. Les raisons avancées par le gouvernement pour justifier le *maize ban* de 2016 étaient claires : une importante sécheresse menaçait la région et les récoltes de maïs. Le gouvernement zambien préférait ainsi sécuriser ses réserves alimentaires plutôt que de risquer que les autres pays « *grab*

[78] Il y avait 6 minoteries en 1985, contre 57 au moment de mon terrain en 2017 (entretien n°82, NDL 2, 13/11/2017).

everything from us » (entretien n°28, CBW 1, 11/05/2016). Du côté des industriels, le risque de pénurie n'est pas pris au sérieux : « *shortage is a lie* », me dit un commerçant zambien (entretien n°20, KIT 3, 28/04/2016). Le *maize ban* est alors plutôt interprété sur le registre de la compétition électorale et de l'enrichissement politique. Un enquêté, commerçant implanté dans la Copperbelt, m'a par exemple expliqué que l'interdiction d'exporter des produits issus du maïs était une façon pour le président Edgar Lungu de freiner son principal adversaire dans la course à la présidence de la République, Hakainde Hichilema, et son parti United Party for National Development (UPND). En effet, ce commerçant m'expliquait que les principaux exportateurs de maïs dans la région de la Copperbelt étaient membres de l'UPND. La confiscation de camions fragilisait les finances du parti par l'intermédiaire de ses membres et de leurs cotisations, et donc la campagne électorale elle-même (entretien n°19, KIT 2, 23/04/2016). De la même façon, les accusations de corruption des membres du parti au pouvoir revenaient très fréquemment dans mes entretiens avec les habitant·e·s de Kasumbalesa et Chililabombwe pendant la période d'interdiction. En effet, il était très facile de constater que les produits issus du maïs zambien se retrouvaient en grande quantité sur les marchés congolais, y compris en période d'interdiction, et malgré le renforcement des barrages de police et de l'armée sur les routes de la frontière (Figure 51, p.275). Les prix du sac de *mealie-meal* avaient fortement augmenté pendant cette période, atteignant parfois les 40 USD le sac de 50 kilogrammes à proximité de la frontière, alors que le même sac s'achetait à environ 8 USD — entre 75 et 85 kwachas — dans les supermarchés en Zambie. L'exportation illégale de *mealie-meal*, faite en général de nuit, et les importants profits qui pouvaient alors s'en dégager[79] se sont accompagnés de rumeurs quant à l'identité des commerçant·e·s impliqué·e·s, apparemment à l'abri de la loi. Les noms de personnalités politiques locales ont été avancés : les « *big fishes* (sic) » politiques et administratifs (« *ministries, MPs* ») seraient mêlés à ce commerce via des sociétés commerciales anonymes (Notes de terrain, 11/05/2016). À plusieurs occurrences également, ce sont les personnes liées aux administrations locales (à la mairie de Chililabombwe ou à la District Commission) qui étaient visées comme les principales organisatrices de ce commerce. Leur position politique leur aurait permis de contourner les interdictions, et les revenus exceptionnels tirés de ce commerce auraient été ensuite réinvestis dans la campagne électorale qui battait son plein en mai 2016. Il ne s'agit encore une fois que d'accusations : les pratiques corruptives de ce type ayant lieu dans les circulations commerciales n'ont pas pu être vérifiées.

[79] On m'a avancé des estimations parfois fantaisistes : un enquêté de la ZRA jugeait que la vente d'un sac pouvait dégager jusqu'à 300 % de profit ! (entretien n°27, KAS 7, 11/05/2016)



Figure 51 : Sacs de breakfast meal (un type de farine de maïs) zambien à la gare routière de Kasumbalesa-RDC pendant le maize ban de 2016. 20 mai 2016.

Ainsi, les milieux industriels, à majorité blancs (entretien n°20, KIT 3, 28/04/2016 ; entretien n°38, KIT 4, 31/05/2016 ; entretien n°82, NDL 2, 13/11/2017) tout comme les courants les plus libéraux dans la vie politique zambienne (Centre for Trade Policy and Development, 2015) déplorent-ils les entraves mises par les temporalités et les rationalités politiques au « bon fonctionnement » du marché ; un monde utopique dans lequel la Zambie deviendrait le grenier de l'Afrique australe, et atteindrait ainsi une plus grande indépendance face aux grandes compagnies minières.

c) Temporalités politiques du régime de roue de secours : des querelles entre ministères et agences de tutelle

Si les plus libéraux déplorent l'intervention de l'État dans des circulations commerciales qu'ils et elles souhaiteraient voir plus libres, d'autres, et notamment des fonctionnaires, déplorent au contraire que l'État démontre une autorité si faible et fragmentée dans des circulations si centrales pour son fonctionnement. Ainsi, mon contact à la Zambian Development Agency (ZDA) regrettait les problèmes de coordination entre les différents ministères et agences gouvernementales dans les politiques de diversification économique vers l'exportation, qu'il interprétait comme de la concurrence pour contrôler les circulations en question et les rentes dégagées par elles (entretien n°80, LUS 19, 9/11/2017). Par exemple,

l'interdiction d'exporter les produits issus du maïs a été déclarée par la Food Reserve Agency en 2016 alors que des contrats de vente d'importantes quantités de maïs et de *mealie-meal* avaient été signés avec les gouvernements congolais et zimbabwéen et les commandes payées. Celles-ci n'ont donc pas pu être honorées. De la même manière, la ZDA dispose d'une capacité de crédit, qu'elle peut octroyer à des entreprises dont l'activité va dans le sens de la diversification économique à l'exportation. Il y a quelques années, ce prêt a été accordé à une entreprise d'exploitation du bois. Moins de trois semaines plus tard, le gouvernement interdisait l'exportation du bois brut, avec comme justification la nécessité pour les entreprises zambiennes d'exporter des produits transformés à plus forte valeur. À ce jour, le prêt de 200 000 USD accordé à cette entreprise sylvicole n'a donc toujours pas été remboursé.

La ZDA et la promotion des exportations non-traditionnelles qu'elle met en œuvre apparaissent donc comme le parent pauvre de la politique économique zambienne. Mon contact à la ZDA déplorait que les intérêts de son agence soient sans cesse dépassés par ceux des ministères, que ce soit celui de l'économie et des finances ou les autres agences et ministères spécialisés. Ainsi, la PPP Unit dont il a été question dans le Chapitre 4 faisait partie de la ZDA jusqu'à ce qu'elle passe sous l'autorité directe du chef de l'État en 2015. La gestion des Multi-Facilities Economic Zones, dont il sera question dans la troisième partie de ce chapitre, a également été retirée à la ZDA lors de la réorganisation de l'Industrial Development Corporation (IDC) en 2012 : « *they also grabbed some things from us* », me dit mon interlocuteur, soulignant le manque de coopération entre les institutions investies dans la gestion des exportations du régime de roue de secours. Il m'explique qu'il a parfois l'impression que le ministère d'à-côté, avec lequel il devrait communiquer sur des dossiers communs, appartient à un autre gouvernement. Ces compétitions montrent surtout que les objectifs politiques peuvent être multiples et concurrentiels, y compris au sein du même appareil d'État.

Cette partie s'est attachée à comprendre l'importance des temporalités politiques, fiscales et électorales dans les circulations de marchandises se déroulant dans le régime de roue de secours. Les temporalités politiques jouent un rôle important en ce qu'elles reflètent la pratique politique et les débats quotidiens posés par les (non) circulations de marchandises dans la société zambienne. De façon plus globale, les questions politiques et fiscales ont une influence directe sur les rythmes des circulations sous régime de roue de secours, car ce sont elles qui décident des ralentissements, des arrêts ou des interdictions de certaines circulations de marchandises. L'importance de l'État, du gouvernement et des débats sur leurs résultats concrets s'explique par le caractère stratégique des circulations dont il est question, car elles touchent de façon directe aux politiques de diversification économique de la Zambie, et donc au développement des activités d'exportation hors des minerais de cuivre et de cobalt sur lequel le pays s'est construit (voir Chapitre 2). Les politiques de diversification économique et les infrastructures dans lesquelles elles s'incarnent, et notamment les routes, sont alors investies de significations politiques divergentes : lieux des prélèvements d'impôts pour l'État,

prélèvements qui ne peuvent avoir lieu sur les circulations sous régime de direction assistée (voir Chapitre 4), lieux d'espoirs de développement économique et social — de modernité ? — pour les citoyen·ne·s. Ces significations se rencontrent et se contredisent parfois, ce qui explique les temporalités plutôt saccadées des circulations du régime de roue de secours, mais aussi son caractère irrégulier et non durable. L'argument avancé par l'historien Miles Larmer, déjà cité au Chapitre 2[80], valable pour la Zambie des années 1960 et 1970, semble toujours valable aujourd'hui : « *we like singing about NTE when copper prices are down* », me dit mon contact à la ZDA, insistant ensuite sur le fait que l'intérêt du gouvernement pour les exportations non-traditionnelles ne dure pas et se renverse dès que les cours du cuivre remontent. Il déplore ainsi « *the lack of coherent strategies towards economic diversification* » et l'inconstance du gouvernement dans le soutien qu'il apporte à ces politiques (entretien n°80, LUS 19, 9/11/2017). Les temporalités du régime de roue de secours sont donc plus fragmentées qu'il n'y paraît, et incohérentes sur le long-terme. On peut penser que cela résulte de l'incohérence et de l'ambiguïté fondamentale du régime de roue de secours, c'est-à-dire la tension entre permettre les circulations de marchandises et y apposer des barrières tarifaires toujours plus nombreuses. Cette ambiguïté se retrouve incarnée dans les infrastructures physiques et immatérielles qui sous-tendent le régime de roue de secours, dont il sera question dans la troisième et dernière partie de ce chapitre.

III. Des infrastructures néo-mercantilistes ? Zones économiques spéciales et standards commerciaux au cœur de la tension entre mouvement et immobilité

Les infrastructures physiques et immatérielles qui soutiennent les circulations dans le régime de roue de secours subissent elles aussi la tension entre la nécessaire circulation des marchandises et leur contrôle et taxation. Les temporalités fragmentées qui caractérisent ce régime, dues à la forte influence de l'agenda politique et fiscal dans sa gestion, s'incarnent alors dans ces infrastructures et les usages qui en sont faits. Les infrastructures sont polysémiques : leur création peut répondre à une idéologie particulière (ici le libre-échange) alors qu'elles peuvent être ensuite utilisées en suivant d'autres agendas. Elles ne sont pas des construits univoques. Il sera question dans cette partie de deux infrastructures archétypales de cette tension : les premières sont les zones économiques spéciales, qui déclinent l'ambiguïté entre mouvement et immobilité en plusieurs autres ambiguïtés, comme celle entre libre-échange et politiques d'industrialisation, ou coopération économique régionale et compétition pour les

[80] « In periods of prosperity, diversification is rhetorically emphasized but not acted upon because the state's requirement for revenue is satisfied by income from the mining sector. In periods when mines are unprofitable, there is a greater urgency in attempts at diversification, but the means to achieve it are not available. » (Larmer, 2010, p. 53)

investissements. Les secondes infrastructures rendant visibles cette polysémie sont les standards commerciaux, qu'ils soient nationaux, régionaux ou internationaux : créés pour défendre le libre-échange, ils sont si nombreux qu'ils sont parfois détournés de leur objectif de base et sont utilisés pour renforcer des politiques protectionnistes. Malgré leur ancrage libéral, ces deux infrastructures s'intègrent dans des agendas que je désignerai sous le terme de néo-mercantilistes : ils défendent en effet une stratégie d'industrialisation fondée sur la fiscalisation des importations (souvent réalisée de manière indirecte pour ne pas froisser les idéaux de libre-échange) et la défiscalisation, voire la subvention, des exportations. Les administrations de l'État jouent encore une fois un rôle central dans la mise en place et la consolidation de ces deux infrastructures.

1) Les rapports ambigus entre les zones économiques spéciales et le libre-échange

Zone économique spéciale (ZES) est un terme générique désignant une pluralité de formes dont les plus répandues sont les *free-trade zones*, spécialisées dans les circulations de biens et de capitaux et la logistique, et les *export-processing zones*, pensées pour permettre le développement de la production industrielle tournée vers l'exportation et la progression dans les chaînes de valeur. En Zambie, le développement des zones s'est fait à partir des *multi-facilities economic zones* (MFEZ). Mises en place par le gouvernement depuis 2005, elles concernent notamment la production industrielle (zone de Chambishi dans la Copperbelt ou de Lusaka South), l'investissement dans l'immobilier (Roma Park à Lusaka) et les activités logistiques (Lusaka East, située près de l'aéroport). Je rassemble ces formes sous le terme de ZES car elles découlent toutes des mêmes principes d'organisation. Elles incarnent en effet un régime d'exception légale et fiscale au droit commun, organisé par l'État lui-même : en offrant des avantages fiscaux aux entreprises s'installant dans ces zones, l'État espère ainsi sécuriser leur implantation dans le temps long. De même, dans tous les cas cités, la zone est spatialisée : il s'agit d'un espace physique délimité et implanté sur le territoire d'un État, bien que le régime d'exception dont il bénéficie organise sa propre extraterritorialité.

À travers la situation d'exception qui les caractérise, les ZES sont donc des formes ambiguës de l'action publique vis-à-vis des circulations commerciales. Elles incarnent en effet la tension qui caractérise le régime de roue de secours, entre promotion du libre-échange et contrôle des circulations commerciales, en étant des instruments de territorialisation et de captation des flux et des circulations internationales. Les ZES incarnent les tensions et les ambiguïtés du régime de roue de secours à trois niveaux : premièrement, leur situation d'exception fiscale ne prend tout son sens uniquement car la situation normale qui prévaut hors de ses limites est caractérisée par une fiscalité plus importante ; deuxièmement, bien que promouvant le libre-échange, elles sont pensées comme des instruments de promotion de l'industrialisation et donc s'appuient sur des techniques mercantilistes ; troisièmement, car,

dans la stratégie africaine de promotion des zones, elles incarnent la tension entre concurrence et coopération continentale.

a) Les ZES, des situations d'exception fiscale, spatiale et temporelle

Les ZES sont avant tout définies par leur situation d'exception : très pratiquement, l'État délimite un espace sur son territoire, où il décrète que certaines lois nationales ne s'appliqueront pas. L'exception est pensée comme un moyen pour l'État d'attirer les activités commerciales :

> « "A cocktail of exemptions," in the words of one commentator, the EPZ [export-processing zone] is an enclave wherein nearly all of a nation's laws and regulations are suspended to attract foreign-owned export-oriented manufacturing. » (Orenstein, 2011, p. 54)

Les ZES tirent leur utilité de leur caractère exceptionnel par rapport à la situation économique, fiscale, géographique et temporelle « normale » qui l'entoure directement.

La ZES est tout d'abord une exception fiscale : son attractivité vis-à-vis des investisseurs se joue en effet sur la suspension et/ou la suppression des droits et taxes dus à l'État. L'histoire des ports libres, ou *free ports*, retracée par Dara Orenstein (2011), montre l'importance du legs colonial dans l'organisation d'un port « hors-sol ». Placé stratégiquement par rapport aux lieux de production et de circulation des richesses, les ports libres permettent d'affranchir les circulations du poids bureaucratique lié au prélèvement des droits de douane. Développés aux États-Unis à partir des années 1930 sur le modèle du port de Hambourg, les ports libres captent ainsi les circulations de marchandises, y compris les marchandises en transit sur le sol américain, attirées par les avantages fiscaux des zones. Un tel aménagement permet aux États-Unis de devenir un pôle majeur du commerce international, même en l'absence de colonies à proprement parler (Cowen et Smith, 2009). Aujourd'hui, les zones basées sur l'exonération fiscale des marchandises produites ou en transit font partie des programmes économiques des institutions financières internationales dans les pays ayant signé les plans d'ajustement structurel.

La ZES est aussi une exception spatiale. Comme l'entrepôt sous douane dont il a été question au Chapitre 4, la zone représente une portion « dénationalisée » du territoire national, et permet de séparer la présence physique (d'une entreprise, d'une chose) sur un territoire donné de ses obligations légales (Opitz et Tellmann, 2012, p. 276 ; Orenstein, 2011). Mais, de façon encore plus frappante, la zone forme une exception spatiale en ce qu'elle représente une forme territorialisée des circulations globales. En cela, elle est un instrument de l'État répondant à l'objectif de capter les revenus issus des circulations internationales de marchandises, de territorialiser les flux : « SEZs thus hold mobile capital in place by freeing it from the usual fetters of state regulation » (Brown, 2019, p. 441). En Zambie, la MFEZ de Chambishi est un exemple de cet essai du gouvernement de capter les flux internationaux de capitaux et de marchandises. Chambishi est une ville minière de la Copperbelt située entre Kitwe et Chingola. Ses mines de cuivre sont parmi les plus anciennes du pays. Elles ont été rachetées au moment de la privatisation, en 1998, par l'entreprise chinoise Non-Ferrous Africa Mining Company,

une entreprise qui a également construit une unité de raffinage du minerai et de retraitement de l'acide sulfurique à travers sa filiale Chambishi Copper Smelter Limited. La MFEZ mise en place par le gouvernement zambien à Chambishi en 2007 répond à cet objectif d'attirer et de garder sur place les investissements et les entreprises chinoises, dont la participation est si cruciale pour le financement du budget national zambien (Laterza et Mususa, 2018). « *Asian … Chinese dominated … it's open for everyone but it's mostly Chinese* » et « *copper-processing oriented* » (entretien n°90, LUS 20, 02/01/2018) : c'est la façon dont la MFEZ est désignée par un enquêté de la ZDA. L'exemple de Chambishi montre aussi que le cuivre n'est pas exclu du régime de roue de secours. Seulement, il n'est plus considéré dans sa forme brute, exportée sous forme de cathodes ou d'anodes. Ici, dans les zones, l'accent est placé sur la transformation du cuivre dans un produit à plus forte valeur ajoutée. L'ambition du gouvernement à travers ces zones est de remonter les chaînes de valeur du cuivre afin de dégager plus de valeur à partir de ses exportations.

La ZES est finalement une exception temporelle. Ses défenseurs mettent en avant le rythme des investisseurs privés qui serait plus à même d'apporter le développement économique que les cycles courts du pouvoir politicien : « *il faudra faire intervenir le secteur privé pour la durabilité des projets* », me dit un représentant du Comesa (entretien n°77, LUS 16, 6/11/2017). Lors d'une journée d'étude organisée par l'Union Africaine à laquelle j'ai assisté en novembre 2017 (voir Scène de terrain n°4, p.285), la même personne a expliqué à l'assemblée que la prégnance du pouvoir politique et de ses temporalités était l'une des raisons pour lesquelles beaucoup de ZES échouaient en Afrique. Que ce soit au cours de l'entretien qu'il m'avait accordé, ou en public, il justifiait ainsi la nécessité du développement des zones par le recours aux partenariats public-privé, dont le Comesa se faisait l'ardent défenseur dans la région. La référence à l'État et sa temporalité est donc encore une fois centrale dans les valeurs et les idéologies qui entourent le régime de roue de secours.

b) Les ZES, outils du libre-échange ou de promotion protégée de l'industrialisation ?

Les zones économiques spéciales incarnent une tension fondamentale entre les politiques de libre-échange et les stratégies protectionnistes d'industrialisation. En effet, les ZES sont présentées comme des espèces de chevaux de Troie du libéralisme économique, et ce notamment dans les discours des IFI qui œuvrent à leur mise en place dans les pays dits « en voie de développement ». La défiscalisation des activités y prenant place est en effet l'un des principaux instruments du libre-échange : appliquées d'abord à une zone restreinte afin de faciliter l'insertion d'un pays donné dans la mondialisation, le projet libéral sous-entend que ces politiques de défiscalisation doivent être généralisées par la suite à l'ensemble du territoire. Par exemple, citant un expert de l'Organisation Mondiale du travail, Dara Orenstein écrit :

> « "Trade zones are the one way we can *smuggle in* free trade," he remarked. "In a sense, you design six areas, six little Hong Kongs, and you hope that eventually they will dominate all of [the country]." » (Orenstein, 2011, p. 54, je souligne)

La référence à la ville de Hong Kong, constituée en zone de libre-échange pendant la colonisation britannique et après son rattachement à la Chine en 1997, est bien entendu parlante au vu de l'histoire coloniale des comptoirs marchands, ancêtres des zones. À l'inverse, en tant qu'instrument de promotion de l'industrialisation, les ZES et la défiscalisation qu'elles mettent en place peuvent être lues comme des instruments de protection des entreprises qui s'y installent, ce qu'a déjà souligné Béatrice Hibou (1996, p. 90). Elles s'inscrivent à ce titre dans une histoire longue des politiques d'industrialisation en Afrique. Très populaires dans les milieux tiers-mondistes à partir des années 1970, les théories de la substitution aux importations faisaient des politiques protectionnistes une étape du développement industriel national et un moyen pour les pays les moins industrialisés de rattraper leur retard en douceur en renforçant les secteurs dans lesquels ils pouvaient être compétitifs sur la scène internationale. Avec les plans d'ajustement structurel et la levée des politiques industrielles protectionnistes, les pays dits « en voie de développement » mettent en place, avec les conditionnalités accolées aux prêts qui leur ont été concédés, une « export-oriented industrialization » (Bair, 2009, p. 29), mettant l'accent sur le développement des avantages compétitifs et l'exportation. La théorie économique classique des avantages comparatifs constitue un lien théorique et idéologique intéressant entre les politiques de substitution aux importations d'alors et les ZES d'aujourd'hui (voir Scène de terrain n°4, p.285).

Les politiques de défiscalisation mises en place dans les ZES sont donc des instruments ambigus ; elles peuvent être utilisées dans des directions et avec des résultats opposés. Cette ambiguïté est visible dans l'entretien réalisé avec mon contact au Comesa (entretien n°77, LUS 16, 6/11/2017), en ce qu'il considère les ZES comme « *une voie pour la mise en œuvre de la facilitation de l'industrialisation* » : faciliter l'industrialisation tournée vers l'exportation revient peu ou prou à défendre des mesures néo-mercantilistes (Abu-El-Haj, 2007, p. 109), également désignées sous le terme de « retroliberalism » (Murray et Overton, 2016). Les deux termes cités pour décrire ces politiques d'industrialisation par le soutien aux entreprises exportatrices sont intéressants car ils sous-entendent tous les deux une espèce de retour en arrière dans les politiques économiques des pays dits « en voie de développement ». Dans les deux théories, la réorientation de ces politiques vers le néo-mercantilisme ou le rétrolibéralisme intervient suite à la limitation des IDE. Elles s'incarnent dans des politiques fiscales hybrides, « rejuvenat[ing] elements both classical liberalism and neoliberalism with the intention of bolstering private sector accumulation » (Murray et Overton, 2016, p. 6). L'accent est placé avant tout sur la croissance économique, elle-même très largement définie : les investissements publics et privés vont donc davantage se concentrer dans les lieux où les entreprises sont susceptibles de la créer, comme les zones économiques spéciales. Les exportations y tiennent un rôle central ; les mesures appliquées passeront donc, comme le montre le cas zambien, par la fiscalisation, souvent indirecte, des importations et la défiscalisation de toutes les activités ayant un lien avec les exportations (y compris la construction d'infrastructures par exemple). Warwick Murray et John Overton voient dans le rétrolibéralisme un héritier direct des politiques de modernisation des années 1960, avec cependant une plus grande insistance sur les

profits du secteur privé. Les ZES, telles qu'elles sont mises en place en Afrique et plus particulièrement en Zambie, correspondent donc bien à ce schéma : l'État tient le rôle d'un facilitateur pour les profits privés dirigés vers l'exportation et l'industrialisation (bien que celle-ci reste, pour l'instant, marginale).

c) Stratégie africaine de développement des ZES, entre coopération continentale et compétition

La troisième contradiction qu'incarnent les ZES se forme entre, d'une part, la coopération entre partenaires africains et, d'autre part, la compétition et la concurrence dans un marché libre. L'Union Africaine, qui organisait le symposium auquel j'ai assisté en novembre 2017, a comme objectif de développer une stratégie économique et politique commune entre ses États membres en ce qui concerne la mise en place des ZES. L'intégration du continent par les circulations commerciales et le développement économique par les échanges africains font partie de son programme économique[81]. Il apparaît en effet important que les États se concertent dans l'implantation géographique des ZES : la proximité d'une frontière (Brown, 2019) ou d'une grande infrastructure de transport doit être prise en compte dans la mise en place de zones économiques communes par exemple. Cependant, le développement des ZES est désormais au programme des plus grandes institutions internationales, comme la Banque Mondiale (Orenstein, 2011, p. 37), et cela a eu comme conséquence la standardisation de la forme de la zone pour le développement économique par l'industrialisation :

> « In some ways, the only reason for the universal appeal and continual proliferation of the zone has been the continual proliferation of the zone. Although rationalized by many experts, perhaps its popularity stems less from economic principles, and more from irrational social and cultural desires to conform to a global norm. » (Easterling, 2014, chap. 1)

Or, les investissements étrangers attendus dans les zones ne sont pas infinis, surtout suite à la crise économique mondiale de 2008, et ont la caractéristique d'être mobiles : ils peuvent donc passer d'un pays à l'autre, ou d'une ZES à l'autre, en fonction des conditions qui leur sont proposées à un moment donné. La mobilité des investissements et des zones elles-mêmes met les gouvernements africains en concurrence pour capter et fixer les investissements étrangers (Chiapello et Boltanski, 1999, chap. 6). En Afrique, la concurrence est rude pour capter ces investissements, comme en témoigne la grande inégalité dans la répartition de ceux-ci entre les pays africains[82]. Une compétition se met alors en place pour devenir le pays le plus « *business friendly* », le plus attractif pour les entreprises étrangères du continent, titre qui revient aujourd'hui au Rwanda[83]. De plus, étant donné que les circulations commerciales intra-africaines sont encore largement taxées, y compris à l'intérieur d'un même ensemble régional,

[81] Voir le site officiel de l'Union Africaine : <https://au.int/ti>
[82] Voir le rapport du cabinet d'expertise comptable et financière EY pour l'année 2018 : <https://www.ey.com/za/en/issues/business-environment/ey-attractiveness-program-africa-2018>. On y constate que, si les IDE sont en hausse sur le continent, l'Afrique du Sud, le Maroc et le Kenya se partagent près de 35 % des projets IDE en 2018. La Zambie se trouve en 10ème place du palmarès.
[83] Toujours selon le cabinet EY.

les zones économiques spéciales peuvent entrer dans les stratégies d'évasion fiscales des grandes entreprises multinationales, en ce qu'elles leur permettent de faire circuler leur capital de zone en zone, sans toucher le sol des États qui les hébergent[84]. Dans ce cas, les investisseurs internationaux sont donc en position de force car ils sont en capacité de faire jouer la concurrence entre États afin d'obtenir des accords de défiscalisation voire de subventions toujours plus avantageux, et sur une durée sans cesse plus importante.

Qui plus est, le nombre toujours grandissant de ZES en Afrique (4 300 à ce jour d'après la représentante de l'UA présente au symposium, voir Scène de terrain n°4, p.285), que ce soit sous l'effet d'une mode comme le soutien Keller Easterling et/ou sous l'effet d'une politique économique internationale, crée également un problème de temporalité qui accroit la compétition entre les États. En effet, les exceptions fiscales incarnées dans la zone sont censées être temporaires : elles doivent favoriser l'implantation de nouvelles entreprises qui, une fois leur activité lancée, pourront rester sur le territoire et réintégrer le droit fiscal commun. Or, le fort développement des ZES à l'échelle du continent africain peut au contraire les inciter à profiter éternellement des politiques fiscales avantageuses, en se déplaçant d'une zone à l'autre au gré des avantages mis en place.

Pour conclure, on pourrait penser que les trois contradictions (une exception qui ne prend son sens qu'avec l'existence d'une situation « normale » ; une ambiguïté entre libre-échange et protectionnisme ; une contradiction entre coopération et compétition entre pays africains) que contient la forme de la zone économique spéciale peuvent en partie expliquer les résultats très limités de ces zones en termes d'industrialisation et d'amélioration du niveau de vie (voir les conclusions de la représentante de la Banque Mondiale dans la scène de terrain n°4 p.285, voir également Brown, 2019). Malgré leur développement effréné sur le continent africain, et notamment en Zambie qui en compte sept, on peine à comprendre et à anticiper leur développement à venir : la zone est-elle supposée se résorber, et si oui, à quel stade ? Quand pourra-t-on dire que l'industrialisation qu'elles étaient censées faire advenir est acquise ? Il est difficile de prévoir le moment où l'exception que les zones incarnent doit être levée, d'autant plus que leur standardisation rend cette forme courante et l'intègre progressivement dans les instruments « normaux » des politiques économiques en Afrique.

[84] Ce modèle n'est pas sans rappeler la description des enclaves faite par l'anthropologue James Ferguson (2005).

Scène de terrain n°4 – Régime de roue de secours. Premier symposium de l'Union Africaine sur les zones économiques spéciales et les parcs industriels



Figure 52 : Symposium de l'Union Africaine sur les zones économiques spéciales, Lusaka. 7 novembre 2017

Sur invitation d'un de mes contacts du Comesa, à droite sur la Figure 52 (p.285), je me suis rendue au premier symposium sur les zones économiques spéciales organisée par l'Union Africaine (UA). Le congrès se tenait sur trois jours dans la très luxueuse salle de bal de l'hôtel Best Western, situé sur la Great East Road, non loin du centre-ville de Lusaka. Je n'ai cependant assisté qu'à la première matinée, le 7 novembre. Il y avait une trentaine de participant·e·s (une grande majorité d'hommes) de toutes nationalités. Toutes les institutions régionales africaines de libre-échange étaient représentées par au moins une personne. La Banque Mondiale était également présente, tout comme des industriels chinois (visibles à gauche sur la Figure 52, p.285) La présence de francophones rendait la traduction simultanée des discours nécessaire.

En tant qu'organisateur de l'événement, c'est le représentant du Comesa, de nationalité congolaise, qui prononce le discours de bienvenue. Il commence par remercier les bailleurs de fonds, et notamment la Banque Mondiale, qui, par ses efforts financiers et techniques, *« raise the level of this continent in terms of industrialization* ». Il remercie ensuite ses collègues d'être présent·e·s, notamment la délégation éthiopienne, pays qu'il félicite car il représente « *one of our success stories* ». Il me remercie ensuite d'être venue en tant que représentante de l'université (!). La parole passe ensuite à Sarah Osieng, représentante de la Banque Mondiale. Elle explique que son institution est une « *huge supporter of special economic zones on the continent* » en ce qu'elles permettent de « *push for complementarity*

between countries in Africa ». Les ZES sont une clé pour l'industrialisation et de développement économique du continent. Le chef de la division Industrie de l'Union Africain, l'égyptien Hussein Hassan, prend ensuite la parole. Il décrit les ZES comme des lieux clés pour le développement économique du continent africain car elles offrent toutes les infrastructures nécessaires à l'entrée des investisseurs étrangers.

La première session « Setting the Scene » peut alors commencer. Une haute fonctionnaire de l'UA, originaire de Djibouti, prend la parole la première pour retracer l'histoire des ZES, depuis la première d'entre elles créée en Irlande en 1959 jusqu'aux stratégies de développement des « Tigres asiatiques ». L'intervenante montre que toutes ces ZES ont été des succès en termes de développement et d'industrialisation. En Afrique, la première ZES a été créée au Kenya en 1990. Elle est suivie par d'autres, en Égypte, en Afrique du Sud, à Maurice. L'année 2006 marque l'entrée en jeu de la Chine, qui investit dans dix pays d'Afrique pour la création de ZES. En Zambie, la zone de Chambishi est citée comme un exemple des investissements chinois dans les ZES africaines. La création des ZES est soutenue par une politique commune portée par l'UA, assistée financièrement par le NEPAD et les agences de l'ONU, dans le but de « *help African States to industrialize* ».

La représentante de la Banque Mondiale reprend ensuite la parole et tente de réaliser un bilan des ZES en Afrique, résumé comme suit : « *Do they work ? Sometime yes, sometimes no. Most have only a marginal impact* ». Sa présentation PowerPoint très technique aide peu à clarifier la situation. Elle souligne cependant le « *strong PPP focus* » dans les ZES africaines, ce qu'elle juge positivement, notamment dans le développement des activités logistiques, centrales pour la réussite de la zone.

Le tour de questions qui suit les présentations montre un aperçu des préoccupations du public concernant les ZES : rôle et intégration des petites et moyennes entreprises (« *How can we be sure SMEs are not left aside ?* ») ; efficacité réelle des zones dans le développement économique africain (« *If most of them fail, why do we still build them ?* »). S'ensuit un débat sur les critères d'échec et de réussite des zones, dans lequel l'exemple chinois est discuté : et si les ZES chinoises avaient réussi non pas grâce à la forme de la zone, mais grâce aux valeurs de travail, de discipline des ouvriers chinois, et grâce aux politiques d'un État fort et centralisé ? Ces critères ne peuvent être simplement copiés en Afrique : les ZES africaines sont-elles donc vouées à l'échec ? Des questions auxquelles les participant·e·s n'apportent que des réponses floues.

Au moment de la pause, qui ne diffère en rien des pauses café de nos congrès universitaires, la représentante djiboutienne de l'Union Africaine se fraye un passage jusqu'à moi. Elle se renseigne sur mon parcours universitaire, et ne semble pas très satisfaite de ma présence. Elle me demande alors un peu présomptueusement de « prendre des notes », peut-être pour que je prouve mon utilité dans le symposium… Encore un exemple de la difficile insertion d'une doctorante dans le monde professionnel qu'elle étudie (voir Chapitre 3).

La deuxième session s'intitulait « Regional economic communities and the role of SEZs for industrial development ». Elle portait plus spécifiquement sur le rôle des ZES dans le développement industriel des différentes zones africaines de libre-échange. Les

représentant·e·s des différentes communautés d'État prennent la parole pour présenter les réussites de leur organisation en matière de ZES : le Comesa, la Communauté Économique des États d'Afrique de l'Ouest - CEDEAO, l'East African Community – EAC, Communauté Économique des États d'Afrique Centrale – CEEAC avaient toutes envoyé un·e représentant·e. Les présentations tenaient cependant davantage du catalogue (nombre de ZES, leur spécialisation, leur rôle dans le schéma d'organisation interne à la communauté) que de l'analyse critique.

Au moment de conclure, une représentante du ministère zambien du Commerce arrive en trombe dans la salle pour prononcer ce qui aurait dû être un discours d'ouverture. Comme les autres intervenant·e·s, elle présente l'expérience de son propre territoire et les MFEZ zambiennes. Elle explique que leur but est de créer un espace industriel permettant à la Zambie de remonter les chaînes de valeur en retraitant localement les matières premières extraites dans le pays. Elle souligne donc à demi-mot les stratégies de diversification de son gouvernement, en insistant sur l'industrie du cuivre et son importance dans la création d'emplois locaux.

Je m'esquive vers 14h30 de cette matinée bien chargée. Cet événement, très cérémonial et protocolaire, et l'absence de perspective critique dans les discours qui y ont été présentés, m'ont renseignée sur la façon dont sont organisées et perçues les ZES sur le continent africain. La présence d'industriels chinois, tout comme la place des exemples internationaux dans les discours, montre l'importance des modèles étrangers dans la mise en place des ZES en Afrique. Les pays du continent seraient « en retard » par rapport à une pratique qui aurait porté ses fruits ailleurs, et notamment en Asie. Le fait que les ZES fassent partie du programme de la Banque Mondiale en matière de développement économique renforce cette idée : il suffirait aux États africains de mettre en place cette formule gagnante, et de laisser faire le secteur privé pour bénéficier des bienfaits du développement économique. Celui-ci doit se faire par l'industrialisation, la production et l'exportation de produits à plus forte valeur ajoutée que ceux exportés traditionnellement par les économies africaines, et ce à partir du modèle des « Tigres asiatiques », mais aussi de celui de l'Éthiopie, souvent citée en exemple à l'échelle du continent. La multitude d'acteurs présents est par ailleurs frappante : l'important nombre de zones de libre-échange en Afrique, souligné dans le Chapitre 2, est incarné ici par les participant·e·s au symposium. La multiplication des ZES à l'intérieur de chacune de ces communautés d'États pose la question du rapport entre coopération et compétition avec acuité : l'idéal ricardiste des avantages comparatifs, sur lequel repose le modèle des zones africaines, ne semble pas pouvoir résoudre la compétition pour l'attraction des investisseurs étrangers, en nombre limité.

2) Les standards commerciaux, des outils protectionnistes

Les standards forment une importante infrastructure de soutien aux circulations commerciales, notamment transfrontalières. Comme les autres infrastructures, ils ont été créés pour faciliter d'autres activités qu'eux-mêmes : « standardization is considered to be a necessary technique designed to facilitate other tasks » (Lampland et Star, 2009, p. 10). Ils sont des outils de normalisation des relations entre acteurs et ont contribué, en Afrique, à la pénétration et à la diffusion de pratiques normalisées dans la gestion des activités commerciales. Les standards peuvent porter sur la production de marchandises, sur leur qualité, mais aussi sur la fourniture de service ou sur des formes d'organisation. Ils relèvent à la fois du secteur public et du secteur privé, ce qui rend cette distinction peu opérationnelle pour les décrire. En effet, beaucoup de standards commerciaux sont créés par des agences autonomes des gouvernements (comme le Zambian Bureau of Standards — ZABS) ou par des organisations internationales sectorielles[85], mais leur acquisition est toujours payante, et en général assez onéreuse. La plupart des standards nationaux sont adossés au modèle des standards commercialisés par l'organisation ISO, souvent décrite comme le plus grand organisme de normalisation au monde, qui se présente elle-même comme une ONG. Le travail d'évaluation et de contrôle, presque aussi important dans le renforcement des standards que leur création, est en général réalisé par des entreprises privées, dont la plus importante est Bureau Veritas.

Les standards commerciaux ont été créés pour faciliter les échanges entre des partenaires géographiquement ou culturellement éloignés. Ils sont omniprésents dans les échanges commerciaux en Zambie et en République démocratique du Congo. On remarque cependant qu'ils peuvent être détournés de leur but originel et servir d'autres objectifs, et notamment des objectifs de protection de l'économie. Comme le soulignent Martha Lampland et Susan Leigh Star, ce détournement dans les objectifs des standards n'est pas une pratique exceptionnelle : « formal compliance to standards without substantial change in practice is common » (Lampland et Star, 2009, p. 14). D'où l'ambivalence qu'ils incarnent, encore une fois, entre le mouvement des choses et leur immobilité.

a) Les standards commerciaux, outils de libre-échange ?

La théorie qui précède à l'adoption d'un standard commercial est celle du libre-échange. La standardisation est décrite comme un « processus normatif [dont] le but ultime (…) est de faciliter les échanges » (Moguen-Toursel, 2008, p. 6). Ils permettent théoriquement d'échanger plus et mieux, sans revenir à chaque transaction sur les détails techniques des produits échangés, sur la façon dont ils sont échangés ou sur les services fournis. À ce sujet, Jennifer Bair explique que :

[85] La Food and Agriculture Organization (FAO), organe des Nations-Unies, publie par exemple le Codex Alimentarius, ouvrage qui rassemble normes et standards dans la production agricole et agroalimentaire.

> « trust, reputation and long-term relationships are not the only way to buoy external economies. For example, the development of industrywide standards and the codification of knowledge (…) enable lead firm and highly competent suppliers to exchange rich information (…) about transactions without need of deeply relational ties. (…) Standards mimic "trust" - they produce an outcome that is similar to what may be observed in long-term, relational networks, but via different mechanisms. » (Bair, 2009, p. 24)

Les standards sont en effet des éléments clé dans la prédictibilité et la régularité des transactions et des biens échangés, et sont donc primordiaux dans des chaînes de valeur très étendues.

Dans la pratique cependant, les standards, de leur création à leur évaluation en passant par leur application, ont parfois des effets mitigés par rapport aux objectifs de libre-échange et de facilitation des circulations pour lesquels ils doivent théoriquement œuvrer :

- tout d'abord, l'ethnographie des standards révèle qu'ils ne voyagent pas sans se modifier (Hönke et Cuesta-Fernandez, 2018) : dans leurs déplacements géographiques, les pratiques même très standardisées comme les brevets industriels, changent de sens et de signification :

> « For patents' nature shifts while they are 'underway'. At various ends of their travel they are deployed in different capacities. Even if patent documents arrive safely and integrally (…) on paper or on CD-ROM, their nature has become different from what it was before they set out on their journeys back. » (de Laet, 2000, p. 155)

Marianne de Laet montre bien, à travers le cas des brevets industriels, que les standards n'ont pas les mêmes effets dans les contextes de leur création et dans les pays dits « en voie de développement » où ils sont exportés. Elle explique que, dans les pays industrialisés, les brevets servent avant tout à protéger le droit de propriété intellectuelle tel qu'il a été développé aux États-Unis notamment. Les brevets doivent ensuite passer par Genève où leur forme est harmonisée. Ils voyagent ensuite dans des pays moins industrialisés, dans lesquels ils servent davantage de

> « tool in development, in that it serves to inform those who consult it about existing technology, new technological advances, and technical objects that may be of use. » (de Laet, 2000, p. 154)

Ainsi, malgré un fort investissement dans les formes du standard (papier ou CD-ROM au début des années 2000, ils circulent aujourd'hui *via* internet), la façon dont ils sont appropriés par des acteurs dans un contexte géographique et culturel différent ne peut pas être fixée à l'avance. Il en va de même pour les standards commerciaux : leur signification, leurs objectifs et leur *agency* change en fonction des contextes dans lesquels ils s'appliquent.

- une deuxième limite posée aux objectifs de libre-échange défendus par les standards est leur coût. Les entreprises ou les agences gouvernementales souhaitant certifier leurs produits ou organisation doivent acquérir les standards à un prix élevé. Les standards sont protégés par le droit de la propriété intellectuelle et doivent être achetés, ce que ne peuvent pas forcément se permettre les entreprises investies dans la diversification économique en Zambie et donc dans

le régime de roue de secours[86](entretiens n°80, LUS 19, 9/11/2017 et n°82, NDL 2, 13/11/2017). Le soutien du gouvernement, de la ZDA par exemple, ou du Comesa, qui joue le rôle d'intermédiaire entre ISO et certains États membres, ne change pas la donne. Pendant ma période de terrain, fin 2017, le Comesa avait par ailleurs fait une demande pour devenir membre observateur, voire membre à part entière, de l'organisation ISO, et ce afin de faciliter l'acquisition de ces standards par les entreprises de la région (entretien n°77, LUS 16, 6/11/2017).

- troisièmement, comme l'explicitaient M. Lampland et S.L. Star dans la citation relevée ci-dessus, le respect des standards acquis peut tenir de la réforme cosmétique. Plus encore, l'adoption par un pays donné d'un standard jugé important par la communauté internationale ou par les principaux investisseurs peut constituer une preuve de bonne conduite dirigée vers ces derniers pour bénéficier des avantages accordés aux « bons élèves » sans supporter le coût de leur mise en place effective (Hyde, 2011). Les standards constitueraient autant de « signaux » positifs adressés à la communauté internationale. Sont surtout concernés ici les standards de qualité ou de sécurité, fixés sur des procédures plutôt que sur des produits. Par exemple, l'entreprise de transport Akili Mani, dont le siège se trouve en périphérie de la ville de Lubumbashi, a instauré des barrages de sécurité sur la portion de route qui la relie à la ville. Les employé·e·s qui y sont détaché·e·s contrôlent l'alcoolémie de tou·te·s les conducteur·rice·s et de tou·te·s les passager·ère·s des véhicules empruntant cette route. Il s'agit officiellement de renforcer la lutte contre les accidents de la route, mais elle peut être également interprétée comme une stratégie très visible indiquant aux potentiels investisseurs que l'entreprise prend au sérieux la sécurité de ses employé·e·s.

- finalement, les standards sont très nombreux, et leur validité géographique est souvent limitée. Par exemple, les standards produits par la ZABS, 55 au total, ne sont pas reconnus hors de Zambie. L'agence peine donc à les imposer, au double sens du terme. Les entreprises zambiennes doivent investir dans des standards internationaux plus vastes, comme dans ceux de l'African Organization for Standardisation (ARSO) ou dans les standards régionaux comme ceux développés par le South African Bureau of Standards (SABS) pour les entreprises commerçant directement avec l'Afrique du Sud. L'intense production de normes et de standards réglant l'activité commerciale depuis les années 1980 débouche sur l'accumulation toujours plus importante de standards. En ce sens, les politiques économiques et commerciales africaines relèvent du palimpseste (Blaszkiewicz, 2018) : de nouveaux standards sont sans cesse adoptés sans effacer ni remplacer les précédents. En plus de la complexité réglementaire qui en découle, il existe un risque de contradiction entre eux. La pluralité des standards et leur nombre exponentiel ouvrent la voie à des pratiques conscientes de détournement de ces outils à des fins protectionnistes.

[86] Alors que les entreprises de transport et de logistique dont il a été question dans les scènes de terrain n°1 et 2 du Chapitre 4 ont les moyens d'acheter et de faire certifier leur fonctionnement et leurs produits par les meilleurs standards.

b) Multiplication des standards et protection de l'industrie nationale

L'observation participante que j'ai menée dans l'entreprise Giant Logistiks lors de mon terrain de 2017 a clairement fait apparaître l'ambivalence des standards appliqués sous couvert de libre-échange. En effet, le quotidien des employé·e·s de l'entreprise est tout entier occupé à la constitution de dossiers devant prouver la conformité de la circulation qu'elles·ils mettent en place à toute une série de procédures, de normes, de standards (voir Chapitre 8). Au lieu de les faciliter et de les accélérer, les standards et la preuve de leur respect qu'il faut fournir ont comme effet de ralentir et d'empeser les circulations de marchandises (Blaszkiewicz, 2018). Les dossiers « classiques » accompagnant les marchandises exportées vers la Tanzanie ou l'Afrique du Sud comptent en général une dizaine de pages. Ils sont encore plus volumineux lorsque les biens sont exportés vers le Congo, circulations qui concernent tout particulièrement le régime de roue de secours. En effet, en plus de différents permis d'importation sur le sol congolais, le gouvernement a rendu obligatoire l'inspection des biens par l'entreprise Bureau Veritas au moment de leur chargement et aux frais de l'exportateur·rice, afin de prouver que les biens importés respectaient les principaux standards internationaux en termes de qualité. La multiplication des permis, autorisations et preuves de respect des standards dont un·e exportateur·rice a besoin pour commercer légalement avec le Congo, la charge de travail nécessaire pour constituer les dossiers et les importants délais qui en découlent peuvent s'avérer dissuasifs pour les plus petites entreprises (voir Encadré n°15, p.292).

Pour toute importation en RDC, un dossier doit être constitué et contenir les autorisations suivantes :
- une licence d'importation, valable un an, au nom de l'importateur·rice. L'agent en douane demande 200 USD à ses entreprises clientes pour la réaliser ;
- un compte-rendu de l'inspection BIVAC réalisée par l'entreprise Bureau Veritas au lieu de chargement des biens ;
- la Fiche d'Enregistrement au Registre des Importations (FERI), prouvant que la transaction a été acceptée par le gouvernement. Cette fiche est facturée 200 USD par les douanes.

Pour importer des produits pétroliers, il faut ajouter à cela :
- autorisation d'importation spécifique, délivrée par le ministère des hydrocarbures. L'importateur·rice et l'agent en douane doivent en disposer tous deux ;
- autorisations de transport et de stockage des hydrocarbures, facturées 1200 USD chacune ;
- autorisation de commercialisation, valable pour 4 ans et facturée 70 000 USD ;
- licence d'importation pour chaque commande.

Source : Entretiens n°70, LUB 5, 11/09/2017 et n°74, LUB 9, 14/09/2017

Encadré 15 : Importer des marchandises au Congo. Exemple des produits pétroliers.

Les standards sont donc parfois utilisés comme des outils protectionnistes : ils sont un prétexte pour rendre les importations en RDC difficiles et coûteuses. Les entretiens menés dans les institutions zambiennes, comme à la ZDA (entretien n°80, LUS 19, 9/11/2017) ou au ministère du Commerce (entretien n°91, LUS 21, 02/01/2018) ont confirmé cette façon de faire. Pour mes enquêté·e·s, les standards sont donc utilisés au Congo à la fois pour mettre en œuvre des politiques de substitution aux importations, mais également pour garder captif leur marché intérieur.

La place qu'occupe la RDC dans le Comesa est à ce titre révélatrice : la RDC en fait officiellement partie (le pays est même grisé sur les cartes représentant la zone de libre-échange), mais n'en applique pas tous les principes, notamment en matière de libre circulation des marchandises et des personnes. Ainsi, voilà l'une de mes remarques faisant suite aux entretiens réalisés avec les employé·e·s de Giant Logistiks en RDC :

> « Personne ne se représente vraiment ce qu'est le Comesa, la plupart [des employé·e·s congolais·es de Giant Logistiks] en ignore l'existence. C'est intéressant car on pourrait penser qu'un marché commun serait important pour une agence en douane. On peut en déduire que la libre-circulation des marchandises entre les pays membres n'existe pas. » (Notes de terrain, 14/09/2017)

S'agit-il, pour le gouvernement congolais, de capter une double rente, celle associée à sa participation officielle au Comesa, et celle associée à la taxation et au contrôle des circulations ? En tous cas, cette situation intermédiaire pose la question de l'opportunité de l'intégration totale du marché africain sur le modèle de l'Union Européenne, comme le théorisent un bon nombre de rapports techniques et financiers. Comme l'écrit Karine Bennafla, dans le cas congolais, « la fin des frontières marquerait la fin de nombre de profits » (Bennafla, 1999, p. 36-37).

Dans le cas congolais, les standards représentent bien une barrière importante aux exportations zambiennes vers ce pays. L'Afrique du Sud les utilise de manière semblable, mais sa puissance économique lui a permis d'imposer ses propres normes aux autres pays de la région. Ainsi, les entreprises de transport zambiennes devant utiliser les ports sud-africains dans les contrats qu'elles gèrent doivent se conformer aux standards du SABS (entretien n°83, NDL 3, 20/11/2017). Le respect des procédures SABS est aussi nécessaire pour charger des marchandises sur le territoire sud-africain, peu importe leur destination finale. Les standards SABS sont eux aussi payants : le gouvernement sud-africain a donc réussi à mettre à profit sa position dans l'économie politique des transports de toute la région et taxe indirectement les circulations commerciales régionales par le biais de l'imposition de ses standards.

En tant qu'outils bureaucratiques de régularisation des comportements et des circulations commerciales (Hibou, 2012), les zones économiques spéciales et les standards sont caractérisés par leur côté technique, qui les fait souvent passer pour politiquement neutres. La façon dont ces deux infrastructures sont mises en place en Afrique australe montre cependant leur polysémie et leur complexité : d'outils clés pour la promotion du libre-échange, elles se trouvent investies d'objectifs plus mercantilistes de protection indirecte du marché et des industries nationales, et de promotion de l'industrialisation par le biais des exportations. Ces

deux infrastructures révèlent bien l'ambiguïté des circulations commerciales tombant sous le coup du régime de roue de secours, et incarnent à ce titre la contradiction entre le mouvement des marchandises et leur contrôle, se traduisant par leur ralentissement voire leur immobilité.

Un grand nombre de réformes ont été mises en place en Afrique depuis les années 1990, toutes promouvant le libre-échange et l'organisation néolibérale des relations entre l'État et les marchés. Néanmoins, le jeu qui se déploie autour des standards et l'équilibre précaire entre mobilité et immobilité maintenu autour des zones économiques spéciales montrent que les politiques économiques des deux pays étudiés ne se dirigent pas forcément vers un approfondissement des pratiques de libre-circulation. La réalité est en fait bien plus complexe, et la capacité d'action des gouvernements africains dans la fixation de leurs objectifs économiques doit être soulignée. La combinaison originale du mouvement et l'immobilité des marchandises entre la Zambie et la RDC peut, à ce titre, être analysée comme une politique néo-mercantiliste : les deux gouvernements travaillent, à leur façon, au développement de politiques d'exportation et à la protection de leurs industries, réutilisant pour ce faire des outils de libre-échange dans un sens contraire. Les infrastructures qui permettent le mouvement peuvent alors être analysées d'après les théories du néo-mercantilisme (ou rétrolibéralisme) comme une nouvelle politique économique et commerciale africaine, se développant non pas à l'encontre de mais s'appuyant sur les instruments néolibéraux du libre-échange.

Conclusion du chapitre 5 : un régime d'ambivalences

Le régime de roue de secours décrit dans ce chapitre est un système d'idéologies, de représentations, d'infrastructures, de configurations d'acteurs publics et privés organisant un équilibre précaire entre la circulation des choses et leur taxation. Il s'agit d'un régime ambivalent, car il poursuit des objectifs qui sont parfois contradictoires : la situation d'urgence fiscale permanente dans laquelle se trouve le gouvernement zambien fait osciller sa politique économique entre promotion et attractivité des intérêts privés, notamment envers ceux qui souhaitent profiter du dynamisme démographique et financier congolais dans la stabilité du système zambien, et stratégies de taxation parfois qualifiées d'agressives. L'importance prise par l'État et ses agendas politiques et fiscaux est perçue de façon positive dans la société zambienne, qui y voit une réaffirmation des intérêts nationaux dans une économie largement dominée par des entreprises multinationales étrangères. Cette tension entre les circulations et leur contrôle, qui se traduit forcément par leur ralentissement, s'incarne dans deux infrastructures que j'ai qualifiées de néo-mercantilistes : bien que créés comme des outils de libre-échanges, les zones économiques spéciales et les standards commerciaux sont utilisés, en Zambie comme en RDC, comme des outils de protection de l'industrie « nationale[87] » et

[87] Ou en tous cas, des entreprises situées sur leur sol.

d'industrialisation par l'exportation. Dans les années 1990, Béatrice Hibou défendait l'existence de « chemins buissonniers de la libéralisation extérieure » (1996) en Afrique. La juxtaposition de discours de défense et de promotion de la libre-circulation des marchandises et de l'utilisation protectionniste des outils du libre-échange me ferait ici plutôt conclure à l'existence de *chemins buissonniers du protectionnisme*. Les gouvernements zambien et congolais bénéficient à ce titre d'une double rente sur la scène internationale, celle des « bons élèves » appliquant les outils les plus perfectionnés du libre-échange d'une part, et celle de protéger discrètement leur industrie d'autre part.

En tous cas, le régime de roue de secours constitue une sorte de pis-aller fiscal, dans un contexte historique où l'État ne peut taxer d'autres circulations, et notamment les circulations minières. Il contribue de ce fait à complexifier les règles du jeu des circulations de marchandises, à accentuer la dimension technique des importations et des exportations. Les autres acteurs s'adaptent à cette situation : de la même façon qu'une portion de route endommagée qui fait ralentir les automobilistes est une aubaine pour les petit·e·s commerçant·e·s de rue, la dimension technique de la gestion des circulations est à la base de l'activité des agents en douane comme Giant Logistiks, devenus incontournables pour négocier les obstacles mis à la circulation des choses.

Les politiques de diversification économique n'ont cependant pas tenu leurs promesses (Chitonge, 2016). La polarisation de l'ensemble du système économique zambien autour des activités d'extraction des minerais peut en constituer un obstacle. En effet, les infrastructures de circulation qui traversent le territoire zambien ont historiquement été construites en extraversion dans le but d'exporter au mieux les minerais de cuivre et de cobalt (voir Chapitre 2), et les efforts du gouvernement en matière d'infrastructures sont encore concentrés sur l'amélioration de ce schéma (voir Chapitre 4). Les circulations liées à la diversification passent en second plan. Cela montre bien que les infrastructures ne sont pas des ensembles monolithiques que toute marchandise mise en mouvement peut utiliser, mais bien un construit social et symbolique, remplissant des fonctions politiques et idéologiques importantes. Cet aspect vient contredire l'hypothèse dominant les rapports techniques sur le développement économique en Afrique, qui stipulent que le développement des infrastructures s'accompagne forcément du développement des autres activités économiques et contribuent à la réduction de la pauvreté (Gnangnon, 2019 ; Offner, 1993). Le succès limité des politiques de diversification est source de déception chez les citoyen·ne·s zambien·ne·s (voir Figure 53, p.296).

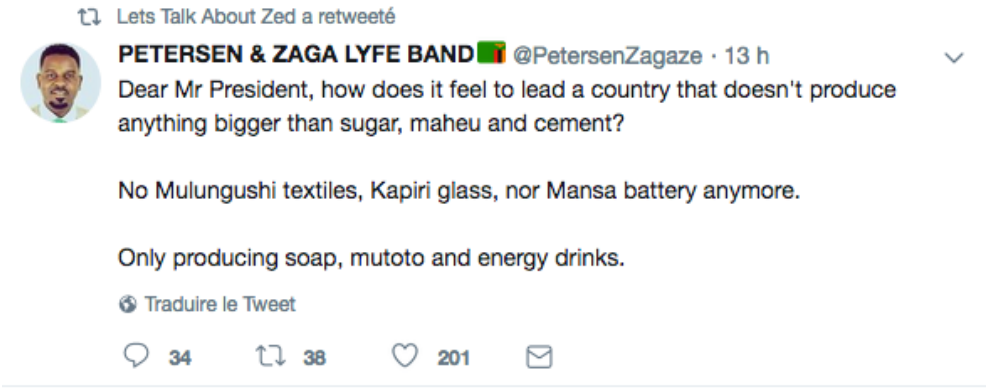


Figure 53 : Tweet d'un citoyen zambien, interpellant le Président de la République sur les résultats de son gouvernement en matière de diversification économique. Le Maheu est une boisson non-alcoolisée à base de millet ou de maïs, produite de façon industrielle par l'entreprise zambienne Trade Kings. Mutoto est le nom d'un stimulant sexuel imitant le Viagra

Cette figure est intéressante car le premier produit de l'industrie zambienne, le cuivre, n'y est même pas cité. La personne cite les grands complexes industriels ayant fermé à l'époque de la privatisation : l'usine textile Mulungushi, dont les friches sont toujours visibles dans la ville de Kabwe, l'usine de verre et de céramique de Kapiri Mposhi, l'usine de batteries de la ville de Mansa ; trois complexes qui faisaient la fierté d'une Zambie industrialisée aux rêves de modernité (Ferguson, 1999). Les maigres compensations citées à la perte de ces unités productives, le savon, le sucre, les boissons sucrées, les stimulants sexuels, ne paraissent pas sérieuses en comparaison de la perte enregistrée. Ce tweet souligne bien l'importance de la diversification économique, à la fois pour les Zambien·ne·s, et pour le rayonnement international du pays.

Les solutions apportées à cet échec par les expert·e·s ne sont pas très originales : elles visent soit à renforcer le maillage des infrastructures dans le pays, en espérant que les autres activités économiques se développent d'elles-mêmes, soit à trouver d'autres produits pouvant entrer dans les stratégies de diversification et d'exportation, comme les biocarburants :

> « Biofuels production has the potential to help low-income, land abundant countries meet their development goals of reducing poverty. » (Hartley et al., 2019, p. 230)

Les résultats limités des politiques précédentes et le détournement des outils de libre-échange par les gouvernements ne remettent donc pas en question le consensus politique formé autour du libéralisme et du développement économique et social par le biais du libre-échange.

Chapitre 6. Le régime hors-piste

Préface : Le trajet risqué et intraçable de 30 tonnes d'acide sulfurique liquide sous régime hors-piste

Les personnes utilisant fréquemment les routes des Copperbelts sont familières de ces camions citernes bleus contenant 30 tonnes d'acide sulfurique liquide qui parcourent à toute vitesse les routes à proximité de la frontière. Ils ont même été l'objet d'un documentaire de France Télévisions (2019). Ils sont la matérialisation d'un changement dans les économies extractives zambienne et congolaise : avec le progrès des techniques de production du métal, les grandes entreprises minières sont désormais capables de retraiter l'acide sulfurique qu'elles utilisent dans leur processus de raffinage du minerai. Elles peuvent donc recycler cet acide et le revendre à d'autres entreprises minières. Dans les deux Copperbelts, seulement quelques mines ont investi dans l'équipement industriel nécessaire, et toutes sont situées en Zambie : il s'agit de celle de Mopani à Mufulira (filiale de Glencore), de Chambishi (filiale de l'entreprise chinoise Non-Ferrous Africa Mining Company), de Nchanga à Chingola (filiale de Vendanta) et de Kansanshi à Solwezi (filiale du géant canadien FQM) (voir Carte n°8, p.299). Ces quatre complexes industriels produisent ainsi de l'acide sulfurique liquide, exporté ensuite vers les mines de RDC.

Suivons un chargement d'acide. Les entreprises de transport s'étant spécialisées dans le transport d'acide sulfurique liquide ont acheté des camions aux citernes renforcées. Ces entreprises sont, pour la plupart, installées dans la zone industrielle de Ndola. Leur lieu d'implantation doit être assez vaste pour pouvoir accueillir les camions en attente de chargement, les camions subissant des réparations, les carcasses de camions qui ne sont plus utilisables, un stock de pièces de rechange, et un petit ensemble de bureaux (voir Figure 54, p.298).

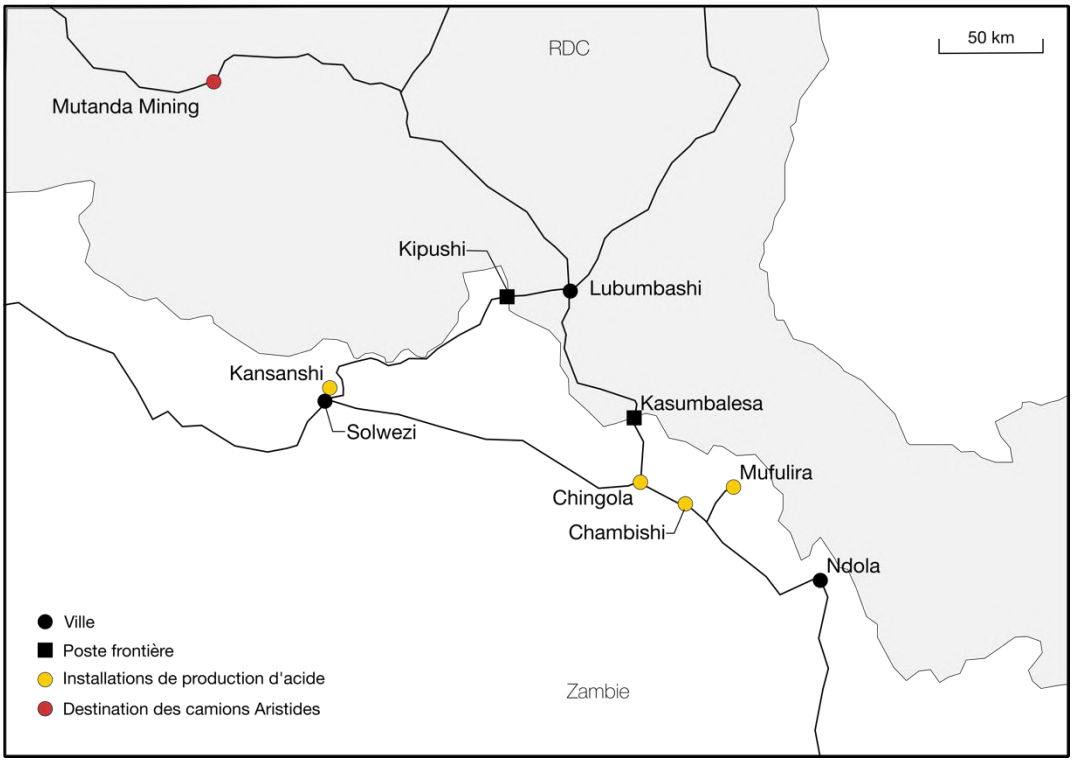


Figure 54 : Cour de l'entreprise Aristides, Ndola. 24 novembre 2017

Les véhicules sont en général importés de Chine, les camions européens et américains coûtant beaucoup plus cher. Les mines zambiennes font appel très régulièrement à ces quelques entreprises de transport, mais leur coopération ne repose pas sur une base contractuelle qui stipulerait le volume d'acide que l'entreprise de transport s'engage à faire circuler par mois, ou des taux de facturation fixes. L'entreprise Aristides[88], par exemple, dispose de près de 200 camions, qu'elle met à disposition du géant minier Glencore lorsque l'entreprise minière doit honorer une commande de l'autre côté de la frontière (entretien n°84, NDL 4, 24/11/2017). Lorsque les volumes de production sont bas, les chauffeurs de Aristides restent oisifs, à moins qu'un autre contrat ne vienne combler le manque d'activité. En situation de surproduction, Aristides doit faire appel à d'autres entreprises de transport et sous-traiter une partie du contrat.

Les véhicules que nous suivons aujourd'hui sont dépêchés sur l'aire de chargement de l'acide sur le site de Mufulira, situé près de la frontière congolaise, à environ 100 kilomètres de Ndola (Voir Carte 8, p.299)

[88] Le nom de cette entreprise a été modifié.



Carte 8 : Production, transport et vente d'acide sulfurique liquide dans les Copperbelts

Après leur chargement, ils font demi-tour pour rejoindre le poste frontière de Kasumbalesa, une centaine de kilomètres plus loin. Contrairement aux chargements de produits chimiques et de minerais analysés au Chapitre 4, qui bénéficient de toute une série de technologies et de contrats ayant pour objectif d'améliorer leur vitesse, les camions-citernes de Aristides doivent attendre leur tour pour franchir la frontière. Comme les camions contenant des produits pétroliers, ils doivent faire la queue à l'entrée du marché, malgré le caractère dangereux de ce qu'ils transportent (voir Figure 55, p.300). Dans la queue, les chauffeurs de Aristides croisent leurs collègues, des Zambien·ne·s, mais aussi un nombre important de Somalien·ne·s, qui prévoient eux aussi de passer la nuit dans leur camion en espérant traverser la frontière le lendemain. Ils échangent des nouvelles, notamment à propos de l'accident qui s'est produit il y a peu de temps : la bombonne de gaz sur laquelle cuisinaient deux camionneurs a explosé dans leur cabine. Grièvement brûlés, ils ont reçu la visite du grand patron à l'hôpital (Notes de terrain, 12/09/2017).



Figure 55 : La file de camion en attente pour traverser Kasumbalesa. Capture d'écran d'une vidéo prise par l'auteure, 13 décembre 2017

Contrairement aux chargements qui bénéficient du régime de direction assistée, les chauffeurs de Aristides ne sont pas en relation directe avec l'agent en douane qui s'occupe de dédouaner leur chargement. C'est l'entreprise minière qui l'emploie et qui a négocié les tarifs et les délais. Parfois, l'entreprise donneuse d'ordre a embauché un courtier en douane « à la valise », c'est-à-dire un individu qui connaît bien les procédures douanières et utilise ses connaissances pour faire passer des chargements ne respectant pas tout à fait la légalité (permettant par exemple la sous-déclaration des marchandises). Les camions attendent donc jusqu'à sept ou huit jours, contre trois pour les convois miniers, avant d'avoir l'autorisation administrative de traverser. De plus, l'équipement informatique permettant de suivre les poids lourds et leur chargement est moins perfectionné que celui observé au Chapitre 4 : ici, l'utilisation de GPS est rare, les chargements sont donc suivis manuellement et par téléphone.

Une fois au Congo, les chauffeurs doivent faire vite, à la fois pour livrer leur marchandise dans un délai acceptable pour l'entreprise donneuse d'ordre et celle qui reçoit l'acide, mais aussi par peur de l'insécurité qui y règne. Les camionneurs voyagent seuls ; ils n'ont pas d'escorte armée comme leurs collègues transportant des minerais. Ils ne bénéficient pas non plus de la protection et de la réputation des grandes entreprises multinationales minières qui servent de bouclier aux tentatives d'extorsion. Ils ont en tout et pour tout un peu d'argent liquide leur permettant de passer les barrages de police sans trop de difficultés. En conséquence, ils sont la cible de bandits armés, et parfois de membres de la police ou de l'armée malintentionnés, qui n'hésitent pas à les racketter pour n'importe quelle raison. Les chauffeurs calculent donc leur temps de trajet et leur vitesse, afin de ne pas se retrouver dans un endroit dangereux à une heure dangereuse. Par exemple, le village de Machipisa, situé sur la route de Lubumbashi, est connu par tous les chauffeurs pour être un endroit où se tiennent des activités de racket organisé des chauffeurs de poids lourd par la population, et ce sous l'œil de la police.

On m'a raconté que les villageois·es attaquent les camions en leur jetant des pierres ou bloquent la route pour les forcer à s'arrêter, puis leur volent leur argent ou tout objet de valeur se trouvant dans la cabine. Les conducteurs essayent donc de calculer leur heure de passage de la frontière afin de ne pas se retrouver à Machipisa après 16 heures, car le risque d'accident et d'agression est multiplié à l'approche de la nuit. Lorsque le dédouanement prend plus de temps que prévu, les chauffeurs doivent parfois passer la nuit où ils ne devraient pas. En cas de panne, il leur est même parfois conseillé d'abandonner leur véhicule sur place tant les risques sont importants. Un des conducteurs de poids lourd que j'ai interviewé estimait que, quand il allait en RDC, il avait 50 % de chance de revenir et 50 % de chances de mourir sur place (entretien n°89, NDL 9, 9/12/2017).

Le trajet se passe sans encombre pour le chargement que nous suivons. Six jours après être parti, le camion-citerne arrive à la mine de Mutanda, proche de la ville de Kolwezi, afin de décharger sa cargaison d'acide sulfurique (voir Carte n°8, p.299). Mutanda Mining, appelée MUMI dans le milieu, se trouve être également une propriété de Glencore. Le chargement d'acide sulfurique constitue donc une livraison intra-firme, dont la contractualisation et la facturation sont très opaques, tout comme leur comptabilisation, notamment lorsque les agents en douane employés ont la possibilité de sous-déclarer la valeur et/ou le volume des chargements. Ces chargements d'acide peuvent donc parfois passer sous les radars des administrations douanières.

Le retour vers la Zambie et Ndola pose de nouveau les mêmes problématiques au conducteur, même s'il circule désormais à vide. Les possibilités d'agression et d'extorsion sont toujours légion, tout comme le calcul du temps, non pour la rentabilité du mouvement comme dans le Chapitre 4, mais pour sa propre sécurité. À Kasumbalesa, il doit de nouveau faire la queue du côté congolais de la frontière, puis parcourir, dans l'autre sens, les 200 kilomètres qui le séparent de Ndola.

Ce type de circulation d'acide sulfurique ne bénéficie donc pas de l'ensemble des technologies dédiées à la vitesse comme dans le régime de direction assistée. Il n'est pas non plus investi par les programmes politiques et fiscaux de l'État comme dans le régime de roue de secours, bien que l'acide soit officiellement considéré comme une « *non-traditional export* ». Ici, la vitesse n'est pas forcément un critère de rentabilité : l'important est plutôt de pouvoir franchir la frontière et de livrer ses marchandises sans encombre. Ce sont par ailleurs des circulations difficilement traçables : les entreprises de transport qui les investissent n'ont pas toutes eu les moyens d'acquérir des systèmes informatiques de gestion et de contrôle des circulations. L'absence de contrats liant les entreprises donneuses d'ordre et les transporteurs renforce cette relative opacité, tout comme le recours limité à des agents en douane reconnus pour franchir les frontières. Les circulations dont il sera question dans ce chapitre sont perçues comme étant difficiles, risquées, et quelque peu archaïques ; elles sont néanmoins considérées comme très rentables : ici, c'est la prise de risque qui semble rétribuer les investisseurs. La prise de risque intervient également dans la sélection d'itinéraires alternatifs. C'est donc l'ensemble

de ces caractéristiques qui permettent de rassembler la façon dont se déroulent certaines circulations sous le terme de régime de circulation hors-piste.

Introduction

La métaphore du hors-piste a été choisie pour qualifier des circulations de marchandises se déroulant à la marge des systèmes établis, et étant de ce fait difficilement traçables par les infrastructures classiques de gestion et de contrôle dont il a été question dans les chapitres 4 et 5 ; cette non-traçabilité est produite et organisée par les acteurs de ce régime. Ces circulations sont en effet caractérisées par une faible contractualisation entre les acteurs, l'utilisation d'argent liquide dans les transactions et par des réseaux commerciaux segmentés et opaques. La multiplicité des acteurs qui investissent ce régime (entreprises multinationales, de taille moyenne, ou commerçant·e·s individuel·le·s) et leur volonté de passer sous les radars des grandes bureaucraties privées et publiques participent à la difficulté d'avoir une vision d'ensemble de ces circulations. Les circulations empruntant le régime hors-piste bénéficient ainsi d'une plus grande flexibilité dans la contractualisation et dans l'utilisation des infrastructures, ce qui induit également une plus grande précarité et de plus importantes difficultés pour planifier à long terme. Ici, l'approche ethnographique est particulièrement adaptée, car elle permet de détecter et de comprendre comment se déroulent ces circulations qui ne sont jamais constituées en flux. Contrairement aux mouvements de marchandises dont il a été question dans les chapitres précédents, la maîtrise du temps et de la vitesse des circulations n'est pas ici une valeur cardinale : dans le régime hors-piste, l'important, ce n'est pas la rapidité du passage qui compte, notamment lorsqu'on est comme ici dans le cas de circulations transfrontalières internationales, mais de pouvoir assurer l'acheminement des biens vers leur destination au moindre coût. Pour ce faire, les circulations s'appuient sur des réseaux de commerçants parfois anciens et relativement indépendants les uns des autres, comme les réseaux chinois ou somaliens en Zambie. Entre ces réseaux, l'information circule mal. À ce titre, le régime hors-piste peut être considéré comme un régime modulaire :

> « Modular systems manage complexity by "black-boxing" information; that is, they separate (…) information into discrete units. A programmer need only know about the module with which she is working, because managing the complexity of the entire system would be too much to ask of any single individual. Modularity is the method we've devised to manage complexity at a time when we're drowning in information. » (Posner, 2018, n.p.)

La modularité d'un système est donc avant tout définie par la fragmentation de l'accès à l'information, « *black-boxing* » en anglais : chaque membre d'un réseau a accès à l'information dont il·elle a besoin, mais pas plus. Cette forme d'organisation a été étudiée comme un aspect important des chaînes de valeur internationales (Gereffi, Humphrey et Sturgeon, 2005) et donc comme une caractéristique de la modernité des échanges internationaux (Posner, 2018, n.p.), et ce bien que les circulations se déroulant dans le régime hors-piste soient plutôt perçues comme archaïques et révélatrices des façons de faire propres au continent africain (qui sont rarement présentées de façon positive, y compris par les Africain·e·s eux-mêmes). Les avantages que tirent les circulations hors-piste de ce régime modulaire sont nombreux : en plus de la flexibilité

et de la réactivité déjà citées, la fragmentation de l'information peut permettre de s'arranger avec les règles douanières et donc de dégager de plus importants profits. Les acteurs animant ces circulations ont en tous cas une plus grande marge de manœuvre dans le choix des infrastructures et des itinéraires qu'ils peuvent utiliser, constituant parfois des utilisations pionnières de certaines routes. Cependant, un itinéraire hors-piste trop efficace et donc trop utilisé risque de devenir une piste « normale » réintégrée au réseau classique d'infrastructures et de perdre ainsi de son intérêt pour les circulations souhaitant rester discrètes.

Le régime hors-piste s'appuie sur deux caractéristiques centrales : la première est sa modularité, permise par un déficit d'investissements de forme traditionnels (et notamment par le recours très limité à la contractualisation des relations entre firmes) et par l'organisation opaque des réseaux commerçants. La seconde est la valorisation des routes alternatives par rapport aux itinéraires du commerce les plus fréquentés. La première partie de ce chapitre reviendra donc sur la modularité du régime hors-piste, ses principales caractéristiques et les effets de cette fragmentation de l'information sur les circulations de marchandises transfrontalières. La seconde partie sera dédiée à l'analyse de l'utilisation particulière que ces circulations ont des infrastructures, notamment routières, et elle questionnera l'éventuel effet structurant des circulations commerciales dans la création de nouveaux itinéraires (ou la redynamisation d'anciens itinéraires). Par ce biais, les circulations commerciales du régime hors-piste ont la capacité de modifier les grandes polarités et l'organisation globale des lieux du commerce dans les Copperbelts.

I. Un régime modulaire pour des circulations intraçables

L'une des principales caractéristiques du régime hors-piste est sa modularité. Celle-ci se définit tout d'abord par la fragmentation de l'accès à l'information : l'organisation des relations entre les différent·e·s participant·e·s à ce régime, le faible recours à la contractualisation, l'utilisation d'argent liquide dans les transactions sont autant de pratiques rendant l'organisation de ce régime opaque pour une observatrice extérieure. Dans les chaînes de valeur internationales (et notamment dans les secteurs de l'agroalimentaire, de l'électronique ou de l'habillement pour lesquels les théories de la modularité ont été le plus utilisées), cette caractéristique est perçue comme moderne (Posner, 2018, n. p.). Dans le régime hors-piste, cette caractéristique est interprétée de façon inverse : la prégnance de réseaux de commerçant·e·s établis sur une base « ethnique », leur relative opacité pour les *outsiders*, et le fait que les circulations qu'elles·ils animent ne puissent être détectées par les infrastructures de comptabilisation et de contrôle classiques des circulations sont autant de critères qui font peser

sur ces circulations les accusations d'informalité, de corruption et qui permet aux autres acteurs de les affubler du qualificatif de « prémoderne[89] ».

La modularité des réseaux commerçants est également rendue possible par la multiplicité des réseaux commerçants aux unités interchangeables. Lorsqu'un segment d'une chaîne de valeur ou d'approvisionnement est coupé (panne dans une usine, pont emporté par une crue), les réseaux modulaires disposent d'une plus grande flexibilité et peuvent se réorganiser pour poursuivre leurs activités de circulation. L'interchangeabilité des segments permet également un plus grand recours à la sous-traitance, et donc rend possible la mise en concurrence des acteurs sur le terrain. La modularité est donc à la fois synonyme de flexibilité et de précarité pour les acteurs organisés de la sorte.

Cette première partie analysera donc la façon dont la modularité du régime hors-piste se construit. Je reviendrai premièrement sur l'importance des réseaux de commerçant·e·s chinois·es et somalien·ne·s dans l'organisation des circulations hors-piste : cela montre qu'un régime de circulation peut se combiner avec d'autres types de régimes, et notamment des régimes migratoires relativement anciens. Deuxièmement, l'accent sera mis sur la relative sous-contractualisation des relations commerciales hors-piste et l'utilisation de l'argent liquide, deux caractéristiques desquelles découlent la flexibilité et la précarité des circulations dans le régime hors-piste. Finalement, j'expliciterai les conséquences de la modularité de ce régime et la difficulté pour les acteurs en charge du contrôle des circulations de les comptabiliser.

1. Régime de circulations hors-piste et régimes migratoires : le rôle des réseaux chinois et somaliens dans la modularité des circulations commerciales

Du point de vue des acteurs du commerce investis dans d'autres régimes de circulations, le régime hors-piste apparaît opaque et risqué, et cela tient notamment à la façon dont ils identifient les participant·e·s à ce régime. En effet, il est marqué par la présence de groupes d'entrepreneurs se formant sur la base d'une origine ethnique commune : il s'agit des Chinois·es d'une part, et des Somalien·ne·s de l'autre. Ces deux groupes sont présents depuis plusieurs décennies dans le milieu du commerce en Zambie et y tiennent une place importante : en plus de la mine de Chambishi qui fait partie des plus gros producteurs de cuivre de Zambie et celle de Tenke-Fungurume qui est l'une des plus importantes de RDC, les entrepreneurs chinois disposent de plusieurs mines de petite taille (souvent appelées « artisanales », bien que cette terminologie soit confuse[90]) associées ou non à des installations industrielles (de type fonderies, raffineries). Les entrepreneurs somaliens se sont, eux, spécialisés dans les entreprises

[89] On retrouve presque ici les discours des économistes du développement cherchant à expliquer la prégnance des activités « pré-capitalistes » dans l'économie moderne (Sanyal, 2007).

[90] Le terme artisanal désigne en général des mines illégales où travaillent des « creuseurs » plus ou moins indépendants. Cependant, le statut légal des entreprises chinoises dans les Copperbelts est souvent contesté.

de transport, et notamment d'hydrocarbures en provenance du port de Dar es-Salaam. Je reprendrai, dans une première partie, l'histoire de l'implantation de ces deux groupes dans les Copperbelts. Puis il sera question des accusations dont ils sont l'objet, des accusations qui touchent par ricochet l'ensemble du régime hors-piste. La troisième partie reviendra sur la façon dont la présence et la force de ces deux groupes renforcent la modularité du régime de circulation car ils constituent des « boîtes noires » relativement opaques pour qui n'en fait pas partie.

a) Chinois·es et Somalien·ne·s dans l'histoire des circulations de marchandises dans les Copperbelts

Lors de mon terrain de 2016, la présence des entrepreneurs somaliens m'avait surprise : je les avais remarqués dans le marché de Kasumbalesa et n'arrivais pas à comprendre la raison de leur présence en Zambie. Il se trouve que la Zambie accueille l'un des plus grands camps de réfugiés de la région, celui de Maheba, situé à proximité de la ville de Solwezi (Agier, 2003) que j'ai visité en 2016. Un nombre important de citoyen·ne·s somalien·ne·s ont en effet fui leur pays pendant la guerre de 1991 pour se réfugier à l'étranger. Certain·e·s d'entre elles·eux ont obtenu la nationalité zambienne, ont pu s'installer hors du camp et fonder une entreprise (entretien n°46, SLZ 8, 9/06/2016). Mais la présence d'entrepreneurs somaliens en Zambie est plus ancienne et pas seulement due à l'afflux de réfugié·e·s lié à la guerre. L'un de mes enquêtés, réfugié somalien de nationalité européenne et propriétaire d'une entreprise de transport d'acide (entretien n°88, NDL 8, 8/12/2017), avance trois autres raisons à la force des réseaux somaliens en Zambie. La première est historique : au moment de la fermeture de la frontière Sud avec la Rhodésie du Sud, dès 1973, et de la réorientation des exportations vers la Tanzanie et Dar es-Salaam (voir Chapitre 2), le gouvernement zambien aurait fait appel à des Somalien·ne·s pour opérer sur les routes d'Afrique de l'Est que ces dernier·ère·s pratiquaient depuis de nombreuses années. C'est à ce moment-là, dans les années 1970, que de nombreux Somalien·ne·s se sont installé·e·s à Ndola, faisant de cette ville le « Little Mogadishu » de Zambie, avec ses mosquées et ses écoles coraniques. La deuxième explication est culturelle : « *They used to be nomads* », me dit mon enquêté, ce qui expliquerait leur succès dans le domaine du transport et leur bonne connaissance des routes du commerce. La troisième est plus pragmatique : beaucoup d'entrepreneurs viennent des mêmes localités de Somalie, et notamment du Puntland. Avec le temps, ils et elles fonctionnent désormais en réseau, et ce grâce à la confiance qui règne entre les membres de la communauté : « *Trust is the secret of business* ». Lorsqu'un·e nouveau·lle arrive, il·elle est coopté·e par les membres les plus anciens, qui partagent avec elle·lui des ressources symboliques, des manières de faire, mais également des ressources matérielles. Par exemple, ce même enquêté acceptait que d'autres entrepreneurs somaliens utilisent la cour de son entreprise ainsi que son garage, ce qu'il ne tolèrerait pas pour des Zambien·ne·s ou des Congolais·es. Sur six entretiens menés avec des dirigeants d'entreprises de transport de taille petite ou moyenne, trois étaient d'origine

somalienne (entretiens n°86, NDL 6, 5/12/2017 ; n°87, NDL 7, 5/12/2017 et n°88, NDL 8, 8/12/2017). Ils reconnaissaient tous trois embaucher des conducteurs et des mécaniciens somaliens, renforçant ainsi les liens de la communauté.

Quant aux Chinois, leur présence historique est plus difficile à tracer. Les réseaux chinois ont la réputation d'être impossibles à pénétrer pour des étranger·ère·s, surtout lorsque ces dernier·ère·s sont des chercheur·e·s[91]. Leur arrivée dans les Copperbelts peut être datée à partir des années 1960, car ce sont des entreprises chinoises qui ont construit le TAZARA, ce chemin de fer reliant les mines de Zambie au port de Dar es-Salaam (Lee, 2009). Mais les investissements chinois dans les Copperbelts se sont considérablement renforcés avec les plans d'ajustement structurel et les réformes de privatisation des années 1990. La mine de Chambishi est de loin le plus gros investissement réalisé par des entreprises chinoises en Zambie, mais de plus petits entrepreneurs ont également acquis des terrains et débuté l'exploration minière sur ceux-ci. Ils et elles seraient par exemple impliqué·e·s dans la transformation et l'exportation des minerais extraits des résidus miniers qui, amassés à proximité des mines de Kitwe et Chingola, forment des collines appelées « Black Mountains » (voir Figure 56, p.308) que les progrès techniques dans le raffinage permettent désormais d'exploiter (Russo, 2016). Les jeunes hommes qui travaillent sur les Black Mountains sont appelés « *Jerabos* », un mot qui désigne des bandits ou gangsters liés au parti au pouvoir. Les minerais extraits des Black Mountains seraient ensuite revendus et transformés dans les petites unités industrielles chinoises de la Copperbelt. Les raffineries chinoises permettraient donc de faire rentrer dans le circuit commercial international des petites quantités de minerais, extraites de façon illégale ou artisanale. Ainsi, lors du marché au poste frontière de Kipushi, un Zambien avait exposé des sacs de minerai de cuivre brut (voir Figure 57, p.308). Répondant à ma question concernant la provenance de ces roches, le commerçant a commencé par me dire qu'elles venaient de RDC et de Zambie, puis m'a dit qu'elles ne venaient que de Zambie, de mines artisanales situées plus loin dans la brousse. Il m'expliquait ne pas habituellement vendre sa marchandise sur le marché, mais qu'il amenait un ou deux camions par mois à des petites fonderies chinoises situées à Solwezi ou à Kitwe. Ces entreprises s'occupaient ensuite de l'exportation (Notes de terrain, 17/06/2016).

[91] J'ai ainsi rencontré à Kitwe un doctorant allemand voulant travailler sur les entrepreneurs miniers chinois et qui, malgré sa maîtrise du chinois et sa présence de très longue durée dans la Copperbelt, n'avait pas réussi à franchir les grilles d'une mine chinoise.



Figure 56 : Les fonderies de Nkana (en arrière-plan), la Black Mountain (à gauche) et le chemin de fer Intermine. Kitwe, 24 novembre 2017



Figure 57 : Minerais de cuivre brut exposés au marché de Kipushi, 17 juin 2016

Du côté congolais de la frontière, en plus des mines acquises par de grandes entreprises parapubliques, les Chinois·es se sont progressivement spécialisé·e·s dans le rachat des minerais bruts extraits par les « creuseurs ». Ces derniers sont des mineurs travaillant de façon artisanale : l'ancien gouverneur du Katanga, Moïse Katumbi, leur avait réservé des concessions afin qu'ils et elles puissent profiter de la richesse minière de leur région. L'exploitation artisanale de minerais n'est théoriquement plus légale aujourd'hui, mais les creuseurs arrivent

à se glisser sur des concessions privées, par exemple sur la mine de Tellis (Notes de terrain, 12/09/2017). Ils et elles revendent ensuite leur butin à des négociant·e·s chinois·es installé·e·s dans des « dépôts » (Figure 58, p.309), qui s'occupent ensuite de transformer et d'exporter les minerais.



Figure 58 : Dépôt d'achat de minerais dans les environs de Kolwezi. Photographie prise par J. L., reproduite avec l'autorisation de l'auteure. 17 novembre 2017

Chinois·es et Somalien·ne·s ont une présence ancienne et relativement visible dans les réseaux commerciaux des Copperbelts. Ils et elles y occupent des positions et des fonctions très particulières, des sortes de niches économiques : transports d'acide et d'hydrocarbures pour les uns, petite industrie minière pour les autres.

b) Les accusations visant les réseaux chinois et somaliens : corruption, commerce informel et concurrence déloyale

Cette position privilégiée dans des secteurs très précis des économies des Copperbelts et le fonctionnement relativement fermé des réseaux commerciaux chinois et somaliens font que ces derniers souffrent d'une image très négative dans les milieux zambiens et européens que je fréquentais sur mes terrains. Les entrepreneurs chinois et somaliens sont l'objet d'accusations de corruption et leurs activités sont souvent désignées comme informelles et/ou illégales. Comme rappelé au Chapitre 1, l'informel est ici pris en compte en tant que pratique discursive de qualification et de dénonciation de certaines activités ou de certains groupes qui les portent, et non selon leur rapport à la loi. Ici, les groupes d'acteurs dans lesquels je travaillais utilisaient cette accusation envers les réseaux chinois et somaliens en partie pour distinguer leurs propres pratiques de celles mises en accusation. Ainsi, c'est l'ensemble des circulations du régime hors-piste qui subissent cette qualification.

Les exemples tirés de mes entretiens à ce sujet sont nombreux. Lors d'un entretien, le propriétaire d'origine indienne d'une grande entreprise de transport d'acide à Ndola (entretien n°83, NDL 3, 20/11/2017) m'explique que les pratiques informelles utilisées par les Chinois·es et les Somalien·ne·s sont responsables d'une importante baisse des prix dans le domaine du transport. Il dresse un portrait sévère de leurs activités : ils ne payeraient pas de taxe, utiliseraient du carburant volé. Le mode de vie des chauffeurs somaliens permettrait aux entreprises de ne pas débourser un *ngwee*[92] pour leur hébergement (car, pour un camionneur somalien, « *his truck is his house* »). Si une entreprise minière chinoise exporte de l'acide à une autre entreprise chinoise située en RDC avec l'aide d'un transporteur chinois et d'un agent en douane de la même nationalité, les revenus pourraient ne jamais toucher le sol zambien. Pour mon enquêté, « *it's a way of evading tax* ». En plus de faire baisser les prix par cette concurrence déloyale, ces pratiques pourraient devenir un danger pour les intérêts nationaux, un discours que l'on entend très fréquemment concernant les intérêts chinois en Zambie : « *they will take over* », ils et elles finiront par prendre le contrôle du pays et de ses revenus.

Si cet entrepreneur confondait les pratiques des entrepreneurs chinois et somaliens, mes enquêtés somaliens, eux, faisaient bien la différence entre leur façon de travailler et celle de leurs homologues chinois. L'un d'entre eux (entretien n°88, NDL 8, 8/12/2017) m'avait à ce titre confié ne pas vouloir travailler avec des entreprises chinoises car « *Chinese are not reliable*. » Par exemple, les Chinois·es demanderaient aux transporteurs de surcharger les camions, aux dépens des règles de sécurité protégeant tant le conducteur du poids lourd que les habitant·e·s des villages traversés par les camions. Ainsi, il m'expliquait que les nouvelles entreprises de transport n'hésitaient pas à investir dans des camions-citernes hors norme pouvant contenir jusqu'à 40 tonnes d'acide liquide.

Le dernier exemple de la mauvaise réputation dont souffrent les réseaux chinois et somaliens est tiré des discussions avec le responsable de mon stage dans les bureaux de la Copperbelt de Giant Logistiks. Son but premier était d'élargir le portefeuille de l'entreprise, en raflant le maximum de contrats de dédouanement, notamment à l'exportation vers la RDC. Mais il ne visait que les plus grosses entreprises : il ne voulait pas avoir affaire aux « *little Chinese mines* » qui exportent « *30 tons a week* » (Notes de terrain, 29/08/2017). Suite à mon travail sur les principaux concurrents de Giant Logistiks sur les circulations transfrontalières, je lui apprends que ce sont pourtant l'addition de ces petits contrats qui font le succès des autres agents en douane. Il me répond alors qu'il ne fait pas confiance à ce genre d'entreprises. Les entreprises chinoises du régime hors-piste se situent donc hors de la carte mentale du commerce pour cet enquêté (Chevrillon-Guibert, 2016, p. 18).

[92] Subdivision du kwacha zambien : 1 kwacha = 100 ngwee.

c) Réseaux « ethniques » et modularité : quelle modernité du régime hors-piste ?

La formation de réseaux commerciaux sur une base de solidarité « ethnique » différente de la majorité (plutôt zambienne ou blanche) peut être vue comme l'une des caractéristiques de la modularité du régime hors-piste. En effet, si l'information circule bien à l'intérieur de ces réseaux basés sur la confiance, leur fonctionnement paraît opaque pour tous les autres acteurs du commerce. Cela contribue à la fragmentation des activités et empêche les grandes entreprises et les administrations de l'État, ces deux acteurs qui dominent les régimes de direction assistée et de roue de secours, d'avoir une vue d'ensemble des activités commerciales. Les barrières de la langue et des façons de fonctionner rendent ces réseaux difficilement accessibles pour des personnes extérieures, ce qui entretient une certaine méfiance entre les groupes qui animent le régime hors-piste et les autres groupes d'acteurs. C'est sur ces caractéristiques que se fondent les représentations qui accompagnent le régime hors-piste : les circulations commerciales portées par ce régime sont perçues dans la société comme opaques, non-modernes, clientélistes et s'appuyant sur des pratiques illégales de corruption des autorités.

Il est sur ce point intéressant de noter que les réseaux commerciaux blancs, parmi lesquels j'ai passé une partie de mon terrain de 2016, forment également un groupe homogène et assez peu accessible aux *outsiders*. Sud-africain·e·s, Européen·ne·s (Britanniques, Grec·que·s, Italien·ne·s), Australien·ne·s, Américain·e·s se rassemblent également dans des réseaux de solidarité, peu importe leur ancienneté sur le territoire zambien. J'ai par exemple assisté aux célébrations de la Pâque grecque à Kitwe en mai 2016 : célébration religieuse, elle est surtout l'occasion pour tous les membres de ce réseau de se rencontrer autour d'un copieux repas, et pourquoi pas, de parler affaires. J'étais par exemple assise entre un producteur industriel d'œufs et un producteur d'emballages. Cependant, ce groupe n'est jamais décrit de la même façon que les réseaux chinois ou somaliens. Bien au contraire, il bénéficie de représentations positives et modernes, d'entrepreneurs dynamiques et courageux. Je rejoins donc ici les conclusions de plusieurs historien·ne·s et philosophes, qui montrent comment la notion de modernité a été construite, dans l'histoire, comme l'apanage des Blancs (Bonnett, 2012 ; Fredrickson, 2002).

La modularité du régime hors-piste s'appuie donc sur des représentations sociales associées à l'identité de ses protagonistes. Mais elle s'appuie également sur leur flexibilité, elle-même due à la multiplicité des réseaux et des unités interchangeables, caractéristique de la modularité (Posner, 2018). Cet aspect est très visible dans le domaine du transport par les entreprises somaliennes. Lorsque j'ai commencé mes enquêtes dans ce milieu, j'ai en effet été frappée par le nombre des entreprises présentes dans la zone industrielle de Ndola (voir par exemple Figure 59, p.312). Une grande majorité d'entre elles n'ont que quelques camions-citernes, et n'ont donc pas de contrats fixes. Elles peuvent cependant être rapidement mobilisées via les réseaux de solidarité « ethniques » pour sous-traiter une partie du transport d'acide lorsque les plus grandes entreprises n'ont pas assez de personnel pour faire face à une demande de la part des mines.



Figure 59 : Portail d'une entreprise de transport somalienne spécialisée dans le transport et la manutention d'acide. Zone industrielle de Ndola, 9 décembre 2017

Mais l'interchangeabilité des réseaux et des unités dans le régime hors-piste est également visible dans l'acheminement de petites marchandises, comme les ustensiles en plastique ou en aluminium, aux marchés de la frontière entre la Zambie et la RDC. La présence de membres des réseaux chinois dans tous les grands ports de la région (Durban, Beira, Dar es-Salaam) permet d'adapter les itinéraires choisis à la saturation des routes, ou aux velléités de contrôle et de taxation des administrations nationales. Par exemple, quand le poste frontière de Nakonde, situé entre la Tanzanie et la Zambie sur la route de Dar es-Salaam, est trop congestionné, les mêmes produits peuvent être acheminés par un autre itinéraire (Notes de terrain, 19/05/2016).

Ainsi, la rencontre entre le régime de circulation hors-piste et des régimes migratoires particuliers ayant marqué la région des Copperbelts au cours du XXe siècle est l'un des critères participant à la modularité du régime, c'est-à-dire à la fois une circulation fragmentée de l'information, mais aussi sa flexibilité et l'interchangeabilité de ses composantes. À ce sujet, Miriam Posner écrit que le terme de « chaînes » d'approvisionnement est mal choisi pour décrire la réalité des circuits commerciaux internationaux :

> « We call them "supply chains," but that image is misleading. They really look more like a network of waterways, with thousands of tiny tributaries made up of sub-suppliers trickling into larger rivers of assembly, production, and distribution. » (Posner, 2018, n. p.)

Dans les « *waterways* » internationales d'approvisionnement étudiées par M. Posner comme dans les réseaux commerciaux chinois ou somaliens en Zambie, la fragmentation de l'information empêche d'avoir une vue d'ensemble des circulations de marchandises et renforcent les représentations négatives (opacité, secret, pratiques informelles) entourant le régime hors-piste.

2. Des relations modulaires : sous-contractualisation et utilisation de l'argent liquide

Les relations contractuelles qui se nouent entre les acteurs du régime hors-piste sont caractérisées, quand elles existent, par leur instabilité, y compris lorsqu'elles impliquent de très grandes entreprises minières comme l'a montré la préface de ce chapitre. La faiblesse du recours à la contractualisation et aux autres investissements de forme traditionnellement utilisés dans les relations inter-entreprises renforce l'aspect modulaire du régime hors-piste, et ce pour trois raisons principales : premièrement, la faible contractualisation va dans le sens d'une plus grande fragmentation de l'information entre les différents réseaux commerciaux, car elle rend difficile pour un·e observateur·trice de retracer les relations entre entreprises ou entre individus. De la même manière, la faible contractualisation rend possible l'interchangeabilité des partenaires, et donc la flexibilité/précarité des activités. Troisièmement, cette pratique rend possible l'utilisation de l'argent liquide et en dépend pour les transactions, ce qui assoit une fois de plus la fragmentation de l'information au niveau du paiement des commandes et, plus généralement, des flux financiers. Cette seconde sous-partie détaillera donc, dans un premier temps, les pratiques et les effets de la sous-contractualisation des relations dans le régime hors-piste. Il sera ensuite question des liens entre la faible contractualisation, la sous-traitance et la gestion de la concurrence entre les différents groupes d'acteurs. Une troisième partie détaillera l'importance et les implications de l'utilisation de l'argent liquide dans le régime hors-piste, notamment les liens qu'entretiennent les acteurs de ce régime avec des réseaux illégaux de change.

a) Des pratiques de sous-contractualisation des relations commerciales débordant les limites du régime hors-piste

La sous-contractualisation des relations entre acteurs est une caractéristique des circulations de marchandises dans le régime hors-piste. Elle intervient par exemple, assez classiquement, dans les relations que nouent les commerçant·e·s individuel·le·s avec les transporteurs à vélo sur le marché de Kasumbalesa. À travers les pratiques de sous-contractualisation, les commerçant·e·s exploitent ainsi une faille dans la règlementation du commerce transfrontalier. Le corridor pour piétons et vélos que leurs marchandises empruntent est en effet censé n'être utilisé que pour les circulations non-commerciales (c'est-à-dire personnelles) dont la valeur est inférieure à 2000 USD. Dans les faits, certain·e·s commerçant·e·s de Lubumbashi viennent en Zambie acheter de quoi fournir leur propre boutique en RDC. Ils et elles emploient ainsi une dizaine de transporteurs à la fois pour traverser la frontière. Cette pratique est bien visible : il n'est pas rare de voir circuler une dizaine de transporteurs, avec des vélos chargés de la même marchandise, circulant ensemble pour

traverser la frontière et ayant le·la même commerçant·e comme donneur d'ordre (voir Figure 60, p.314). Certain·e·s viennent si régulièrement qu'ils emploient toujours les mêmes individus pour transporter leurs marchandises jusqu'aux taxis collectifs, à quelques centaines de mètres de la frontière elle-même (entretien n°26, KAS 6, 10/05/2016).



Figure 60 : Transporteurs chargeant sur leurs vélos des sacs de nourriture pour bétail dans l'entrepôt Olympic Milling de la frontière. Cette importante commande n'est le fait que d'un commerçant. Kasumbalesa, 18 mai 2016.

Mais la sous-contractualisation intervient également, et de façon plus surprenante, dans les relations que les grandes entreprises minières entretiennent avec certaines de leurs entreprises partenaires. J'ai ainsi réalisé un entretien avec le dirigeant d'une des plus importantes entreprises de transport d'acide entre les deux pays, Aristides, (entretien n°84, NDL 4, 24/11/2017), travaillant pour l'entreprise minière Glencore, pour le compte de laquelle elle transporte en moyenne entre 30 000 et 70 000 tonnes d'acide sulfurique par mois. Lors de cet entretien, le dirigeant de Aristides m'explique le fonctionnement de son entreprise, jusqu'à ce que je commence une question par « *Does the contract you have with Glencore … ?* », parce qu'il me semblait évident que les deux entreprises avaient signé un contrat étant donné l'important volume de marchandises dont il était question. Il me coupe à ce moment-là : « *We don't have a contract !* ». Je suis bien entendu très surprise. Il m'explique n'avoir aucune garantie si Glencore décide, du jour au lendemain, d'embaucher une autre entreprise pour transporter cet acide. Mon enquêté reconnaît que c'est un pari risqué, « *a gamble* » mais il estime gagner gros avec ce fonctionnement : en moyenne, chaque aller-retour lui rapporte 1000 USD de profit. Par exemple, l'usine de retraitement de l'acide sulfurique de la mine de Mufulira

s'était arrêtée pendant deux mois à cause d'une panne : l'entreprise Aristides a donc dû s'arranger pour importer de l'acide depuis l'Afrique du Sud, afin de continuer à livrer les mines congolaises de Glencore. Ce changement a bien sûr entraîné une réorganisation totale des activités de l'entreprise de transport, et beaucoup de stress pour son manager. Mais cet exemple montre aussi la réactivité permise par l'absence de contrat fixe dans le régime hors-piste. Lorsque je lui demande si ces pratiques sont légales, il me répond : « *T.I.A : This is Africa !* », une rengaine que j'ai souvent entendue dans la bouche de mes enquêté·e·s, qui avaient ainsi tendance à souligner mon inexpérience des terrains africains (voir Chapitre 3). Un autre enquêté, lui aussi dirigeant d'une entreprise spécialisée dans le transport d'acide sulfurique (entretien n°86, NDL 6, 5/12/2017) confirme ces dires. Il m'explique que ses clients chinois lui font signer un contrat par an, dans lequel apparaît quand même les frais de transport de l'acide par tonne. Il m'explique aussi ne pas bénéficier de la même régularité lorsqu'il travaille avec de grosses entreprises, et notamment Glencore.

Cette situation pose la question de la stratégie des grandes entreprises multinationales minières dans l'utilisation de ces réseaux du régime hors-piste. Pour ce qui est de Glencore, mes enquêtés estiment que leurs unités de production ne disposent que de cinq ou six jours de réserve d'acide sur le site de production : l'entreprise ne peut donc pas se passer de ces importations. Pourquoi, alors ne pas systématiser et sécuriser l'approvisionnement en acide par des investissements de forme et des contrats plus stables ?

b) Sous-contractualisation, relations de sous-traitance et organisation de la concurrence

La sous-contractualisation dans le régime hors-piste a plusieurs conséquences sur l'organisation interne de celui-ci. Dans le domaine du transport (d'acide sulfurique notamment), elle permet le recours multiplié et non-codifié à la sous-traitance, ce qui renforce la fragmentation de l'information décrite ci-dessus. Les relations de sous-traitance se déploient en cascade entre les entreprises, l'une étant reliée à sa donneuse d'ordre par un accord de sous-traitance et sous-traitant éventuellement des activités du même « contrat » à une autre entreprise plus petite et/ou moins puissante. Cela crée des chaînes d'entreprises, dans lesquelles la fragmentation de l'information est totale. On retrouve ici la forme modulaire de « black-boxing », d'éclatement de l'information et des responsabilités rappelée ci-dessus dans la définition de Miriam Posner. Ainsi, l'entreprise SomiTrans[93], riche de 79 camions-citernes, n'est que le sous-traitant de l'entreprise principale travaillant pour Glencore, Aristides, dont il a été question ci-dessus (entretien n°88, NDL 8, 8/12/2017). En tant que principal sous-traitant, son dirigeant avait la chance de participer aux réunions avec l'entreprise donneuse d'ordre, ce qui n'est pas le cas pour les plus petites entreprises, qui ne font parfois que « prêter » des camions et/ou leur chauffeur aux plus gros sous-traitants lorsque les commandes sont trop importantes pour être gérées en interne. Une autre entreprise était aussi fréquemment

[93] Le nom de cette entreprise a été modifié.

embauchée par Aristides comme sous-traitante sur les contrats de transport d'acide pour Glencore. Le dirigeant expliquait que lorsque c'était le cas, il bénéficiait d'une meilleure couverture pour les assurances et de la renommée de son donneur d'ordre. Mais ce dernier prenait également une importante marge sur ce contrat de sous-traitance ; sa rémunération était donc moindre (entretien n°87, NDL 7, 5/12/2017).

La sous-traitance s'accompagne ainsi d'une mise en concurrence plus importante des entreprises de transport entre elles, ce qui peut être profitable à l'entreprise donneuse d'ordre qui bénéficie ainsi des meilleurs prix. La faible contractualisation serait donc liée à la forte compétition qui règne entre les entreprises dans le domaine du transport dans le régime hors-piste. La concurrence est soulignée par tous les acteurs du secteur, et s'accompagne d'accusations croisées pour savoir qui sont les responsables de la baisse généralisée des prix des services. Par exemple, le dirigeant d'une entreprise accusait son concurrent principal d'être « *the leader in dropping rates* » (entretien n°84, NDL 4, 24/11/2017). Un autre ne voulait pas me dire quels étaient ses principaux clients, mais admettaient qu'ils changeaient beaucoup depuis deux ans, avec la compétition accrue entre les transporteurs (entretien n°87, NDL 7, 5/12/2017). Comme décrit en première partie de ce chapitre, les entreprises chinoises représentent souvent les coupables idéals pour cette baisse de prix généralisée. Contrairement à la situation qui prévaut dans le régime de direction assistée caractérisée par un fonctionnement monopolistique et donc une « competition *for* markets » (voir Chapitre 4), le régime hors-piste est davantage marqué par une « competition *in* markets » (Birch et Siemiatycki, 2016, p. 187). Dans les mots d'un de mes enquêtés : le transport, dans le régime hors-piste, « *is really a market-driven activity* » (entretien n°83, NDL 3, 20/11/2017). Les raisons avancées à l'existence de la compétition sont de plusieurs ordres : ainsi, la faiblesse relative des prix du cuivre expliquerait la concurrence accrue et donc l'étroitesse des conditions contractuelles (entretien n°87, NDL 7, 5/12/2017). De même, la crise économique que traversent l'Afrique du Sud et le Zimbabwe, deux pays dont la flotte de camions est importante, font que les entreprises de ces pays cherchent des contrats plus au nord, et notamment en Zambie. Cela avait des conséquences importantes pour les transporteurs zambiens : « *the market is not with the transporters right now* » (entretien n°83, NDL 3, 20/11/2017).

c) Utilisation d'argent liquide et flux financiers opaques

On remarque également l'importance de l'utilisation de l'argent liquide dans les transactions liées aux circulations de marchandises dans le régime hors-piste. Cela est en partie lié à la situation économique de la RDC, où le système bancaire n'est pas jugé fiable et donc peu utilisé (voir Chapitre 5). Aux marchés frontaliers de Kasumbalesa et de Kipushi par exemple, l'essentiel des achats, des ventes et des services liés aux circulations de marchandises (stockage, transport) sont réglés en liquide, en kwachas zambiens, en francs congolais, mais surtout en dollars américains. Cela a plusieurs conséquences sur les circulations de marchandises du régime hors-piste. Tout d'abord, elles dépendent de la présence d'importantes quantité d'argent liquide et du service de change au noir. À Kasumbalesa, les cambistes sont

nombreux et situés aux points clés du marché : stations-service, routes principales, carrefours. Ils sont reconnaissables car ils transportent dans leurs mains des liasses de billets[94]. Ils sont organisés par groupe d'une dizaine de personnes, et dépendent d'un « chef » qui, chaque matin, leur remet leur outil de travail et « *l'ordre* », c'est-à-dire les taux de change de la journée, calqués sur les taux de change officiels (voir Encadré n°16, p.317-318). Ces réseaux sont illégaux. Ils portent de plus avec eux la possibilité d'insertion dans le système de faux billets de banque, très fréquents à Kasumbalesa : ces billets sont par exemple accrochés au mur comme décoration dans certaines boutiques (Notes de terrain, 18/05/2016). Un jour que j'observais le passage des piétons et des vélos dans le corridor de la CBTA à Kasumbalesa, la personne chargée de récolter les 500 francs de droit de passage a décelé un faux billet dans l'argent remis par un transporteur en vélo. Les personnes présentes l'ont alors durement réprimandé et retenu une dizaine de minutes dans le container qui leur servait de bureau. À ma grande surprise, les personnes de la CBTA l'ont ensuite relâché sans avoir prévenu les autorités, et après lui avoir fait balayer le chemin en guise d'amende. D'après mon interlocuteur à la CBTA, cela ne servirait à rien d'appeler la police : le transporteur irait en prison, alors qu'il n'est pas responsable de ce faux billet. Il me montre alors tous les faux billets qu'ils ont récoltés sur ce corridor : il s'agit en majorité de francs congolais, mais il y a aussi des dollars et des kwachas. Le fait qu'une association financée par le Comesa ne les détruise pas me laisse perplexe (Notes de terrain, 9/05/2016).

> Monsieur Pierre est un homme d'une cinquantaine d'années. Il s'était installé sur une petite place que je traversais régulièrement. Au bout de quelques semaines, j'ai enfin osé lui adresser la parole et lui ai expliqué mon projet. Il a accepté de répondre à mes questions.
> Pierre m'explique travailler pour un « boss » habitant à Kasumbalesa-RDC (qui était l'heureux propriétaire d'une grande maison, ainsi que d'une voiture, marques évidentes de richesse). Il dispose tous les jours de kwachas, de francs et de dollars, mais il peut aussi, à la demande des client·e·s, avoir des euros ou des rands sud-africains. Il estime changer en moyenne l'équivalent de 10 000 USD par jour. La commission sur le change est répartie entre son « boss », qui en prend 20 %, et lui-même, qui empoche les 80 % restants. Il estime ainsi gagner environ 100 USD sur les 10 000 USD changés. Il ne craint aucunement l'insécurité ou le vol : à ma question sur ce point, il me répond avec un sourire : « *quels voleurs ?* » me prouvant à quel point j'avais intériorisé les discours tenus en Zambie sur la dangerosité de Kasumbalesa.
> Les kwachas qu'il tient en main ce jour-là viennent selon lui de Tanzanie. Ils sont livrés tous les jours par une équipe de Tanzaniens qui viennent de la frontière de Tunduma / Nakonde. D'ailleurs, au moment où il m'explique cela, une voiture blanche à vitre teintée immatriculée en Zambie se gare à proximité. Pierre me dit que ce sont les Tanzaniens en question qui viennent livrer les billets. Un jeune cambiste monte dans la voiture avec un sac à dos pour en ressortir quelques

[94] Ce qui, paradoxalement, avait comme effet de me rassurer : j'emportais à chaque fois de très petites sommes d'argent par peur de l'insécurité qui était censée régner à Kasumbalesa. En voyant les cambistes et leurs liasses, je me rendais compte que je ne pouvais pas être considérée comme la personne la plus riche du marché !

minutes plus tard, le sac rempli de kwachas d'après Pierre, qui, pendant tout ce temps, a commenté et anticipé les actions des principaux protagonistes pour me faire comprendre le déroulé des opérations. Pierre désapprouve ce système : il estime que les Tanzaniens volent la Zambie en opérant de la sorte.

Source : Entretien n°35, KAS 13, 18/05/2016 et notes de terrain du même jour.

Encadré 16 : Entretien avec Monsieur Pierre, cambiste à Kasumbalesa

L'argent liquide est donc très présent entre les commerçant·e·s à l'échelle individuelle, et intervient dans des transactions au montant important. Mais il est également incontournable dans les relations que nouent les commerçant·e·s et/ou les entreprises du régime hors-piste avec les autorités zambiennes et congolaises. Les dirigeants des entreprises de transport auprès desquels j'ai mené des enquêtes m'expliquaient qu'ils remettaient aux chauffeurs de poids lourds, avant leur départ pour le Congo, une certaine somme en liquide pour faire face aux charges légales qui pèsent sur les circulations des deux côtés de la frontière. Il faisait par exemple référence à la « *crossing fee* », cette taxe de traversée de la frontière mise en place par l'entreprise KBP (voir Chapitre 5), mais également aux trois péages routiers que les camions doivent franchir côté congolais avant d'arriver à Lubumbashi. Ces frais s'élèvent en moyenne à 2000 USD (entretien n°84, NDL 4, 24/11/2017). Le patron de la même entreprise confiait à ses chauffeurs 250 USD supplémentaires de « prime » qu'il désigne lui-même comme « *bribe money* » pour « fluidifier » leur passage en RDC. Il m'explique que, si le chauffeur est intelligent et qu'il connaît déjà la RDC, il peut garder ce qui reste de cette prime. Mais l'argent liquide circule également entre ce patron d'entreprise de transport et des hauts fonctionnaires : ce même enquêté m'a expliqué verser 7000 USD par mois aux fonctionnaires du Consulat de RDC de Ndola pour s'assurer de son aide en cas de problème. Il emploie également une équipe de sécurité en RDC (1000 USD par mois) pour qu'ils puissent intervenir et sécuriser un camion en cas de panne ou d'accident, et ce même au milieu de la nuit. Il paye également des avocats à Lubumbashi sur une base mensuelle pour régler les éventuels problèmes légaux qui ne manquent pas d'advenir. La circulation de sommes importantes en liquide, et en général en dollars américains, est donc constitutive du régime hors-piste. Elle contribue à l'opacité du régime et de ces circulations en complexifiant le suivi des transactions entre les principaux acteurs et de leur volume.

Les pratiques de sous-contractualisation des circulations dans le régime hors-piste et la généralisation des paiements en argent liquide sont donc constitutives de la modularité du système : elles renforcent en effet à la fois la fragmentation de l'information entre les groupes d'acteurs et leur interchangeabilité, notamment pas le recours à la sous-traitance. Ce sont des pratiques que l'on pourrait qualifier de classiques dans des réseaux de commerçant·e·s faiblement institutionnalisés comme ceux qui œuvrent autour des marchés frontaliers. Mais elles sont plus inhabituelles lorsqu'elles touchent des acteurs clés de l'économie mondialisée, comme les grandes entreprises minières. Celles-ci finissent par dépendre pour leurs activités des réseaux qui se développent dans le régime hors-piste, même si la tendance sur les

circulations les concernant est plutôt à la formalisation (les exportations d'acide vers la RDC sont en effet de plus en plus souvent gérées par des grands agents en douane comme Bolloré Logistics, également présent sur le terrain). La principale conséquence de la modularité de ces circulations est qu'elles ne peuvent pas être appréhendées par les infrastructures traditionnelles de comptabilisation et d'identification des mouvements commerciaux. Ces circulations sont intraçables.

3. Des circulations intraçables ? Régime hors-piste, infrastructures de mise en chiffres et pratiques de sous-déclaration

Dans les régimes de direction assistée et de roue de secours dont il a été question dans les chapitres 4 et 5 de cette thèse, l'accès au savoir sur les circulations de marchandises est le lieu de relations de pouvoir, notamment entre les acteurs privés et les administrations de l'État. Dans ces deux régimes, au moins l'un de ces deux types d'acteurs est en mesure de disposer de ces informations. À l'inverse, la modularité du régime hors-piste, alimentée par son fonctionnement pratique, rend difficilement traçables les circulations qu'il porte. Le fait qu'elles passent sous le radar des infrastructures de comptabilisation est lié à des pratiques de sous-déclaration. Cependant, il est difficile de savoir quel élément a engendré l'autre : la sous-déclaration est-elle une stratégie des acteurs du commerce s'appuyant sur la faiblesse des infrastructures de comptabilisation, ou est-ce la faiblesse de ces dernières qui, de fait, permet les pratiques de sous-déclaration ? Les deux phénomènes se nourrissent l'un de l'autre. Cette partie reviendra donc sur les incompatibilités techniques entre les circulations du régime hors-piste et les principales infrastructures de comptabilisation mises en place par les administrations comme par les entreprises. Dans un premier temps, je retracerai les essais de comptabilisation mis en place autour de ces circulations transfrontalières non-contractualisées et réglées en argent liquide et leurs limites. Une seconde partie soulignera les limites institutionnelles des appareils statistiques des États dans la prise en compte des circulations du régime hors-piste. La troisième partie sera dédiée à la difficile appréhension de ces circulations y compris par les comptabilités internes aux entreprises qui animent le régime hors-piste.

a) L'insuffisance des infrastructures de comptabilisation des circulations développées aux frontières

La formalisation des circulations transfrontalières non-contractualisées fait partie des agendas officiels d'un bon nombre d'institutions et d'associations, et notamment de la Cross-Border Traders Association (CBTA) dont il a été question dans les chapitres précédents. Sous mandat du Comesa, cette association a la responsabilité de la gestion du corridor pour piétons et vélos qui traverse la frontière à Kasumbalesa (un modèle que l'association souhaite

également mettre en place à Kipushi). En plus de prélever une taxe de 500 francs congolais à chaque passage, la CBTA a mis en place un service de statistiques afin de comptabiliser plus précisément les échanges commerciaux entre les deux pays. Plus pratiquement, un employé CBTA/Comesa (voir Figure 61, p.320) est assis au niveau du corridor et détermine, d'un coup d'œil qui se doit rapide, la nature des biens transportés (parfois cachés à l'intérieur de sacs) ainsi que leur poids (Blaszkiewicz, 2017, p. 11). Il note toutes ces informations à la main.



Figure 61 : Le préposé aux statistiques de la CBTA, installé au niveau du corridor pour piétons et vélos. Kasumbalesa, 6 mai 2016

L'employé préposé aux statistiques est accompagné d'un agent de sécurité privé, sans uniforme, lui aussi embauché par la CBTA afin de réguler la circulation des vélos et de repérer les éventuels produits interdits ou soumis à une taxe particulière qui ne devraient pas emprunter le corridor pour piétons. Il m'a été difficile de savoir si les statistiques ainsi compilées étaient ensuite remises à la ZRA ou au Central Statistical Office zambien. Elles sont en tous cas retraitées et informatisées par un de ses collègues installé dans le container qui sert de bureau à la CBTA (voir Figure 62, p.321).

SUMMARY REPORT FOR 1ST TO 30TH NOVEMBER 2017
KASUMBALESA

CATEGORY OF PRODUCT	PACKAGE	QUANTITY	UNIT PRICE	TOAL VALUE	CURRENCY CODE	RATE ZMW-USD	US $	TYPE OF TRADE
AGRICULTURAL PRODUCTS					K	$		
POTATOES	90KG	3302	850	2,806,700.00	ZMW	10	280,670.00	EXPORT
POTATOES	10KG	6637	70	464,590.00	ZMW	10	46,459.00	EXPORT
TOMATOES	BOXES	11219	180	2,019,420.00	ZMW	10	201,942.00	EXPORT
ORANGES	10KG	6923	180	1,246,140.00	ZMW	10	124,614.00	EXPORT
ORANGES	90KG	3444	700	2,410,800.00	ZMW	10	241,080.00	EXPORT
APPLES	BOXES	18928	250	4,732,000.00	ZMW	10	473,200.00	EXPORT
BANANAS	BOXES	6325	150	948,750.00	ZMW	10	94,875.00	EXPORT
AVOCADOS	25KG	48650	5	243,250.00	ZMW	10	24,325.00	EXPORT
IMPWA/ EGG PLANTS	25KG	14821	150	2,223,150.00	ZMW	10	222,315.00	EXPORT
ONIONS	90KG	5314	750	3,985,500.00	ZMW	10	398,550.00	EXPORT
ONIONS	10KG	12344	55	678,920.00	ZMW	10	67,892.00	EXPORT
GREEN PEPPER	25KG	8246	100	824,600.00	ZMW	10	82,460.00	EXPORT
RICE	90KG	12863	800	10,290,400.00	ZMW	10	1,029,040.00	EXPORT
BEANS	90KG	8834	1800	15,901,200.00	ZMW	10	1,590,120.00	EXPORT
GROUND NUTS	90KG	5103	1850	9,440,550.00	ZMW	10	944,055.00	EXPORT
GROUND NUTS	50KG	8221	800	6,576,800.00	ZMW	10	657,680.00	EXPORT
DRY CASSAVA	25KG	7204	120	864,480.00	ZMW	10	86,448.00	EXPORT
SOYA BEANS	50KG	4331	238	1,030,778.00	ZMW	10	103,077.80	EXPORT

Figure 62 : Exemple de tableau produit par la CBTA à partir des données récoltées manuellement. Source : scan à partir de l'original.

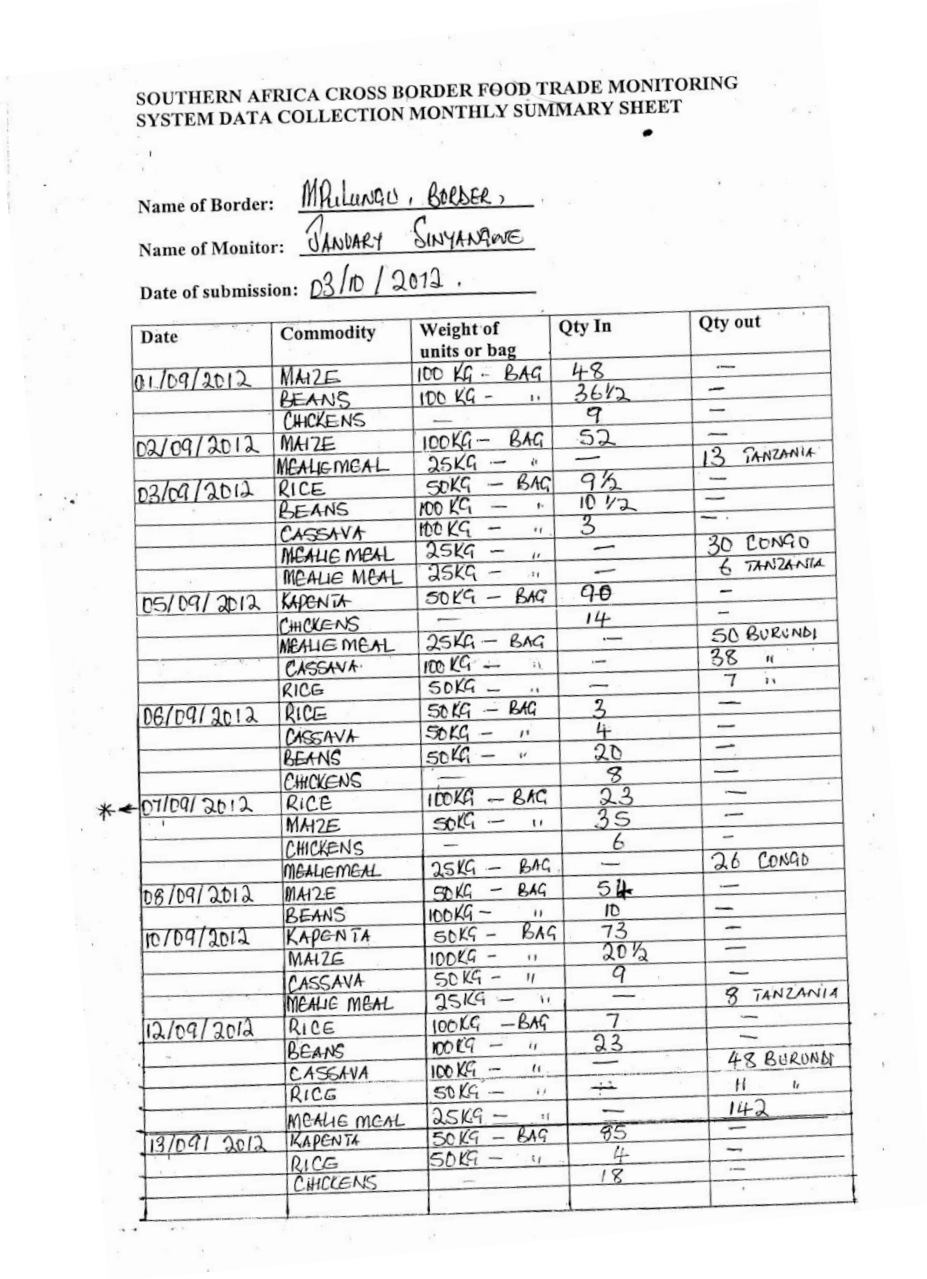
La Figure 62 montre le résultat du retraitement des données récoltées par le préposé aux statistiques visible en Figure 61 pour le mois de novembre 2017. Le tableau reprend :
- le type de produit commercé (pommes de terre, tomates, etc.),
- le type de conditionnement (par 90 kg, par boites, etc.),
- la quantité des marchandises à l'unité près (3302 sacs de 90 kg de pommes de terre ont ainsi été exportés vers la RDC en novembre 2017)
- le prix des marchandises suivant l'unité de conditionnement (90 kg de pommes de terre coûtent ainsi 850 kwachas),
- la valeur totale des chargements en kwachas,
- la valeur totale en dollars américains, qui suit le taux de change appliqué, fixé arbitrairement à 10 kwachas pour 1 dollar,
- et le type de circulation commerciales ; il s'agit ici uniquement d'exportations vers la RDC.

L'apparente précision des données compilées dans ce tableau peut faire oublier le caractère manuel et peu fiable de la collecte des données.

Un deuxième essai de comptabilisation des circulations transfrontalières sous-contractualisées a été réalisé par le programme Fewsnet (*Famine Early Warning Systems Network*[95]), un programme financé par le département d'État américain *via* USAID. Ce programme a été créé afin de comptabiliser les récoltes, les stocks nationaux et la

[95] <http://fews.net/>

commercialisation de produits agricoles dans plusieurs régions du monde vues comme vulnérables sur le plan alimentaire. Jusqu'en décembre 2017, la Zambie en faisait partie. Fewsnet avait ainsi installé des « *border monitors* » à neuf points frontaliers afin de réaliser des relevés journaliers, sur papier, des denrées agricoles de base importées ou exportées, de façon formelle ou non (entretien n°10, LUS 10, 11/04/2016). J'ai cherché à rencontrer ces « *border monitors* » lors de mes séjours aux frontières, mais celui de Kasumbalesa restait introuvable. J'ai par contre pu m'entretenir avec la personne occupant cette fonction à Kipushi (entretien n°49, KIP 3, 16/06/2016). Résidant dans le village, cette personne s'occupait de relever les quantités de nourriture arrivant dans les dépôts de Kipushi, partant du principe que la grande majorité de ces stocks traversaient la frontière pour la RDC, peu importe le chemin emprunté, qu'il soit légal ou non. Selon ses estimations, environ 10 000 sacs de 25 kilogrammes de *mealie-meal* passaient la frontière chaque semaine, ce qui représenterait plus de 1000 tonnes par mois (soit environ 30 poids lourds chargés). Ces chiffres n'ont pas pu être vérifiés, mais les responsables zambien·ne·s du projet estimaient que les données récoltées couvraient environ un tiers des flux réels (entretien n°10, LUS 10, 11/04/2016). Ces statistiques sectorielles étaient partagées avec le gouvernement. Les responsables du projet ont cependant refusé de me communiquer les données relatives à ma région d'étude : ils ne m'ont communiqué, pour exemple, qu'une copie d'un relevé réalisé à Mpulungu (frontière nord de la Zambie située au niveau du lac Tanganyika) en 2012 (voir Figure 63, p.323).



SOUTHERN AFRICA CROSS BORDER FOOD TRADE MONITORING SYSTEM DATA COLLECTION MONTHLY SUMMARY SHEET

Name of Border: MPULUNGU, BORDER,

Name of Monitor: JANUARY SINYANGWE

Date of submission: 03/10/2012.

Date	Commodity	Weight of units or bag	Qty In	Qty out
01/09/2012	MAIZE	100 KG - BAG	48	—
	BEANS	100 KG - "	36½	—
	CHICKENS	—	9	—
02/09/2012	MAIZE	100KG - BAG	52	—
	MEALIEMEAL	25KG - "	—	13 TANZANIA
03/09/2012	RICE	50KG - BAG	9½	—
	BEANS	100 KG - "	10½	—
	CASSAVA	100 KG - "	3	—
	MEALIE MEAL	25KG - "	—	30 CONGO
	MEALIE MEAL	25KG - "	—	6 TANZANIA
05/09/2012	KAPENTA	50KG - BAG	90	—
	CHICKENS	—	14	—
	MEALIE MEAL	25KG - BAG	—	50 BURUNDI
	CASSAVA	100 KG - "	—	38 "
	RICE	50KG - "	—	7 "
06/09/2012	RICE	50KG - BAG	3	—
	CASSAVA	50KG - "	4	—
	BEANS	50KG - "	20	—
	CHICKENS	—	8	—
07/09/2012	RICE	100KG - BAG	23	—
	MAIZE	50KG - "	35	—
	CHICKENS	—	6	—
	MEALIEMEAL	25KG - BAG	—	26 CONGO
08/09/2012	MAIZE	50KG - BAG	51	—
	BEANS	100KG - "	10	—
10/09/2012	KAPENTA	50KG - BAG	73	—
	MAIZE	100KG - "	20½	—
	CASSAVA	50KG - "	9	—
	MEALIE MEAL	25KG - "	—	8 TANZANIA
12/09/2012	RICE	100KG - BAG	7	—
	BEANS	100KG - "	23	—
	CASSAVA	100KG - "	—	48 BURUNDI
	RICE	50KG - "	—	11 "
	MEALIE MEAL	25KG - "	—	142
13/09/2012	KAPENTA	50KG - BAG	85	—
	RICE	50KG - "	4	—
	CHICKENS	—	18	—

Figure 63 : Exemple de tableau compilé par les "border monitors" du programme Fewsnet. Les données compilées ne concernent que les denrées alimentaires : maïs, haricots, poulets, manioc, etc.

Ainsi, les technologies de comptabilisation tentent de s'adapter aux objets qu'elles souhaitent capturer : en se rapprochant physiquement des circulations qui les intéressent, elles espèrent en capturer le détail et les variations historiques et géographiques. En plus d'être fragmentés entre différentes organisations non-étatiques, les moyens mis en place apparaissent insuffisants compte tenu de l'importance numérique des circulations du régime hors-piste et la grande variété des itinéraires qu'elles empruntent. La conséquence de cela est la non-comptabilisation d'une grande partie de ces circulations, et donc leur taxation incomplète (voir Chapitre 5 sur la taxation des circulations de contournement). Tout comme ces technologies développées dans le secteur associatif, les outils disponibles pour leur comptabilisation et

taxation au niveau des administrations sont en effet inadaptés pour la prise en compte des circulations du régime hors-piste.

b) Des outils statistiques officiels non-adaptés

Les infrastructures statistiques et de contrôle développées par les administrations publiques et concentrées sur les circulations de régime de roue de secours ne semblent pas suffisantes pour capturer les circulations de marchandises hors-piste. En témoigne tout d'abord l'organisation territoriale et administrative de l'agence douanière et fiscale zambienne, la ZRA. Les bureaux de la ZRA sont situés dans toutes les grandes villes du pays, tout comme aux principaux points frontaliers. Cependant, tous n'ont pas les mêmes habilités dans la gestion et la comptabilisation des circulations. Le bureau de la ZRA sis à Kasumbalesa est par exemple bien équipé : 34 fonctionnaires travaillent dans un bâtiment neuf et avec du matériel informatique dernier cri, leur permettant d'enregistrer les entrées douanières et de percevoir des taxes. Mon contact dans ce bureau déplorait cependant que son équipe soit un peu délaissée par l'administration centrale, sous prétexte que la ZRA à Kasumbalesa ne percevait que peu de taxes[96]. Premier en termes de volume de marchandises, le bureau ZRA de Kasumbalesa n'est que le neuvième poste frontière le plus important en Zambie en termes de revenus collectés. Cela expliquerait le relatif sous-effectif de ce poste : 58 personnes seraient nécessaires pour mener à bien les opérations de comptabilisation et de contrôle (entretien n°27, KAS 7, 11/05/2016), notamment pour les circulations hors-piste ne passant pas forcément par les bureaux de la ZRA avant de traverser la frontière. À l'inverse, il n'y a que quatre agents au bureau ZRA de Kipushi, et un seul ordinateur (alimenté en électricité par le réseau congolais). Il ne s'agit pas d'un « *cash office* », c'est-à-dire que les commerçants ne peuvent pas y payer leurs taxes (entretien n°51, KIP 5, 16/06/2016). Le bureau de Solwezi, le plus proche géographiquement, ne s'occupe que des impôts domestiques. Les taxes relatives au commerce doivent donc théoriquement être payées à Chingola, situé à plus de 300 kilomètres, ce qui équivalait à au moins huit heures de route aller en novembre 2017 (Voir Carte 8, p.299). Cela explique pourquoi, dans les statistiques officielles que j'avais obtenues auprès du CSO, aucune marchandise n'est enregistrée comme franchissant la frontière de Kipushi : dans la mesure où elles étaient déclarées, ces circulations seraient comptabilisées par le bureau de Chingola. À part les chiffres récoltés par Fewsnet (voir Figure 63, p.323), apparemment non reportées sur les tableaux officiels, aucune donnée n'est donc disponible pour les activités commerciales à cette frontière. Cela peut poser problème pour les administrations chargées de la planification et de l'aménagement du village (entretien n°42, SLZ 4, 6/06/2016). La distance entre Kipushi et les centres administratifs zambiens et le manque de moyens des administrations municipales et provinciales rendent difficile la bonne connaissance des activités économiques qui s'y

[96] Les biens sont taxés, à l'importation, à leur point d'entrée sur le territoire (en général Chirundu au Sud). À l'exportation ou en transit, la ZRA ne prélève que les frais de gestion des dossiers, soit 324 kwachas. Voir chapitre 5.

déroulent. Sans revenus ni statistiques, il est presque impossible pour ces administrations de connaître les circulations hors-piste et d'agir sur leurs conditions de possibilité ou d'impossibilité, comme c'est le cas pour les circulations du régime de roue de secours.

Au niveau du Comesa, les appareils statistiques connaissent le même type de limites lorsqu'ils sont confrontés aux circulations du régime hors-piste. Ainsi, aucune uniformisation n'est réalisée au niveau régional, alors que les circulations de marchandises sont, pour la plupart, trans-régionales. Par exemple, les statistiques dont mes enquêté·e·s chez Giant Logistiks disposaient pour la RDC étaient très complètes, mais il était impossible de savoir combien de containers (calculés en TEUs, équivalent vingt-pieds) étaient effectivement acheminés jusqu'à Lubumbashi (entretien n°71, LUB 6, 13/09/2017). Cela tenait notamment au fait que des pays différents relevaient leurs statistiques de façon différente : lors des réunions régionales du Comesa, il n'était ainsi pas rare que les statistiques concernant les mêmes circulations ne correspondent pas, entre la Tanzanie et la RDC par exemple.

La faiblesse des appareils statistiques entraîne donc mécaniquement la sous-comptabilisation des circulations. Elle autorise ainsi — permet ou provoque ? — des mécanismes de sous-déclaration et d'évasion des droits et taxes dus, ce qui renforce les représentations de corruption, d'informel et de non-modernité entourant le régime hors-piste. Cependant, ces circulations sont également difficilement appréhendées par les entreprises animant ces circulations elles-mêmes : l'hypothèse d'un profit tiré sciemment des faiblesses de l'appareil statistiques officiel est donc difficilement recevable.

c) Des circulations difficilement appréhendées y compris par la comptabilité interne des entreprises animant le régime hors-piste

La modularité des réseaux et l'irrégularité des liens entre acteurs et donc des circulations dans le régime hors-piste tiennent également en échec les outils de comptabilité internes développés par les commerçant·e·s et/ou par les entreprises. Ces outils sont parfois complètement absents, comme chez certain·e·s des commerçant·e·s individuel·le·s de Kasumbalesa. Ils et elles planifient leurs activités en fonction de l'ouverture et de la congestion des frontières internationales, d'arrivages de marchandises dans certains ports (notamment à Dar es-Salaam), et de l'état de leurs propres finances. Il en va cependant de même pour les plus grandes entreprises, comme celles qui transportent de l'acide sulfurique liquide et qui disposent théoriquement d'outils comptables. En effet, l'imprévisibilité et le court-termisme étaient des thèmes récurrents dans les entretiens que j'ai menés parmi les entrepreneurs du transport. Par exemple, à ma question « combien de rondes est-il possible d'effectuer dans un mois ? », c'est-à-dire combien de chargements d'acide un camion-citerne peut-il effectivement livrer mensuellement, un dirigeant d'une entreprise de Ndola me répondait (entretien n°87, NDL 7, 5/12/2017) : « *it's impossible to know, even with the same contract* ». « *There are too many unexpected things that can happen* » aux différents moments de l'activité de transport : pannes mécaniques sur les véhicules, accidents, panne ou maintenance des installations industrielles

dans lesquelles le camion doit charger ou décharger sa marchandise, sans compter les problèmes techniques des infrastructures frontalières ou les moments où les « *government rules have changed* ». Il concluait : « *in transportation business, you have no plan. The important is your connections and your reputation.* » Les conclusions sont les mêmes pour l'un de ses collègues : lors de mon entretien avec lui fin 2017, cet autre entrepreneur me confiait être relativement serein pour l'année 2018, mais qu'il ne savait pas de quoi sera fait 2019. Il se pouvait qu'il vende ses 80 camions et investisse un tout autre secteur. Fin 2017, il ne voulait en tous cas plus investir dans son activité de transport d'acide : « *no more investment ; it's wait and see* » (entretien n°88, NDL 8, 8/12/2017).

Cela montre bien la prégnance de la fragmentation de l'information et de la modularité des circulations dans le régime hors-piste. Les entreprises qui l'investissent n'ont pas plus de vision d'ensemble des mouvements de marchandises que les administrations publiques ou les associations souhaitant les contrôler. Les pratiques de sous-déclaration qui accompagnent ce régime de circulations peuvent donc difficilement être imputées à une stratégie consciente de la part de ces entrepreneurs.

Cette partie s'est attachée à analyser le fonctionnement du régime hors-piste et les qualités qui font de lui un régime modulaire. La modularité est elle-même caractérisée par une fragmentation de l'information entre les différentes composantes du régime (l'information n'est jamais accessible à tou·te·s), l'interchangeabilité de certaines de ces unités, et la flexibilité/la précarité qui définissent les relations entre les acteurs. Ces caractères particuliers contribuent à la difficile appréhension de ces circulations par les infrastructures traditionnelles de « mise en chiffres » (Desrosières, 2008, p. 13). Ils sont souvent dénoncés par les autres acteurs dans leurs critiques de ces circulations : ils et elles critiquent alors ce qu'ils perçoivent comme des particularités archaïques, non-modernes, qui s'accompagnent de maux tels la corruption ou le clientélisme, antithétiques d'une gestion moderne et rationnelle des affaires. Or, la modularité des chaînes de production et d'approvisionnement est souvent définie comme une caractéristique moderne des systèmes commerciaux internationaux, permettant la production et la livraison d'un nombre toujours plus important de produits dans un délai toujours plus court (Posner, 2018). Découle de cette modularité une temporalité plutôt saccadée : les commerçant·e·s et les entreprises qui investissent le régime hors-piste travaillent au coup et à l'opportunité, y compris lorsque les plus grandes entreprises multinationales sont en jeu. Il est en tous cas intéressant de voir que le régime hors-piste est le seul régime de circulations qui ne permette pas de suivre pas à pas les circulations de marchandises.

On constate également que l'interchangeabilité et la précarité qui l'accompagnent ne sont pas réparties de la même façon dans l'organisation sociale du régime. Certains acteurs ne sont pas interchangeables, comme les plus grands donneurs d'ordre. L'interchangeabilité serait donc le signe d'une situation dominée dans les chaînes de valeur et dans les circulations de marchandises. Cette position de dominé et la flexibilité/précarité qu'elle produit permettent

cependant l'utilisation moins stricte des infrastructures et des itinéraires commerciaux, voire l'utilisation pionnière de certains d'entre eux. Ces circulations ne sont en effet pas tenues de respecter un cahier des charges précis quant aux routes utilisées. Les circulations de marchandises du régime hors-piste auraient ainsi un effet structurant sur le paysage commercial des Copperbelts.

II. Effets structurants des circulations commerciales dans le régime hors-piste

La flexibilité/précarité du régime hors-piste dont il a été question dans la première partie de ce chapitre se retrouve dans l'utilisation des itinéraires commerciaux, entre Zambie et RDC, mais également entre les Copperbelts et les grands ports internationaux d'où viennent la majeure partie des importations. Les circulations se déroulant dans le régime hors-piste sont en effet marquées par de moindres « investissements de forme » (Thévenot, 1985) que celles des deux autres régimes. Elles peuvent donc contribuer à ouvrir des itinéraires pionniers, des routes qui jusqu'alors n'étaient pas utilisées pour les circulations de marchandises. Elles concourent ainsi parfois à la (re)découverte de certains itinéraires par les acteurs et les logiques intervenant dans les régimes de roue de secours (administrations de l'État cherchant à taxer des circulations toujours plus nombreuses) et de direction assistée (grandes entreprises multinationales, notamment minières qui se préoccupent de la vitesse et de la fluidité de leurs propres circulations). En filant la métaphore du hors-piste, on fait apparaître les effets structurants ces circulations commerciales : en effet, un hors-piste trop emprunté tend à devenir une piste normale, intégrée au réseau. L'utilisation répétée d'un itinéraire par des circulations au départ marginales peut déboucher, à terme, sur une réorganisation de l'espace, des itinéraires commerciaux et des relations entre les lieux, car « la répétition stabilise la forme » (Thévenot, 1985).

La notion d'effets structurants a surtout été mobilisée pour décrire ou nier l'impact de la création d'infrastructures de transport, et notamment des lignes à grande vitesse, sur le dynamisme économique d'une région donnée (Offner, 1993 ; Pumain et al., 2014). Les auteur·e·s cité·e·s ont conclu à l'absence d'une corrélation directe entre la construction d'une desserte de train et le développement économique d'une région, mais constatent cependant la prégnance de l'idée des effets structurants des infrastructures de transport dans les institutions politiques chargées de l'aménagement du territoire. Mon analyse n'entre pas en contradiction avec ces conclusions : il ne s'agit pas de discuter des effets structurants des infrastructures de transport, car celles-ci sont de toute façon assez peu développées dans certaines de mes régions d'étude (et notamment autour de la frontière de Kipushi – voir Scène de terrain n°5, p.333). Cette partie explicitera plutôt la façon dont les circulations de ce régime hors-piste ont des effets structurants sur l'organisation des territoires des Copperbelts. Dans un premier temps, je

montrerai que les circulations du régime hors-piste ont une utilisation plus flexible du réseau infrastructurel. Deuxièmement, j'analyserai les effets structurants des circulations commerciales, en lien avec les spéculations qui entourent le poste frontalier de Kipushi. Cela me permettra de discuter de la mise en concurrence des différents itinéraires commerciaux par le biais des circulations commerciales hors-piste.

1. Une utilisation plus flexible du réseau infrastructurel dans le régime hors-piste

Dans les milieux professionnels liés au transport des marchandises dans les Copperbelt, il est souvent admis que Kasumbalesa « *is the only well maintained road* » et serait le seul itinéraire praticable pour les échanges entre Zambie et RDC (entretien n°84, NDL 4, 24/11/2017). Lorsque l'on considère des circulations internationales, la route sud débouchant sur le port de Durban en Afrique du Sud bénéficie de cette même présomption d'exceptionnelle efficacité. Or, l'observation des circulations se déroulant dans le régime hors-piste montrent que d'autres itinéraires sont utilisés, parfois pour les mêmes marchandises qui animent les circulations des deux autres régimes. Le régime hors-piste, de par les moindres investissements de forme qu'il implique et *via* l'application d'autres valeurs que la vitesse dans la sélection des itinéraires, ouvre d'autres voies commerciales.

a) Moins d'investissements de forme sur les routes

Les investissements de forme constituent d'importantes infrastructures immatérielles permettant la circulation des choses dans l'espace. Créées par les entreprises, elles recouvrent notamment les contrats qui aident à la fixation des relations avec d'autres entités, comme les administrations publiques ou les entreprises sous-traitantes, et œuvrent à la stabilisation des activités en les rendant prévisibles. Si les investissements de forme sont fondamentaux pour les circulations des régimes de direction assistée et de roue de secours, ils sont quasiment absents du régime hors-piste. La sous-contractualisation des relations entre partenaires commerciaux, décrite en première partie, est un des aspects qui autorise une plus grande flexibilité dans le choix des itinéraires. Dans ce cas, les routes commerciales ne sont pas fixées à l'avance contractuellement ; elles peuvent donc changer plus rapidement. L'exemple donné ci-dessus (lorsqu'un transporteur d'acide avait dû importer sa matière première depuis l'Afrique du Sud afin de continuer de livrer la mine, malgré la panne de l'unité de production d'acide) est parlant à ce sujet : l'adaptation rapide du transporteur à une nouvelle donne avait permis la continuité de la relation qui le liait à la mine, bien que ce soit lui qui ait dû en supporter les coûts.

De la même manière, la sous-contractualisation entraîne un sous-investissement dans les services mis en place le long des routes : puisque la relation avec l'entreprise donneuse d'ordre est susceptible de ne pas durer, on comprend que les transporteurs soient réticents à

trop investir pour stabiliser et sécuriser les circulations qu'ils prennent en charge, au contraire des entreprises de transport acheminant les minerais de cuivre et de cobalt pour l'exportation. Les transporteurs sont en effet en partie responsable de la marchandise qu'ils acheminent : dans le cas des minerais, tout est fait pour empêcher les vols de marchandises. Les transporteurs de minerais ont massivement investi dans des technologies de surveillance et de suivi des circulations. Ils travaillent avec des compagnies de sécurité, qui testent et certifient les routes avant que celles-ci ne puissent être empruntées. Par exemple, le gouvernement a créé une nouvelle route pour que les poids lourds évitent le centre-ville de Kitwe et passent par l'ancienne ville minière de Kalulushi. Ce changement d'itinéraire, pourtant organisé par la collectivité, n'a pas été immédiat pour les circulations de minerais : il a d'abord dû être étudié et certifié sans risques par les entreprises de sécurité. De la même manière, des équipes de mécaniciens mobiles sont situées tout au long de la route pour pouvoir intervenir au plus vite en cas de panne et ne pas ralentir le chargement. Les circulations hors-piste ne bénéficient pas de toutes ces technologies, ce qui a des conséquences sur leur fluidité, la vitesse avec laquelle elles peuvent rallier leur destination et traverser les frontières. Une seule exception cependant : la situation d'insécurité régnant en RDC force les transporteurs les plus importants à prévoir des solutions d'urgence, et notamment des mécaniciens et des avocats : en RDC, « *we just need to move* », me dit un transporteur, puisque *« it's a headache to have other people's good on a truck which is not moving* » (entretien n°87, NDL 7, 5/12/2017). Un minimum d'investissement est donc réalisé sur la partie congolaise du trajet.

b) D'autres valeurs interviennent dans la sélection des itinéraires

La flexibilité dans l'utilisation du réseau infrastructurel pour les circulations du régime hors-piste est également rendue possible par les valeurs qui justifient l'utilisation des routes.

La vitesse, qui formait une solide base pour le choix des itinéraires dans le régime de direction assistée, n'est plus citée ici comme déterminante, même si elle est sous-entendue dans l'importance donnée à la non-congestion des infrastructures choisies. Par exemple, l'un des transporteurs que j'ai interviewé à Ndola réalisait de l'importation d'essence (entretien n°88, NDL 8, 8/12/2017). Il m'expliquait préférer le port de Beira, au Mozambique, à celui de Dar es-Salaam, et ce malgré le fait qu'un poids lourd en provenance de Beira doive franchir une frontière supplémentaire (car passant par le Zimbabwe) et que les routes mozambicaines soient en mauvais état par rapport aux routes tanzaniennes. L'importante congestion du port de Dar es-Salaam est cité comme le principal problème (Hönke et Cuesta-Fernandez, 2018). Ce port connaît en effet une très forte affluence, notamment en raison de l'ancienneté de ses relations commerciales avec l'Asie et en ce qu'il constitue une desserte pour les pays enclavés d'Afrique centrale (Burundi, Rwanda). De plus, la Tanzanie a adopté des lois assez protectrices pour son industrie de transport : à Dar, les camions tanzaniens sont toujours prioritaires sur les poids lourds des autres pays pour réaliser leur chargement. Les camions zambiens restent donc bloqués plus longtemps. La différence entre les deux itinéraires est alors importante : l'aller-

retour peut se faire en cinq ou six jours à Beira, contre 15 ou 16 jours nécessaires pour rallier Dar es-Salaam et revenir dans la Copperbelt. La réflexion était la même pour la route sud : pour rallier les ports de l'Afrique du Sud, la voie préférée était celle du Botswana, car ses routes sont en bon état et le relief est plat. La traversée du fleuve Zambèze s'effectue pour l'instant par ferry, ce qui induit un délai de deux à trois jours supplémentaires. Mais mon enquêté anticipait qu'il devrait prévoir une autre route lorsque le pont en construction entre Zambie et Botswana serait terminé, car il s'accompagnerait d'une congestion accrue des infrastructures frontalières. La congestion des infrastructures est donc l'une des raisons données au choix des itinéraires empruntés.

Le prix des circulations est une autre valeur intervenant dans la sélection des itinéraires dans le régime hors-piste. L'un des transporteurs de Ndola que j'ai interrogé me confiait que les entrepreneurs chinois avec lesquels il travaillait ne se souciaient que d'une chose : des prix les plus bas possibles (entretien n°86, NDL 6, 5/12/2017). Ils n'accordaient selon lui aucune importance aux normes de sécurité ou de qualité, ou même du temps passé à la frontière. L'attention porté au coût total des circulations domine parfois celle portée à l'utilisation d'infrastructures non-congestionnées, notamment lorsqu'il s'agit d'importer des nouveaux camions-citernes en Zambie. Les camions chinois sont préférés, bien qu'ils soient en général de moins bonne qualité que des camions d'occasion venant d'Europe ou des États-Unis. C'est l'un des « *good sides* » des entrepreneurs chinois (entretien n°84, NDL 4, 24/11/2017) : un camion chinois livré à Dar es-Salaam coûte environ 38 000 USD, contre 140 000 USD pour un camion venant d'Europe. De plus, ces derniers sont souvent livrés à Durban, ce qui représente un surcoût important pour l'importateur, car il est interdit de conduire des véhicules de seconde main sur les routes sud-africaines. Ils doivent donc être transportés sur d'autres camions. Ici, Dar es-Salaam est donc préféré, malgré la congestion de son port.

Une troisième justification donnée à la sélection des routes et des itinéraires est la présence d'administrations plus ou moins « *flexibles* » ou « *compréhensives* » (entretien n°85, NDL 5, 25/11/2017). C'est la raison pour laquelle, d'après cet enquêté travaillant pour Bolloré Logistics au poste frontalier de Kipushi, certains clients de Zambia Sugar dont il s'occupe empruntent la route de Kipushi plutôt que celle de Kasumbalesa, et ce malgré l'état des routes qui mènent à ce poste frontalier. La présence de contacts à certains points clés des territoires est également importante, notamment aux frontières ou à Dar es-Salaam. Des commerçant·e·s m'ont confié qu'il était important de disposer de quelqu'un de confiance au port pour être sûr que les chargements ne subissent pas de dégradations ou de vols (Notes de terrain, 19/05/2016).

En fonction des biens pris en charge, de leur provenance et de leur destination, les acteurs animant les circulations hors-piste ont donc une palette de choix plus importante concernant les routes empruntées que ceux intervenant dans d'autres régimes. La précarité dans les relations entre acteurs, mais également le nombre plus important de partenaires commerciaux dont ils et elles disposent constituent un facteur d'incertitude dans les affaires, mais leur fait également bénéficier d'une plus grande flexibilité, qu'ils exploitent à la façon de

niches économiques. L'utilisation pionnière de certaines infrastructures par les circulations du régime hors-piste a cependant tendance à attirer l'attention des autres acteurs sur des lieux jusqu'alors pensés comme en dehors de la carte mentale du commerce. Elles pourraient ainsi contribuer à leur redécouverte et à leur réinsertion dans le réseau plus classique.

Scène de terrain n°5 – Régime hors-piste. Commercer à Kipushi

Dans les divers documents statistiques du commerce auxquels j'ai eu accès durant mon terrain (Comesa et CSO en tête), les valeurs concernant le poste frontière de Kipushi étaient en général nulles : il était rare que même quelques tonnes de marchandises soient déclarées comme empruntant cette route. Mais la proximité de ce point frontalier avec la ville de Lubumbashi (environ 40 kilomètres), principal centre urbain de consommation de la région, et sa position dans la North-Western Province zambienne, caractérisée par son récent boom minier, ont attiré mon attention sur cette petite localité (voir Carte 8, p.299).

Je m'y suis rendue la première fois le 14 juin 2016, en plein saison sèche. J'étais accompagnée de Mr F., qui avait pour mission d'installer un bureau de la Cross-Border Traders Association (CBTA) ainsi qu'un *Trade Information Desk* sur le modèle de Kasumbalesa à Kipushi. Nous étions partis tard dans l'après-midi à cause d'une panne de véhicule survenue alors que nous étions encore à Solwezi. Au vu de la route qui nous attendait, je me suis ensuite sentie rassurée et reconnaissante que cette panne n'arrive pas sur la route elle-même. En effet, il s'agit d'une piste d'environ 120 kilomètres, traversant une région très rurale et des zones forestières. La piste commence par faire le tour de la concession minière de Kansanshi, dûment matérialisée par une clôture grillagée et des panneaux interdisant l'accès en anglais et en bemba avant de se diriger plein est, le long de la frontière congolaise. En juin 2016, j'avais déjà noté que la piste était par endroits très mauvaise : les poids lourds l'ayant empruntée pendant la saison des pluies précédente y avaient creusé de véritables tranchées de plusieurs mètres de profondeur en s'embourbant. Mr F. m'expliquait que certains camions étaient restés bloqués ainsi plus d'un mois. Les tentatives pour les débloquer étaient encore visibles : des arbres avaient été abattus pour servir de cales dans la boue, et étaient toujours sur place, figés dans la terre désormais sèche. Par moment, une déviation avait été ouverte dans la forêt afin de contourner l'obstacle. Par endroits, la piste était très sablonneuse et la voiture glissait légèrement sur la couche de poussière. Il était parfois impossible de croiser un autre véhicule (voir Figure 64, p.334). En juin 2016, nous avions parcouru ces 120 kilomètres en un peu plus de quatre heures.



Figure 64 : Croiser un poids lourd sur la route de Kipushi, 19 juin 2016

J'ai de nouveau emprunté cette route en novembre 2017 : je souhaitais voir comment la gestion des circulations avait évolué depuis mon dernier passage. Connaissant la route, je ne voulais cependant pas m'y rendre avec mon véhicule personnel. J'ai donc attendu qu'une équipe de Giant Logistiks soit dépêchée sur place pour les accompagner, et cela devait se faire impérativement avant le début des pluies. Nous devions faire l'aller-retour dans la journée : nous avons donc quitté Solwezi à 7h le matin du 25 novembre 2017. La route s'était encore détériorée : nous avons mis sept heures pour parvenir à Kipushi. Les premières pluies étaient en effet déjà tombées. Les ornières décrites ci-dessus commençaient donc à se remplir d'eau, et les parties sablonneuses étaient déjà boueuses et glissantes. Nous avons ainsi rarement dépassé les 30 kilomètres par heure.

Ces conditions ne décourageaient pas certains chauffeurs de poids lourds, qui continuaient à emprunter cet itinéraire. Des camions, dont la majorité étaient immatriculés en Tanzanie, empruntaient cette route, chargés pour la plupart de sucre, de riz ou d'huile de palme. Des transporteurs zambiens livraient maïs et *mealie-meal* aux dépôts de la frontière. La plupart de ces poids lourds semblaient par ailleurs transporter plus de 30 tonnes de marchandises, car ils tiraient en plus des remorques, chose que l'on ne voit pas à Kasumbalesa (voir Figure 65, p.335). Ils faisaient ainsi fi des régulations sur l'emploi de certaines infrastructures menant à la frontière de Kipushi (voir Figure 66, p.335).



Figure 65 : Entrée de Kipushi et poids lourds stationnés, 25 novembre 2017



Figure 66 : Pont sur la rivière Kafue. Le franchissement du pont est théoriquement limité aux véhicules ne dépassant pas 15 tonnes. Route de Kipushi, 25 novembre 2017

La localité de Kipushi elle-même n'est pas équipée pour recevoir ces poids lourds. Ce constat était d'ailleurs partagé par les fonctionnaires du City Council de Solwezi, en charge de l'organisation du marché de Kipushi. L'un d'eux m'avait dit que Kipushi est « *a very busy border* » mais « *lacking of infrastructures to manage international trade* » (entretien n°42, SLZ 4, 6/06/2016). Un parking était disponible pour les chauffeurs de poids lourd en attente, que ce soit pour décharger leurs marchandises, en transbordement ou pour franchir la frontière vers la RDC. En juin 2016, une centaine de camions y étaient stationnés (Notes de terrain, 15/06/2016). Un seul point d'eau était disponible, et avait été installé par les bons soins de l'officier principal de l'immigration à Kipushi, pasteur dans son temps libre.

En arrivant sur place, j'avais été frappée par le peu d'infrastructures et l'apparente faiblesse des activités commerciales : Kipushi est un village sans eau courante, sans électricité, sans réseau cellulaire zambien. Quelques boutiques sont disposées çà-et-là, quelques commerçant·e·s installent leurs marchandises (notamment des fripes[97]) à même le sol. Les camions stationnés sur l'espace de parking passent la frontière au compte-goutte. Il faut marcher le long de la frontière et fréquenter les *bush paths* qui la zèbrent de part en part pour comprendre le dynamisme du commerce dans cet espace. Les premiers d'entre eux débutent à une cinquantaine de mètres à peine du poste de douane. Ils sont empruntés par des piétons et des vélos, bien que ceux-ci soient moins perfectionnés qu'à Kasumbalesa, transportant des produits agricoles (sacs de maïs, de *mealie-meal,* de soja) ou de matériaux de construction (voir Figure 67, p.337). Lorsque je m'y rends avec Mr F., un homme est justement en train d'emprunter ce chemin pour se rendre en RDC avec quelques sacs de soja chargés sur son vélo. Un débat houleux s'ensuit en kaonde entre Mr F. et le commerçant : ce dernier explique qu'il n'emprunte pas la voie normale car il ne veut pas payer les taxes légales ou illégales qu'on ne manque pas de lui réclamer. Mr F. lui répond en faisant un plaidoyer en faveur du projet de la CBTA (un corridor pour piétons sur le modèle de celui de Kasumbalesa, où la CBTA prélèverait également une taxe), notamment en insistant sur l'importance d'avoir des statistiques et mieux prévoir l'activité économique entre les deux pays. Le débat est rejoint par un agent de l'immigration congolaise, dont le bureau, situé à une vingtaine de mètres, marque l'entrée au Congo, et qui me traduit partiellement les échanges. Mr F. explique que le fait de passer par les voies détournées ne fait qu'encourager les rapports de prédation qu'entretiennent les douaniers et les policiers sur les commerçant·e·s. L'agent congolais ne prend pas trop part aux débats : il me dit que, chez eux, le chargement du commerçant en question est considéré comme un « *colis domestique* » et donc n'est pas taxé. Il tient ensuite à me faire parcourir les quelques mètres nous séparant de son tout petit bureau, côté RDC, qu'il partage avec un soldat. Il y a des postes de la sorte à chaque chemin de brousse, on aperçoit le suivant à une cinquantaine de mètres de là (Note de terrain, 16/06/2016). Cela est également une source de surprise pour moi : dans les discours, le côté congolais est toujours présenté comme chaotique, mal-organisé, renforçant le contraste avec la supposée bonne organisation zambienne (voir Chapitre 5). À Kipushi, la bonne organisation et l'efficacité publiques dans la gestion des circulations commerciales semblent avoir changé de camp. La présence des fonctionnaires de l'immigration et de soldats congolais à chaque débouché de

[97] Appelées *Salaula* en Zambie, les fripes représentent un important marché dans toute la région. Elles ont notamment constituées une activité économique de secours pendant la crise économique des années 1990 (Botte, 2002 ; Hansen, 2000). À Kipushi, elles arrivent en général de Lubumbashi.

bush path fait apparaître comme relativement faible la présence de l'État zambien à la frontière de Kipushi, avec son petit bureau des douanes et ses maigres ressources humaines.



Figure 67 : Sacs de ciment en partance pour le Congo. Les vélos, transportant 200kg de ciment chacun, peuvent emprunter les *bush paths*. Ils font cependant partie d'une commande beaucoup plus importante, comme en témoigne la présence du camion en second plan. Kipushi, 25 novembre 2017

Grâce à sa proximité avec Lubumbashi, principal centre de consommation des Copperbelts, Kipushi prend véritablement des airs de plateforme commerciale transfrontalière les jours de marché (mardis et vendredis). Le village s'en trouve métamorphosé d'activités (voir Figure 68, p.338) : les acheteur·euse·s, vendeur·euse·s et transporteurs affluent du Congo, de Lubumbashi pour la plupart. En arrivant en Zambie, ils doivent payer le bureau de la santé publique (100 F) et l'immigration. Les douaniers et les « *revenue collectors* » du City Council de Solwezi taxent ce qu'ils peuvent. Les agents de police réclament également un droit de passage aux personnes qui retournent au Congo. Le marché, se déroulant dans tout le village, et pas seulement dans les cahutes en bois prévues pour l'accueillir, s'organise plus ou moins par quartiers : denrées alimentaires, charbon, fripes, *chitenge* (tissus traditionnels) et vêtements, poisson fumé ou séché, bétail. Certaines marchandises venant de l'étranger ont traversé la frontière à Kasumbalesa, ont transité par Lubumbashi et se vendent sur le marché de Kipushi, comme les boissons par exemple. Les *bush paths* regorgent d'activité : les commerçant·e·s les utilisent pour tenter d'échapper aux taxations qu'ils et elles perçoivent comme indues, mais aussi par habitude, ou par souci de réduire les distances à parcourir.



Figure 68 : Marché de Kipushi. Au premier plan, une vendeuse de capenta (friture d'alevins) et de poissons séchés. 17 juin 2016

La faiblesse des infrastructures ne freine donc aucunement les activités commerciales : le dynamisme économique et démographique de la RDC draine des commerçant·e·s et des chauffeurs de poids lourds, y compris jusqu'à Kipushi, pourtant sans cesse décrite en termes de distance par rapport aux autres centres de Zambie. La faiblesse des infrastructures et la distance sont souvent déplorées de la part des agents de l'État ou du City Council de Solwezi (entretien n°42, SLZ 4, 6/06/2016), en ce qu'elles rendent problématiques la gestion et le contrôle tant des circulations commerciales que des pratiques corruptives dont se rendent coupables, à la vue de tou·te·s, les divers fonctionnaires de l'État. Pour résoudre ce problème, le district de Solwezi a, en mars 2016, été éclaté en 4 nouveaux districts : deux d'entre eux sont directement pensés pour couvrir les deux nouvelles mines de Kalumbila et de Lumwana. Le troisième, pensé pour rapprocher la gestion publique de la frontière de Kipushi, est créé autour du village de Mushindamo, une quinzaine de kilomètres au sud de la frontière elle-même[98]. Dans la création de ces nouveaux districts, le parti au pouvoir PF a été accusé de mettre une œuvre une stratégie politicienne, qui aurait, par ce biais, facilité l'accès à ces régions rurales en période d'élections présidentielles et législatives. La distance de Kipushi ne représentait en tous cas pas un obstacle à la réalisation de la

[98] Les trois nouveaux districts sont censés être opérationnels depuis 2016 : le personnel administratif avait été nommé, et les chantiers de construction des nouveaux bureaux entamés. Il est cependant impossible de trouver une carte relevant les frontières officielles des nouveaux districts, y compris en 2019.

campagne électorale : lors de mon passage à Kipushi en juin 2016, j'ai ainsi rencontré le jeune nouveau District Commissioner de Mushindamo, distribuant du matériel de campagne, en l'occurrence des pagnes et des casquettes estampillées PF. Sa présence montre bien le réinvestissement par l'État de ces régions frontalières éloignées des centres commerciaux et politiques habituels.

2. Spéculation et effets structurants des circulations commerciales hors-piste

De par leur modularité, leur flexibilité et la faiblesse des investissements de forme réalisés autour d'elles, les circulations commerciales du régime hors-piste ont la possibilité d'utiliser des itinéraires originaux par rapport aux routes classiques et historiques décrites dans les chapitres précédents. Les raisons avancées à l'utilisation de ces itinéraires sont variées : éviter la congestion des voies principales, bénéficier d'un meilleur prix pour les services liés au stockage des marchandises ou au stationnement des véhicules, favoriser des lieux où des réseaux d'interconnaissance peuvent être mobilisés, notamment dans les services de l'État, etc. La possibilité d'échapper aux infrastructures classiques de comptabilisation et de contrôle des circulations peut également être vue comme un avantage lorsqu'elle permet des pratiques de dissimulation et de fraude. Ainsi, les acteurs animant le régime hors-piste utilisent le poste frontalier de Kipushi pour rallier Lubumbashi depuis la Zambie. Ils et elles utilisent également le corridor menant au port de Walvis Bay, situé sur la côte namibienne de l'océan Atlantique, encore très peu utilisé par les autres circulations de marchandises malgré les efforts fournis par le consortium public-privé constitué autour de ce corridor.

Mais l'utilisation répétée de ces routes et la bonne marche des circulations qui s'y déroulent, parfois contre toute attente, associée à la progressive saturation des itinéraires classiques ont tendance à attirer l'attention des acteurs ne les utilisant pas (voir Encadré n°17, p.341-342). Se développent alors des pratiques de spéculation (foncière, politique, etc.) tant de la part des administrations de l'État que de la part des entreprises se cantonnant aux routes traditionnelles autour de ces nouveaux lieux des circulations. De nouvelles activités y fleurissent, ce qui pourrait, à terme, témoigner d'une réorientation plus globale des circulations de marchandises dans les Copperbelts.

A. S. est un homme d'une soixantaine d'années d'origine somalienne. Il dirige une entreprise créée en 2004 avec son fils. Ses 79 camions-citernes servent à transporter de l'essence, notamment depuis Dar es-Salaam, mais surtout de l'acide sulfurique de la Zambie vers le Congo. A. S. est l'un des principaux sous-traitants sur le contrat d'approvisionnement des mines congolaises de Glencore.
J'ai rendez-vous avec lui le 8 décembre à 9h. Lorsque j'arrive sur place dans la cour de son entreprise, située au sud de la zone industrielle de Ndola, mon enquêté est absent. La secrétaire m'indique que mon rendez-vous a été décalé à 16h. Ce délai s'explique par le fait que A. S. a dû se rendre à une réunion urgente à Kitwe avec les gestionnaires des mines appartenant à Glencore. Avec la hausse récente des prix du cuivre, l'entreprise redémarre une de ses mines situées à Kolwezi, en RDC. Elle prévoit ainsi avoir besoin d'un volume de 120 000 tonnes d'acide sulfurique par mois, et avait ainsi convié les transporteurs afin de discuter des conditions de possibilité des livraisons.
Lors de notre entretien, à 16h le même jour, A. S. me rapporte avoir alors posé cette question : « *can Kasumbalesa handle those trucks ?* » à laquelle il répond par la négative, avec certitude : « *no way : it will take weeks to deliver* » me dit-

il. Je lui demande alors quelle solution a été proposée : celle de passer par Kipushi. Quand je lui fais remarquer l'état de la route (voir Scène de terrain n°5, p.333), il me répond : « *the road is not a problem. The mines will do it if they are interested* » en me donnant l'exemple de la route Chingola – Solwezi dans lesquelles les entreprises minières ont investi beaucoup d'argent.

Source : Entretien n°88, NDL 8, 8/12/2017 mené avec le dirigeant d'une entreprise de transport d'acide sulfurique.

Encadré 17 : Les limites de l'itinéraire de Kasumbalesa mises en évidence par un acteur du régime hors-piste.

a) Spéculation et projets infrastructurels du gouvernement

La progressive saturation du poste frontalier de Kasumbalesa et des routes qui y mènent (voir par exemple la Scène de terrain n°3, « Traversons Chingola », p.285), associée au nombre toujours plus important de circulations se déroulant sur la route de Kipushi ont eu comme effet d'attirer l'attention des administrations de l'État zambien vers ce village frontalier isolé. C'est ce que déclarait par exemple un fonctionnaire de la PPP Unit (entretien n°78, LUS 17, 8/11/2017) : « *it's important to have alternative routes*. » Il s'exprimait ainsi à propos des limites posées par le PPP de la frontière de Kasumbalesa et des libertés prises par l'entreprise KBP en termes de taxation des circulations. Il estimait que l'investissement du gouvernement autour de nouvelles routes ferait drastiquement chuter l'affluence à Kasumbalesa et « *will make them [KBP] think twice about their competitiveness.* »

Dans les faits, cet intérêt se traduit par la multiplication de projets de développement d'infrastructures à Kipushi (Zambia Daily Mail, 2017). Par exemple, un projet d'électrification était en cours de réalisation lors de mes visites sur le terrain : la construction de lignes électriques avait débuté depuis la ville de Solwezi. En novembre 2017, les travaux n'avaient pas encore atteint Kipushi. Mais le projet gouvernemental le plus important est sans doute l'asphaltage de la route. Peu d'informations sont communiquées sur ce projet, si bien que chaque année, les rumeurs sur le commencement des travaux vont bon train parmi les citoyen·ne·s et les commerçant·e·s. Un de mes enquêtés travaillant à la Road Development Agency à Lusaka (entretien n°79, LUS 18, 8/11/2017) m'a cependant transmis un rapport très complet effectué par un cabinet d'études zambien sur l'amélioration de la route Solwezi-Kipushi, prouvant que le projet de réfection de cette route est bien à l'ordre du jour pour le gouvernement zambien. La justification de l'intérêt des travaux sur cette route est assez classique : une nouvelle route apportera le développement à cette région et à sa population :

> « Improvements to this road would increase the vast mining potential in this part of Zambia, which is home to the some of the richest copper deposits in Zambia. The improved access would also create a crucial link to the DRC, and through it onwards to Luapula province and the great lakes region. In addition to the improvements to the mining sector, the route will also serve the agricultural, tourism and trade sectors, and provide improvements to the livelihood of individual inhabitants by improving economic activities and enhancing access to health care and school infrastructure. Significant reduction in vehicle operating costs will also be a direct benefit of the route. » (Rankin Engineering Consultants, 2015, p. 9)

Les secteurs minier, agricole, touristique et commercial sont vus comme les principaux bénéficiaires de ce projet. Les ingénieur·e·s du cabinet Rankin ont également calculé la hausse du trafic qui résulterait de la construction d'une route : à court terme (5 ans), ils l'estiment à plus de 30 % pour les poids lourds (Rankin Engineering Consultants, 2015, p. 81). Dans les retombées économiques espérées, l'exportation de denrées agricoles zambiennes vers la RDC figure en très bonne place. Le cabinet d'études rejoint donc ici les espoirs du gouvernement de devenir le grenier de la région grâce aux exportations agricoles vers son voisin congolais (Voir Chapitre 5) :

> « The Solwezi-Kipushi road is considered to be an international route to the Democratic Republic of Congo from North-Western Province. It is an important gateway to the Congolese market for almost any agricultural product from the 8 districts of North Western Province. » (Rankin Engineering Consultants, 2015, p. 112)

Le rapport souligne ainsi la possibilité que cet itinéraire, plutôt réservé en temps normal au régime hors-piste, soit utilisé par des circulations issues du régime de roue de secours, avec tout ce que cela peut signifier de positif pour les administrations de l'État qui pourront alors prélever sur elles taxes et impôts. Ce rapport est daté de 2015, et aucune information supplémentaire ne m'a été communiquée quant à ses retombées concrètes ou quant aux avancées du projet de reconstruction de la route de Kipushi.

D'autres projets du gouvernement zambien montrent un engouement public pour la douane de Kipushi, comme la construction de nouveaux bâtiments pour les services de l'immigration (voir Figure 69, p.345). Ce bâtiment est un témoin des ambitions peut-être disproportionnées du gouvernement pour Kipushi : il a par exemple été équipé de toilettes, sans que le village ne soit cependant relié à l'eau courante. Situés en retrait par rapport à la frontière elle-même, les nouveaux bureaux de l'immigration anticipent la série de démolitions prévues par le gouvernement afin de faire respecter les 200 mètres légaux de *no man's land* qui doivent théoriquement séparer les derniers bâtiments zambiens de la limite internationale. Les démolitions ont pour l'instant été très sélectives : seules les cahutes du marché avaient été détruites entre juin 2016 et novembre 2017.

Finalement, l'attention de l'État pour Kipushi est visible par une série de réformes administratives, qui préfigurent d'une réorganisation des services déconcentrés du gouvernement à Kipushi dans un but de contrôler les circulations qui s'y déroulent. La création d'un nouveau district à Mushindamo, déjà citée ci-dessus, en fait partie. Le représentant de la ZRA à Kipushi, rencontré deux années de suite, m'a également expliqué que le gouvernement souhaitait changer le statut du bureau ZRA de Kipushi afin qu'il soit possible d'y réaliser des entrées douanières et d'y payer ses taxes. Cette décision faisait suite, d'après lui, au passage du tout premier chargement de cathodes de cuivre par la douane de Kipushi.

b) Spéculation de la part des entreprises

Les entreprises privées ne sont pas en reste. Comme dans toute spéculation, les actions des uns (ici, les circulations hors-piste réussies sur des itinéraires originaux et l'abondance de projets publics) entraînent une réaction de la part des autres. Toute personne investie dans le commerce entre Zambie et RDC a pu constater l'évolution de Kasumbalesa dans les cinq et dix dernières années : le marché a pris énormément d'ampleur (entretien n°30, CBW 2, 12/05/2016), et le prix des terrains y est maintenant très élevé (un commerçant namibien me rapportait louer un terrain avec un container réfrigéré pour 100 USD par jour, entretien n°34, KAS 12, 18/05/2016). Les entrepreneurs installés en Zambie font donc le calcul suivant : il est important de se positionner à Kipushi avant que la spéculation foncière ne fasse monter les prix des terrains[99]. Lors de mes séjours sur place, plusieurs entreprises sont ainsi venues prospecter : dans l'après-midi du 16 juin 2016 par exemple, j'avais été surprise en remarquant un pick-up appartenant à l'entreprise cimentière Lafarge à Kipushi. Les employés présents venaient dans le but de définir où ils pourraient installer un container de vente de ciment dans le village, à destination du marché congolais. De la même manière, mes propres récits concernant Kipushi ont encouragé un de mes amis, représentant à Solwezi d'une entreprise sud-africaine de structures en métal pour le bâtiment, à se rendre jusqu'à la frontière pour prospecter à son tour[100]. Il estimait que Kipushi pouvait être un lieu intéressant pour l'implantation de son commerce, au vu de la proximité de Lubumbashi.

L'intérêt produit par ce nouveau poste de douane concerne également les entreprises de logistique comme Giant Logistiks : c'est avec ses employés que j'ai réalisé ma visite de Kipushi en novembre 2017. En envoyant des représentants sur place, l'entreprise espère bien être le premier agent en douane à installer un véritable bureau à Kipushi, ce qui lui permettrait d'attirer les premiers gros clients souhaitant utiliser cette route et bénéficier des technologies permettant rapidité et fluidité dans le cadre du régime de direction assistée. À l'heure actuelle, Giant Logistiks dispose déjà d'un employé installé sur place, mais le manque de bâtiments disponibles le force à partager le bureau de la ZRA, une proximité qui serait difficilement acceptable ailleurs au vu des possibles conflits d'intérêt entre l'autorité douanière et les agents en douane qui pourraient en résulter. L'employé de Ndola qui dirigeait l'expédition, Joseph, se rendait pour la première fois sur les lieux. Il avait comme mission de rencontrer les fonctionnaires du City Council de Solwezi et du nouveau district de Mushindamo afin de sécuriser l'achat d'un terrain à Kipushi (voir Figure 69, p.345). De telles négociations avaient déjà eu lieu quelques années auparavant, mais la création du nouveau district rendait obligatoire la soumission d'une nouvelle demande officielle. Le voyage jusqu'à Kipushi permettait aussi à Giant Logistiks de

[99] Il n'est pas forcément facile d'acquérir des terrains : une bonne partie du foncier est soumis au droit coutumier (*customary law*), et donc n'est pas à vendre. L'État change de plus en plus fréquemment le statut de terrains situés à des endroits clés, comme aux frontières, afin de l'intégrer au domaine commercial soumis au droit « moderne » (*commercial law*), ce qui autorise la vente du foncier. Voir Brown, 2005.

[100] Ainsi, la chercheure a elle-même contribué à alimenter la spéculation autour de Kipushi, rien qu'en se rendant sur place …

sécuriser des contacts dans les services de l'État présents à la frontière, à l'occasion d'un repas pris du côté congolais de la frontière où, d'après nos hôtes de Kipushi, se trouvent les seuls établissements convenables pour accueillir des visiteur·euse·s.



Figure 69 : Le terrain sur lequel Giant Logistiks aimerait construire un bureau. Le bâtiment visible en arrière-plan est le nouveau bureau des services de l'immigration. Kipushi, 25 novembre 2017

Kipushi n'est pas le seul lieu que les circulations hors-piste contribuent à placer sur les cartes mentales des autres acteurs du commerce. Le tout nouveau port namibien de Walvis Bay fait également partie de ces nouveaux lieux qui font naître une certaine spéculation. Dans les statistiques dont il disposait, un employé de Giant Logistiks constatait avec moi la très faible utilisation de ce corridor (loin derrière les routes de Durban et de Dar es-Salaam) malgré la bonne réputation dont il disposait dans le monde de la logistique. Mon enquêté ne savait pas trop expliquer ce faible intérêt : « *peut-être un problème d'équipement …* » lance-t-il en guise d'explications (entretien n°71, LUB 6, 13/09/2017). La congestion du port de Dar es-Salaam et les difficultés bureaucratiques que posent les routes sud-africaines ont encouragé les acteurs du régime hors-piste à utiliser depuis peu la route de Walvis Bay, notamment pour l'importation d'équipements ou de marchandises. Pour l'un de mes enquêtés, la route de Walvis Bay était « *new and very efficient* » (entretien n°88, NDL 8, 8/12/2017). Il donne à ce sujet un exemple concret : lorsqu'il commande un nouveau camion par Dar es-Salaam, il se rend en avion jusqu'au port pour vérifier que rien ne soit volé et pour rémunérer les « bonnes personnes ». Quand ses importations passent par Walvis Bay, il n'a qu'à envoyer l'argent nécessaire au paiement des droits de douane, et tout se passe bien. Walvis Bay est, de la même manière, de plus en plus utilisé pour l'importation en Zambie de denrées alimentaires, comme le poisson congelé, acheminé ensuite jusqu'à Kasumbalesa où il est vendu dans des containers ou des entrepôts à la frontière (entretiens n°20, KIT 3, 28/04/2016 ; n°21, KAS 1, 29/04/2016 et n°34,

KAS 12, 18/05/2016). L'important travail de lobbying exercé par le consortium public-privé constitué autour du corridor (publications, participation aux foires agricoles et minières, notamment en Zambie[101]) contribue à rendre cette route attractive, notamment pour les chargements de cuivre en provenance des Copperbelts et à destination des marchés européens.

L'utilisation réussie des routes alternatives par les circulations du régime hors-piste peut donc contribuer à terme, à la réorientation des circulations commerciales au profit de nouveaux lieux de commerce. Elle participe en effet à la (re)découverte d'autres itinéraires, qui présentent différents avantages pour les acteurs animant les circulations : moindre congestion, pratiques de taxation légale et illégale moins lourdes, possibilité de trouver des arrangements avec des fonctionnaires plus « flexibles ». L'état catastrophique de la route n'apparaît alors que comme un facteur à prendre en compte dans la vitesse et le coût global du mouvement. D'après les chauffeurs de poids lourds empruntant la route de Kipushi, la congestion et le coût de la traversée *via* l'itinéraire traditionnel de Kasumbalesa rendaient intéressant et rentable le passage par Kipushi. Grâce à la faiblesse des investissements de forme, les circulations hors-piste semblent donc être les seules à pouvoir mettre en concurrence les différents itinéraires commerciaux entre les ports internationaux et les Copperbelts. Mais leur succès dans l'utilisation d'autres routes attirent l'attention d'autres acteurs, également gênés par la congestion des infrastructures traditionnelles. Cela se traduit par une importante spéculation autour des nouveaux lieux du commerce, tous les acteurs souhaitant s'y positionner avant leurs principaux concurrents et afin de bénéficier du boom commercial annoncé. À travers la multiplication des projets publics et privés, la localité de Kipushi entre bien dans l'analyse de la North-Western Province zambienne comme « a modern-day African Wild West », selon les mots du géographe Rohit Negi (2009, p. 38). Face aux problématiques économiques de la Copperbelt traditionnelle (mines moins productives, congestion des infrastructures de transport), cette région jusqu'alors marginalisée dans la politique zambienne est investie de nouvelles « expectations of modernity », pour paraphraser le célèbre ouvrage de James Ferguson dédié à la Copperbelt.

Conclusion du Chapitre 6

Le régime hors-piste, troisième et dernier régime de circulations identifié sur le terrain, est donc avant tout caractérisé par sa modularité, elle-même étant définie par la fragmentation de l'information, l'interchangeabilité des unités d'un même système (ici, des acteurs du commerce), et la flexibilité/précarité des relations entre elles. La modularité du régime hors-

[101] Des représentant·e·s de ce consortium étaient par exemple présent·e·s à la foire agricole de Lusaka organisée à l'occasion de la Farmers Day, un événement annuel rassemblant plusieurs centaines de milliers de visiteur·euse·s sur 4 jours d'exposition (Notes de terrain, 5/08/2017).

piste est entretenue par la présence de réseaux de commerçant·e·s relativement opaques, notamment chinois et somaliens, mais également par la faiblesse du recours à la contractualisation dans les transactions. Cela se traduit par l'importance de l'utilisation de l'argent liquide dans ces transactions, ce qui renforce une fois de plus la fragmentation de l'information, car cela rend les échanges peu transparents pour une observatrice extérieure comme pour les institutions de régulation financière. Toutes ces caractéristiques ont la conséquence de permettre des recours accrus à la sous-traitance, y compris des grosses commandes liées à l'exploitation minière, et donc une concurrence renforcée entre les acteurs individuels et les réseaux participant au régime de circulations hors-piste :

> « In the realm of value chain modularity, suppliers and customers can be easily linked and de-linked, resulting in a very fluid and flexible network structure. » (Gereffi, Humphrey et Sturgeon, 2005, p. 85)

Les caractéristiques qui font de cet ensemble un régime modulaire sont paradoxalement interprétées socialement comme une marque de non-modernité, d'archaïsme dans les affaires, voire de localisme anachronique. En effet, toutes ces caractéristiques (présence de réseaux de commerçant·e·s « ethniques », opacité, sous-contractualisation et utilisation de liquide) ont tendance à être interprétées comme devant régir des circulations intrinsèquement locales, de proximité, même si elles sont, dans le cas qui nous intéresse, souvent régionales voire internationales. Cela renforce les représentations négatives à leur sujet, car ces caractéristiques permettent aux circulations de passer sous les seuils de détection des infrastructures classiques de comptabilisation, qu'elles soient publiques ou privées, nationales ou internationales.

Le régime hors-piste est plus généralement marqué par de faibles investissements dans les infrastructures immatérielles censées fluidifier les mouvements commerciaux, et pas seulement concernant les appareils de comptabilisation des circulations. Cela a comme conséquence une plus grande flexibilité dans l'utilisation des routes et des itinéraires par rapport aux deux régimes de circulations dont il a été question dans les chapitres précédents. Les circulations commerciales utilisent, dans le régime hors-piste, certaines routes situées en dehors des itinéraires habituels, c'est-à-dire en dehors des itinéraire miniers historiques. Les raisons avancées à cette utilisation sont multiples : volonté de discrétion, évitement de la congestion ou de taxes publiques et privées trop importantes, volonté de bénéficier de contacts dans un réseau prédéfini. L'utilisation réussie de ces routes situées en dehors du réseau traditionnel entraîne d'autres acteurs à s'intéresser à ces nouveaux lieux des circulations (comme le poste frontalier de Kipushi par exemple). J'ai à ce titre utilisé l'expression d'effets structurants des circulations commerciales hors-piste, en insistant sur les spéculations publiques et privées qui découlaient de la (re)découverte de certains itinéraires commerciaux. Les circulations du régime hors-piste ont en tous cas contribué à attirer l'attention d'acteurs intervenant plutôt dans les deux autres régimes de circulations sur des lieux jusqu'alors situés en dehors des cartes mentales du commerce, ce qui peut annoncer une réorientation plus générale des circulations de marchandises (avec, par exemple, la prévision d'importantes circulations d'acide sulfurique entre les mines de la North-Western Province zambienne et celles du Haut-Katanga ou du

Lualaba congolais voisin). Cela peut cependant aussi marquer la fin des avantages que retiraient ces circulations modulaires précisément de leur situation hors-piste.

La flexibilité dont bénéficient les circulations du régime hors-piste est interprétée avec ambivalence par les acteurs de ce régime. Plus de flexibilité est parfois synonyme de profits d'autant plus importants : par exemple, le dirigeant d'une entreprise de transport m'expliquait qu'il ne craignait pas les éventuels effets d'une crise électorale en RDC. Les mines n'ayant que deux ou trois jours d'autonomie en acide, elles devront forcément faire appel à lui ; en cas d'insécurité, les tarifs des transports seront forcément plus élevés. « *High risk equals high profit* », me dit-il, insistant sur le fait que, si je veux rester tranquille, je peux rester en France, mais que je n'y ferai jamais beaucoup d'argent. Pour cela, il vaut mieux investir en Somalie, au Soudan, ou en RDC (entretien n°88, NDL 8, 8/12/2017) ! Mais plus de flexibilité, dans l'utilisation des routes comme dans les relations contractuelles est aussi interprété comme présentant davantage de risques : une panne chez un fournisseur peut représenter une perte sèche pour les entreprises de transport. L'utilisation de routes non-sécurisées fait resurgir les problématiques liées au vol des marchandises, que l'on dit endémique sur des routes telles que celle de Kipushi. De la même manière, cela pose la question de la sécurité de la main-d'œuvre exposée à de graves accidents (voir Figure 70, p.348), liés en partie à la précarité qui définit les circulations dans le régime hors-piste. « *Our people have died* », me confie un chauffeur de poids lourd (entretien n°89, NDL 9, 9/12/2017). En février 2019, la presse congolaise rapporte ainsi qu'un camion d'acide se rendant à la mine de Mutanda en RDC s'est renversé et a causé la mort de 18 personnes (Clowes, 2019).



Figure 70 : Camion accidenté sur la route entre Lusaka et Ndola, 3 décembre 2017

Les circulations du régime hors-piste sont donc également celles où la précarité de la vie humaine dans le domaine du mouvement des choses est la plus sensible. Cela fait écho à tout un pan des *logistics studies*, dans lesquelles un bon nombre de contributions s'attachent à décrire les conditions de travail et l'exploitation salariale dans les chaînes logistiques (Cowen, 2010 ; Gregson, 2017 ; Gregson, Crang et Antonopoulos, 2017 ; Rekhviashvili et Sgibnev, 2018 ; Tsing, 2009). Cette précarité est cependant accueillie avec le plus grand silence par les autres acteurs de la logistique et des circulations commerciales : une majorité d'entre eux dépendent des circulations hors-piste à un moment donné, mais la fragmentation de l'information a comme conséquence l'ignorance mutuelle entre acteurs.

Interlude photographique. L'évolution des paysages commerciaux de la Copperbelt zambienne

Grâce à quelques photographies tirées de mon terrain en Zambie, cet interlude a pour objectif de donner à voir les espaces de la Copperbelt zambienne et les effets des politiques économiques nationales et internationales sur ceux-ci. La photographie est un médium intéressant pour illustrer un travail ethnographique. Selon G. Dobler,

> « Ethnographic photography does not merely illustrate texts. Like every art form, it makes things visible — in Wittgenstein's terms, showing instead of saying. It evokes things instead of being definitive about them. » (Dobler, 2018, p. 234)

Ces clichés ont été pris entre août et décembre 2017 dans la zone industrielle de Ndola, à l'entrée sud de la ville. Ils montrent une zone dans laquelle un bon nombre d'unités productives ont fermé dans les années 1990. Les lieux étant encore le théâtre d'une activité économique sont pour la plupart liés à l'industrie logistique et au mouvement des marchandises dans l'espace : entrepôts, bureaux des agences de douane, parkings pour poids lourds, unités mécaniques pour camions et services aux chauffeurs sont les espaces qui ont survécu, voire progressé, avec la libéralisation de l'économie. La dynamique de cette portion de ville est assez révélatrice de ce que décrit Béatrice Hibou dans son ouvrage de 1996 : avec les plans d'ajustement structurel des années 1980 et 1990, les activités productrices ont été peu à peu remplacées par des activités liées au mouvement des marchandises, qui désormais sont les espaces de captation des rentes (Hibou, 1996, p. 258).

La plupart de ces images sont vides d'êtres humains. Je rejoins encore une fois les propos de G. Dobler dans son essai photographique de 2018 :

> « Ethnography is about people, so most ethnographic photographs show people. Bodies, hands, eyes; joy or sadness or hardship written in the lines of a face. For us, few things in the world are as immediately evocative as good images of fellow human beings. (…) Sceptical towards portraits' apparent immediacy, I wanted to show peoples' hopes through the material structures they left behind. » (Dobler, 2018, p. 238)

Les bâtiments fermés dont il est question dans la première partie de ces images (Figures 71 à 74) sont ateliers des télécommunications, usine de production de papier ou de biscuits. On peut les retrouver dans d'autres villes zambiennes anciennement industrielles, comme à Kabwe où l'on trouve les friches de l'usine Mulungushi Textiles fermée dans les années 1990. Ils font écho à un âge d'or, pendant lequel Ndola était réellement « *the industrial heart of the Copperbelt* » (entretien n°56, GIA 10, 9/08/2017). Ces images font donc écho à ces attentes qui s'étaient constituées dans la Copperbelt zambienne autour du développement économique et de la richesse industrielle. Elles pourraient donc illustrer ces *Expectations of Modernity* déçues dont traite l'ouvrage de James Ferguson (Ferguson, 1999).

I.



Figure 71 : Ateliers Zambia Electrometer fermés. Ndola, 21 septembre 2017



Figure 72 : Ateliers Zamtel fermés. Ndola, 21 septembre 2017



Figure 73 : Cour d'une entreprise fermée. Ndola, 23 septembre 2017



Figure 74 : Portail d’une usine de biscuits, fermée. Ndola, 23 septembre 2017

Tout n'est pas que ruines dans la Copperbelt. La spécialisation de l'économie autour du cuivre, de son extraction, de sa transformation, mais surtout autour de son exportation, fait vivre certains espaces économiques à Ndola, qui conserve ainsi une place centrale dans l'organisation spatiale de la Copperbelt zambienne. La deuxième série d'images (Figures 75 à 77), par la juxtaposition de l'ancien et du nouveau, veut montrer les dynamiques historiques de remplacement des activités de production industrielle par des activités logistiques. Elles illustrent le contraste entre les friches industrielles et les tout nouveaux bâtiments (ici un futur centre mécanique pour les poids lourds et les engins miniers) dont les fresques sont peintes avec application. Les investissements ont changé d'objets et d'objectifs :

> « The emphasis currently being placed by both donors and the (…) government on transport infrastructure, funded by foreign loans and constructed by a range of mostly foreign contractors, is framed primarily in terms of decongestion and logistics, and their potential to contribute to economic growth – *not* in terms of industrial linkages or enhancing industrial production. » (Goodfellow, 2018, n. p.)

Les projets de développement des infrastructures en Afrique sont désormais justifiés par le développement de la logistique (et la décongestion de certains espaces), et non plus par le soutien à la production industrielle. C'est ce que nous montrent les bâtiments neufs ou en construction, qui concernent la logistique et le mouvement des choses.

II.



Figure 75 : Emplacement d'une entreprise spécialisée dans la géochimie pour l'industrie minière. Ndola, 21 septembre 2017



Figure 76 : Au premier plan, une usine abandonnée de fabrication de papier (Muchinga Paper Company). À l'arrière-plan, un tout nouveau centre mécanique pour poids lourds. Ndola, 22 septembre 2017



Figure 77 : Décoration du mur d'enceinte du nouveau centre de mécanique pour poids lourds pour son ouverture prochaine. Ndola, 14 novembre 2017

Inutile d’en dire davantage, laissons les images parler d’elles-mêmes. Concluons avec les mots de Gregor Dobler :

« Writing about my own photographs, I realise I am tempted to tell you what to see. Beyond providing context, such telling would make little sense: no words are needed for that whose presence is vivid enough and no words will evoke what is completely absent. When doing photography, we try to accurately convey meaning without fully controlling what we show. » (Dobler, 2018, p. 239)

Chapitre 7. Rugosités de l'espace et texture géographique des trois régimes de circulations

Introduction

Le terme de régime désigne en général des époques qui se succèdent : que l'on pense aux régimes politiques ou, dans les travaux de sciences sociales, au concept de « waste regimes » de Zsuzsa Gille (2010) ou de « sociotechnical regimes » (Lawhon et Murphy, 2012 ; Smith, Stirling et Berkhout, 2005), le terme est en général utilisé pour décrire une succession d'époques distinctes, expliciter une chronologie et comprendre le changement social. L'étude des régimes sociotechniques est par ailleurs souvent associée aux *transition studies* (Murphy, 2015), un courant qui cherche à comprendre et améliorer les « transitions vers la durabilité » (Audet, 2015) des systèmes sociotechniques actuels. Les trois régimes de circulations mis en évidence dans cette thèse sont au contraire pensés comme coexistant dans le présent : ces formes d'organisation des circulations sont contemporaines les unes des autres. Leur configuration et leur évolution découlent de l'histoire coloniale et minière de la région des Copperbelts, et dépendent de certaines inerties géographiques liées à la mise en place de dispositifs infrastructurels lourds[102]. Il est en ce sens impossible de cloisonner l'analyse de ces trois régimes : l'histoire politique et économique ainsi que les réseaux infrastructurels qui permettent les circulations de marchandises leur sont communs. La coexistence des régimes de circulations a comme conséquence de donner la possibilité aux acteurs de ne pas être limités dans l'utilisation d'un seul régime. En fonction de leur perception des opportunités que pose l'un ou l'autre régime, ils et elles peuvent s'adapter et faire circuler leurs marchandises grâce à plusieurs régimes différents. Ils et elles mobilisent stratégiquement les différents régimes, en fonction des avantages associés à chacun d'entre eux.

Ce chapitre a donc pour objectif d'analyser les effets de la coexistence spatiale des régimes de circulations dont il a été question dans les Chapitres 4, 5 et 6 de cette thèse. Comment se combinent-ils ? Comment se concurrencent-ils ? Comment expliquer le passage des acteurs de l'un à l'autre ? On constate que les aspects matériels habituellement avancés dans l'étude des circulations de marchandises ne sont ici pas opératoires pour comprendre les variations de régimes car les réseaux d'infrastructures matérielles sont communs aux trois régimes. Ainsi, l'état des routes et des revêtements ou les itinéraires qu'elles empruntent ne

[102] Ce chapitre s'intéressera donc en premier lieu aux infrastructures matérielles sur lesquelles s'appuient concrètement les régimes de circulations.

sont pas un critère de choix, car, étant donné le nombre restreint des infrastructures routières en Zambie[103], les trois régimes se doivent de partager les routes du commerce. Le choix des régimes ne se fait pas non plus en fonction des marchandises transportées : comme on l'a vu, celles-ci ne sont pas déterminantes car toutes les catégories de marchandises sont concernées par les trois régimes. Il en va de même pour le choix des véhicules transportant les marchandises : il y a de fait peu de différenciation entre les véhicules utilisés pour le régime de direction assistée, le régime de roue de secours et le régime hors-piste. On constate au contraire la généralisation du poids lourd de 33 tonnes dans l'ensemble des régimes ; les transbordements sont également monnaie courante dans les trois régimes.

Sur quels critères se fait donc la distinction entre les trois régimes ? La réponse tient aux représentations mentales des acteurs (Bailly, 1985 ; Lefebvre et Hess, 2000) concernant les rapports à la rugosité de l'espace qu'incarne chacun des régimes. La rugosité de l'espace est définie comme l'ensemble des éléments matériels formant une résistance à une circulation fluide : état des routes, relief, obstacles (Passegué, 1997, p. 360) créent autant de frictions dont une partie des acteurs commerciaux souhaiterait s'émanciper. Les perceptions de la rugosité de l'espace des circulations sont en lien direct avec les valeurs de vitesse et de fluidité, qui sont en général l'objet de représentations positives. Il se trouve que la rugosité et les contraintes de l'espace physique peuvent également être considérées comme des atouts pour les circulations.

Ces questions seront traitées en trois parties : la première explicitera les représentations attachées aux trois régimes de circulations au regard des relations qu'ils entretiennent à la rugosité de l'espace. La seconde partie analysera la hiérarchisation sociale des régimes et des circulations qu'ils portent en fonction de ce rapport à la rugosité. Celle-ci est en général perçue comme un obstacle à des circulations efficaces et rapides : elle est donc un critère de classement des régimes et de définition de la légitimité des circulations de marchandises pour l'utilisation d'un réseau infrastructurel de plus en plus saturé. Cependant, circuler sur un espace rugueux peut présenter des avantages pour les acteurs. La troisième partie reviendra donc sur les stratégies commerciales des acteurs : ils se positionnent par rapport à la rugosité des différents régimes et l'intègrent dans l'organisation de leurs circulations. C'est ainsi qu'ils et elles peuvent anticiper et/ou provoquer un changement de régime, bien que celui-ci puisse également être contraint par des facteurs exogènes auxquels les acteurs doivent s'adapter.

[103] La Zambie s'étend sur 752 614 km^2 soit environ 1,5 fois la France métropolitaine. Elle dispose d'un réseau de 67 671 km de routes et de pistes (entretien n°19, LUS 18, 8/11/2017), contre plus d'un million de kilomètres pour la France métropolitaine.

I. Régimes de circulations et rugosités de l'espace : trois représentations spatiales

Les précédents chapitres ont montré que les circulations de marchandises étudiées se déroulaient suivant des rythmes et des temporalités différentes : les circulations du régime de direction assistée sont rapides, et tout est fait pour améliorer leur fluidité, c'est-à-dire une certaine régularité dans la vitesse. Les circulations du régime de roue de secours ont un rythme plus saccadé, car des infrastructures de territorialisation et de contrôle se greffent sur elles. Les circulations du régime hors-piste ont, elles, un rythme plus lent, plus irrégulier, étant donné qu'elles répondent à d'autres types de préoccupations de la part des acteurs (moindre coût, discrétion). Cette question du rythme peut être thématisée en se penchant sur les représentations que charrient les régimes en termes de rugosité de l'espace ; des représentations dont les acteurs se saisissent ensuite et intègrent dans leurs stratégies commerciales. En effet, les trois régimes, par les technologies et les discours qui les font exister, s'autonomisent plus ou moins des contraintes de l'espace physique.

Cette partie détaillera les représentations des trois régimes et leurs rapports à la rugosité de l'espace. On verra dans un premier temps que le régime hors-piste est celui dans lequel les contraintes de l'espace physique et concret ont le plus d'importance. Il correspond ainsi davantage à une représentation topographique de l'espace des circulations. On verra dans un second temps que le régime de roue de secours s'organise autour d'aires discrètes et homogènes d'immobilisation des circulations, faisant donc exister conjointement des préoccupations de libre circulation des marchandises et de territorialisation de celles-ci. Le régime de direction assistée sera traité troisièmement. Il est quant à lui associé à une représentation topologique de l'espace des circulations, dans lequel les mouvements sont fluides et efficaces et surmontent les rugosités de l'espace.

1. Régime hors-piste : le régime de circulations de l'espace concret, contigu, continu

Comme le rappelle le Chapitre 6, le régime hors-piste permet d'organiser des circulations de marchandises de façon modulaire. Celles-ci sont alors caractérisées par la fragmentation de l'information concernant les mouvements des biens, leur relative opacité, l'interchangeabilité des unités et des acteurs (Posner, 2018). Les circulations prises en charge dans ce régime ont donc la possibilité d'être organisées de façon flexible, car les changements de contexte sont facilement pris en charge par la plasticité des structures organisationnelles (faible contractualisation, sous-traitance). Le régime hors-piste valorise ainsi l'utilisation d'itinéraires alternatifs au réseau principal car la vitesse et l'efficacité des circulations ne sont pas des valeurs cardinales dans la gestion des mouvements de marchandises.

Ce sont des circulations qui subissent de plein fouet les contraintes liées à la rugosité de l'espace. Les acteurs qui les animent utilisent parfois les réseaux d'infrastructures traditionnelles (comme le poste frontalier de Kasumbalesa), mais ils et elles ne disposent pas des moyens financiers et humains d'investir dans les technologies de suppression des contraintes liées à la saturation de ces itinéraires. Ils et elles ont ainsi tendance à les éviter, et utilisent donc des routes de piètre qualité (comme la route de Kipushi), peu efficaces du point de vue temporel et sur lesquelles les contraintes matérielles abondent (dégradation de la route, tonnage théoriquement restreint, frontière peu équipée en infrastructures — voir Scène de terrain n°5, p.333).

Le régime hors-piste est donc associé à une représentation topographie de l'espace. Il s'agit d'une façon classique d'appréhender et de mesurer le territoire dans laquelle les distances kilométriques et les différentes contraintes matérielles de l'espace concret sont prises en compte. Les caractéristiques propres du territoire et ses aspérités sont considérées comme autant de contraintes et d'opportunités pour les circulations. Les acteurs y font face grâce à des connaissances situées et actualisées du terrain et des routes empruntées. Ce paragraphe abordera donc premièrement les définitions et les implications théoriques des représentations topographiques de l'espace. Je détaillerai ensuite les conséquences que de telles représentations engagent pour les circulations de marchandises dans le régime hors-piste.

a) Une représentation topographique de l'espace : définitions

La topographie est une manière traditionnelle et ancienne de (se) représenter l'espace physique. Il s'agit d'une méthode descriptive visant à reproduire des données de l'espace concret, qu'elles soient naturelles ou artificielles, sur un plan orthogonal fixe et fini. Elle est définie en géographie comme une mesure euclidienne de l'espace, « une métrique continue, contigüe et uniforme » (Lévy et Lussault, 2013, p. 1015). Grâce à son organisation scalaire, la représentation topographique de l'espace permet de connaître avec précision les aspérités du territoire traité ; dans son acception quotidienne, la topographie en vient même à désigner les caractéristiques de relief d'un territoire donné :

> « Topographical idioms mobilize the coordinates and metrics of fixed spatial geometries that allow the size of a territory to be measured or the distance between centre and periphery to be calculated, giving singular and absolute depictions of the space in question. » (Harvey, 2012, p. 77)

La topographie est à ce titre souvent décrite comme une technologie de l'État et comme un outil du pouvoir politique de contrôle de son territoire :

> « It has expanded to "spatialise" how and where power operates within stats, including power relationships between the centre and the periphery and their singular trajectories in response to local factors. » (Hönke et Cuesta-Fernandez, 2017, p. 1081)

La topographie permet ainsi de représenter un espace bien délimité et ses contraintes pour les personnes souhaitant y exercer une autorité. Elle décrit un espace incompressible, absolu, et met en évidence ses rugosités.

b) Conséquences pour les circulations hors-piste : « there's no shortcut »

Le régime hors-piste correspond à ce titre à une représentation topographique de l'espace, dans laquelle l'importance est donnée aux variations de texture de l'espace parcouru. Les conséquences de cette représentation pour les circulations de marchandises sont doubles.

Premièrement, les circulations de marchandises et les acteurs qui les animent doivent s'adapter aux aspérités du terrain. Cela sous-entend une connaissance fine, précise et presque exhaustive des territoires sur lesquels se déroulent les circulations, dans toutes leurs variations saisonnières ou politiques. Ces connaissances du terrain sont historiquement et géographiquement situées, et ne sont donc pas forcément généralisables ou valables sur le long terme, et difficilement appropriables par les acteurs d'autres régimes. Elles sont fortement dépendantes du contexte et prennent en compte les variations de l'état des routes et des réglementations politiques aux mouvements des choses, elles aussi très changeantes, notamment en RDC (voir Annexe n°3, p.449). Cela renforce la fragmentation de l'information et l'opacité de l'organisation des circulations, deux caractéristiques du régime hors-piste. Ces connaissances circonstanciées et minutieuses du terrain des circulations sont cependant précieuses ; elles sont la condition même de la réactivité et de la flexibilité des acteurs du régime hors-piste. En effet, seule une connaissance précise des itinéraires du commerce permet de se situer par rapport aux opportunités et aux contraintes posées par le recours à tel ou tel itinéraire, ou le commerce de telle ou telle marchandise. Par exemple, lors de mon terrain de 2016, le poisson congelé en provenance de Chine ou de Namibie était l'une des marchandises qui semblait les plus populaires au marché de Kasumbalesa. Un commerçant namibien m'expliquait par exemple faire venir entre trois et cinq camions de 30 tonnes de tilapias par semaine depuis le port de Walvis Bay (entretien n°34, KAS 12, 18/05/2016). En 2017, le commerce de cette espèce de poissons avait été interdite par le gouvernement congolais suite à des contaminations par un virus mortel. Les commerçant·e·s ayant des contacts aux différents ports d'importation (Walvis Bay, Durban, Dar es-Salaam) ont alors changé de fournisseurs pour continuer à proposer à la vente du poisson congelé d'autres espèces (Notes de terrain, 23/08/2017). Les représentations topographiques de l'espace des circulations forment la base de la réactivité et de l'interchangeabilité des chaînes d'approvisionnement, et donc du succès du régime hors-piste dans l'organisation de circulations rentables sur le terrain.

Deuxièmement, en tant que technologies de pouvoir, les représentations topographiques de l'espace insistent sur l'importance de disposer d'infrastructures routières efficaces afin de couvrir l'ensemble de l'espace des circulations et de gommer ses aspérités. Les rugosités de l'espace sont interprétées comme autant d'obstacles à la fluidité des circulations commerciales et à la pénétration du pouvoir de l'État dans les zones marginales du territoire. C'est ce que souligne Penelope Harvey dans son étude sur la construction d'infrastructures routières transamazoniennes :

> « All these agencies [governments, multilateral lenders such as the World bank], local and global, mobilize a thoroughly topographical justification for road building programmes, repeating the idea that political and economic stagnation stem from a missing relation, a gap, that is felt to impede progress. In this mode of reasoning, networked connectivity, economic progress and democratization are understood to be mutually constitutive. » (Harvey, 2012, p. 81)

Le changement, c'est-à-dire la réduction des contraintes spatiales posées aux circulations, passe donc uniquement par la construction ou l'amélioration de nouvelles routes : il est forcément « technology-driven » (Harvey, 2012, p. 79) et vient des acteurs en ayant les moyens financiers. On peut lire de cette façon l'important investissement de l'État zambien et des entreprises multinationales dans les itinéraires alternatifs développés par le régime hors-piste, et l'ensemble des projets infrastructurels développés autour de la route de Kipushi. C'est en ce sens que les représentations topographiques de l'espace sont aussi des technologies de contrôle, autre aspect visible dans l'organisation du régime hors-piste.

Les représentations topographiques de l'espace associées au régime hors-piste mettent donc en avant les rugosités concrètes des territoires traversés par les circulations de marchandises. Leurs caractéristiques tangibles et la connaissance précise et située de celles-ci en forment le fondement. La centralité de l'espace concret caractérisant la représentation topographique s'efface cependant partiellement dans les représentations qui accompagnent le régime de roue de secours dont il sera question dans la prochaine section.

2. Régime de roue de secours : un régime d'aires discrètes et homogènes

Dans le Chapitre 5, le régime de roue de secours a été décrit comme un régime ambigu vis-à-vis des circulations qu'il porte : il se caractérise à la fois par une défense du libre-échange et de la fluidité des circulations et par des velléités de contrôle et de taxation de ces circulations de la part des acteurs publics et privés situés aux nœuds des territoires du commerce. Cette ambiguïté fondamentale du régime de roue de secours se retrouve dans son rapport à la rugosité de l'espace : d'un côté, ce régime souhaite organiser des circulations rapides, efficaces, libres de toute contrainte dans un réseau ou dans un espace « seamless ». De l'autre, les volontés de contrôle et de captation des ressources passent par la reterritorialisation des circulations dans des espaces bien délimités et circonscrits. Reprenant les mots de Penelope Harvey, on peut en conclure qu'il s'agit d'un régime « where the tensions between absolute and relative space have become evident » (Harvey, 2012, p. 79).

Le modèle des zones économiques spéciales (ZES) est ici central et servira d'exemple paradigmatique des représentations de l'espace du régime de roue de secours, puisqu'elles incarnent l'ambiguïté de ce régime vis-à-vis des rugosités de l'espace. Ce paragraphe sera organisé en deux sous-parties : la première analysera la création de ces zones comme des espaces discrets bien ancrés dans un système économique et politique qui les utilise comme des

outils protectionnistes. Une seconde sous-partie montrera que les ZES sont également conçues comme des espaces homogènes, mis en réseau les uns avec les autres, et déterritorialisés grâce à une série de technologies organisant l'exception juridique et temporelle des activités commerciales qui s'y déroulent.

a) Des zones ancrées dans un système qui les utilise à des fins protectionnistes

Bien que les ZES soient en général pensées comme des outils de libre-échange, le terme de « zone » reste profondément lié aux caractéristiques physiques d'une portion bien délimitée de territoire[104]. La zone est ainsi fortement attachée à des représentations topographiques de l'espace. C'est par exemple ce que défend James Alan Brown dans son étude d'une ZES située aux confins de la Thaïlande et du Laos. Il souligne l'importance de l'endroit où elles sont situées, et donc le caractère central de certaines rugosités de l'espace dans leur mise en place (Brown, 2019). Le succès d'une ZES va ainsi dépendre de la présence de frontières, d'un réseau transnational d'infrastructures de transport, d'une région peuplée pouvant servir de réservoir de main-d'œuvre, etc., des caractéristiques territoriales entrant donc dans la fixation et le succès d'une zone. Cet aspect est bien visible dans les ZES créées en Zambie et leur localisation : la zone Lusaka East est située à proximité directe de l'aéroport international. Les deux zones de la Copperbelt (Chambishi et Subsaharan Gemstones à Ndola) sont sises dans la région la plus industrialisée du pays et à proximité des grands corridors de transport traversant l'Afrique australe. Lors de ma dernière période de terrain fin 2017, le gouvernement zambien prévoyait la création d'une nouvelle ZES située à la frontière de Kasumbalesa (entretien n°78, LUS 17, 8/11/2017), dont on a vu l'importance stratégique en termes de transport, de stockage des marchandises et d'échanges commerciaux. Celle-ci comportera des « *incentives for trading* » ainsi qu'un pôle logistique.

Les ZES ont également un effet sur le territoire sur lequel elles s'implantent. Bien délimitées par rapport au reste du territoire qui les entoure, elles incarnent une forme de cohérence spatiale et juridique dans l'exception, notamment dans un but d'accumulation du capital pour les entreprises s'y implantant (Brown, 2019, p. 454). Elles représentent également des lieux de captation et de réorganisation des circulations commerciales transnationales se faisant aussi au profit du système économique et politique national :

> « Zones are here understood as specific juridico-territorial constructs that emerge by parceling off a bounded area as a specific regulatory space. They are creatures of political decree, and they have become ubiquitous in governmental rationalities that hope to address a "planetary horizon" of circulation. » (Opitz et Tellmann, 2012, p. 263)

[104] Une zone est définie comme un « espace artificiellement ou naturellement délimité sur une surface plus grande » « marqu[é] par un ou plusieurs caractères physiques ou géographiques particuliers » Définition du Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales (CNRTL) <https://www.cnrtl.fr/definition/zone> [Consulté le 22 juillet 2019].

Les ZES représentent ainsi des essais de territorialisation des circulations transnationales. Elles « employ territorial strategies for modulating connectivity » (Opitz et Tellmann, 2012, p. 261) et garantir ainsi à l'autorité politique qui les met en place une opportunité de contrôle sur celles-ci. Sven Opitz et Ute Tellmann proposent donc ici un modèle théorique intéressant, permettant, à travers le concept de zone, de ne pas opposer territoire et mondialisation des circulations, ni représentations topographiques et représentations topologiques de l'espace.

b) Un réseau d'aires discrètes et homogènes

Les ZES sont donc territorialisées, et répondent à ce titre à des représentations topographiques de l'espace. Mais leur ambiguïté tient au fait qu'elles s'émancipent partiellement des contraintes topographiques de l'espace sur lequel elles s'insèrent. Elles incluent donc également des dynamiques liées à la topologie, c'est-à-dire qu'elles s'organisent dans un espace relatif et relationnel, dans lequel les distance kilométriques ne sont pas déterminantes pour comprendre les relations de proximité entre des lieux ou des objets (Paasi, 2011). Les zones sont en effet comprises comme des espaces créant une certaine cohérence interne et organisées en réseau. Les ZES de tous les continents sont ainsi liées par des circulations de marchandises, d'idées, de modèles (Hönke et Cuesta-Fernandez, 2017), voire de participant·e·s. Par exemple, le Premier Symposium de l'Union Africaine sur les ZES organisé à Lusaka en novembre 2017 (voir Scène de terrain n°4, p.285) a rapproché, dans une communauté de pratiques et de valeurs, des fonctionnaires africain·e·s et des représentants d'entreprises privées chinoises autour d'objectifs communs : l'industrialisation et la promotion des exportations africaines. Les bailleurs de fonds soutenant la création de zones en Afrique (Banque Mondiale, Banque Africaine de Développement) et les entreprises qui y participent se retrouvent d'une zone à l'autre partout sur le continent. Les modèles internationaux mobilisés dans les discours et les comparaisons qu'ils permettent rapprochent les zones entre elles : elles semblent ainsi plus proches les unes des autres que de leur environnement national direct. La comparaison internationale, et son corollaire le benchmarking, font partie des technologies de *zoning* créant une proximité relationnelle plus que géographique. C'est ce que soulignent Jana Hönke et Ivan Cuesta-Fernandez dans leur étude du port de Dar es-Salaam :

> « Benchmarkings and rankings are one such technology that draws sites closer, or apart, in ways that do not correspond to their physical proximity. They are a device to make distant concerns felt in Tanzania, and in Dar for that matter, by placing the port of Dar in a virtual comparative relation with other sites elsewhere. » (Hönke et Cuesta-Fernandez, 2017, p. 1082)

Les acteurs ayant recours aux zones tentent d'ériger ces dernières sur le modèle des enclaves, entretenant davantage de relations avec leurs semblables à l'international qu'avec le territoire sur lequel elles sont implantées. La littérature existante sur les enclaves souligne qu'elles sont liées entre elles par des flux de capitaux et de marchandises qui ne touchent souvent pas le sol national (Brown, 2019 ; Ferguson, 2005). Un ensemble de technologies est ainsi mis en place pour tenter d'effacer les liens entre la zone et son territoire d'implantation. Pour les entreprises

privées s'y installant, ces technologies ont l'avantage de gommer leur responsabilité et de « bemoan poverty, pollution, and kleptocracy "out there", as if they have nothing to do with it » (Appel, 2012, p. 694). Pour les autorités politiques étant à l'origine de la création des zones, notamment en Zambie, de telles technologies de déterritorialisation des zones leur permettent d'insister sur leur défense de la libre circulation et de nier leurs ambitions de contrôle des mouvements de marchandises.

Les zones sont donc constituées comme des points de contrôle territorialisés des circulations globales. À travers elles, le régime de roue de secours enrôle le territoire et ses aspérités (présence d'une frontière, d'une infrastructure de transport, d'une ville) tout en cherchant à s'en détacher par une série de technologies de déterritorialisation et de mise en réseau. Ce régime a donc un rapport double aux rugosités de l'espace. Comme le souligne Gilles Puel : « les tentatives proclamées de s'affranchir de la rugosité de l'espace parlent avant tout de territoire ! » (Puel, 2003, p. 232).

Le rapport ambigu du régime de roue de secours à l'espace et à ses aspérités pourrait être appréhendé par la « méthode topolographique » développée par J. Hönke et I. Cuesta-Fernandez, un mot fondé par la contraction entre topographie et topologie, définie comme « a mixture of dis-embedding and connecting » (Hönke et Cuesta-Fernandez, 2017, p. 1080). Pour ces deux auteur·e·s, le port de Dar es-Salaam, tout comme les autres zones, possède à la fois des caractéristiques de l'espace topographique (« a bounded space and claims to authority over it » *ibid.*, 2017, p. 1080) et des représentations topologiques de l'espace « in which the distant and the proximate, the virtual and the material, and flow and fixity are folded together » (*ibid*., 2017, p. 1080-1081). Ce sont ces dernières qui dominent le régime de direction assistée, dont il sera question dans la sous-partie suivante.

3. Le régime de direction assistée : représentations topologiques de l'espace

Le régime de direction assistée décrit dans le Chapitre 4 est caractérisé par un ensemble de technologies permettant aux circulations de marchandises de correspondre aux valeurs de vitesse, de transparence et de fluidité, trois valeurs unanimement partagées par les acteurs du commerce ou de sa gestion intervenant dans le régime. Ces « technologies de la circulation » (Mbembe, 2019, p. 104) prennent la forme du corridor, un ensemble d'infrastructures matérielles et immatérielles dédié à la vitesse des circulations. À première vue, il faut noter que les rugosités de l'espace, et donc la matérialité des circulations de marchandises et des infrastructures sur lesquelles elles se déroulent, ne se prêtent pas au raisonnement topologique, lui-même assez dématérialisé :

> « Roads are not very promising topological objects, they do not conjure the image of plasticity and continual change that topological approaches are generally concerned with. » (Harvey, 2012, p. 79)

Cependant, on remarque que le régime de direction assistée est imprégné par les discours vantant la connectivité d'un espace sans couture tout entier dédié aux circulations. Le régime de direction assistée est ainsi associé à des représentations topologiques, dans lesquelles on cherche à supprimer les rugosités de l'espace parcouru, ou en tous cas à les nier.

Afin de mieux comprendre ce qu'impliquent les représentations topologiques de l'espace pour les circulations de marchandises, je reviendrai dans un premier temps sur les définitions et les applications du raisonnement topologique dans le régime de direction assistée. Deuxièmement, j'insisterai sur l'importance des discours dans les représentations spatiales du régime : les représentations topologiques ont en effet un côté performatif important.

a) Les représentations topologiques de l'espace dans le régime de direction assistée

La topologie cherche à comprendre les positions relatives d'objets ou de points dans un réseau. Dans les représentations topologiques de l'espace, « distances are no longer a good indication of either separation or proximity » (Allen, 2011, p. 283) ; c'est davantage la régularité ou la force des relations sociales, des échanges, des interactions entre les points d'un réseau qui vont déterminer la proximité ou la distance entre eux. À travers toutes les technologies infrastructurelles qu'il met en œuvre, des technologies de déspatialisation des circulations, le régime de direction assistée permet d'organiser des circulations de marchandises ayant la seule vitesse comme justification, pour lesquelles les contraintes topographiques causées par les rugosités de l'espace ont disparu. Dans ce régime, par conséquent, « transport time is not proportional to the increased distance » (Woxenius, 2006, p. 537). La vitesse et la fluidité d'une circulation ne dépendent plus de la distance kilométrique mais d'une multitude de facteurs autres. Les trois critères suivants, autant de « processes that construct proximity » (Hönke et Cuesta-Fernandez, 2017, p. 1082) se trouvent être plus importants que la distance pour la vitesse et la fluidité d'une circulation.

Premièrement, la proximité entre les points d'un réseau peut être obtenue par la répétition et la régularité de relations entre eux : des circulations fréquentes et denses entre les mines de la Copperbelt et le port de Durban sont un facteur de suppression des rugosités de l'espace. Comme l'explique Laurent Thévenot, « la répétition stabilise la forme » (Thévenot, 1985, n. p.). Les circulations répétées du régime de direction assistée semblent donc pouvoir raccourcir les distances. Par exemple, une employée de Giant Logistiks de Ndola, s'occupant exclusivement des camions en transit vers la RDC pour la région nord, gère la circulation de plus de 300 poids lourds par mois. Les mouvements commerciaux sont alors réguliers et bien rôdés. En outre, le rapprochement des lieux dans un réseau peut également être permis par le recours à la technologie, comme l'exemple du régime de roue de secours l'a montré. Dans le régime de direction assistée, les technologies d'annihilation de la distance topographique entre deux points sont nombreuses : on peut par exemple penser à la construction des corridors de développement et au déploiement des investissements de forme garantissant la régularité et la fluidité des circulations. La suppression des rugosités de l'espace se fait également par le

recours aux techniques de management tel le Key Performance Indicator (KPI) dont il a été question précédemment.

Deuxièmement, les modes de transport utilisés peuvent faire varier les rapports de distance et de proximité entre les lieux, indépendamment de la distance kilométrique ou des aspérités des territoires parcourus. C'est ce que note Johan Woxenius :

> « 1,000 tons of commodities on a full direct freight train can often be shipped more quickly than a parcel transported by air and road between the same locations. » (Woxenius, 2006, p. 533).

L'auteur souligne ici l'importance de l'adaptation des modes de transport au contexte et aux volumes transportés. Dans le régime de direction assistée par exemple, les marchandises voyagent en convoi afin de limiter les frictions de l'espace et les ralentissements dus à l'insécurité sur les routes

Troisièmement, l'identité des acteurs individuels ou collectifs prenant en charge les circulations de marchandises est également centrale dans la redéfinition des distances, car d'elle dépend les processus d'inclusion ou d'exclusion des réseaux de pratiques et de connaissances mettant la vitesse au cœur de leurs préoccupations. Par exemple, en juin 2019, Giant Logistiks a obtenu un important contrat pour le dédouanement de l'acide sulfurique liquide. Les camions de l'entreprise Aristides dont il a été question dans la préface du Chapitre 6 bénéficient désormais des technologies de la vitesse mises en place par l'agent en douane et n'ont plus à faire la queue pendant des jours avant de franchir la frontière de Kasumbalesa. De la même manière, l'entreprise minière FQM a investi dans la construction d'une voie de contournement du centre-ville de Solwezi, complètement saturé par la circulation des poids lourds et des véhicules individuels (Kesselring, 2018). Longue de 11 kilomètres, cette nouvelle route relie les mines de l'ouest du pays aux sites de transformation des minerais de Kansanshi, et permet donc aux poids lourds des transporteurs travaillant pour FQM d'être plus rapides et de réaliser davantage de voyages en une journée. Cet exemple de création d'une nouvelle infrastructure entièrement financée par la mine, unique en Zambie, montre que certains acteurs ont les moyens de supprimer les rugosités de l'espace.

b) Les représentations topologiques de l'espace comme des arguments commerciaux

Plus que dans les deux autres régimes, les représentations associées au régime de direction assistée font partie d'un ensemble de discours visant à faire advenir vitesse et fluidité des circulations. Les représentations topologiques font donc partie de stratégies performatives des acteurs ayant recours à ce régime pour leurs circulations.

On le constate dans les représentations graphiques et cartographiques que réalisent les acteurs autour de leurs circulations. Les cartes géographiques représentant la Zambie et/ou l'ensemble de l'Afrique australe sont omniprésentes sur le terrain, que ce soit dans les bureaux des transporteurs, des agents en douane, des associations ou des administrations douanières (Notes de terrain des 24/08/2017, 1/11/2017, 8/11/2017, 5/12/2017). Certaines sont des cartes routières classiques, auxquelles il est souvent fait référence dans mes entretiens (les enquêté·e·s

désignant sur la carte des lieux ou des itinéraires). Elles font ressortir en général les plus grandes routes de façon linéaire, tout comme les cartes des corridors traversant l'Afrique et la sous-région, que l'on trouve notamment dans les bureaux de Giant Logistiks (voir Figure 78, p.368).



Figure 78 : Photographie d'une carte murale représentant les corridors pris en charge en Afrique par Giant Logistiks affichée dans les bureaux de l'entreprise. Chingola, 22 avril 2016

Ces représentations cartographiques mettent en avant la continuité et le caractère intégré du réseau de la multinationale et contribuent à aplanir l'espace réel sur lequel se déroulent les circulations. Les routes qui y sont représentées semblent linéaires, plates, directes. Les points frontaliers, qui sont les principaux lieux où les circulations connaissent un arrêt, souvent de plusieurs jours, n'y sont pas mentionnés. Au contraire, les corridors semblent franchir les frontières sans variation de rythme. Il en va de même pour le relief ou pour les principales villes traversées par les corridors : leur non-représentation peut pousser l'observatrice peu avisée à déduire que ces obstacles ne comptent pas. Ce genre de représentations, omniprésentes, donne donc une existence très concrète à la fluidité et à la vitesse des circulations de marchandises, au moins dans les esprits des travailleur·euse·s et des client·e·s de ces entreprises.

Les représentations topologiques forment ainsi des arguments commerciaux pour les acteurs du régime de direction assistée. J'ai par exemple assisté à un rendez-vous entre l'équipe commerciale de Giant Logistiks et un client potentiel, le nouveau gestionnaire d'une usine de ciment qui souhaitait exporter sa production vers la RDC. La personne qui présentait les services de Giant Logistiks a insisté sur le fait que l'entreprise puisse faire des contrats sur mesure pour ses client·e·s, afin de s'adapter à leurs demandes temporelles. Elle est également revenue à plusieurs reprises sur le côté « *cost-efficient* » et la fiabilité de l'entreprise sur les

corridors qu'elle gère, notamment grâce à sa présence en RDC qui lui permet de proposer un mouvement intégré et fluide entre les deux pays. Les client·e·s de Giant Logistiks n'ont ainsi pas besoin d'embaucher un autre agent en douane pour gérer les importations de l'autre côté de la frontière (Notes de terrain, 11/08/2017).

Le côté performatif des représentations topologiques de l'espace est important à souligner car mes enquêtes montrent que tous les acteurs du régime de direction assistée ne peuvent pas totalement oublier les rugosités de l'espace. Par exemple, les transporteurs employés par les agents en douane comme Giant Logistiks et animant les circulations de marchandises restent confrontés, de par la nature de leur profession, aux rugosités de l'espace. C'est ce que souligne le responsable d'une entreprise de transport travaillant avec Giant Logistiks sur les gros contrats miniers. Mon enquêté m'explique sa hâte de voir achevée la construction du nouveau pont sur le Zambèze matérialisant la frontière de Kazungula au sud du pays. Il compte ainsi pouvoir utiliser l'itinéraire traversant le Botswana pour se rendre dans les ports d'Afrique du Sud. Malgré les 200 kilomètres supplémentaires qu'elle marque par rapport à l'itinéraire passant par le Zimbabwe, cette route est entièrement plate et « *that's what you want as a transporter* ». La route de Chirundu, utilisée actuellement, est en effet très raide par endroits : les poids lourds qui l'empruntent roulent plus doucement, et utilisent plus de carburant. Il s'agit de plus d'une route réputée dangereuse, en partie à cause des voitures individuelles qui réalisent des dépassements risqués, notamment en montée (entretien n°83, NDL 3, 20/11/2017). Cela montre que la topographie et les rugosités de l'espace ne sont pas complètement absentes de ce régime de circulations. Le régime de direction assistée redistribue les contraintes liées à la pratique de l'espace sur les acteurs étant directement en contact avec le territoire parcouru, en l'occurrence les transporteurs.

Cette première partie s'est attachée à décrire et à analyser les représentations mentales de l'espace qui accompagnent chacun des régimes de circulations. Le régime hors-piste est associé à des représentations de l'espace dans lesquelles les rugosités et aspérités des territoires parcourus ont un rôle fondamental. Les connaissances précises et situées qu'en ont les acteurs sont par ailleurs à la base de la modularité des circulations du régime hors-piste : ce sont elles qui leur permettent de réorienter leurs activités commerciales en cas de modifications des itinéraires habituellement empruntés. Le régime de roue de secours est, lui, plus ambigu : les zones qu'il contribue à créer sont des espaces territorialisés d'immobilisation des circulations transnationales. Les zones, comme les enclaves, tirent leur pertinence des caractéristiques concrètes de l'espace où elles sont installées, mais les différents acteurs y ayant recours cherchent à gommer leur territorialité. Le régime de direction assistée est quant à lui caractérisé par la négation des contraintes liées à l'espace physique. Il s'agit à la fois d'un objectif, que rendent possible des circulations fréquentes et denses et la répétition de celles-ci, mais également une série de technologies coûteuses et efficaces. Mais il s'agit également d'un

discours et d'un argument, que les acteurs participant à ce régime mettent en avant pour convaincre leurs éventuel·le·s client·e·s.

On constate donc que les représentations de l'espace liées à chacun des trois régimes forment un continuum sur la base d'une plus ou moins grande dépendance des régimes et des circulations qu'ils portent à l'espace concret. Les trois régimes figurent une gradation dans les efforts de suppression des rugosités du territoire.

Les deux figures insérées ci-dessous (Figure 79, p.371 et Figure 80, p.372) reprennent de façon schématique les représentations associées aux trois régimes de circulations.

La première (Figure 79, p.371) représente sous forme de chorème les trois façons de circuler propres aux trois régimes, prenant en compte les obstacles et les aspérités du territoire (passage des frontières, zones urbanisées formant des ralentissements, péages). En rouge, le tracé représentant le régime hors-piste montre que les circulations de marchandises se plaquent sur les caractéristiques du territoire et ont un tracé moins régulier. Les deux itinéraires possibles (par Kipushi ou par Kasumbalesa) témoignent de la capacité des acteurs à sortir du réseau traditionnel d'infrastructures lorsque celui-ci est trop saturé ou trop coûteux. En bleu, le tracé représentant le régime de roue de secours fait apparaître la tension entre territorialisation (représentée par des zones dans lesquelles les marchandises sont à l'arrêt : cela peut être des entrepôts ou des ZES) et promotion de circulations fluides. Entre les points territorialisés de contrôle et d'immobilisation, les circulations sont fluides. Comme dans le modèle des enclaves, les marchandises « jump point to point, and huge areas are simply bypassed » (Ferguson, 2005, p. 379). En vert, le tracé représentant les circulations du régime de direction assistée montre que les aspérités du territoire sont moins déterminantes et les circulations plus directes.

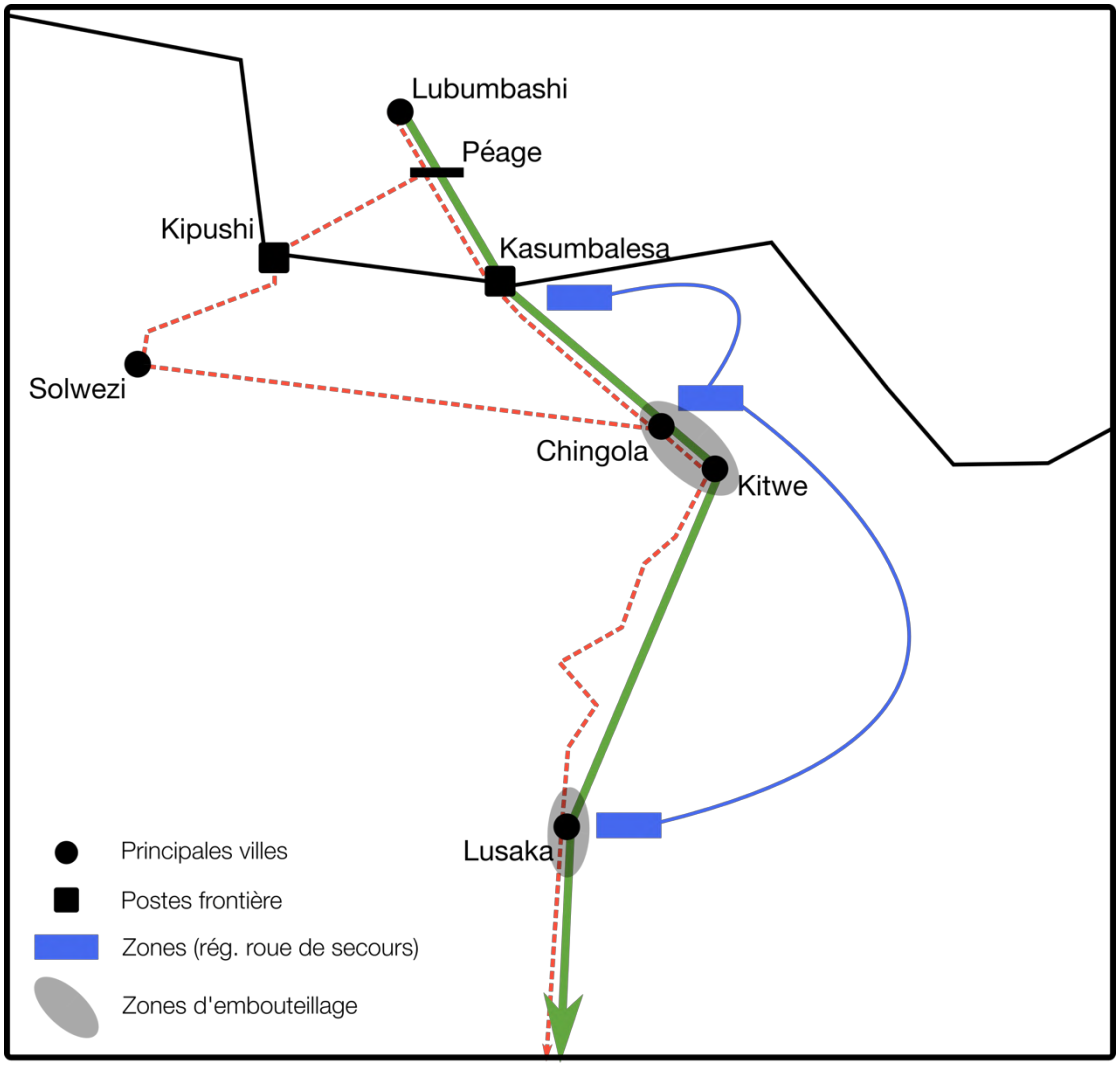


Figure 79 : Carte schématique des représentations spatiales des régimes de circulations

Les principaux obstacles représentés sur la Figure 79 sont repris dans la Figure 80. Celle-ci représente le profil des circulations types traversant les Copperbelts. Les obstacles sont communs aux trois régimes, mais leur effet sur la vitesse et la régularité des circulations diffère. Par exemple, l'arrêt que les circulations du régime de direction assistée (en vert) connaissent au poste frontière de Kasumbalesa est très court, alors que les marchandises du régime de roue de secours (en bleu) y sont immobilisées plusieurs jours. Leur vitesse est donc plus régulière que les circulations hors-piste (en rouge) qui subissent les aspérités du territoire. Ce schéma montre bien d'une part que la fluidité des circulations tient surtout à la régularité de leur vitesse : à ce titre, les circulations du régime de direction assistée semblent les plus efficaces, y compris temporellement. Avec la longueur totale des segments, cette figure montre d'autre part que les performances temporelles globales sont différentes en fonction des régimes.

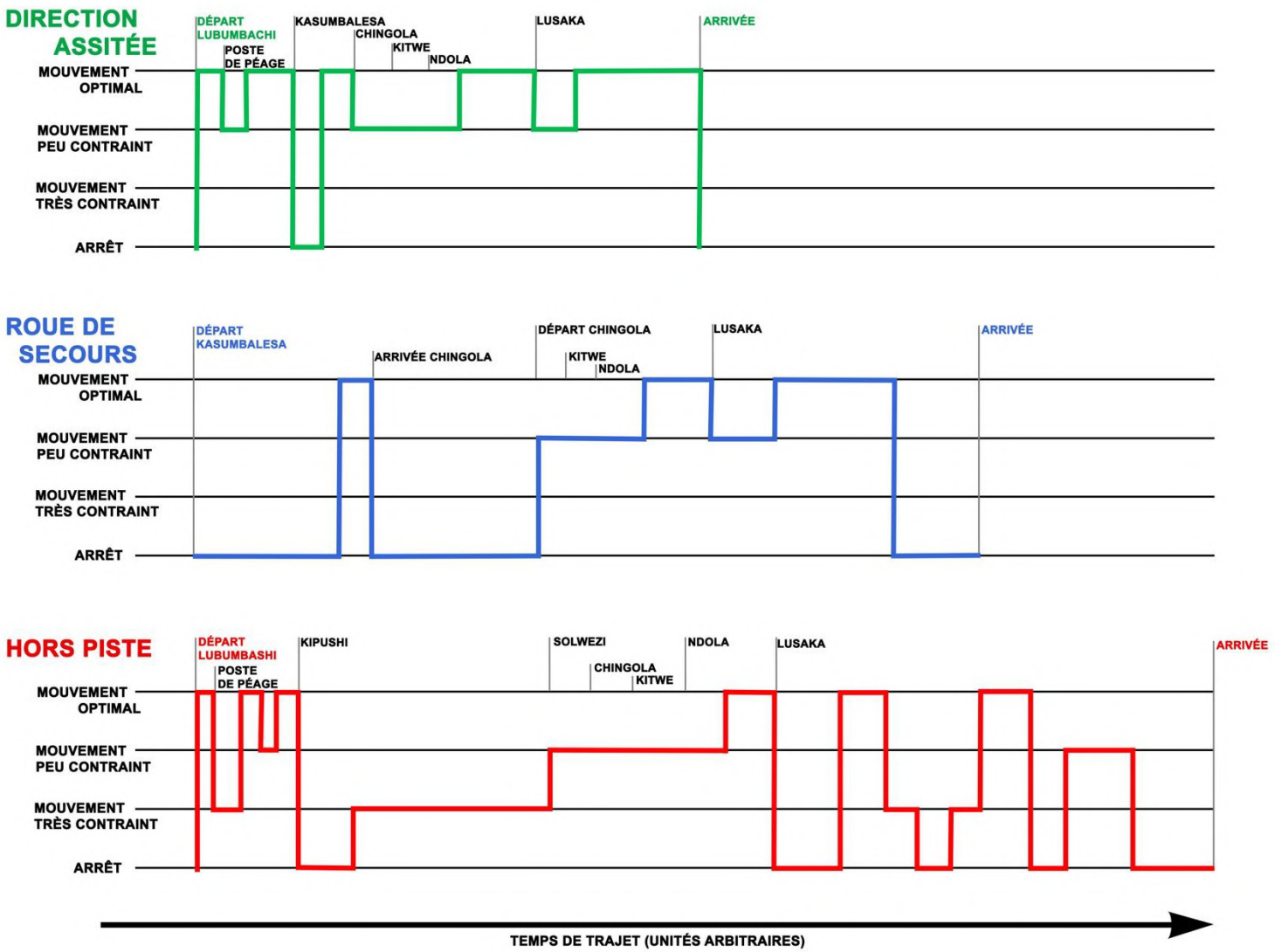


Figure 80 : Représentation schématique de la vitesse et de la régularité des circulations portées par les trois régimes. Réalisation : A. Ziller.

Étant donné la prégnance des valeurs de vitesse et de fluidité sur le terrain (Blaszkiewicz, 2017), les rugosités de l'espace sont en général perçues et décrites comme des contraintes. Les représentations de l'espace que porte chacun des régimes servent donc de base à leur hiérarchisation sociale, ainsi qu'à la hiérarchisation des circulations et des acteurs qui leur sont associés.

II. Hiérarchisation sociale des régimes et des acteurs qui les animent : politiques de la matérialité

La trop grande emprise des rugosités de l'espace sur les circulations de marchandises est généralement perçue comme quelque chose de négatif car elles contribuent à affecter le rythme, voire à immobiliser les marchandises en mouvement. C'est ce que soulignent les rapports internationaux traitant du commerce en Afrique cités par exemple aux Chapitres 1 et 4. Ainsi, une hiérarchisation sociale des circulations et des acteurs qui les animent se crée sur la base des représentations sociales associées à chaque régime, leur résistance aux aspérités des territoires parcourus et leur capacité ou incapacité à s'en affranchir. La hiérarchisation des pratiques de circulations intervient afin de définir une bonne et légitime utilisation du réseau infrastructurel alors que celui-ci est de plus en plus saturé. Elle se fait au profit des circulations les plus déspatialisées, c'est-à-dire les circulations prises en charge par le régime de direction assistée. La matérialité des régimes de circulations et leurs liens aux aspérités de l'espace parcouru forment donc une base à la formation de rapports de pouvoir dans l'utilisation du réseau infrastructurel. Cela se double de la volonté d'exclure les circulations et les acteurs ne correspondant pas à l'image de ce modèle légitime.

Cette seconde partie réfléchira à la structuration des rapports de pouvoir entre les régimes et leur matérialité : celle-ci est enrôlée par les différents acteurs dans le but de produire des effets de classement des circulations et des acteurs. Dans un premier paragraphe, j'aborderai les différentes théories qui traitent du caractère politique de la matérialité des choses afin d'expliquer pourquoi les circulations déspatialisées se sont instaurées comme les plus légitimes à utiliser le réseau. Dans le second paragraphe, je reviendrai sur les effets de cette domination sur les deux autres régimes : les pratiques de circulations que ces derniers soutiennent se trouvent exclues du réseau. Le discours et les représentations topologiques sont alors repris pour légitimer des projets en dehors du régime de direction assistée qui le représente le mieux.

1. Matérialité des régimes de circulations et pouvoir politique

La coexistence des trois régimes de circulations sur un réseau d'infrastructures lui-même marqué par une forte inertie montre que les utilisations d'un réseau unique varient socialement. Tous les acteurs ne peuvent pas bénéficier des avantages d'un réseau, certains n'en subissent d'ailleurs que les inconvénients. Comme le note Deborah Cowen :

> « [infrastructures] are assembled to do different things, for different people, and according to different systems of value. In doing all this, they offer a different orientation to space, time and legality. » (Cowen, 2017, n. p.)

Les acteurs les plus puissants tentent ainsi d'imposer une bonne manière d'utiliser les infrastructures. En effet, si les « infrastructures simultaneously manifest multiple temporalities and histories » (Anand, 2015, n. p.), toutes les temporalités, et donc tous les acteurs ne bénéficient pas de la même légitimité à utiliser les réseaux. Il existe une tendance qui force à une utilisation univoque du réseau infrastructurel, insistant sur la nécessité de rendre les territoires circulables et les circulations rapides. Cette tendance bénéficie avant tout aux circulations du régime de direction assistée, qui incarnent les représentations topologiques d'un espace lisse et connecté. La vitesse reste l'objectif ultime, mobilisant à la fois l'essentiel des ressources financières investies dans les infrastructures et les efforts des acteurs les plus puissants.

Les rapports des trois régimes aux rugosités de l'espace ont donc également des effets politiques. Ils permettent de développer une hiérarchisation des façons de circuler et des relations de pouvoir entre elles, que domine le régime de direction assistée. Je traiterai dans un premier temps la façon dont les régimes de circulations et leur rapport à la matérialité de l'espace créent des relations de pouvoir, en situant la théorie des régimes de circulations par rapport aux théories existantes portant sur le caractère politique de la matérialité. J'expliciterai ensuite l'importance de la réactivation des héritages coloniaux de connectivité et d'espace lisse dans la définition de la légitimité des circulations de direction assistée et des acteurs qui les portent.

a) Matérialité des régimes de circulations et effets de pouvoir

Les choses et leur matérialité ont un caractère politique et produisent des effets de pouvoir : il s'agit là d'une théorie déclinée en plusieurs courants.

Le premier s'est constitué autour de Timothy Mitchell et de son livre *Carbon Democracy* (2011), dans lequel il étudie la façon dont les aspects matériels de l'extraction, de la circulation et de la consommation des sources d'énergies carbonées ouvrent ou ferment des opportunités politiques dans les sociétés concernées :

> « Political possibilities were opened up or narrowed down by different ways of organising the flow and concentration of energy, and these possibilities were enhanced or limited by arrangements of people,

> finance, expertise and violence that were assembled in relationship to the distribution and control of energy. » (Mitchell, 2011, p. 8)

L'auteur part du principe que les objets possèdent intrinsèquement des propriétés politiques : les acteurs s'en saisissent ou les enrôlent pour produire des effets de pouvoir. Il montre que les choses matérielles, ici les sources d'énergie comme le charbon et le pétrole, ont des effets structurants sur les champs politiques ; ils transforment la façon dont on peut penser et exercer le pouvoir politique. Dans la même lignée, Gavin Bridge et Michael Bradshaw ont montré que les progrès techniques permettant la liquéfaction du gaz naturel ont modifié les structures d'organisation et de gestion de la filière, jusqu'à modifier durablement les réseaux sociaux et politiques dans les pays producteurs et consommateurs de gaz (Bridge et Bradshaw, 2017).

Un second courant traitant du caractère politique de la matérialité est incarné par les travaux de Zsuzsa Gille, déjà amplement cités dans cette thèse. Pour cette auteure, c'est le gouvernement, socialiste à l'époque de son étude, qui a le pouvoir d'organiser des « waste regimes » de façon à gouverner les flux matériels de déchets (Gille, 2010). C'est donc le pouvoir politique qui fixe la façon dont les choses peuvent être enrôlées et dont on peut disposer d'elles.

Dans le cadre des régimes de circulations, le pouvoir se trouve davantage dans la capacité des acteurs à lisser l'espace des circulations, ou en tous cas à incarner les circulations les plus déspatialisées pour les acteurs souhaitant y avoir recours. Comme l'explique Achille Mbembé, une nouvelle distribution du pouvoir se crée en rapport aux circulations de marchandises et de personnes. La possession des moyens et la maîtrise des technologies de production de la vitesse est à l'origine d'une nouvelle fracture qui

> « opposera ceux qui jouiront du droit inconditionnel de circulation et de son corollaire, le droit à la vitesse, et ceux qui, sur des bases pour l'essentiel raciales, seront exclus de la jouissance de ces privilèges (…) [Les premiers] pourront décider de qui peut circuler, qui ne doit pas être condamné à l'immobilité et qui ne doit se déplacer qu'à des conditions de plus en plus draconiennes. » (Mbembe, 2019, p. 103-104)

Les circulations du régime de direction assistée et les représentations topologiques qu'elles produisent se trouvent être les plus avantagées par la redistribution des droits à circuler. L'espace lisse, sans couture qu'elles font exister au moins symboliquement leur permet d'incarner vitesse, fluidité et modernité. L'imaginaire et les infrastructures coloniales constituent en ce sens une ressource pour ces circulations.

b) Imaginaire colonial de l'espace lisse et connecté : une ressource de pouvoir pour les circulations actuelles

La métaphore coloniale est omniprésente dans l'industrie logistique (Cowen, 2014, p. 50). Sa réactivation par les circulations du régime de direction assistée constitue une ressource de pouvoir ; cette réactivation prend deux formes principales.

Premièrement, le régime de direction assistée ranime les représentations associé à l'espace colonial. Celles d'un espace lisse, connecté et circulable tout d'abord, que la topographie coloniale s'est évertuée à produire notamment par le biais de la cartographie (Blais,

2014 ; Blais, Deprest et Singaravélou, 2011) : par la création de cartes, « les territoires sont d'abord décrits de manière linéaire, en tant qu'espaces parcourus » (de Rugy, 2017, p. 171). Les pouvoirs coloniaux ont ainsi créé un territoire colonial uniforme sur lequel ils pouvaient contrôler les circulations de personnes (dans un but de sédentarisation) et de marchandises (dans un but d'extraction). Les représentations coloniales du territoire dont héritent les circulations du régime de direction assistée fournissent également l'image du continent africain comme une *frontier* : « a frontier is an edge of space and time: a zone of not yet — not yet mapped, not yet regulated » (Tsing, 2005, p. 28). Les représentations topologiques qui accompagnent le régime de direction assistée reprennent ainsi les idéologies civilisatrices de la colonisation, mettant en avant la conquête du territoire par des infrastructures vues comme modernes. En témoigne la qualification du continent africain comme une « supply chain frontier[105] » (Schouten, 2016), une métaphore qui place le continent à la marge du monde logistique moderne. La métaphore de la *frontier* permet de constituer l'espace ainsi décrit comme un territoire sauvage, non-civilisé, à coloniser, promettant de forts taux de profit pour les investisseurs les plus courageux :

> « Frontiers are not just edges; they are particular kinds of edges where the expansive nature of extraction comes into its own. Built from historical models of European conquest, frontiers create wildness so that some and not others may reap its rewards. » (Tsing, 2005, p. 27)

L'industrie logistique multinationale constitue un ensemble d'acteurs le plus à même de « mettre en valeur » cette ultime frontière de son activité. À ce titre, la logistique « [mix] old and new imperialisms » (Chalfin, 2018, n. p.) dans son rapport à l'espace : elle renforce des logiques coloniales étant à l'origine du réseau infrastructurel pour créer de nouveaux rapports de force à son profit. Au siège national de Giant Logistiks à Lusaka, par exemple, des posters de style colonial sont placardés aux murs. Avec une graphie *vintage* des années 1930, ces posters représentent les réalisations coloniales et logistiques françaises au Congo, en Algérie, en Indochine (Notes de terrain, 14/07/2017). Il est difficile de ne pas voir les affiches promotionnelles actuelles, visibles elles aussi dans les bureaux de la multinationale, comme les héritières directes des premières.

Deuxièmement, les circulations du régime de direction assistée raniment les infrastructures et les itinéraires issus de l'organisation coloniale du territoire (voir Chapitre 2). En Zambie, la réactualisation des logiques coloniales par les grandes entreprises de logistique est patente dans leur spécialisation minière, à travers laquelle elles contribuent activement à reproduire les infrastructures créées au moment de la colonisation. Cela est bien visible dans les Copperbelts, à travers les activités que ces entreprises prennent en charge au quotidien : exportation de minerais raffiné mais non-transformé, importation d'intrants chimiques (pour la plupart manufacturés en Afrique du Sud ou hors du continent), le tout en utilisant des itinéraires créés pendant la colonisation (comme par exemple, l'itinéraire reliant la Zambie au Zimbabwe, empruntant le pont sur le Zambèze construit en 1905 – voir Figure 2, p.80). De la même manière, ces grandes entreprises soutiennent de grands projets infrastructurels aux racines

[105] Il existait un site internet recensant les opportunités et les dangers logistiques du continent <http://africasupplychainfrontier.com/>. Celui-ci est désormais hors ligne.

coloniales, comme celui porté par le Comesa qui vise à remettre au goût du jour le projet de chemin de fer reliant Le Cap au Caire cher à Cecil Rhodes. Même si, d'après mon contact au Comesa, les logiques qui précèdent à la réhabilitation de ce projet ne sont plus les mêmes qu'au temps de la colonisation (c'est-à-dire, « *vider l'Afrique de ses richesses minières* », selon mon enquêté), il est intéressant de voir que les mêmes dispositifs infrastructurels sont sans cesse réactualisés (entretien n°77, LUS 16, 6/11/2017). Ce projet apparaît capital pour les entreprises minières et logistiques des Copperbelts en leur offrant une desserte ferroviaire intéressante et en les faisant bénéficier de routes alternatives pour l'exportation (vers Matadi en RDC par exemple).

Pour représenter les circulations légitimes, les circulations du régime de direction assistée tirent profit des inerties qui caractérisent les infrastructures zambiennes : en réactivant leur tracé et les valeurs qui ont précédé à leur création, elles s'assurent une position légitime sur le réseau, arguant que celui-ci a été créé pour elles. Ce faisant, elles contribuent de fait à le reproduire et à faire perdurer des relations de pouvoir qui s'instituent entre les différentes activités commerciales. Elles parviennent ainsi à rejeter dans l'illégitimité les autres types de circulations, vues comme trop lentes ou trop irrégulières.

2. Les représentations sociales associées aux rugosités de l'espace contraignent les circulations ne se conformant pas à l'usage légitime des infrastructures

Les circulations rapides du régime de direction assistée et les acteurs qui les animent se sont appuyés sur les représentations topologiques de l'espace pour incarner les utilisateurs les plus légitimes du réseau infrastructurel. Leur matérialité, symbolisée par un espace lisse et connecté, est enrôlée pour produire des effets de pouvoir et faire en sorte que les autres manières de circuler soient considérées comme marginales, illégitimes, archaïques. Ce paragraphe analysera les effets concrets des rapports de pouvoir sur les circulations des régimes de roue de secours et hors-piste, se trouvant disqualifiées dans leurs utilisations du réseau infrastructurel. Premièrement, je reviendrai sur les formes que prend l'exclusion des circulations non légitimes permettant aux circulations rapides et à celles et ceux qui les animent d'imposer leur rythme, et de limiter la concurrence venant des autres acteurs. Deuxièmement, j'aborderai une des réponses face à cette exclusion, la réutilisation des représentations et du vocabulaire topologique pour justifier les manières autres de circuler. Elle tend à montrer le caractère hégémonique du discours topologique dans la motivation de projets infrastructurels.

a) Techniques d'exclusion des circulations non légitimes

Les circulations de marchandises entrent en compétition sur un réseau infrastructurel saturé. Les circulations du régime de direction assistée représentent les utilisations légitimes du réseau, et toute une série de techniques ont été développées afin d'exclure les manières de circuler et les rythmes alternatifs à ces circulations efficaces et rapides.

La première technique d'exclusion, instaurée tant par les administrations de l'État que par les grandes entreprises de logistique, est de rendre les infrastructures payantes. Il s'agit d'une sorte de sélection censitaire des acteurs vus comme légitimes. Le fait de rendre payantes les routes ou l'utilisation des postes frontaliers n'est pas toujours justifié de cette façon, mais cela contribue de fait à exclure des infrastructures les plus efficaces les acteurs ayant de faibles moyens financiers. Ainsi, les sections à péage se multiplient sur les routes des Copperbelts. À cause de ceux-ci, la RDC est inaccessible à une bonne partie des acteurs des régimes de roue de secours et hors-piste, notamment celles et ceux ne pouvant débourser 1500 USD de péage pour se rendre de Kasumbalesa à Kolwezi (entretien n°88, NDL 8, 8/12/2017)[106]. La possibilité de réaliser un voyage ininterrompu d'un côté à l'autre de la frontière se trouve ainsi réservée à quelques grandes entreprises minières et de logistiques.

La bureaucratisation des circulations peut être vue comme une seconde technique d'exclusion des acteurs et des circulations n'appartenant pas au régime de direction assistée. Les procédures bureaucratiques à mettre en place pour qu'une circulation soit administrativement validée et légale sont si lourdes et complexes qu'il devient nécessaire pour les exportateur·rice·s d'avoir recours à des agents en douane certifiés et professionnels. Cet aspect sera décrit plus avant dans le Chapitre 8.

Finalement, la disqualification des acteurs animant les circulations des régimes hors-piste et de roue de secours est une troisième technique d'exclusion. Les infrastructures commerciales forment « a language that *others* have to learn » (Larkin, 2013, p. 337, je souligne). Les autres dont il est question dans cette brève citation de Brian Larkin sont les acteurs apportant sur les infrastructures et à travers les circulations qu'ils et elles animent d'autres pratiques et d'autres rythmes. Leur lenteur ou leur « softness » (Larkin, 2013, p. 337), des termes qui renvoient par ailleurs à des stéréotypes coloniaux anciens sur les peuples colonisés (Alatas, 2010 ; Siegel, 1991) constitue à la fois un frein à l'activité moderne des premiers, et représenteraient même une utilisation anormale et déviante des infrastructures. Ces circulations devraient donc être converties à l'utilisation efficace du réseau infrastructurel, ou rejetées hors de celui-ci avant qu'elles ne « contaminent » l'ensemble du réseau et de la chaîne logistique (Stenmanns, 2019). Les infrastructures sont donc présentées comme des moyens techniques de discipliner, d'ordonner ou de rejeter des pratiques et des comportements situés à la marge de la modernité capitaliste (Easterling, 2014 ; Linder, 1994).

[106] Sachant qu'il faut ajouter à cela les taxes de franchissement de la frontières, les droits de douane congolais et les éventuels contrôles et taxes abusives imposées par les fonctionnaires.

En plus de l'exclusion dont elles sont l'objet, les circulations ne correspondant pas à l'idéal topologique de la vitesse sont perçues comme des risques, ce qui « allows different commercial streams to be subject to different levels or types of control » (Chalfin, 2006, p. 255) : les circulations perçues comme déviantes par rapport à la norme de vitesse sont d'autant plus contrôlées, et donc d'autant plus ralenties que leurs homologues investissant dans les logiques coloniales de vitesse et d'exportation. En réponse à cela, les acteurs qui animent ces circulations optent parfois pour une autre stratégie, celle de faire correspondre leurs activités aux représentations topologiques. On voit ainsi que le discours de la vitesse et les représentations de l'espace lisse sont devenus hégémoniques dans l'organisation des circulations commerciales dans les Copperbelts.

b) Les discours autour de la suppression des contraintes de l'espace sont reprises pour justifier les projets des autres régimes de circulations

Les représentations topologiques de l'espace qui, on l'a vu, caractérisent les circulations du régime de direction assistée, sont reprises dans les autres régimes pour justifier et légitimer des projets d'infrastructures y compris lorsqu'ils sont relatifs aux régimes marginalisés par le discours de négation des rugosités de l'espace (Hönke et Cuesta-Fernandez, 2017, p. 1078). La pensée topologique est ainsi devenue dominante pour représenter et légitimer l'ensemble des circulations de marchandises. Si l'on reprend les trois critères avancés par Sophie Passegué pour définir les rugosités de l'espace (Passegué, 1997, p. 360), on peut faire un bref inventaire des infrastructures censées y remédier, justifiées par les acteurs sur le registre de la topologie et de la vitesse :

- les rugosités de l'espace tiennent tout d'abord aux « caractéristiques physiques des infrastructures » ce que S. Passegué appelle également le « réseau inerte » : sinuosité, dénivellation, état du revêtement, etc. Des projets infrastructurels sont développés en Zambie pour réduire les frictions causées par des caractéristiques physiques peu avantageuses. Ainsi, la vitesse et la fluidité des circulations en transit en Zambie servent de justification au projet d'une nouvelle route devant joindre Lubumbashi et la ville de Kasama. Une telle route éviterait aux poids lourds à destination de Dar es-Salaam de devoir passer par la Copperbelt zambienne et le carrefour de Kapiri Mposhi. Elle représenterait un raccourci de près de 400 km par rapport à l'itinéraire actuel (entretien n°76, LUS 15, 3/11/2017). Par ce projet, les gouvernements zambiens et congolais visent à alléger les rugosités de l'espace pour des circulations de marchandises qui ne seraient pas forcément animées par les acteurs du régime de direction assistée : le gouvernement zambien met par exemple en avant le développement, dans les régions du nord-est, de l'agriculture à destination de l'exportation. Il est également prévu qu'ils y placent des péages et de nouvelles zones, deux infrastructures visant l'immobilisation temporaire des circulations de marchandises dans un but de contrôle.

- les rugosités de l'espace sont définies ensuite par les « caractéristiques environnantes », c'est-à-dire la densité des zones habitées que traversent les infrastructures.

Elles créent une friction pour les circulations car elles imposent des ralentissements aux véhicules, notamment sous la forme d'embouteillages. Les représentations topologiques et la vitesse souhaitée des circulations servent alors de justification à la destruction des cahutes de commerce ou au déguerpissement d'habitations privées à proximité directe des carrefours ou des grands axes routiers (entretien n°79, LUS 18, 8/11/2017).

- la troisième caractéristique de la rugosité de l'espace est l'« utilisation du réseau ». On veut par exemple éviter que le réseau infrastructurel déjà saturé soit utilisé dans des pratiques corruptives. Les nombreux projets de « one-stop border post » (à Kasumbalesa, à Kipushi, autour de la nouvelle douane de Mwense sur la route en projet) sont alors justifiés par la logique topologique de réduction des frictions causées, aux frontières, par des opportunités de corruption trop fréquentes.

La coexistence des trois régimes de circulations nous invite à réfléchir à la possibilité de voir un même réseau d'infrastructures utilisé suivant plusieurs modalités. L'utilisation différenciée d'un réseau infrastructurel unique permet de questionner le caractère monolithique des infrastructures présenté dans la littérature : le même réseau, qui répondait dans sa construction à des valeurs et à des objectifs bien précis, peut être utilisé selon d'autres logiques, avec d'autres rythmes. La congestion progressive du réseau d'infrastructures fait alors apparaître des rapports de force entre ces utilisations différentes : la « bonne » utilisation du réseau est débattue afin d'exclure des infrastructures les circulations perçues comme moins légitimes à les utiliser.

Cette seconde partie avait pour ambition d'analyser les rapports de pouvoir qui naissent de la coexistence des trois régimes de circulations sur un réseau infrastructurel unique et saturé. J'ai ainsi explicité le rapport entre les représentations sociales liées aux rugosités de l'espace qu'entretiennent les trois régimes et les effets politiques de ceux-ci. Le pouvoir politique est ici défini comme la capacité à lisser l'espace et à faire disparaître ses rugosités, formant des obstacles aux circulations de marchandises. Appuyées sur des représentations et des usages coloniaux de l'espace des mouvements commerciaux, les circulations du régime de direction assistée apparaissent alors comme les plus légitimes dans l'utilisation du réseau infrastructurel. Avec elles se développent tout une série de processus visant à exclure les autres circulations et les autres rythmes, vus comme illégitimes à occuper l'espace. On voit tout de même que les représentations topologiques forment désormais un discours hégémonique, en ce qu'il est utilisé par l'ensemble des acteurs intervenant dans les circulations de marchandises afin de légitimer leurs activités ou leurs projets infrastructurels.

Les rugosités de l'espace sont cependant toujours présentées de façon négative : elles freinent les circulations, portent atteinte à leur fluidité et à leur compétitivité. Elles « accroî[ssent] les distances et marque[nt] la différence entre les lieux » (Passegué, 1997, p. 360). Cette perception des rugosités de l'espace n'est cependant pas satisfaisante : ces dernières peuvent en effet présenter des avantages pour les circulations ; elles font à ce titre

partie des stratégies commerciales des acteurs et interviennent dans leurs changements de régimes.

III. Comment la structuration géographique des régimes est-elle prise en compte par les acteurs dans leurs changements de régime ?

Les régimes de circulations sont des ensembles de pratiques, de représentations et de politiques (Gille, 2012) permettant ou limitant les circulations de marchandises sur un réseau infrastructurel qui, lui, est relativement fixe, au vu de la lourdeur des investissements et des installations qui l'accompagnent. Les régimes ne sont ainsi pas des outils « déjà-là » que l'on pourrait utiliser à sa guise. Ils ne peuvent pas être *empruntés*, comme le seraient une route ou un itinéraire. Cette troisième partie me permettra d'analyser plus précisément la façon dont les acteurs peuvent se saisir et changer de régime de circulations. Les représentations des rugosités de l'espace que chacun des régimes charrie, leur rapport à la matérialité sont les principaux critères sur la base desquels les acteurs orientent leurs façons de circuler. Les acteurs du commerce interprètent différemment, en fonction du contexte économique et politique, les coûts et les avantages que chaque régime peut présenter pour leurs propres circulations. Si le raisonnement topologique domine l'espace des représentations en incarnant les circulations les plus légitimes, le régime de direction assistée n'est pas toujours celui qui est préféré. La rugosité de l'espace qu'incarnent les régimes hors-piste et, dans une moindre mesure, de roue de secours peut également présenter des avantages. C'est bien en fonction d'elle que se réalise le choix des régimes par les acteurs.

J'aborderai donc ici les raisons et les effets des changements de régime. Premièrement, je me pencherai sur les stratégies commerciales des acteurs : ils et elles enrôlent les caractéristiques, coûts et avantages associés aux différents régimes dans l'organisation consciente de leurs circulations. Ils et elles doivent également prendre en compte des éléments exogènes de contexte qui les contraignent partiellement. Une seconde partie traitera de ces types de contraintes conjoncturelles et de la façon dont les acteurs y font face. Finalement, j'expliciterai les effets de ces « sauts de régime » sur les circulations et leur organisation.

1) Facteurs endogènes : la rugosité de l'espace, une caractéristique parfois recherchée

Malgré la domination des représentations topologiques, les acteurs disposent d'une certaine marge de manœuvre stratégique dans l'utilisation des régimes de circulations. En fonction des avantages réels ou supposés associés aux façons de circuler propres aux régimes de circulations, en fonction des représentations des rugosités de l'espace qui leur sont associées,

les acteurs du commerce tentent d'orienter leurs circulations vers l'un ou l'autre régime. Leur objectif principal dans la réorientation de leurs circulations est d'en améliorer la rentabilité. Plusieurs moyens se trouvent alors à leur disposition : améliorer la vitesse de leurs circulations, les rendre plus discrètes par rapport aux velléités de contrôle et de taxation, ou développer des comportements de captation des rentes dégagées par d'autres circulations. Les acteurs s'appuient ici sur les caractéristiques endogènes à chacun des régimes : leur matérialité et les représentations associées à la rugosité de l'espace sont des éléments que les acteurs intègrent dans leurs stratégies commerciales.

Les acteurs les plus puissants en termes de moyens humains et financiers, c'est-à-dire les grandes entreprises minières et de logistique, sont cependant les plus à même de développer une stratégie afin de s'adapter aux avantages et aux inconvénients réels ou supposés de la matérialité des régimes de circulations. Leurs stratégies seront analysées en première sous-partie. Les réseaux commerciaux organisant les exportations vers la RDC développent d'autres types de stratégies s'appuyant sur les rugosités de l'espace pour organiser des circulations rentables. Ils seront l'objet d'une seconde sous-partie.

a) Stratégies de multi-positionnalité au croisement des différents régimes de circulations

Les aspérités des territoires parcourus et leurs topographies ne sont pas systématiquement niées et rejetées, y compris par les acteurs ayant accès aux moyens d'organiser des circulations rapides et fluides grâce au régime de direction assistée. Les entreprises minières et de logistique développent des stratégies de multi-positionnalité leur permettant d'être mobiles dans l'organisation de leurs circulations et de profiter également des avantages qu'apportent les circulations se déroulant avec les régimes hors-piste et de roue de secours.

Dans les cas où ce n'est pas l'utilisation légitime des infrastructures qui est la plus efficace, où la vitesse n'est pas possible ou pas souhaitable, certains acteurs parmi les plus puissants ont les moyens humains et financiers de développer des stratégies de *straddling* entre les régimes, qui leur permettent de se positionner sur ceux-ci de façon dynamique, en fonction des changements de conjoncture. Le passage d'un régime de circulations à l'autre est ainsi rendu possible par le fait que les entreprises minières et de logistique se positionnent simultanément sur plusieurs rythmes et plusieurs justifications, ce qui leur donne une position dominante et prioritaire dans l'utilisation des infrastructures et dans les liens avec les autorités publiques. Il s'agit d'une caractéristique mise en avant par les entreprises de logistique ayant les moyens d'occuper tous les fronts : Giant Logistiks, par exemple, a fait du transport et de la logistique minière sa spécialité, mais l'entreprise diversifie ses activités, dans le but de conquérir des parts de marché sur le commerce transfrontalier se déroulant entre la Zambie et la RDC. En témoignent les stratégies d'obtention des contrats de dédouanement d'exportation de ciment, de sucre ou d'acide sulfurique liquide vers la RDC. Dans ce but, l'entreprise a renforcé sa présence autour des routes de Mpulungu (port du lac Tanganyika) et de Kipushi,

deux itinéraires se situant en dehors des routes traditionnelles du commerce et sur lesquelles Giant Logistiks ne dispose pas forcément des technologies de déspatialisation de ses circulations. Ces deux itinéraires présentent davantage de frictions pour les mouvements de marchandises, mais elles sont parfois préférées par certaines entreprises clientes, en raison des contacts dont elles disposent aux frontières citées, ou de la présence d'acheteur·euse·s potentiel·le·s. En fonction des demandes de ses client·e·s, Giant Logistiks est donc en mesure de réorienter les circulations de marchandises qu'elle anime vers d'autres itinéraires, d'autres rythmes, d'autres régimes. Grâce à cette position dominante, les acteurs comme Giant Logistiks sont aux premières loges pour adapter au mieux leur stratégies en fonction du contexte et anticiper les changements de régimes.

Ainsi, les entreprises se trouvent en position de réorienter rapidement leurs circulations vers d'autres façons de circuler, y compris sur des itinéraires où les rugosités de l'espace ont une plus grande emprise. On le voit, la puissance financière de ces acteurs est ici fondamentale : les autres acteurs du commerce ne disposent pas des mêmes moyens et donc pas des mêmes stratégies pour agir sur leurs circulations.

b) Les rugosités de l'espace au fondement de la rentabilité de certaines circulations

Les réseaux de commerçant·e·s investis dans les exportations, de produits alimentaires notamment, à destination de la RDC ne disposent pas des moyens financiers, humains ou idéologiques pour peser sur la définition légitime de l'utilisation des infrastructures ou de lutter contre celle qu'ont instaurée les grandes entreprises minières et de logistique. Ils et elles s'organisent alors de façon à utiliser les infrastructures de qualité créées pour les flux miniers mais à leur propre rythme. Ils et elles intègrent pleinement les aspérités des territoires parcourus à leurs stratégies commerciales, et organisent ainsi des circulations rentables.

Prenons l'exemple du franchissement de la frontière. Dans les écrits libéraux classiques discutés au Chapitre 4, la frontière est considérée comme une importante barrière à l'organisation de circulations rapides et fluides. Elle est l'archétype d'une rugosité de l'espace causant des ralentissements, des retards, des arrêts à supprimer par le biais de la technologie. Elle est de plus un lieu de captation de rentes par les autorités publiques ou privées de gestion des circulations. La frontière est à ce titre considérée pour les expert·e·s internationa·les·aux comme une « nuisance » (Dobler, 2016, p. 160). On remarque cependant que la frontière se trouve à la base de la stratégie de certains acteurs sur le terrain. Par exemple, les circulations du régime de roue de secours et hors-piste intègrent le franchissement ou le non-franchissement de la frontière congolaise à leurs stratégies, n'ayant pas les moyens de la franchir systématiquement comme le font les grandes multinationales. C'est ce que m'expliquait un de mes enquêtés, propriétaire d'une minoterie industrielle de la Copperbelt (entretien n°82, NDL 2, 13/11/2017) : en début d'entretien, celui-ci a insisté sur le fait que son entreprise n'exportait pas ces marchandises en RDC, en raison des taxes trop importantes appliquées au franchissement de la frontière. Nous sommes rejoints par son frère en milieu d'entretien, qui

raconte ensuite que le renforcement des procédures de sécurité en cours à Kasumbalesa (construction d'une barrière pour éviter les circulations de contournement) inquiète leurs client·e·s congolais·es … Les deux entrepreneurs ont donc dû accorder leurs versions et m'expliquer la façon dont ils exportent leurs produits en RDC : ils déposent les marchandises dans un dépôt de la frontière, les vendent côté zambien. Elles franchissent ensuite la frontière congolaise par le biais des commerçant·e·s congolais·es qui, elles·eux, s'acquittent des taxes de traversée. Cette façon de faire est considérée comme illégale, mais néanmoins tolérée, par les autorités douanières zambiennes (voir Chapitre 5). Les propriétaires de la minoterie ont ainsi les moyens d'exporter d'importantes quantités de marchandises de l'autre côté de la frontière. Ils profitent du dynamisme du marché congolais, sans franchir officiellement la limite internationale entre les deux pays et en dégageant un taux de profit qu'ils ne pourraient atteindre en franchissant la frontière de façon légale.

La matérialité de l'espace, la plus ou moins grande emprise de ses rugosités sur les circulations de marchandises ne sont donc pas toujours considérées comme des contraintes au mouvement des choses. La façon dont elles sont prises en compte dans la stratégie des acteurs du commerce, y compris les plus puissants d'entre eux, montre au contraire qu'elles font entièrement partie de leurs stratégies commerciales. Ces derniers ne visent pas toujours la déspatialisation toujours plus poussée de leurs circulations : les rugosités de l'espace physique (routes peu efficaces, franchissement de la frontière) forment aussi des opportunités prises en compte par l'ensemble des acteurs et sont parfois préférées à leur suppression pure et simple. Cependant, les stratégies rationnelles des acteurs n'expliquent pas à elles seules les changements de régimes. Un certain nombre de facteurs exogènes et conjoncturels leur imposent parfois des changements dans l'organisation de leurs circulations.

2) Facteurs exogènes et contextuels contraignant les changements de régime

Les raisons pour lesquelles une circulation donnée se déroule sous le régime de direction assistée, de roue de secours ou hors-piste sont variées, et ne relèvent pas toujours d'un choix conscient et réfléchi de la part des acteurs qui organisent les circulations (voir Scène de terrain n°6, p.389). En plus des contraintes climatiques évidentes (la saison des pluies rend inaccessibles certaines routes et réoriente de fait certaines circulations vers d'autres pratiques), il sera question ici de plusieurs types de contraintes extérieures aux régimes auxquelles les acteurs s'adaptent dans l'organisation de leurs circulations. Cette partie présentera trois grands facteurs conjoncturels qui contraignent les acteurs à revoir leurs stratégies commerciales.

Il s'agit tout d'abord de contraintes économiques qui, dans les économies extraverties que sont la Zambie et la RDC, sont souvent corrélées aux variations des prix des minerais sur les marchés internationaux. On trouve également des contraintes liées à l'agenda des

gouvernements, notamment autour de la fiscalité, l'une des principales raisons pour lesquelles les administrations interviennent dans la gestion des circulations. Je ferai finalement référence aux contraintes liées aux caractéristiques des marchandises elles-mêmes. Ces trois types de facteurs exogènes font varier le degré d'emprise des rugosités de l'espace sur les circulations, parfois de façon brusque et contribuent à les réorienter afin que celles-ci conservent leur rentabilité.

a) Conjoncture économique et variations des prix du cuivre

La santé globale de l'économie, elle-même liée au cours international des minerais, est un facteur important faisant varier les recours aux différents régimes de circulations. Il s'agit en effet d'un aspect ayant une forte influence à la fois sur l'activité économique globale — directement liée à l'extraction et à l'exportation des minerais[107], mais également sur les prix et la disponibilité des services logistiques (transport, stockage, dédouanement). Lorsque les cours du cuivre sont bas, les machines économiques des Copperbelts tournent au ralenti, seules les entreprises déjà bien implantées trouvent rentable de poursuivre l'extraction et l'exportation de minerais par les canaux habituels. Les capacités d'importation des commerçant·e·s congolais·es sont également en baisse, ce qui a un impact direct sur les producteur·rice·s et les exportateur·rice·s zambien·ne·s. À l'inverse, lorsque les prix du cuivre sont hauts comme c'était le cas en 2017[108], il devient intéressant pour certain·e·s petit·e·s négociant·e·s d'exporter des minerais, y compris à faible concentration, en investissant les infrastructures matérielles et immatérielles du régime de direction assistée, profitant de leurs avantages en termes de vitesse et de fluidité des circulations. Ainsi, lors d'un après-midi d'août 2017, un entrepreneur blanc est venu se présenter aux bureaux de Giant Logistiks à Ndola. Il est reçu par le responsable du bureau, qui m'explique ensuite qu'il s'agissait d'un revendeur de minerais. Il souhaitait confier le transport, le stockage et les déclarations douanières d'environ 300 tonnes de résidus miniers (cuivre, plomb, fer, etc.) par semaine à Giant Logistiks. Le manager me dit alors : « *as the copper rates are high, everybody wants to be a copper trader* » (Notes de terrain, 18/08/2017), y compris donc de petit·e·s négociant·e·s ayant plutôt l'habitude d'exporter leurs marchandises par leurs propres moyens, et non à travers un agent en douane expérimenté et coûteux comme l'est Giant Logistiks.

b) Conjoncture politique et calendrier fiscal des autorités étatiques

Les temporalités politiques (campagnes électorales, calendrier fiscal, etc.) peuvent également faire partie des facteurs contribuant à faire varier les circulations d'un régime à l'autre. Ces temporalités peuvent premièrement perturber l'organisation d'un réseau servant la

[107] Quand les cours du cuivre sont bas, les mines ralentissent leur activité, importent donc moins d'intrants, produisent moins de cuivre, et n'embauchent plus de travailleur·euse·s journalier·ère·s.
[108] En août 2017, une tonne de cuivre s'échange entre 5500 et 6000 € sur les marchés internationaux.

circulation des choses : en Zambie, les personnels douaniers sont par exemple mutés tous les trois ans (entretien n°30, CBW 2, 12/05/2016). Le déplacement d'un·e fonctionnaire peut poser problème pour des circulations qui se déroulaient sous sa protection, et les réorienter vers d'autres pratiques : d'un passage en fraude, les biens peuvent être alors réorientés vers des passages en contrebande (Bennafla, 2002, p. 28-29). Les temporalités fiscales sont également importantes : ainsi, entre fin 2017 et début 2018, les administrations zambiennes ont lancé d'importants contrôles fiscaux, notamment à destination des entreprises minières. À cette occasion, une amende record de 8 milliards de dollars a été infligée à l'entreprise canadienne First Quantum Minerals (FQM) pour non-paiement des droits de douane dû à la sous-déclaration d'importations sur plusieurs années (Mordant et Mfula, 2018). Même si FQM a contesté devoir ce montant à l'administration zambienne, une telle amende peut encourager l'entreprise à changer de stratégie pour ses importations : changement d'agent en douane, mis en cause par la société civile (voir Figure 81, p.386), changement des routes utilisées pour l'importation, changement de logiciels de suivi des circulations, peuvent faire partie des stratégies mises en œuvre. Un autre exemple de la façon dont les temporalités politiques peuvent peser sur le déroulement des mouvements de marchandises dans un régime de circulations précis est celui des insécurités en RDC : lors de regains de tensions politiques, ce dont le pays a été témoin en 2016 et 2017 suite à la non-organisation des élections présidentielles, les transporteurs et commerçant·e·s peuvent renoncer à franchir la frontière vers le Congo, ce qui les contraint à vendre leurs marchandises côté zambien. Ils et elles ont alors tendance à passer du côté du régime de roue de secours, en devenant des cibles pour les stratégies fiscales de l'État zambien décrites au Chapitre 5.

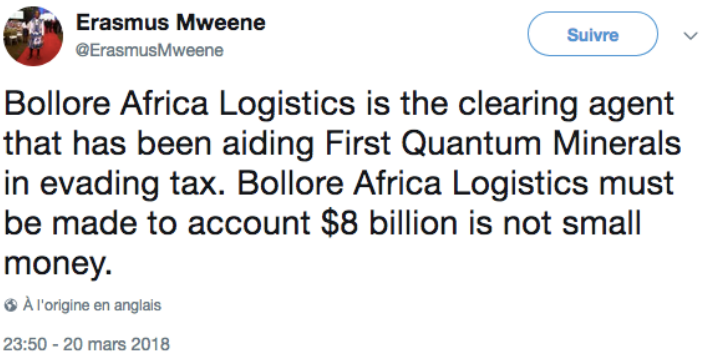


Figure 81 : Tweet d'un citoyen zambien sur la responsabilité de Bolloré Africa Logistics dans l'amende record infligée à First Quantum Minerals en 2018.

c) Caractéristiques des biens transportés

Le dernier facteur pouvant intervenir dans les changements de régimes de circulations sont les caractéristiques des marchandises elles-mêmes, leur transportabilité (Rodrigue, Comtois et Slack, 2013). En géographie des transports, celle-ci est définie comme la plus ou moins grande facilité d'un bien à se mouvoir. Elle dépend des caractéristiques propres de la

marchandise (volume, masse, prix), mais également des contraintes topographiques, politiques et administratives auxquelles est confrontée sa circulation. Un bon exemple de la façon dont les régimes de circulation dépendent des caractéristiques de la marchandise transportée est tiré d'un entretien réalisé auprès du dirigeant d'une minoterie industrielle de la Copperbelt zambienne (entretien n°82, NDL 2, 13/11/2017). Cette entreprise appartient à la même famille d'origine grecque depuis sa fondation dans les années 1930. Comme une bonne partie des entreprises privées zambiennes, elle a été nationalisée pendant la Seconde République (Voir Chapitre 2), en 1985 exactement. À cette époque-là, l'entreprise ne disposait que de 5 camions pour le transport du maïs vers la minoterie. En effet, avant 1995, une grande partie du transport des grains se faisait par rail (l'entreprise avait d'ailleurs un accès direct au chemin de fer à l'arrière de sa concession). À l'époque, l'achat des grains était centralisé au niveau national par l'agence gouvernementale Food Reserve Agency (FRA), dont le dépôt se trouvait à Ndola ; l'équipe de l'entreprise n'avait donc que peu de kilomètres à parcourir pour aller chercher sa matière première. Aujourd'hui, le dépôt de Ndola n'existe plus et les minoteries peuvent se fournir où elles le souhaitent. Mon enquêté m'expliquait que les prix du maïs étaient bien inférieurs dans la Southern Province, mais que la disparition du transport par rail jusqu'à sa minoterie annulait toute la rentabilité d'un achat dans le sud du pays : ce maïs « *is not cheap anymore if you have to bring it with trucks* ». L'entreprise utilise donc ses camions, une soixantaine désormais, pour aller chercher du grain produit par de petit·e·s producteur·rice·s en région rurale aux alentours de la minoterie, mais jamais au-delà. Pour ce qui est de l'exportation vers la RDC, la transportabilité des farines (de blé ou de maïs) pose également problème : « *mealie-meal is heavy and cheap, which is a problem for transportation*. » C'est de cette façon que mon enquêté explique que ses camions ne franchissent jamais la frontière congolaise : au vu des coûts de la traversée, qui dépendent eux-mêmes du poids des marchandises, les caractéristiques des biens vendus par cette entreprise ne le permettent pas. À l'exportation, cette entreprise se contente donc des possibilités offertes par les régimes de roue de secours (vente dans les entrepôts de la frontière) ou hors-piste (utilisation de routes peu fréquentées et sous-déclaration de la marchandise).

Les acteurs intervenant dans la circulation des marchandises sont donc confrontés à une série de facteurs ayant une incidence directe sur la façon dont vont se déplacer leurs marchandises. Les plus puissants d'entre eux ont une capacité de choix plus importante, mais le passage d'un régime de circulation à l'autre ne peut être réduit à l'application d'une stratégie. La scène de terrain n°6 montre l'importance des éléments de contexte dans les changements de régime, appliqués à mes propres déplacements transfrontaliers.

Scène de terrain n°6. Trois régimes, trois manières de traverser de la frontière congolaise

La coexistence des régimes de circulations de direction assistée, de roue de secours et hors-piste est visible dans ma propre expérience. À quelques semaines ou mois d'intervalle, j'ai traversé trois fois la frontière congolaise, bénéficiant à chaque fois de différents assemblages d'acteurs et d'infrastructures. Mes expériences de traversée de la frontière entre les deux Copperbelts permettent d'exemplifier les conditions de circulation comprises dans les différents régimes de circulations.

- Traverser la frontière congolaise avec le régime de direction assistée

En septembre 2017, je me suis rendue à Lubumbashi pour une importante réunion entre une entreprise de logistique, une société minière et un transporteur. Ces trois entreprises coopèrent sur un contrat d'exportation de minerais de cuivre et de cobalt et d'importation d'intrants chimiques nécessaires à l'extraction (voir Scène de terrain n°1, p.191). Envoyée officiellement par Giant Logistiks, j'ai ainsi bénéficié de l'ensemble des technologies et des ressources mises en place pour faciliter la circulation des marchandises, et donc également des personnes associées à ces mouvements de biens.

Tout cela a débuté avec l'achat d'un visa auprès du consulat général de la RDC situé à Ndola. J'étais passée au bureau du consul une première fois pour obtenir les papiers à remplir et les tarifs des visas. L'employée présente sur place m'avait expliqué qu'un visa « normal » coûtait 50 USD, mais que cette procédure prenait beaucoup de temps car il était nécessaire d'envoyer mon passeport aux services centraux à Kinshasa pour faire valider ma demande. Ne pouvant attendre 6 mois, ni me séparer de mon passeport, j'ai opté pour un visa « express », coûtant 150 USD mais étant fait sur place. Le lendemain, je suis retournée au bureau avec les papiers dûment remplis et 75 billets (!) de 20 kwachas en poche, une importante liasse équivalant aux 150 USD demandés, remis par le comptable de Giant Logistiks. Après un court entretien avec le consul, qui était apparemment ravi de pouvoir s'exprimer en français avec moi, celui-ci a apposé son tampon et sa signature sur mon passeport. Je suis ressortie du bureau avec mon visa, et un reçu indiquant un achat de visa coûtant … 50 USD. En rentrant au bureau de Giant Logistiks avec un reçu deux tiers inférieur à la somme effectivement dépensée, je n'en menais pas large. Mais les employé·e·s, habitué·e·s à ce genre de pratiques venant du consulat, ne s'en sont pas formalisé·e·s : l'un d'entre eux a attrapé un stylo et a rajouté un 1 sur le reçu afin de le faire valider à l'expert-comptable. Ici, j'ai donc bénéficié de la connaissance du système et d'un certain savoir-faire de la part d'une entreprise ayant investi le régime de direction assistée[109].

Mon voyage jusqu'à Lubumbashi s'est également bien déroulé. Je me suis rendue à Chingola, où j'ai pu laisser mon véhicule dans un parking sécurisé. Un chauffeur de l'entreprise

[109] Il s'agit par ailleurs d'une pratique constituant un délit grave de faux, d'usage de faux et de fraude aux écritures comptables. Le respect de la procédure bureaucratique est ici plus important que la légalité des opérations. Voir Chapitre 8.

m'a accompagnée jusqu'à la frontière de Kasumbalesa, ce qui m'a évité de laisser ma voiture sans surveillance plus d'une semaine dans un endroit supposé dangereux où elle aurait pu subir des dommages. Grâce à l'aide d'un employé de Giant Logistiks présent du côté zambien, j'ai passé sans problème les contrôles de l'immigration à ma sortie du territoire. Nous avons rejoint ensuite un autre employé travaillant du côté congolais de la frontière, qui m'a accompagnée lors de ma traversée du *no man's land*. Juste après la limite internationale entre les deux pays se trouvent en effet des petits bureaux de la police et de l'armée, qui constituent un premier passage obligé dans l'administration congolaise. J'ai dû entrer mes informations personnelles dans un registre, pendant que mes accompagnateurs discutaient avec les fonctionnaires, ces derniers demandant un peu d'argent pour acheter un « sucré », un soda. Arrivés dans le tout nouveau bâtiment des douanes, construit par l'entreprise KBP (Voir Chapitre 5), nous avons dû de nouveau faire le tour de plusieurs administrations. À chaque fois qu'un problème émergeait (j'avais par exemple malencontreusement oublié mon carnet international de vaccination), l'employé congolais qui m'accompagnait réglait tout cela de son côté, distribuant quelques billets verts au besoin. Une fois en RDC, un autre employé a pris le relai pour me faire parcourir la centaine de kilomètres qui nous séparaient encore de la ville. Cet autre employé habitait à Lubumbashi et travaillait à Kasumbalesa : il empruntait donc cette route deux fois par jour. C'est peut-être pour cette raison qu'il passait librement les péages. Quand je l'ai questionné sur cette pratique, il s'est contenté de répondre : « *je ne paye pas, moi !* » (Notes de terrain, 7/09/2017). Au retour, une semaine plus tard, je suis repassée par les mêmes étapes bureaucratiques, toujours sans problème, et ce malgré l'absence de certificat de vaccination.

Cette expérience montre bien l'efficacité des procédures mises en place dans le régime de direction assistée : grâce aux importantes ressources financières et relationnelles détenues par Giant Logistiks, le trajet entre la Copperbelt zambienne et Lubumbashi s'est déroulé sans heurt, et je n'ai pas eu à débourser un centime pour traverser la frontière. J'ai ainsi bénéficié des pratiques de facilitation du mouvement, appliquées à ma propre personne.

- Traverser la frontière congolaise avec le régime de roue de secours

Quelques semaines plus tard, j'ai de nouveau traversé la frontière congolaise, mais cette fois au niveau du « Congo Pedicle », cette avancée de terre congolaise au milieu du territoire zambien (voir Carte n°2, p.79). Une route traverse le Pedicle et permet de rejoindre la Copperbelt à partir des provinces septentrionales de la Zambie. Cette route traverse une région très rurale au Congo ; elle a été construite par la Zambie pour désenclaver les districts de Mansa et de Nchelenge. Mais elle traverse le territoire congolais : les voyageur·euse·s sont donc obligé·e·s de remplir les formalités administratives douanières, même pour parcourir moins de 90 kilomètres qui les séparent de Mufulira.

Cette fois-là, je n'étais malheureusement pas accompagnée : j'ai donc dû me soumettre à l'ensemble des taxes formelles et informelles que les administrations frontalières congolaises imposent au mouvement des marchandises et des personnes. J'ai commencé par me rendre au bureau de l'immigration, où j'ai payé 50 USD pour un laisser-passer dûment

rempli et signé, pour lequel j'ai obtenu un reçu. L'employé de l'immigration m'a ensuite indiqué la série de bureaux où je devais me rendre pour valider mon passage. C'était une situation kafkaïenne : à chaque bureau dans lequel je pénétrais, un·e fonctionnaire, en uniforme ou en civil, me demandait une certaine somme en dollars américains ou en kwachas zambiens pour me délivrer un papier, souvent écrit à la main, que je devais alors montrer à un·e de ses collègues dans le bureau suivant, et ainsi de suite. Beaucoup des sommes ainsi versées n'ont pas été validées par un reçu : il est donc possible qu'elles ne reviennent pas, en bout de course, aux caisses de l'État congolais. Il était assez difficile de garder son calme dans ces bureaux surpeuplés, et je pensais ne jamais pouvoir me sortir de ces procédures. Après plus d'une heure à errer de bureau en bureau, me trouvant certainement sympathique, un homme m'a apporté son aide en plaidant ma cause devant son supérieur, attablé dans un bar à quelques pas de là. En nous séparant, il s'est enfin présenté : responsable du service des renseignements intérieurs pour le poste frontalier de Mwenda.

À la sortie du territoire, après 90 kilomètres de route presque neuve sur laquelle on doit rouler à droite, contrairement en Zambie, il fallait tout recommencer. Mais les bureaux des administrations congolaises étaient bien moins peuplés que ceux de l'entrée, et j'ai réussi à m'en tirer sans trop payer de surplus (malgré, encore une fois, l'oubli de mon carnet international de vaccinations).

Comme explicité au Chapitre 5, le régime de roue de secours est marqué par l'importance de l'État et de son agenda fiscal dans le contrôle et la gestion des circulations. C'est bien le cas ici : les administrations congolaises sont réellement en position de captation de rentes dans la situation décrite. Elles administrent un tronçon de route fondamental pour la Zambie qu'elles n'ont pas construit, utilisé presque exclusivement par des Zambien·ne·s (autocars de voyageurs, voitures privées, quelques camions de marchandises). Leur position de *gate-keeper*, littéralement, leur permet de prélever taxes formelles et informelles sur des mouvements qui pourraient ne pas être taxés, étant donné le financement entièrement zambien de cette route, et le fait que, dans cet exemple, je disposais d'un permis de séjour zambien et aurais pu être considérée comme une citoyenne en droit d'emprunter cette route.

- Traverser la frontière congolaise avec le régime hors-piste

Lorsque j'étais à Kipushi en juin 2016, j'ai également eu l'occasion de traverser la limite internationale entre la Zambie et la RDC afin de visiter le côté congolais de la frontière. J'étais accompagnée par Augustine, officier zambien de l'immigration, qui jouait également le rôle de pasteur dans les églises pentecôtistes congolaises. Il connaissait très bien ses collègues congolais de l'immigration. Nous avons franchi ensemble le court *no man's land* et leur avons rendu visite de l'autre côté de la frontière pour leur expliquer notre requête. J'ai parlementé quelques minutes avec le responsable de l'immigration congolaise, après quoi il a accepté de me remettre un laisser-passer officiel, contre 200 kwachas[110]. Quand je lui ai tendu les billets, il les a regardés en me demandant : « *c'est quoi ça ?* » déçu que je ne paye pas mon dû en

[110] Environ 20 USD en 2016.

dollars (Notes de terrain, 16/06/2016). Il a gardé mon passeport en échange du laisser-passer, ce qui ne m'a pas vraiment mise à l'aise … Un arrangement similaire m'avait permis, en mai 2016, de traverser la frontière de Kasumbalesa. J'étais cette fois accompagnée de représentants du Comesa à Kasumbalesa-RDC, qui faisaient taire les récriminations des fonctionnaires congolais des douanes et de l'immigration d'un simple « *elle est avec moi* » (Notes de terrain, 20/05/2016). Cette fois-là, je ne disposais d'aucun laisser-passer officiel.

Il s'agit ici de deux traversées réalisées sous le régime hors-piste : les contacts privilégiés dont je disposais aux frontières m'ont permis de les traverser, sans me soumettre aux procédures légales d'obtention de visa. Traversant la frontière à pied, les autorités zambiennes, congolaises, ou même françaises, n'ont pas eu vent de mes incursions sur le territoire congolais, qui sont à ce titre passées sous le radar des infrastructures classiques de contrôle et de comptabilisation des mouvements de personnes.

Ces trois exemples de trois traversées de la frontière congolaise par la même personne, à quelques semaines ou mois d'intervalle, montrent bien la coexistence de trois régimes, comprenant des conditions de possibilité ou d'impossibilité des circulations. Les procédures légales étaient un peu différentes de ce qui est attendu pour les circulations de marchandises dont il a été question jusqu'à maintenant dans la thèse, mais ces trois expériences de terrain mises côte à côte ont pour objectif de montrer et d'exemplifier la coexistence et la possible combinaison des trois régimes de circulations dans les pratiques de circulations d'une seule personne. L'utilisation de l'un ou de l'autre régime n'a pas été un choix dans mon cas : à chaque fois, je me suis adaptée aux aléas du terrain et aux ressources disponibles. Le passage d'un régime à l'autre n'a donc pas fait partie d'une stratégie consciente mais d'une adaptation et de compromis réalisés sur place, au moment même de mes traversées.

3) Effets des sauts de régimes sur les circulations

Il est possible, pour les acteurs animant les circulations de marchandises dans les Copperbelts, de passer d'un régime de circulations à l'autre, au cours d'une même circulation ou pour des circulations plus espacées dans le temps (comme l'ont montré les exemples des circulations de cuivre organisées par des petit·e·s négociant·e·s en minerais ou des circulations de maïs mises en place par la minoterie industrielle donnés ci-dessus). Pour faire un parallèle avec l'analyse des sauts scalaires, notamment dans les mobilisations sociales (Ripoll, 2008), l'appellation « sauts de régime » peut être intéressante : comme dans les premiers, stratégies, contraintes, opportunités et ressources, qu'elles soient temporelles, géographiques, financières, sociales ou politiques se croisent pour permettre ou induire un changement de régime de circulations. Cette sous-partie a pour objectif d'analyser les effets des sauts de régimes sur les circulations elles-mêmes et sur leur organisation.

Premièrement, les changements de régimes sont difficilement prévisibles car ils dépendent en grande partie d'opportunités et de contraintes conjoncturelles. Ils contribuent donc à l'irrégularité des mouvements commerciaux dans les Copperbelts, ce qui rend ardues la compréhension et la représentation des circulations à travers les théories traditionnelles du mouvement commercial (Blaszkiewicz, 2019). Cela explique également le caractère mouvant et relativement instable des assemblages constitués autour des circulations et des fortes variations des mêmes circulations au fil du temps. Irrégularités et imprévisibilité des circulations commerciales dans les Copperbelts sont par ailleurs deux facteurs qui nous engagent à parler de circulations et non de flux, comme il a été mentionné au Chapitre 1.

Deuxièmement, les changements de régimes impliquent qu'un même bien peut voyager par le biais de plusieurs régimes suivant les étapes de son voyage. Le passage de l'un à l'autre ouvre des failles et des déconnexions temporelles entre les différentes étapes du même voyage, et peut ainsi être un moyen d'intégrer dans le système légal des pratiques illégales. Par exemple, en août 2017, Giant Logistiks a pris en charge le stockage, le dédouanement et la sous-traitance du transport pour des minerais à faible teneur devant être exportés vers le port de Dar es-Salaam (voir Figure 82, p.394). La façon dont avaient été extraits ces minerais et leur provenance exacte n'était pas claire : à plusieurs reprises, les employé·e·s ont exprimé leurs doutes, à savoir si ces minerais n'avaient pas été extraits illégalement en RDC ou en Zambie, ou importés en Zambie en suivant des pratiques de sous-déclaration propres au régime hors-piste. Cependant, le stockage et l'exportation mis en œuvre par Giant Logistiks a permis à ces biens de bénéficier de toutes les infrastructures immatérielles mises en place dans le cadre du régime de direction assistée, et, grâce à elles, de réintégrer pleinement les circuits légaux d'exportation (Blaszkiewicz, 2018). Ce changement de régime ressemble à ce que Anna Tsing appelle la « salvage accumulation » (2015, p. 63) en utilisant la métaphore du code-barres :

> « One side of the tag, the side with black-and-white bars, allows the product to be minutely tracked and assessed. The other side of the tag is blank, indexing [the] total lack of concern with how the product is made, since value can be translated through accounting. » (Tsing, 2015, p. 64)

Le changement de régime peut donc permettre la traduction de pratiques illégales ou illégitimes (l'exportation de minerais à provenance douteuse dans le cas qui nous intéresse, ou la commercialisation de biens produits dans la violence pour A. Tsing) en pratiques légales et socialement acceptées.



Figure 82 : Sacs de minerais à faible teneur stockés dans l'entrepôt de Giant Logistiks. Ndola, 30 août 2017

Même si elle est sans cesse critiquée car représentant une barrière à des circulations rapides et efficaces, la rugosité de l'espace physique produit des effets parfois positifs pour l'organisation des circulations commerciales. C'est ainsi qu'elle est pleinement intégrée dans les stratégies commerciales de l'ensemble des acteurs. Suivant leurs perceptions des coûts et des avantages associés à chacun des régimes, qui dépendent elles-mêmes des représentations de la matérialité de ceux-ci, les acteurs organisent et orientent leurs circulations vers l'un ou l'autre régime. Ils et elles peuvent donc combiner les différentes manières de circuler, les différents rythmes que proposent les trois régimes de circulations afin d'organiser des circulations rentables de leur point de vue. Il faut cependant noter que les stratégies rationnelles d'adaptation aux rugosités de l'espace ne sont pas toute puissantes. Les conditions matérielles des circulations peuvent changer brusquement. Le contexte économique, politique, social contraint donc parfois les acteurs à revoir leurs stratégies et à réorienter rapidement leurs circulations. La combinaison des régimes de circulations rend difficilement prévisibles les circulations sur le temps long, et explique le caractère mouvant des arrangements constitués autour des mouvements de marchandises. Malgré ce manque de prévisibilité, les acteurs du

commerce tentent de prendre en compte les variations de contexte et d'y adapter leurs stratégies commerciales.

Conclusion du chapitre 7

Si les trois chapitres précédents ont explicité les logiques propres à chacun des trois régimes de circulation, ce chapitre avait pour objectif de montrer que ces régimes étaient contemporains les uns des autres et de décrire les conséquences de leur coexistence. Je voulais expliciter les critères qui font qu'un régime est préféré à un autre dans la pratique des acteurs, et la façon dont la structure matérielle et géographique des régimes intervient dans l'organisation des circulations de marchandises. Les acteurs se positionnent par rapport à leurs représentations des rugosités de l'espace. J'ai montré dans une première partie que chacun des trois régimes correspondait à une représentation de l'espace particulière : dans le régime hors-piste, les contraintes topographiques de l'espace jouent un rôle clé. Les acteurs entretiennent donc une connaissance précise des territoires parcourus, ce qui leur permet d'être réactifs et flexibles face aux changements conjoncturels. Le régime de roue de secours a un rapport plus ambigu à la territorialité : les zones qu'il met en place sont des points de reterritorialisation des circulations que l'on veut fluides et libres. Le régime de direction assistée s'appuie quant à lui sur des représentations topologiques de l'espace, et symbolise ainsi des circulations fluides sur un espace lisse, connecté, en réseau. Chaque représentation des rugosités de l'espace est associée à des jugements de valeurs. C'est sur eux que se fonde la hiérarchisation des pratiques de circulations et des acteurs associés, étudiée dans une seconde partie : la plus ou moins grande emprise des rugosités de l'espace sur les circulations permet de définir les circulations les plus légitimes à utiliser le réseau infrastructurel saturé des Copperbelts. Les représentations topologiques de l'espace liées à des caractéristiques de vitesse et de fluidité sont les plus valorisées : s'appuyant à la fois sur des infrastructures créées pendant la colonisation et sur la réactivation des valeurs coloniales liées aux circulations, les représentations topologiques servent de justification à l'exclusion des rythmes alternatifs de mouvements, plus lents, plus irréguliers, s'appuyant davantage sur les aspérités des territoires parcourus. La troisième partie de ce chapitre a cherché à nuancer le discours hégémonique de la topologie. Dans leurs stratégies commerciales, les acteurs introduisent les rugosités de l'espace lorsqu'ils estiment qu'elles peuvent leur être profitables. Ils anticipent et organisent ainsi des changements de régime en fonction du contexte, bien que celui-ci les contraigne parfois à réorganiser leurs circulations.

Les rapports des circulations de marchandises aux rugosités de l'espace sont donc moins linéaires qu'il n'y paraît à première vue. Un mouvement plus efficace ne passe pas forcément pas la suppression totale des rugosités de l'espace, la déspatialisation absolue des circulations commerciales et la victoire des représentations topologiques. Je rejoins ici les conclusions de

Anssi Paasi sur la pensée topologique : il montre que celle-ci n'est pas censée remplacer intégralement les autres modes de représentations de l'espace, et notamment les représentations topographiques (Paasi, 2011, p. 301). Les différents types de représentations peuvent coexister, comme c'est le cas avec les régimes de circulations.

Chapitre 8. Bureaucratisation des circulations de marchandises : vers une homogénéisation des régimes de circulations ?

Introduction

Si les régimes de circulations font coexister et se concurrencer différents rythmes et différentes pratiques sur un réseau infrastructurel unique, la tendance générale n'est cependant pas à la différenciation toujours plus poussée de leurs logiques. Il existe au contraire une forte tendance homogénéisatrice qui rassemble les trois régimes : il s'agit de la gestion bureaucratique des circulations de marchandises. Celle-ci représente un essai de rationalisation technique de toutes les circulations de marchandises traversant les trois régimes. La bureaucratie est un système d'organisation sociale visant le gouvernement des personnes et des activités économiques par le recours aux techniques administratives de l'écrit. En Afrique, l'attention portée à la forme bureaucratique du gouvernement s'est considérablement renouvelée ces dernières années autour de travaux relevant de l'anthropologie politique, attentifs à saisir l'État au travail (Bierschenk et Olivier de Sardan, 2014a). S'attachant à développer une analyse positive de l'État en Afrique (tel qu'il se fait et non tel qu'il devrait être), ces travaux suivent cependant les représentations traditionnelles de la bureaucratie en s'intéressant exclusivement à l'administration publique et à ses fonctionnaires. Ils se sont par exemple concentrés sur la fourniture de services publics de base (comme l'enseignement primaire (Charton, 2015) ou la justice (Bierschenk, 2008)), sur la définition officielle de la citoyenneté par la biométrie (Banégas et Dalberto, 2018 ; Dalberto, Banégas et Cutolo, 2018), ou encore sur la redéfinition des rapports entre l'État et ses citoyen·ne·s à travers l'administration fiscale (Owen, 2018). Tous ces travaux portant sur le pouvoir bureaucratique sur le continent africain ont nourri ce travail de thèse, notamment par l'importance qu'ils accordent à la production écrite dans les sociétés africaines. Celle-ci est étudiée par exemple du point de vue des papiers d'identité, réclamés ou rejetés par les habitant·e·s d'un territoire dans leur rapport à l'État et à la citoyenneté (Alexander, 2018 ; Dalberto et Banégas, 2018 ; Mang et Ehrhardt, 2018). La production écrite des bureaucraties a également été analysée sous l'angle de la visibilité publique dans laquelle elle place les activités et les personnes ainsi enregistrées, rejetant au contraire dans l'inconnu, voire dans l'inconnaissable, les pratiques ne pouvant être transcrites (Muñoz, 2010). La forme de l'écrit est fondamentale dans les régimes de circulations : les dossiers commerciaux qui rendent possibles les circulations de marchandises

sont incontournables dans la compréhension et dans le fonctionnement pratique des régimes (Blaszkiewicz, 2018).

Les représentations dominantes de la bureaucratie font en général de cette forme d'organisation l'apanage de l'État, la cause de ses lourdeurs administratives et de sa lenteur (Gardey, 2008, p. 77). Des études récentes de la forme bureaucratique, s'appuyant sur les écrits de Max Weber, son théoricien le plus célèbre, montrent cependant qu'elle n'est en rien étrangère au fonctionnement du marché et des entreprises privées (Denis, 2011 ; Gayon, 2016 ; Hibou, 2012). Au contraire, ces auteur·e·s montrent bien la porosité des frontières, des pratiques et des normes entre administrations publiques et entreprises privées lorsque l'on s'intéresse à la forme bureaucratique, une porosité d'autant plus importante dans la période de « bureaucratisation néolibérale » (Hibou, 2013) que traverse le monde depuis les années 1980. Cet aspect de la bureaucratisation prend tout son sens lorsque l'on théorise les régimes de circulations : on l'a vu, ils se caractérisent par la gestion précise et différenciée des différents mouvements de marchandises, permise par la diffusion de normes et de standards à l'ensemble des acteurs du commerce, publics comme privés.

Ce chapitre sera donc l'occasion d'apporter une contribution supplémentaire aux études des bureaucraties africaines, en se concentrant les volontés de contrôle des circulations de marchandises incarnées par leur bureaucratisation simultanément publique et privée. Par la formalisation et la normalisation technique qu'elle sous-tend, la bureaucratisation se traduit par une homogénéisation des manières de faire circuler les choses dans les Copperbelts, et donc un rapprochement progressif des fonctionnements des trois régimes de circulations. Ces derniers sont en ce sens des productions collectives des conditions de possibilité de certains mouvements commerciaux : les pratiques bureaucratiques liées à l'écriture et à la collecte des informations relatives aux mouvements des choses ont joué un rôle historique dans la stabilisation de ces trois formes de circulations. Pendant les années de colonisation, les techniques bureaucratiques de gestion et de contrôle des choses en mouvement étaient réservées aux circulations de minerais destinées à la métropole. Les circulations du régime de direction assistée en ont été les principales héritières. Les pratiques bureaucratiques représentent pour elles d'efficaces infrastructures immatérielles de production de la vitesse et d'arasement des contraintes géographiques. Elles ont en ce sens reçu le soutien tant financier qu'idéologique des IFI investies dans la promotion du libre-échange. C'est à ce titre que les pratiques bureaucratiques de gestion des circulations ont ensuite été généralisées à l'ensemble des circulations commerciales, dans la poursuite de ce but de « facilitation » et de contrôle de tous les mouvements de marchandises. L'objectif panoptique des pratiques bureaucratiques a contribué à les complexifier, à les faire se multiplier, et ce pour qu'aucune circulation n'échappe à leur volonté totalisatrice. La bureaucratisation des circulations de marchandises est donc devenue très complexe, et les procédures à respecter infiniment nombreuses et chronophages, sans pour autant pouvoir couvrir l'ensemble du spectre des circulations de marchandises se déroulant dans les Copperbelts. Les pratiques bureaucratiques se renouvellent donc en permanence, dans une

espèce de fuite en avant ayant pour objectif de traduire un jour dans leur langage l'ensemble des circulations de marchandises.

Ce chapitre me permettra premièrement d'insister sur les idéologies justifiant la généralisation des normes bureaucratiques dans la gestion de l'ensemble des circulations. La valeur de la modernité y joue un rôle clé, et s'organise en Afrique autour de la nécessaire convergence internationale des pratiques bureaucratiques. Les objectifs ultimes de la bureaucratisation des circulations de marchandises sont de les connaître, de les contrôler et de les prédire. Je me pencherai donc deuxièmement sur les outils mis en place par les différents acteurs des circulations pour répondre à ce triple objectif : la volonté de formalisation des circulations s'incarne ainsi dans des outils techniques dans lesquels la forme de l'écrit joue un rôle primordial de fonctionnement et de légitimation des activités. L'écrit seul semble en effet permettre aux bureaucraties de connaître les phénomènes qu'elles souhaitent contrôler. Je reviendrai troisièmement sur les effets de la bureaucratisation des circulations, comme l'homogénéisation croissante des formes prises par les circulations sur le terrain et leur technicisation. Les effets de la bureaucratisation tiennent aussi de son inachèvement, dont témoigne la permanence des circulations illégales, et donc non-officiellement contrôlées, dans les régimes de circulations.

I. Bureaucratie, modernité et convergence internationale : une bonne façon de gérer les circulations de marchandises

Les travaux de Max Weber autour de l'idéal-type de l'organisation bureaucratique et les façons dont ils ont été repris au cours du XXe siècle laissent à penser que la bureaucratie serait aujourd'hui le meilleur système d'organisation des sociétés humaines complexes. Ces différents travaux ont paré la bureaucratie de toutes les qualités : rationalité, impersonnalité, expertise, responsabilité, sens de l'intérêt général, indépendance, etc. Elle incarne ainsi les valeurs de la modernité occidentale. Ces dernières (rationalité, indépendance, expertise, etc.) ont guidé une série de réformes concrètes dans les bureaucraties existantes, visant le développement et à l'incorporation de ces valeurs dans la pratique quotidienne des fonctionnaires. De la même façon, elles légitiment la mise en place d'outils bureaucratiques dans la gestion des circulations de marchandises en Zambie.

Les idéologies et les valeurs de l'organisation bureaucratique peuvent être pensées comme des *soft infrastructures*, formant une base cognitive dans le recours à certains outils et à certaines pratiques dans la gestion des circulations de marchandises. Elles forment des rationalités dominantes, au sens donné par Kean Birch et Matti Siemiatycki, c'est-à-dire qu'elles sont des « specific strategies underpinned by particular legitimating discourses » (Birch et Siemiatycki, 2016, p. 188). Elles guident les volontés de rationalisation des circulations commerciales par le biais d'outils bureaucratiques. Les rationalités bureaucratiques

se déclinent ici en deux discours. Le premier est celui de la modernité, qui, en Afrique et dans les États anciennement colonisés, prend la forme d'une nécessaire convergence internationale, une nécessité de rattraper le retard accumulé par rapport aux autres nations dites « développées ». Le deuxième, plus spécifique au contexte des circulations de marchandises, est celui de la nécessaire convergence entre les pratiques des bureaucraties publiques et privées. Dans ce cas, la bureaucratisation de la gestion des circulations doit permettre leur gestion transparente et harmonisée entre ces deux types d'acteurs. Ces deux types de rationalités bureaucratiques seront traitées successivement dans les deux sous-parties suivantes.

1. Atteindre la modernité par la convergence internationale des pratiques bureaucratiques

L'organisation bureaucratique des sociétés humaines a longtemps été associée à l'idée de modernité et de progrès (Crozier, 1963 ; Desrosières, 2008, p. 39). À travers les valeurs qu'elle incarne (rationalité, indépendance, efficacité, éthique) et les pratiques qu'elle sous-entend (recrutements des fonctionnaires sur la base du mérite, avancement de carrière à l'ancienneté, division sociale du travail), la bureaucratie est analysée comme le meilleur système de gestion des affaires publiques. Cette partie reviendra donc sur l'importance du discours de la modernité dans la légitimation des formes d'organisation bureaucratique, puis sur l'importance de la convergence internationale dans la justification de celle-ci en Afrique en général et plus particulièrement sur le terrain des circulations commerciales en Zambie.

a) La construction de la modernité de l'organisation bureaucratique par les sciences sociales

Dans les travaux de Max Weber, la bureaucratie apparaît comme l'étape ultime de l'organisation de la société (Bierschenk et Olivier de Sardan, 2014b). Même s'il rappelle que l'idéal-type n'est qu'un cadre théorique et ne correspond pas à des situations réelles, le classement des formes d'organisation avec la bureaucratie « légale-rationnelle » à sa tête a grandement influencé les travaux postérieurs de science politique et de sociologie. Le classement des idéaux-types wéberiens vient alors appuyer une conception linéaire et unilatérale de l'histoire humaine tendant vers l'organisation bureaucratique, perçue comme la plus optimale pour organiser et distribuer les ressources. Les premiers travaux de sociologie des organisations ont par exemple repris à leur compte la présentation méliorative des valeurs bureaucratiques (hiérarchie, division du travail, impersonnalité, etc.) tout en expliquant la façon dont les organisations de leur temps s'éloignaient de la norme bureaucratique. Beaucoup de travaux sur l'État en Afrique comportent également ce biais. Par exemple, la théorie du néo-patrimonialisme développée par Jean-François Médard (1991), même si elle a été beaucoup critiquée par les africanistes (Cahen, 2010 ; Daloz, 2006), est toujours très présente pour

expliquer le fonctionnement des États africains. Leurs « échecs » sont mis sur le compte du non-respect des normes d'organisation bureaucratique, et notamment la non-séparation des domaines public et privé, la dépendance des fonctionnaires au pouvoir politique et le clientélisme dominant la fourniture des services et des biens publics. Ces développements scientifiques ont activement participé à la vision de la bureaucratie comme un système moderne, optimal (Bierschenk et Olivier de Sardan, 2014b, p. 11-12) et ont contribué, parfois malgré eux, à renforcer « une philosophie de l'histoire hégélienne qui voit en l'État bureaucratique le point d'arrivée d'un progrès linéaire » (Le Bart et Rangeon, 2006, p. 126). Ils ont également nourri la pratique institutionnelle réformatrice, par exemple autour des questions de « renforcement des capacités » des fonctionnaires et de réformes des fonctions publiques qui ont émaillé les années d'ajustement structurel en Afrique.

Les études critiques de la bureaucratisation des sociétés ayant vu le jour ces dix dernières années insistent au contraire sur le caractère contingent et toujours inachevé du processus bureaucratique. En se concentrant sur le travail quotidien des fonctionnaires (Bierschenk et Olivier de Sardan, 2014a), sur le rôle de l'écrit dans les bureaucraties (Goody, 1986 ; Hull, 2012), ou sur la pénétration des normes bureaucratiques dans l'imaginaire et la vie quotidienne (Hibou, 2013), ces travaux analysent la bureaucratie comme une forme d'organisation socialement construite, connaissant d'importantes variations en fonction de ses contextes d'application. Ils insistent en outre sur l'importance de la dimension idéologique «qu'[elle] prenne la forme de l'imaginaire de l'État ; de celui de la rationalité, du progrès, de la modernité ou de la sécurité » (Hibou, 2013, p. 17) afin d'analyser le phénomène bureaucratique dans ce qu'il a de socialement et de politiquement construit. Ces travaux mettent donc en avant le discours sur la modernité de la bureaucratie comme une façon historiquement et géographiquement située de légitimer le recours à cette forme d'organisation ou son imposition.

b) Participer aux bonnes manières de faire à l'international

Le caractère moderne de l'organisation bureaucratique prend un sens particulier en Afrique car, comme dans les autres pays anciennement colonisés, l'organisation politique et productive du continent ont longtemps été analysée sous l'angle du manque, du retard, de son caractère « primitif ». La bureaucratie apparaît donc d'autant plus moderne dans ces contextes : elle permettrait de rattraper un retard organisationnel sur les pays dits « développés », retard qui expliquerait par ailleurs la faible efficacité des gouvernements africains. C'est tout le sens du discours « *we must run while others walk*[111] » entretenu par les fonctionnaires africain·e·s après les indépendances, soulignant leur retard et l'urgence des réformes à entreprendre. À l'indépendance, les bureaucraties africaines ont ainsi été vues comme les avant-gardes modernisatrices devant guider le peuple et l'État vers une plus grande maturité organisationnelle (Eckert, 2014, p. 205).

[111] Cette phrase est issue d'un discours de Julius Nyerere, premier président de la Tanzanie indépendante, cité par Andreas Eckert (2014)

Dans le domaine commercial qui nous intéresse, la convergence du continent vers les manières de faire internationales est passée par l'intégration des pays africains dans plusieurs institutions internationales, et ce dès les années 1970[112] pour l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD), qui régit aujourd'hui les régimes douaniers de la planète. La convergence bureaucratique est également passée par la généralisation d'outils techniques développés par ces institutions, comme le code harmonisé HS dont il a été question précédemment. L'homogénéisation internationale des procédures et du fonctionnement douanier a ainsi été un long processus. C'est l'idée que défend Brenda Chalfin lorsqu'elle analyse « the making of a global custom regime » (Chalfin, 2006, p. 247). Celui-ci est basé sur l'homogénéisation progressive des structures institutionnelles et des rationalités, à l'échelle des États comme à l'échelle internationale :

> « Over the past 50 years there has been a notable convergence of customs policy and procedure (what customs officials refer to as "harmonization") across the world's polities. In 2005, 98% of the world's recognized states (based on UN membership) contained national customs authorities. The large majority of customs administrations — upwards of 85% — subscribe to common operational protocols. » (Chalfin, 2006, p. 247)

Le domaine des douanes est ici particulièrement important, puisqu'il rassemble les préoccupations étatiques de souveraineté et celles, libérales, de libre circulation des marchandises ; il concentre donc les préoccupations des bureaucraties publiques et privées. B. Chalfin décrit l'importance des artefacts techniques dans l'harmonisation des techniques douanières dans le monde. La dissémination internationale (dans plus de 90 pays et territoires) du logiciel douanier Sydonia / Asycuda[113] créé par l'ONU, outil de « l'orthodoxie douanière » internationale (Cantens, 2008, p. 290), fait partie des vecteurs de convergence internationale des normes et des pratiques douanières. Le logiciel impose et standardise une gestion bureaucratique des circulations commerciales à partir du modèle automatisé en place dans plusieurs pays du Nord. Thomas Cantens en a suivi la mise en place dans les administrations douanières du Cameroun. Il souligne que

> « la dimension exogène et parfois polémique de l'outil s'est muée, chez les douaniers, en un signe de modernité et de valorisation de leur administration. » (Cantens, 2008, p. 303)

La standardisation des pratiques de traitement des circulations commerciales par le biais du logiciel permet une meilleure communication avec les administrations douanières d'autres États (de provenance ou de destination des marchandises par exemple), mais également entre partenaires privés, car toutes et tous utilisent désormais le même logiciel. L'informatisation (presque) totale du travail douanier valorise cette activité : dans les pays faiblement équipés en ordinateurs, la mise à disposition d'appareils pour les administrations est un signe distinctif de fonctionnement moderne et une source de fierté pour les fonctionnaires. L'apparition des ordinateurs dans les bureaucraties africaines, accompagnant souvent les programmes

[112] La Zambie a rejoint l'OMD en 1978, alors que la RDC l'a rejointe dès 1972.
[113] Sydonia est le sigle en français, Asycuda en anglais. On retrouve les deux dans la littérature en fonction des terrains d'étude.

internationaux de renforcement des capacités bureaucratiques[114], leur permet de correspondre à l'image moderne du travail de bureau, dont l'archétype est la·e fonctionnaire pianotant sur un ordinateur. L'image en couverture de *States at Work* de Thomas Bierschenk et Jean-Pierre Olivier de Sardan (2014a) est à ce titre parlante : on y voit un homme — certainement un fonctionnaire — penché une pile de papier, le mobilier de son bureau plutôt sommaire. Cette image renforce une représentation exotique et non-moderne de la bureaucratie africaine à laquelle l'ouvrage s'oppose pourtant.

La diffusion des techniques et des outils bureaucratiques dans la gestion des circulations de marchandises rend par ailleurs possible les pratiques de *benchmarking* entre les organisations. Il s'agit d'un outil efficace de convergence internationale par le recours à la comparaison qu'il permet (Cabane et Tantchou, 2016, p. 128). Les *Logistics Peformance Index* et *Key Performance Indicators* dont il a été question au Chapitre 4 montrent l'importance du gouvernement à distance des bureaucraties africaines par le biais d'un modèle international moderne à atteindre. La lenteur de cette homogénéisation ou les retards pris par les bureaucraties africaines dans la mise à jour de ces outils sont vus comme des obstacles à leur modernisation. C'est par exemple ce que soulignait l'un de mes enquêtés chez Giant Logistiks : il regrettait ne pas avoir d'accès à internet sur son poste de travail et devoir se contenter de la version écrite des codes HS, dans laquelle les dernières mises à jour n'apparaissaient pas (entretien n°58, GIA 7, 8/08/2017). C'est également le discours de l'entreprise PricewaterhouseCoopers (PwC), spécialisée dans les missions d'audit et d'expertise comptable, qui réalise tous les ans une analyse et un commentaire du budget national zambien[115]. Dans ses rapports, PwC insiste fréquemment sur la nécessité d'« harmoniser » les procédures zambiennes avec la norme internationale pour faciliter les comparaisons internationales et le bon fonctionnement douanier (voir par exemple PricewaterhouseCoopers Zambia, 2016, p. 11).

Ces derniers exemples montrent que la diffusion des bonnes manières de faire internationales dans le fonctionnement bureaucratique zambien est une préoccupation commune des bureaucraties publique et privée. Les normes bureaucratiques se transmettent et s'échangent entre public et privé, et sont censées permettre une gestion apaisée des circulations de marchandises entre États et commerçant·e·s / entreprises privées.

[114] Les ordinateurs du Central Statistical Office zambien ont par exemple été financés par l'UE et sont étiquetés aux couleurs du programme les ayant financés.
[115] <https://www.pwc.com/zm/en.html> [consulté le 15 avril 2019]

2. Convergence des bureaucraties publique et privée et gouvernement des circulations par le recours à la forme écrite

Comme l'introduction de ce chapitre le rappelle, l'organisation bureaucratique ne doit pas être pensée comme une caractéristique réservée à l'administration de l'État. Béatrice Hibou note que la bureaucratisation

> « ne doit pas être comprise comme une administration, un appareil hiérarchisé propre à l'État, une institution, une structure, mais comme un mode de fonctionnement par formalisation systématique, à travers l'usage de normes, de règles de procédures, de codes. » (Hibou, 2013, p. 9)

Pour les institutions financières internationales, la diffusion du mode de fonctionnement bureaucratique, des procédures de normalisation et de formalisation des activités à tous les acteurs d'un champ donné, ici, celui des circulations de marchandises, serait gages d'une gestion efficace et apaisée des activités. L'harmonisation des procédures et la co-gestion des circulations commerciales entre public et privé a également comme objectif de ne pas laisser les administrations de l'État en position de fixer seules les normes s'appliquant aux mouvements des choses. Cette vigilance rejoint tout à fait les préoccupations des IFI sur le sujet et toutes les mesures prises dans les réformes politiques et économiques pour lutter contre la corruption et le clientélisme, et renforcer le fonctionnement rationnel des bureaucraties.

Cette partie reviendra donc sur la façon dont la bureaucratisation du champ des circulations commerciales œuvre théoriquement et pratiquement pour un rapprochement entre acteurs publics et acteurs privés, devant travailler ensemble plus une plus grande efficacité et fluidité des circulations commerciales. Présentée sous cette vision d'harmonisation assez positive, la mise au diapason des activités du public et du privé sur la question du contrôle des circulations s'inscrit également dans une histoire plus longue de défiance et de discipline mutuelles entre ces deux types d'acteurs, particulièrement sensible dans l'histoire des espaces anciennement colonisés par des entreprises coloniales privées. Le rôle de l'écrit dans le contrôle mutuel des acteurs sera l'objet d'un premier paragraphe. Je reviendrai ensuite sur les effets de la convergence entre les fonctionnements public et privé sur le contrôle des circulations de marchandises.

a) Bureaucraties privées et écritures bureaucratiques

Les valeurs modernes qu'incarne le fonctionnement bureaucratique (rationalité, stabilité des décisions dans le temps, impartialité et justice) se matérialisent dans ce que la bureaucratie fait de mieux, c'est-à-dire les actes écrits. À son tour, la forme écrite est donc parée de toutes les vertus qui fondent l'organisation bureaucratique : contrairement à la communication orale, une décision écrite est censée pouvoir voyager inchangée hors de son contexte d'énonciation et donc s'appliquer également dans le temps et dans l'espace (de Certeau, 1990, p. 199). Elle porte le cachet de la bureaucratie qui la produit, et représente en ce sens l'impersonnalité de la

décision (Gayon, 2016). Elle peut être conservée et archivée, et donc empêcher les revirements trop brutaux de droit et de jurisprudence (Latour, 2015, p. 284). Représentant une « réduction-simplification » (Latour, 1993) de la réalité, la forme écrite permet de transporter les décisions d'une situation donnée dans un contexte plus large. Elle permet donc finalement la stabilité, l'impersonnalité et l'égalité devant la loi.

Cependant, on remarque que la grande majorité des études sur la production écrite des bureaucraties a été réalisée dans des contextes occidentaux, dans lesquels il est admis qu'elle s'est développée originellement. Or, le rôle et la valeur de la forme écrite changent si l'on s'intéresse aux pays anciennement colonisés, et d'autant plus quand les premières décennies de colonisation ont été l'œuvre de bureaucraties privées, comme dans le cas du sous-continent indien (Hull, 2012), du Congo français (Coquery-Vidrovitch, 2001), ou de l'Afrique australe (Voir Chapitre 2). Comme le souligne Jean-François Bayart :

> « La domination politique du sous-continent [l'Afrique subsaharienne] a été de type exclusivement administratif, jusqu'à ce que soient introduites des institutions coloniales représentatives. » (Bayart, 2013, p. 202-203)

Cela explique, d'après l'auteur, le caractère généralisé de la forme bureaucratique et écrite sur le continent.

L'entrée par la domination politique ouvre quant à elle une autre dimension de l'organisation bureaucratique, celle du pouvoir et du contrôle sur les actions des administrateur·rices et des administré·e·s. C'est par exemple ce que souligne Matthew Hull :

> « The most common explanation for the pervasiveness of writing within the colonial government is that practices of written accountability designed for the management of far-flung and unreliable commercial agents were carried over into the operations of territorial rule as the Company gradually assumed the form of the colonial government. » (Hull, 2012, p. 7)

La généralisation de la forme écrite et de la bureaucratie exprimerait donc, dans les contextes coloniaux, « a thorough-going rejection of trust in people » (Hull, 2012, p. 8). La défiance généralisée à l'origine du développement bureaucratique dans les sociétés colonisées semble aujourd'hui toujours d'actualité. Cela nous permet de voir la bureaucratie non plus seulement comme une forme rationnelle d'organisation et de redistribution des ressources, mais aussi comme un système organisant une forme de discipline des comportements individuels, notamment à l'encontre des personnes situées aux positions de pouvoir, qu'il soit politique, économique ou commercial. En ce sens, le développement concomitant des bureaucraties publiques et privées autour des circulations de marchandises en Afrique australe apparaît comme une tentative de régulation et de discipline mutuelles entre ces deux types d'acteurs.

b) La bureaucratisation publique et privée, outil de gouvernement et de contrôle des circulations

La formalisation des activités par leur organisation bureaucratique contribuent ainsi à « rendre des situations gouvernables » (Hibou, 2013, p. 10), notamment dans les domaines

complexes comme les circulations commerciales, dans lesquels public et privé sont historiquement et sans cesse entremêlés (voir Encadré n°18, p.407). La convergence des normes, des pratiques et des instruments entre administrations de l'État et grandes entreprises n'est pas nouvelle : elle a par exemple été explicitée par Delphine Gardey lorsqu'elle décrit les nombreux aller-retour entre public et privé dans la création, l'amélioration et l'utilisation des techniques bureaucratiques d'écriture, de copie, de classement et d'archivage (Gardey, 2008). Dans le domaine commercial, cette convergence s'est considérablement intensifiée en Afrique depuis les années 2000 avec la mise en place des outils douaniers dont il a été question plus haut. Avec la diffusion du logiciel Sydonia / Asycuda par exemple, on assiste à la construction d'une base de données commune concernant la valeur des biens commercés. Les commerçant·e·s et agents en douane doivent eux-mêmes entrer dans le logiciel les caractéristiques des biens et des circulations qu'ils et elles animent, alimentant ainsi une base de données accessible aux administrations douanières qui permet de contrôler, sur la base d'une probabilité, la conformité à la loi des circulations postérieures (Chalfin, 2010, p. 215). À l'inverse, cette même base de données, accessible à l'ensemble des acteurs du commerce, permet d'évaluer l'action des douaniers :

> « In addition to the expected benefit of evaluating the activity and honesty of importers there was a new capacity to assess the efficiency and honesty of [the] customs officers through the database's records of the frequency and duration of their interaction with traders. » (Chalfin, 2006, p. 256)

Il en va de même en ce qui concerne la participation de grandes entreprises privées de certification à l'inspection des marchandises avant le franchissement des frontières. On l'a vu, Bureau Veritas dispose par exemple du monopole de l'inspection des marchandises pénétrant sur le sol congolais (voir Chapitre 5), ce qui sous-entend une intense coopération dans la fixation des normes et leur efficacité entre bureaucratie publique et bureaucratie privée. Brenda Chalfin décrit avec précision l'entremêlement des logiques et des contrôles du public sur le privé, et inversement, permis par les pratiques d'inspection, lesquelles font également entièrement partie des politiques de convergence internationale menées sous l'auspice des IFI :

> « The outsourcing of customs in this totalized manner is closely tied to World Bank conditionalities requiring countries to streamline state services and increase trade and transparency in order to qualify for the benefits of the bank's neoliberal promise. » (Chalfin, 2006, p. 257)

On le voit, l'idéologie qui précède à la mise en place de ces politiques est encore une fois liée à l'idéal bureaucratique de transparence et de qualité, faisant de la bureaucratie une technologie de moralité et de contrôle.

La convergence du fonctionnement bureaucratique entre acteurs publics et privés dans le domaine des circulations de marchandises, si elle vise théoriquement une gestion apaisée et efficace des circulations par ces deux types d'acteurs, peut en fait être lue comme un mécanisme d'homogénéisation des fonctionnements autour des valeurs bureaucratiques. La co-production des cadres bureaucratiques permettant le déroulement des circulations de marchandises se révèle être un outil de gouvernement efficace des deux sphères, publique et privée, en ce qu'elle

permet des vérifications croisées des uns par les autres, le renforcement d'une discipline gestionnaire entre les administrations de l'État et les acteurs privés du commerce.

Pour donner un exemple de l'entremêlement des procédures bureaucratiques publiques et privées dans la gestion et le contrôle des circulations commerciales, voici la liste des papiers que doit contenir le dossier d'un·e client·e simple, ici une entreprise d'exportation de résidus miniers, avant de pouvoir prétendre aux services d'un agent en douane réputé :
- le formulaire de création d'un compte pour le paiement des taxes, issu des logiciels internes à l'agent en douane (*account creation form*) ;
- une fiche détaillant les activités demandées à l'agent en douane ;
- les papiers officiels certifiant l'enregistrement de l'entreprise cliente au niveau administratif provincial ;
- un certificat d'identité fiscale, délivré par la ZRA ;
- des relevés bancaires ;
- l'ensemble des échanges de courriels concernant le contrat : demandes originales de l'entreprise cliente et réponses effectuées par l'employé·e de l'agent en douane en charge du dossier ;
- un devis mettant en forme la demande de l'entreprise cliente et les offres de l'agent en douane ;
- le certificat de paiement de la « *business levy* » auprès de la commune de rattachement. L'entreprise en question était enregistrée comme commerçant de « *scrap metal* » auprès de la commune de Chililabombwe. Le montant de cette taxe dépend du domaine d'activité de la / du commerçant·e ;
- un « Mineral Trading Permit » valide pour trois ans, ainsi qu'un « Mineral Export Permit » valide pour trois mois, tous les deux issus du ministère des mines (Ministry of Mines and Mineral Development).

Chacun de ces papiers est lui-même l'aboutissement d'une procédure bureaucratique spécifique, qui associe sans cesse administrations publiques et entreprises privées. Le rôle de l'agent en douane est ici capital, car il est en permanence en lien avec les procédures douanières officielles et l'entreprise privée cliente. Il est finalement en position de contrôler la conformité à la loi et à la pratique de ces deux types d'acteurs.

Source : Notes de terrain, 18/08/2017.

Encadré 18 : Co-production publique privée des cadres bureaucratiques des circulations commerciales en Zambie.

Cette partie s'est attachée à décrire le contexte général de la bureaucratisation des circulations commerciales sur mon terrain d'Afrique australe. Je voulais ainsi montrer qu'il s'agissait d'une tendance internationale de formalisation et de rationalisation des activités commerciales, justifiée et légitimée par les valeurs modernes qu'incarne le fonctionnement bureaucratique. La bureaucratie représente si bien les valeurs de la modernité que l'organisation bureaucratique de la société équivaudrait en quelque sorte à une fin de l'histoire pour les organisations humaines. En Afrique, l'horizon bureaucratique à atteindre passe en premier lieu par le rattrapage de son retard vis-à-vis de ses partenaires internationaux, sous l'égide des

institutions financières internationales qui ont elles-mêmes grandement favorisé et encouragé la propagation des modes et des outils bureaucratiques. Cette propagation ne se fait d'ailleurs pas seulement sur le plan géographique ; les rationalités, outils et pratiques bureaucratiques s'échangent également entre les sphères publique et privée, et ce notamment dans le domaine des circulations commerciales africaines, historiquement marqué par l'interpénétration de ces deux sphères de pouvoir et trop souvent analysées de manière séparée (Sellar, 2019). C'est l'homologie des pratiques entre public et privé qui permet par ailleurs un contrôle et une discipline renforcés des actions des uns par les autres.

On constate donc une convergence des outils, des pratiques et des objectifs entre les secteurs public et privés dans la gestion des circulations : ces pratiques sont légitimées car elles seraient le gage de la facilitation, de la transparence et de la fluidité des circulations, trois valeurs qui fondent par ailleurs l'intervention des IFI dans le régime de direction assistée. Dans les discours internationaux prônant une telle harmonisation des pratiques, cette convergence n'est cependant pas désignée sous le terme de bureaucratie, étant donné l'image péjorative de ce terme toujours associé à l'État et à ses pesanteurs. On préfère alors parler de partenariats (dont les PPP sont le meilleur exemple) ou de gestion concertée. Le terme zulu d'*indaba* est également fréquemment utilisé, notamment dans le domaine minier, pour décrire les rencontres rassemblant les grandes entreprises et les administrations de l'État.

La bureaucratisation rampante de l'ensemble des pratiques liées aux circulations a comme conséquence de complexifier considérablement les démarches à remplir avant de faire circuler un bien. Le passage à l'informatisation des procédures douanières n'a pas allégé les procédures, notamment pour les commerçant·e·s qui doivent désormais prendre en charge intégralement leurs déclarations :

> « Although burdensome for importers, these are the integuments of a new level of governmental presence: of *making oneself known over and over again*. » (Chalfin, 2006, p. 255, je souligne)

Cette citation est intéressante car elle permet de faire le lien entre des pratiques bureaucratiques toujours plus nombreuses, plus complètes, qui se superposent les unes aux autres, et la visibilité qu'elles permettent et requièrent pour les activités commerciales ainsi formalisées. Dans ces procédures de déclaration, les commerçant·e·s rendent visibles et lisibles leurs activités pour l'administration. C'est justement la production de cette visibilité / lisibilité qui va nous intéresser maintenant.

II. Voir, contrôler et prédire. Outils et procédures techniques de la bureaucratisation des circulations

La faculté de voir est fondamentale dans le gouvernement des choses et des personnes par le pouvoir bureaucratique. Les procédures de catégorisation dans les « cases » de

l'administration et la formalisation des phénomènes dans le but de les contrôler sont vues comme un puissant moyen de gouvernement, dans la lignée des travaux de Michel Foucault sur les techniques de subjectivation par l'inscription et de ceux de James Scott dans *Seeing like a State* (1998). Les rapports entre inscription (et donc écriture) et pouvoir sont donc bien documentés en ce qui concerne les administrations publiques, notamment en Europe. Cette partie a pour objectif d'étudier les politiques de visibilité qui se mettent en place en Afrique dans un domaine bureaucratisé et géré simultanément par des acteurs publics et des acteurs privés. Sur ces terrains, les techniques d'inscription, et notamment le matériau papier (Blaszkiewicz, 2018) ont un rôle fondamental dans la gestion, le contrôle et le gouvernement des circulations et de ceux et celles qui les animent. Les pratiques d'inscription sont réparties entre public et privé ainsi rassemblés dans une communauté de pratiques. Dans l'administration comme dans l'entreprise, l'écriture reste la forme de visibilité préférée et exclusive pour agir sur les circulations de marchandises. D'où l'importance des « back-offices » des organisations bureaucratiques (Denis, 2011) peuplées de « petites mains » (Denis et Pontille, 2012, p. 3), qui, dans les entreprises logistiques et les agents en douane, sont loin de former seulement les « coulisses » de l'organisation (Denis, 2011)[116]. Dans les bureaucraties publiques et privées étudiées sur le terrain, ce que les acteurs peuvent voir, au sens premier du terme, parce que c'est écrit et disponible, tenu à jour dans des registres, correspond à ce sur quoi ils et elles peuvent agir, ce qu'ils et elles peuvent contrôler. La quantité toujours plus importante d'informations sur les circulations effectivement collectées par les administrations de l'État et les acteurs privés investis dans le commerce, notamment par le passage encore partiel à l'informatisation, permet la constitution de base de données, ce qui autorise à son tour une gestion systématisée des circulations. C'est sur ces bases de données que les bureaucraties publiques et privées s'appuient pour développer une « gouvernance actuarielle » (Chalfin, 2006) des circulations de marchandises. On retrouve les préoccupations de prédiction des circulations dont il a été question au Chapitre 1.

Cette partie a donc pour objectif, premièrement, de décrire le fonctionnement des bureaucraties liées aux circulations de marchandises par ces trois objectifs : (sa)voir (qui implique la production écrite et la formalisation des données), contrôler (qui implique un processus de gouvernement et de régulation des circulations et des acteurs qui les animent) et prédire (qui implique une gestion de plus en plus systématisée des informations ainsi recueillies). Deuxièmement, j'analyserai comment ces trois objectifs sont traduits en pratiques et en outils : ils s'incarnent dans la justification dépolitisée d'un certain nombre de mesures normatives, de procédures et de standards à suivre et à appliquer dans l'action quotidienne de gestion des circulations.

[116] Ainsi, environ 60 % du personnel de Giant Logistiks en Zambie sont occupés aux tâches bureaucratiques.

1. (Sa)voir, contrôler et prédire : expressions du pouvoir bureaucratique sur les circulations de marchandises

Le passage des phénomènes sociaux, telles les circulations de marchandises, par l'organisation bureaucratique contribue à les transformer, à les traduire dans un format et dans une langue que peuvent ensuite exploiter les pouvoirs bureaucratiques. Cette traduction répond à trois grands objectifs : savoir (par la vue et la visibilité des phénomènes sociaux), contrôler et prédire (afin de réduire les incertitudes et les risques). Sont visées tant les circulations elles-mêmes que les personnes qui les animent : fonctionnaires, commerçant·e·s, agents en douane, entreprises de logistique, etc. Ces trois objectifs sont communs aux bureaucraties publiques et privées, ce qui contribue à brouiller les rôles et les responsabilités de chacune dans le contrôle et la régulation des mouvements des choses. En effet, l'homologie des pratiques bureaucratiques entre public et privé fait que les administrations de l'État n'ont plus le monopole de la régulation ; elles se trouvent elles-mêmes disciplinées par la bureaucratisation de leurs pratiques (Chalfin, 2006).

Cette partie se concentrera dans un premier temps sur les dynamiques de sélection de ce qui va être rendu visible, ou pas, par les procédés bureaucratiques. Elles sont le fait des autorités bureaucratiques comme des acteurs commerciaux, qui choisissent de déclarer, ou pas, leurs activités. De cette sélection va dépendre les activités et les acteurs qui seront l'objet du contrôle par le pouvoir bureaucratique et, à l'inverse, tout ce qui sera « rejeté dans l'informalité » (Hibou, 2012, p. 187). Dans un second temps, j'insisterai sur la façon dont la bureaucratisation des circulations permet leur systématisation. Elle traduit la volonté de prédire les circulations à venir et donc, à terme, de retransformer les circulations en flux.

a) Savoir et/ou ignorer : les dynamiques de sélection des phénomènes sociaux bureaucratisés

Pour être digéré par une organisation bureaucratique, un fait social doit être écrit. Le caractère fondamental de la forme écrite dans les bureaucraties montre en fait que la bureaucratie ne peut connaître (et agir) que (sur) ce qui est retranscrit. C'est ce que montrent un bon nombre d'études portant sur la question de la visibilité et de la lisibilité des faits sociaux par la bureaucratie de l'État en Afrique. Le passage par l'écrit est ainsi fondamental pour faire exister l'activité des éleveurs du Nord Cameroun étudiés par José-Maria Muñoz (2010) au regard des agents de l'État. Oliver Owen arrive à la même conclusion dans son étude sur l'administration fiscale de l'État de la Benue au Nigéria (Owen et Botiveau, 2018). De ce cas, les agents de l'État vont même jusqu'à payer certains entrepreneurs afin d'avoir une liste à jour des contribuables et ainsi « rendre une société, jusque-là ingérable, lisible aux yeux de ceux qui cherchent à la transformer et à la contrôler » (Owen et Botiveau, 2018, p. 121). Les savoirs oraux et pratiques ne sont pas reconnus officiellement. Ils sont certes importants, comme l'a montré Jean-Pierre Olivier de Sardan à de nombreuses reprises à travers la catégorie de

« normes pratiques » guidant la pratique bureaucratique en dehors du cadre institutionnel ou simplement culturel (Olivier de Sardan, 2008, 2014). Au-delà d'une pratique quotidienne, ces savoirs oraux et pratiques ne font pas partie de la théorie que les bureaucraties produisent sur elles-mêmes et ne sont pas vus comme légitimes pour guider l'action bureaucratique.

Le passage par l'écriture est donc central : il va déterminer ce qui va passer sous le domaine de régulation des bureaucraties et ce qui va en sortir, ce sur quoi on va agir politiquement et ce que l'on va ignorer[117]. La procédure de sélection des activités peut tout d'abord être du ressort de la personne en charge de l'autorité bureaucratique. Dans ce cadre, les agents de l'État sont ceux qui ont retenu le plus l'attention des études scientifiques. Ainsi, James Christopher Mizes et Liza Rose Cirolia montrent comment les représentant·e·s des autorités fiscales sénégalaise et kényane prennent la décision de sortir de leur liste de contribuables des quartiers entiers, sous le prétexte de la pauvreté des habitant·e·s ou de la faiblesse des services publics (Mizes, Cirolia et Yéré, 2018). L'État peut donc lui-même mettre en place des exceptions à son propre droit, et organiser la non-visibilité d'un certain nombre d'activités. Dans d'autres cas, la bonne volonté des administré·e·s est nécessaire pour l'enregistrement de leurs activités auprès de la bureaucratie : certain·e·s s'y refusent, c'est par exemple le cas des commerçant·e·s dont il a été question au Chapitre 6 de cette thèse, développant diverses stratégies pour passer sous les radars des infrastructures de mise en chiffres déployées pour les saisir. D'autres au contraire le réclament dans un objectif de reconnaissance de leur propre existence par l'État (Owen et Botiveau, 2018, p. 119). C'est le cas des commerçant·e·s qui acceptent de passer par le logiciel Sydonia / Asycuda pour donner à voir leurs activités aux administrations de l'État et aux agents en douane. Les activités finalement formalisées par le recours à la bureaucratie vont donc être celles sur lesquelles se rejoignent l'attention de l'autorité régulatrice et la bonne volonté des commerçant·e·s :

> « Clearly there needs to be a connection between what business operators are willing to make visible and what the state, through its agents, can actually "see". » (Muñoz, 2010, p. 170)

Sur mon terrain, la pratique de l'écriture et de l'inscription est répandue dans l'ensemble du corps social ; elle traverse en ce sens les trois régimes de circulations. Elle concerne à la fois les fonctionnaires de l'administration fiscale, les employé·e·s des agents en douane comme Giant Logistiks, les personnes en charge du corridor piétonnier de Kasumbalesa sous l'égide du Comesa, tout comme les commerçant·e·s individuel·le·s. Les caractéristiques des circulations de marchandises (poids, volume, nombre d'unités, valeur, etc.) sont ici centrales : les procédures bureaucratiques d'inscription se concentrent donc avant tout sur les données chiffrées, recueillies avec plus ou moins d'objectivité (voir Chapitre 6). Cela rejoint les conclusions de Brenda Chalfin (2006) sur le passage à la « gouvernance actuarielle » des circulations par les bureaucraties.

[117] Dans les deux sens du terme : ne pas connaître et ne pas prendre en considération de manière délibérée, feindre de ne pas connaître. Définition du Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales (CNRTL) <http://www.cnrtl.fr/definition/ignorer> [consulté le 18 avril 2019]

b) Retransformer les circulations en flux ?

Empruntant le terme au domaine de l'assurance, Brenda Chalfin définit la gouvernance actuarielle des circulations de marchandises comme suit :

> « "Actuarialism" is a mode of governing based on populations rather than individuals, on probabilities rather than on specific histories, and on calculated risk instead of opportunity and chance. » (Chalfin, 2006, p. 254)

Le passage à la gouvernance actuarielle se caractérise par une plus grande systématisation des données relatives aux circulations, et ce afin de les rendre prédictibles et de renforcer le contrôle sur elles. De circulations de marchandises, définies précédemment comme des événements uniques et non-reproductibles, les mouvements commerciaux ainsi traités par la bureaucratie sont retransformées en flux, c'est-à-dire qu'ils sont considérés comme « des agrégats dont les caractéristiques individuelles ont été perdues » (Bahoken, Zanin et Grasland, 2016, p. 65, cités dans Garcier, Martinais et Rocher, 2017, p. 4).

Cela est tout d'abord rendu possible par la généralisation des pratiques d'inscription dont il a été question ci-dessus. Celles-ci, associées à l'homologie des logiques, des idéologies et des pratiques bureaucratiques entre public et privé, font que les données collectées par différents acteurs peuvent être comparées et agrégées. La comparaison est de plus facilitée par le fait que les acteurs disposent des mêmes outils techniques de retraitement des données, qu'ils soient publics ou privés. Ainsi, les frontières entre l'État et l'entreprise se trouvent brouillées dans l'utilisation du logiciel douanier Asycuda / Sydonia et des codes du système harmonisé HS ; ces outils encourageant la sous-traitance et la marchandisation de certaines caractéristiques de la souveraineté étatique traditionnelle (Chalfin, 2006, p. 256-259).

Dans les faits, la gouvernance actuarielle se manifeste par le gouvernement des circulations sur une base de probabilités statistiques, elles-mêmes alimentées à la fois par les commerçant·e·s et par les agents de l'État. Très influencée par les problématiques sécuritaires développées dans le domaine commercial après les attentats terroristes du 11 septembre 2001, la gouvernance actuarielle des circulations de marchandises se fait désormais par le calcul du risque que peut représenter une circulation pour l'ensemble des chaînes de valeur et du système logistique (Cowen, 2010 ; Stenmanns, 2019). D'où l'importance de la prédictibilité des circulations, permise par l'outil statistique : il s'agit de pouvoir anticiper et bloquer une circulation qui pourrait mettre en péril l'ensemble de la chaîne de valeur. Cela a comme principale conséquence un contrôle resserré sur les circulations, et notamment sur celles qui sont considérées comme déviantes par rapport à la norme statistique (voir Chapitre 7). Dans les Copperbelts, ce sont les circulations liées à l'extraction minière qui sont considérées comme « normales », ce sont elles qui ont été instituées comme le *master narrative* de la lecture de l'espace (voir Chapitre 4). Ce ne sont donc pas les camions transportant du cuivre ou des intrants chimiques qui vont être visés par le resserrement du contrôle bureaucratique, mais les circulations qui s'éloignent de ce modèle. En témoigne par exemple le réinvestissement par l'État des routes utilisées par les circulations hors-piste comme celle de Kipushi (voir Chapitre

6). Le resserrement du contrôle bureaucratique sur les circulations considérées comme risquées ne bénéficie cependant pas toujours à l'État et à sa fiscalité. Les bureaucraties publiques sont en effet moins bien dotées en budget et en personnel que leurs homologues privés ; leur capacité de voir et de gouverner les circulations en est donc amoindrie.

La tendance à la gouvernance actuarielle des circulations de marchandises vise en fait à retransformer les circulations en flux, c'est-à-dire en agrégats statistiques stables et prédictibles. La constitution d'une base de données censée rassembler l'ensemble des informations disponibles sur les circulations en est la première étape : plus nombreuses seront les trajectoires individuelles enregistrées, et plus les prévisions statistiques sur les circulations présentes et à venir seront précises. Alors qu'une circulation se définissait par un itinéraire et un rythme unique, un ancrage sur le territoire et dans la société, la constitution de flux va de pair avec le calcul d'une trajectoire moyenne, déspatialisée. Brenda Chalfin montre que la gouvernance actuarielle des circulations de marchandises tend même à déspatialiser l'espace public : l'interaction entre commerçant·e·s, entreprises et administration ne se déroule ainsi plus en face à face (Chalfin, 2006, p. 256). Le passage à la gouvernance actuarielle montre surtout le caractère fondamental de l'information dans le contrôle et le gouvernement des circulations : pour le comprendre, il est important de savoir qui a accès à cette information formalisée, mais surtout qui en contrôle l'accès. Dans les Copperbelts par exemple, la privatisation de la frontière de Kasumbalesa, effective du côté congolais depuis 2011, fait que c'est l'entreprise KBP, filiale du conglomérat israélien Baron Investment, qui collecte les informations relatives aux circulations. L'entreprise les transmet ensuite aux administrations douanières, qui à leur tour les transmettent aux administrations statistiques nationales (entretien n°31, KAS 9, 16/05/2016). Les administrations statistiques nationales, comme le CSO en Zambie, utilisent de leur côté des logiciels de retraitement des données développés et financés par les bailleurs, et notamment par l'Union Européenne (Notes de terrain, 30/03/2016). On voit bien ici que la bureaucratisation de la gestion des circulations de marchandises ne va pas forcément dans le sens d'une meilleure transmission de l'information, et que celle-ci est au cœur de rapports de pouvoir entre les bureaucraties.

Ainsi, comme l'écrit Jack Goody dans son étude sur l'écriture bureaucratique dans les sociétés coloniales et post-coloniales,

> « the increase in knowledge by the state represented an increase in its power to govern; as in both India and Africa knowability meant governmentality, and both entailed the extensive use of the written word. » (Goody, 1986, p. 116)

Cette citation fait bien le lien entre la production de connaissances formalisées et écrites par la bureaucratie et la capacité de l'État à gouverner la société. Il faut cependant noter que l'État n'est plus la seule bureaucratie à disposer de ces informations ; il n'est donc plus le seul à posséder le pouvoir de gouverner les circulations de marchandises. La gouvernance actuarielle se traduit donc par un éclatement de la souveraineté sur le commerce et « promot[e] increasingly corporatized forms of government authority » (Chalfin, 2006, p. 256). Elle s'incarne par ailleurs dans des pratiques bureaucratiques lourdes et chronophages pour les

employé·e·s des bureaucraties ayant en charge la gestion des circulations de marchandises dont il sera question maintenant.

2. « Paperasses » et procédures dans une grande bureaucratie privée

À travers les nombreux exemples cités jusqu'ici, on a vu que la production écrite, et plus particulièrement l'enregistrement de faits sociaux sur du papier, est un outil fondamental du pouvoir bureaucratique, notamment en Afrique. Souvent analysées sur le thème du retard par rapport aux bureaucraties du Nord, les bureaucraties publiques africaines ont largement retenu l'attention des chercheur·e·s en sciences humaines ces dernières années. La plupart des études souffrent cependant d'un point aveugle : « l'occultation de la bureaucratie d'entreprise » (Hibou, 2012, p. 25). Le pouvoir bureaucratique et la production écrite ne sont en effet que très rarement abordés dans le cas des organisations privées, peut-être parce qu'on les imagine globalement sur un plan plus moderne, efficace, avec une action largement dématérialisée grâce à l'utilisation d'internet. À l'inverse de ces images, ma période de stage réalisée chez Giant Logistiks m'a permis de comprendre l'importance capitale de l'écrit et de ses redondances dans une grande bureaucratie privée s'occupant exclusivement de la gestion des circulations de marchandises. La bureaucratisation des circulations de marchandises s'est en effet traduite par une inflation normative publique et privée visant à contrôler les circulations, les personnes qui les animent ou les surveillent. Les procédures de plus en plus nombreuses, concernant la fluidité, la sécurité ou la qualité des circulations, s'accompagnent fatalement d'une production écrite supplémentaire, des écrits censés apporter la preuve de la conformité des circulations à ces normes.

Basée en grande partie sur des données récoltées pendant ma période de stage, cette partie réfléchira donc aux conséquences de l'inflation normative concernant les circulations commerciales sur la production écrite des bureaucraties. On verra dans un premier temps que deux phénomènes complémentaires contribuent à l'explosion du nombre de papiers et de dossiers dans les bureaucraties de gestion des circulations : la production de données brutes sur les circulations, alimentant leur gouvernance actuarielle, et la multiplication de procédures et de standards auxquels les circulations doivent prouver qu'elles correspondent. Deuxièmement, je reviendrai sur les quatre actions principales mises en place à partir de ces dossiers, qui forment le cœur du travail dans la bureaucratie logistique : production, vérification, compilation et archivage. Finalement, une troisième sous-partie traitera plus globalement des conséquences de ces procédures sur l'organisation du travail bureaucratique dans une grande multinationale de gestion des circulations de marchandises.

a) Comment expliquer l'explosion du nombre de papiers produits dans les bureaucraties privées ?

Deux phénomènes distincts mais complémentaires sont à l'origine de l'explosion du nombre de papiers dans les bureaucraties de gestion des circulations, et notamment les bureaucraties privées comme les entreprises multinationales de dédouanement et de logistique.

Le premier est la production et le classement d'informations directement relatives à la circulation des choses. On l'a vu, la gouvernance actuarielle des mouvements de marchandises nécessite la compilation et l'empilement toujours plus importants d'informations afin de dégager des régularités qui permettront un meilleur contrôle des circulations à venir. Les données récoltées concernent ainsi tant les caractéristiques des marchandises, leur valeur, leur provenance et leur destination, que l'identité des commerçant·e·s en ayant la charge successivement et les différents intermédiaires administratifs ou entreprises intervenant dans leur dédouanement, leur transport ou leur stockage. Les différentes dates (de départ, de passage des frontières ou d'autres points fixes du territoire, d'enregistrement du dossier ou de paiement des droits dus) sont également relevées. Sont aussi consignées les informations relatives au traitement des circulations par d'autres acteurs bureaucratiques, et notamment par les administrations douanières, comme les codes associés à l'entrée douanière sur le logiciel Asycuda / Sydonia, suivant le codage spécifique de la ZRA ou de l'entreprise elle-même[118]. Ainsi, une même circulation aura plusieurs codes « uniques » différents en fonction de la bureaucratie codante. Si l'on prend l'exemple de Giant Logistiks, toutes ces informations sont relevées plusieurs fois à plusieurs points du territoire. Le relevé peut se faire manuellement dans de grands registres comme au bureau de Kasumbalesa (Notes de terrain, 23/08/2017) ou semi-manuellement, c'est-à-dire sous la forme de tableaux Excel remplis patiemment, jour après jour, par les employé·e·s chargé·e·s de ces dossiers (Voir Encadré n°19, p.419-420). L'informatisation du traitement des données est donc très partielle dans la bureaucratie privée qu'est Giant Logistiks en Zambie. On note de plus l'utilisation très limitée d'internet dans les bureaux de la multinationale : pour y avoir accès, une demande doit être adressée au service informatique basé à Lusaka, qui l'activera à distance sur la session informatique de l'utilisateur·rice concerné·e. Seul·e·s les employé·e·s pouvant justifier de l'usage professionnel d'internet y ont ainsi accès sur leur poste de travail, ce qui se limitait à cinq ou six personnes sur une trentaine dans les bureaux de Ndola[119]. La plupart des opérations réalisées sur ordinateurs se font donc hors ligne ou grâce à une connexion en réseau (pour l'utilisation d'Asycuda / Sydonia ou des courriels internes à l'entreprise), ce qui ne permet pas la mise à jour automatique des documents dans les nuages informatiques (*clouds*) et rend nécessaire la duplication infinie des informations.

[118] Celui-ci comprend notamment une référence au point d'entrée du bien sur le territoire zambien. Par exemple, un bien entré par le poste frontalier de Kazungula portera les initiale KZU.
[119] Je faisais ainsi partie des rares privilégié·e·s à disposer d'un accès à internet sur mon poste de travail.

Le deuxième phénomène expliquant la multiplication du recours à l'écrit est lié à l'inflation normative touchant le domaine des circulations commerciales. Il s'agit d'une deuxième couche de papiers, qui, cette fois, ne concernent qu'indirectement les circulations elles-mêmes. Ils sont produits pour prouver la conformité de la circulation ou de sa gestion à tout un ensemble de normes et de procédures où, encore une fois, public et privé s'entremêlent. Les standards les plus importants à respecter pour une bureaucratie privée comme Giant Logistiks sont ceux relatifs à la sécurité et aux restrictions internationales au commerce qui en découlent. Lors de ma période de stage, plusieurs documents internes ont circulé dans l'entreprise, reprenant en français et en anglais les règlementations « *à intégrer à vos SOP*[120] » (Notes de terrain, 5/09/2017). Ces réglementations sont publiées à la fois par les services dédiés de l'entreprise (comme la « Direction de la conformité aux normes éthiques » sise au siège de l'entreprise), par certains États puissants au niveau du commerce mondial (par exemple, les États-Unis disposent de leur propre liste noire de produits interdits, de personnes recherchées et de pays sous embargo publiée par l'OFAC – *Office of Foreign Assets Control*, souvent cité dans les mémos internes), ou encore par des institutions internationales (telles l'UE à travers Europol). À côté de cela, les bureaux nationaux de Giant Logistiks diffusent leurs propres documents de procédure, notamment à chaque changement de règlementation nationale (très fréquents en RDC) ou pour éviter les erreurs dans leurs services. Tous ces documents sont très techniques et listent les actions à entreprendre dans une myriade de cas. Ils visent à standardiser la réponse des employé·e·s de l'entreprise présent·e·s sur tous les continents à certaines situations qu'ils et elles peuvent rencontrer au quotidien[121]. En plus des procédures relatives à la sécurité des circulations, on trouve une série de standards et de procédures attachées à prouver la qualité des services des bureaucraties. Il s'agit ici de standards internationaux et généralistes qui, comme les standards ISO, peuvent s'appliquer à toutes les activités économiques de tous les secteurs car ils certifient le côté procédural et organisationnel des bureaucraties (voir Figure 83, p.417). Finalement, des procédures internes ont été mises en place, à l'échelle d'un bureau ou du pays tout entier, afin d'améliorer l'efficacité et la fluidité de toutes ces procédures. C'était notamment un aspect de ma mission de stage chez Giant Logistiks (voir Chapitre 3) : mon effarement allait grandissant au fur et à mesure que je découvrais les innombrables procédures que l'on me demandait de simplifier ! Toutes ces procédures et cette production écrite intense sont par ailleurs standardisées en interne par le recours à des logiciels et des formulaires standards (pour la génération de devis ou de factures par exemple). Ainsi, toute une série de papiers produits par les bureaucraties de gestion des circulations ne concerne pas directement les phénomènes marchands en eux-mêmes, mais vise la vérification de la conformité à d'autres procédures externes aux circulations, voire au pays dans lequel elles se déroulent. On voit dans cette énumération — incomplète — des procédures à respecter que les échelles et les acteurs qui les produisent se croisent : les instructions se chevauchent, s'ignorent mutuellement voire

[120] Standard Operating Procedures.
[121] Par exemple, une employée de Giant Logistiks en RDC m'expliquait avoir refusé un client chinois voulant exporter du bois précieux hors du Congo en se basant sur les SOPs (entretien n°68, LUB 3, 11/09/2017).

se contredisent (les employé·e·s doivent par exemple respecter toutes ces procédures en allant toujours plus vite), ce qui complique considérablement le travail quotidien des employé·e·s situé·e·s au niveau opérationnel.

L'effort de formalisation et de standardisation que représentent la production écrite et la multiplication des procédures a, paradoxalement au vu de son ampleur, l'objectif de limiter au maximum les incertitudes dans la gestion des circulations commerciales, et ainsi, limiter autant que faire se peut le recours aux normes pratiques et non-écrites décrites par Jean-Pierre Olivier de Sardan (2008, 2014). Elles ont pour but de limiter la fragmentation et l'hétérogénéité des pratiques bureaucratiques présentes dans les bureaucraties publiques africaines (Bierschenk, 2014). Production écrite et multiplication des procédures sont donc des outils de contrôle et de conformité, créées pour que les modèles bureaucratique et logistique soient « properly applied and executed » (Stenmanns, 2019, n. p.).



Figure 83 : Brochure d'une entreprise de transport congolaise se félicitant de l'obtention du standard ISO Qualité.

b) Que fait-on de/avec tous ces papiers ? Quatre opérations au cœur du travail bureaucratique

Il convient maintenant d'entrer dans le cœur du travail bureaucratique : les papiers et les dossiers, fondements de l'activité logistique, sont l'objet de quatre opérations distinctes.

Premièrement, les dossiers et les papiers qui les forment doivent être produits. Ils contiennent un empilement d'informations relatives aux circulations ou aux normes qu'elles

doivent respecter. Les informations sont collectées à partir de copies d'autres documents écrits accompagnant les marchandises dans leurs mouvements, contenant les attestations diverses de mise en circulation[122]. Il s'agit d'une première opération de formalisation, qui permet une représentation normée des circulations : celles-ci sont traduites dans le langage bureaucratique. Par exemple, pour l'un des clients de Giant Logistiks, les tableaux Excel doivent comprendre :
- le code du poste frontalier d'entrée de la marchandise sur le territoire zambien,
- la référence unique de la circulation créée par le logiciel interne de Giant Logistiks,
- le numéro de dossier correspondant dans le logiciel Asycuda / Sydonia,
- la date d'enregistrement dans le logiciel,
- le nom de l'expéditeur·rice, la description des biens selon la nomenclature HS,
- le numéro de la facture du bien (qui répond aux modes d'écriture de l'entreprise expéditrice et n'est donc pas forcément standardisé),
- la valeur totale du bien,
- le total des droits dus aux douanes, dont la somme est ensuite éclatée entre les différents postes de dépense (frais de déclaration en ligne, TVA à l'importation, autre).

Une colonne supplémentaire calcule le taux moyen de taxation, dans un but de comparaison avec les autres circulations. Une nouvelle feuille de calcul est ouverte tous les jours pour cette entreprise, ici un gros conglomérat minier opérant dans l'ouest du pays (voir Encadré n°19, p.419-420). Mais il faut noter que chaque entreprise cliente impose ses désidératas à l'agent en douane : la formalisation des informations diffère donc pour chaque dossier, même si les informations reprises sont globalement les mêmes. Les conversions des montants des taxes payées en dollars américains ou en rands sud-africains sont par exemple souvent demandées, ou encore le poids total des marchandises ou le numéro de manifeste de transport. La production de ces informations sert à la fois l'entreprise cliente, qui reprend à son compte ces informations dans sa comptabilité interne, mais aussi l'agent en douane qui opère ainsi un suivi de ses contrats. Elles sont à la base du calcul de différents indicateurs de performance, notamment du travail des employé·e·s chargé·e·s de ces dossiers (voir Chapitre 4 et Blaszkiewicz, 2018).

Deuxièmement intervient l'étape de vérification des écritures. Cette étape n'est pas prise en charge par les personnes ayant produit les documents : ceux-ci sont obligatoirement transmis à un·e supérieur·e hiérarchique ou à une autre bureaucratie et passés au peigne fin. La forme standardisée dans laquelle les informations sont présentées constitue une aide certaine pour cette opération, car une valeur exceptionnelle entrée dans un tableau est vite remarquée par l'œil habitué (Denis, 2018, p. 73). La vérification concerne donc les papiers eux-mêmes, mais aussi, à travers eux, les opérations qu'ils transcrivent (enregistrement des transactions, paiements, respect des standards de sécurité ou de qualité, etc.). Elle opère donc une espèce de transsubstantiation : la réalité du phénomène social transcrit est désormais toute entière comprise dans le dossier bureaucratique qui la représente. Le fait social lui-même disparaît derrière les écritures qui le font désormais exister.

[122] La liste complète des papiers contenus dans un dossier accompagnant le mouvement des marchandises est reportée et analysée dans Blaszkiewicz, 2018.

Troisièmement, les informations et les dossiers qui les contiennent passent par une étape de compilation. Il s'agit encore une fois d'un travail effectué par un·e supérieur·e hiérarchique, directement en contact avec les cadres de l'entreprise cliente. La compilation est une étape de simplification supplémentaire des données entrées dans les tableaux, dans une optique de transmission à la direction de l'entreprise cliente. Par exemple, les informations collectées pour le compte de l'entreprise minière par un employé peu qualifié[123] et décrites ci-dessus sont ensuite compilées par M., qui occupe la troisième place dans l'organigramme du bureau de Ndola. À partir de celles-ci, M. est en position d'écrire des « performance reviews », discutées chaque mois avec le management de l'entreprise minière lors de réunions. Ces comptes rendus contiennent notamment le nombre total d'entrées douanières réalisées par l'agent en douane, mis en perspective avec les totaux des mois précédents, ou encore le temps moyen de traitement des dossiers par les employé·e·s de l'entreprise logistique. Ils contiennent également une partie comptabilité, gérée exclusivement par M. étant donné les montants en jeu dans ce contrat. Contrairement à la production et à la mise en forme brute des données décrites ci-dessus, l'étape de compilation et de transmission fait déjà partie de la relation client. Les rapports écrits par M. doivent donc être soignés et présentés de façon « professionnelle ».

Giant Logistiks s'occupe des importations en Zambie de l'entreprise Copper Extract, qui exploite des mines dans l'ouest de la Zambie. Copper Extract a un management très exigeant concernant les papiers que Giant Logistiks doit lui transmettre. C'est A. qui s'occupe de ce dossier dans le bureau de Ndola. Chaque jour, il se connecte au serveur Asycuda / Sydonia pour télécharger la liste des entrées douanières réalisées pour le compte de Copper Extract (et ce par l'intermédiaire du TPIN de l'entreprise, son identifiant fiscal). Grâce aux informations ainsi récoltées et aux copies des pièces des dossiers de circulations des marchandises dont il dispose, il doit remplir trois tableaux différents, contenant cependant des informations similaires (voir la liste ci-dessus), et les transmettre à Copper Extract dans les délais fixés par elle.
Il y a d'abord le « Transmission Schedule », un tableau qu'A. remplit et transmet dès que des entrées douanières sont enregistrées sur le serveur, soit chaque jour ouvré. Il y a ensuite le tableau relevant le « Key Performance Indicator ». Il contient et synthétise le nombre de jours nécessaire aux équipes de Giant Logistiks de tout le territoire pour traiter les importations de Copper Extract. Il s'agit cependant uniquement du traitement des papiers, et non de la circulation des marchandises elles-mêmes. A. doit transmettre ce document tous les lundis. Finalement, A. remplit le « Invoice schedule », calendrier des facturations et des paiements. Celui-ci doit être envoyé toutes les semaines.
Le dossier est ensuite repris par M., supérieur hiérarchique d'A. Sa position dans l'entreprise l'autorise à s'occuper du « revolving fund » d'environ un million de dollars américains mis à disposition par Copper Extract pour faciliter le paiement des droits de douane et ainsi accélérer les procédures d'importation. M. remplit ainsi quotidiennement deux tableaux financiers : l'un reprend le compte des

[123] Cet employé était par ailleurs le plus jeune de l'équipe et récupérait donc les « basses tâches » pour le compte de ses collègues. Malgré une proximité d'âge et spatiale, nos bureaux étaient côte à côte, ce collègue ne s'est jamais autorisé à m'appeler autrement que « Madam Hélène ».

opérations en cours, le débit total, et le reliquat du compte. Il s'agit d'un rapport que M. réalise tous les jours pour le compte de Copper Extract. L'autre est le « payment match off » : M. doit y associer la référence unique d'une circulation avec l'opération financière correspondante issue du fond tournant. Il s'occupe également de suivre les délais de facturation des services de Giant Logistiks à Copper Extract, issue au siège de l'entreprise à Lusaka. Il réalise finalement les « Performance Reviews » qu'il présente au management de Copper Extract une fois par mois.

Source : Entretiens n°60, GIA 9, 09/08/2017 et n°62, GIA 11, 10/08/2017.

Encadré 19 : Dossiers et rapports demandés par l'entreprise Copper Extract (nom modifié), dans la gestion de ses importations en Zambie.

Une quatrième et dernière opération est celle de l'archivage des dossiers et des informations. Elle est fondamentale dans les bureaucraties publiques et privées, et fait partie des justifications données à la supériorité de la forme écrite sur la forme orale (Denis, 2018). L'archivage s'accompagne d'un classement et d'une nouvelle remise en ordre des informations produites. Dans les bureaux de Giant Logistiks en Zambie et en RDC, l'archivage est pris en charge par des employé·e·s spécialisé·e·s, gérant à temps plein le rangement, l'organisation et l'entretien des archives de l'entreprise. Dans chaque bureau, des salles entières sont ainsi encombrées d'archives ; les étagères des salles principales débordent elles-mêmes de dossiers en attente de classement. Les problèmes d'organisation des archives sont fréquemment abordés dans les réunions d'équipe hebdomadaires (Notes de terrain, 14/08/2017). L'archivage est en effet un moment où se multiplient les possibilités d'erreurs et de pertes, notamment dans les bureaux ne disposant pas de leurs archives sur site, comme le bureau de Kasumbalesa dont les archives sont stockées à Kitwe, à quelques 90 kilomètres de là. Les dossiers ainsi conservés sont les copies des documents originaux, car l'agent en douane doit faire parvenir ces derniers à ses client·e·s. Même si les informations créées dans cette bureaucratie privée sont à usage unique, dans le sens où, une fois la circulation terminée et les droits payés, les dossiers ne sont jamais rouverts pour modification, elles doivent être conservées dans l'éventualité d'un litige entre l'agent en douane, l'entreprise cliente et les administrations douanières[124]. Par exemple, un matin d'août 2017, un vent de panique s'empare du bureau de Ndola : Giant Logistiks est mis en cause par les douanes pour la disparition d'un camion de 30 tonnes de cuivre en février 2011. Des ordinateurs et des véhicules ont été saisis au siège national, à Lusaka. Aucun effort n'a été épargné pour retrouver le dossier concernant cette circulation, afin d'innocenter l'agent en douane[125]. Par ailleurs, le matériau papier est lui-même problématique pour l'archivage, surtout dans des conditions climatiques encourageant le développement de moisissures ou d'insectes bibliophages pouvant endommager voire détruire intégralement les dossiers. Dans les bureaux de Lubumbashi, centraux pour la gestion des gros contrats miniers de Giant Logistiks, la salle d'archives a récemment été complètement réorganisée et équipée de

[124] Les archives sont conservées 5 ans sur site, après quoi elles sont déplacées dans un container réservé au siège national de l'entreprise.
[125] Et de faire porter la responsabilité soit au transporteur, soit au chauffeur du poids lourd lui-même.

climatiseurs et de régulateurs d'humidité. Une équipe d'une dizaine d'employé·e·s est par ailleurs chargée de la numérisation des dossiers, une grande nouveauté au niveau de la région (Notes de terrain, 14/09/2017).

Un élément paradoxal apparaît à la revue de ces quatre opérations bureaucratiques fondamentales traitant le matériau écrit : l'absence des opérations de lecture des dossiers. En effet, à aucun moment n'est-il prévu que les informations produites par Giant Logistiks soient entièrement lues par d'autres acteurs. Les destinataires des dossiers sont multiples (entreprises clientes, administrations douanières, services d'archivage internes), mais aucun d'eux ne compulse entièrement le dossier ainsi transmis. Les différents destinataires se contentent en général de sélectionner les informations dont ils et elles ont besoin pour leurs procédures internes, de les vérifier parfois, de les réorganiser en suivant le langage de la bureaucratie à laquelle ils et elles appartiennent, puis d'effectuer les opérations de classement et d'archivage. Les dossiers produits ne sont ainsi jamais lus.

c) Le travail bureaucratique dans les entreprises de logistique : hiérarchisation et division sociale du travail

Ce compte-rendu détaillé des opérations bureaucratiques intervenant dans la gestion des circulations de marchandises nous renseigne sur le travail bureaucratique et le fonctionnement des grandes bureaucraties privées sur le continent africain.

Il montre tout d'abord l'importance de la division sociale du travail bureaucratique. Suivant la position des employé·e·s dans la hiérarchie de l'entreprise, ils et elles n'auront pas la charge des mêmes opérations d'écriture ou de compilation des informations. Le travail bureaucratique de production et de gestion de la « paperasse » (entretien n°67, LUB 2, 11/09/2017), s'il est en général perçu de façon négative par le public, se décline en fait en une série d'opérations distinctes n'ayant pas la même valeur sociale pour les employé·e·s. Aux plus jeunes et aux moins qualifié·e·s d'entre eux·elles la pénible transcription des données contenues dans les dossiers de circulations des marchandises dans le langage de Giant Logistiks. Aux plus qualifié·e·s la tâche de compilation, de transmission et de communication des résultats aux entreprises clientes. La division sociale du travail bureaucratique permet à l'entreprise d'organiser et de distribuer les responsabilités en cas d'erreur ou de faute. C'est ce que souligne Béatrice Hibou : les techniques de gouvernement à distance qu'incarnent les procédures bureaucratiques

> « ne [font] qu'approfondir et sophistiquer le couplage de la division fonctionnelle du travail, de la substitution de la responsabilité technique à la responsabilité morale et du souci d'efficacité. » (Hibou, 2012, p. 121)

La division sociale du travail bureaucratique fait également apparaître l'importance de l'écriture collective des dossiers, qui disparaît ensuite lors de la présentation impersonnelle des résultats aux client·e·s (Gayon, 2016, p. 92). Le travail bureaucratique de gestion des circulations de marchandises est donc pris dans une tension permanente entre personnalisation des tâches et

dépersonnalisation du produit fini, caractéristique du pouvoir bureaucratique et gage d'efficacité et de transparence.

Les opérations bureaucratiques décrites dans les deux sous-parties précédentes permettent également de relativiser la simplification et la mise en ordre du monde qu'est censée représenter la bureaucratisation des faits sociaux. La liste des papiers produits, compilés et classés montre au contraire que le fonctionnement bureaucratique se fonde sur une duplication infinie des informations relatives aux circulations de marchandises et à leur gestion. Comme expliqué précédemment, chaque circulation existe dans les écrits bureaucratiques sous plusieurs codes uniques, suivant la bureaucratie qui l'a codée. En plus de cela, ces différents codes uniques sont reproduits plusieurs fois dans plusieurs documents différents, tout comme les différentes informations relatives à la circulation elle-même. La duplication des informations est une opération fastidieuse pour les employé·e·s qui s'en occupent[126] ; elle multiplie de plus les risques d'erreur dans le retraitement et la compilation des informations. Les opérations bureaucratiques de traitement des circulations demandent une concentration à toute épreuve. Cela explique les différentes perceptions de la logistique par ses employé·e·s : pour M. par exemple, « *logistics is not like other industries* » ; on n'y travaille pas comme dans une banque où, quand il est l'heure de rentrer chez soi, les dossiers peuvent attendre le lendemain (Notes de terrain, 17/08/2017). Il souligne ainsi le caractère très prenant de son métier. Un autre enquêté travaillant dans les bureaux congolais de l'entreprise qualifiait la logistique de « *mono-métier … pas complexe* » (entretien n°67, LUB 2, 11/09/2017), soulignant ainsi le caractère répétitif et peu valorisant des tâches de gestion des circulations.

Finalement, dans le même ordre d'idée, la simplification du monde censée être permise par la formalisation bureaucratique montre ici ses limites. Historiquement, le recours à l'écrit dans les organisations était censé permettre la disparition des connaissances personnelles et situées (Denis, 2018). J'ai cependant montré à quel point les procédures de gestion des circulations sont administrativement complexes, techniques. Les employé·e·s ayant acquis une grande connaissance des client·e·s, de leurs attentes ainsi que des procédures standardisées de qualité et de sécurité deviennent finalement des expert·e·s dont il devient difficile de se passer. De façon très semblable, la complexité et la technicité des procédures de déclaration en douane rendent incontournables les agents en douane professionnels comme Giant Logistiks. De la même manière que les vendeur·euse·s à la sauvette se servent des ralentissements causés par des chaussées en mauvais état pour approcher les potentiel·le·s acheteur·euse·s, les agents en douane professionnels bénéficient de la technicité des procédures de dédouanement pour se rendre indispensables à leurs client·e·s. Toutes ces procédures rendent en tous cas très technique la pratique de la bureaucratie logistique.

[126] J'écrivais par exemple dans mes notes : « Entre temps, j'ai aussi dépanné M. sur des dossiers de Copper Extract. J'ai encore rempli un tableau Excel, et encore un différent de d'habitude » (Notes de terrain, 15/08/2017) ; puis « Encore des tableaux Excel de compilation de diverses informations contenues dans d'autres tableaux Excel à droite à gauche » (Notes de terrain, 17/08/2017).

Cette seconde partie a cherché à décrire les bureaucraties comme un système de gouvernement des circulations commerciales et des acteurs qui les animent. Leur action s'organise autour de trois grands objectifs : savoir, contrôler et prédire les circulations. Par le recours à l'inscription et à l'écriture, les bureaucraties publiques et privées sélectionnent les circulations sur lesquelles elles vont agir. Elles peuvent ainsi laisser hors de leur portée certaines circulations, de façon délibérée ou par inadvertance. Les modes internationales de gestion des circulations poussent les bureaucraties publiques et privées à collecter toujours plus d'informations sur les circulations qu'elles gèrent et à constituer ainsi des bases de données toujours plus complètes. Celles-ci permettent de connaître, de contrôler et de prédire les circulations à venir en les comparant entre elles sur une base statistique, et contribuent à terme à les retransformer en flux. Cette course à la collecte d'informations est une cause de la multiplication des papiers et des dossiers dans les bureaucraties privées. L'intense production de données sur les circulations elles-mêmes se double de l'inflation normative autour de standards de qualité et de sécurité que doivent respecter les entreprises gérant les circulations de marchandises. Par la description des papiers et des dossiers produits par les employé·e·s de Giant Logistiks, j'ai voulu contribuer à une meilleure connaissance des bureaucraties privées en Afrique en décrivant le cœur du métier des employé·e·s de la logistique. Ils et elles produisent, vérifient, compilent, transmettent et archivent des documents toujours plus nombreux. On est alors au fondement des techniques de gouvernement par les bureaucraties privées : « documents cannot be seen simply as tools, since they help produce the very individual and collective subjects who use them » (Hull, 2012, p. 114).

Il est intéressant de voir que, dans le domaine des circulations des marchandises, bureaucratisation et logistique se croisent sans cesse : on pourrait ainsi en déduire que la logistique est avant tout une opération bureaucratique ! Bureaucratie et logistique représentent, en Afrique, deux modèles internationaux de « bonne » gestion des circulations développés en dehors du continent. Elles y sont appliquées car elles sont pensées comme des modes universels de gestion des affaires humaines, rationnels, efficaces et modernes. Lorsque ces deux modèles échouent, ou créent des effets pervers non-prévus par les modèles (inégalités, corruption, illégalité, etc.), c'est que le modèle n'est pas correctement appliqué et exécuté. Comme dans les discours néolibéraux, les échecs des modèles ainsi appliqués ne débouchent jamais sur une remise en cause du modèle, mais sur son approfondissement. Dans le domaine de la logistique bureaucratique, cela se traduit par la multiplication des standards et des normes à appliquer dans la gestion quotidienne des circulations, et contribue à l'auto-reproduction du système bureaucratique. Cependant, la standardisation imposée par ces modèles est telle qu'un décalage se crée dans leur application. La troisième et dernière partie de ce chapitre reviendra donc sur la tension entre homogénéisation des façons de circuler et les échecs de la formalisation totale des circulations qu'incarne la bureaucratisation.

III. La bureaucratie logistique sur le terrain, entre homogénéisation des circulations et contournement des procédures bureaucratiques

On a vu précédemment que les idéologies de la modernité, du progrès et de la convergence internationale vers l'horizon bureaucratique légitiment le développement de cette forme d'organisation et guident les réformes organisationnelles, notamment en Afrique. On a également vu que la bureaucratie était une forme de pouvoir et de gouvernement agissant sur les circulations et les personnes, qu'elle s'exprimait par le recours à la forme écrite, elle aussi généralisée à l'ensemble des pays du globe et aux formes d'organisation publiques comme privées. Ces deux aspects montrent l'ambition universelle des modèles bureaucratiques et logistiques : leur application toujours plus large vise l'homogénéisation et la standardisation des circulations de marchandises dans le monde entier. C'est en effet un gage de leur efficacité : plus les échanges sont standardisés, plus il est possible de connecter dans des chaînes de production et de valeur des espaces qui ne l'étaient pas, et plus il est possible d'en retirer du profit. Le continent africain est toujours perçu comme un espace frontière, à la marge de ces innovations, en retard, et sur lequel les efforts de formalisation doivent être redoublés :

> « According to development economists, Africa's positionality is changing rapidly, 'from being a niche market for shipping operators to gaining mainstream status' (United Nations Conference on Trade and Development, 2013: 9). After decades of stagnation and widespread negligence and mismanagement of logistics infrastructure, consultancies and shipping companies now anticipate a prosperous future for African economies. » (Stenmanns, 2019, n. p.)

Projets infrastructurels gigantesques, exportation de logiciels douaniers, de standards et de pratiques, réformes bureaucratiques se multiplient donc dans les projets de développement en Afrique pour faire en sorte que le continent ne soit plus en marge de la logistique mondiale.

Les essais de rationalisation et de standardisation se heurtent nécessairement à la multiplicité des situations locales, concrètes. Cette partie traitera des effets tangibles et locaux des tentatives d'homogénéisation des bureaucraties et des circulations en Afrique australe. Je reviendrai sur la tension qui existe entre les tentatives de standardisation toujours plus poussées et les pratiques d'adaptation voire de détournement / contournement de ces procédures administratives souvent perçues comme trop lourdes. C'est ce que décrit Julian Stenmanns :

> « Although logistics embodies universal aspirations to connectivity, it is profoundly dependent on the uneven terrains of global capital and always needs to be meticulously assembled in practice. » (Stenmanns, 2019, n. p.)

La mise en œuvre méticuleuse du projet logistique rencontre donc des hésitations et des résistances.

Cette troisième et dernière partie tentera d'analyser la tension entre homogénéisation et détournement des modèles logistiques et bureaucratiques lorsque ceux-ci sont confrontés au terrain. Premièrement, je relèverai les tendances réussies de standardisation des circulations de marchandises, notamment au niveau de leur forme générale, et ce afin d'apporter un

complément aux études de géographie sur la bureaucratie. Deuxièmement, je soulignerai l'inachèvement du processus de bureaucratisation des circulations : malgré une volonté totalisatrice, ce modèle reste toujours inachevé. La permanence des circulations illégales au sein même des bureaucraties logistiques est un exemple des limites de la bureaucratisation et du détournement / contournement des procédures formelles trop lourdes.

1. Homogénéisation et standardisation des formes des circulations

Sur le terrain, on constate une tendance à la bureaucratisation des circulations de marchandises et la pénétration des logiques logistiques dans l'ensemble des trois régimes de circulations. L'homogénéisation des formes générales des circulations qui en résulte apporte une preuve de la réussite des projets bureaucratiques et logistiques : la diffusion toujours plus large de pratiques formalisées et standardisées. Les circulations se ressemblent ainsi de plus en plus, même si elles s'inscrivent dans des régimes différents. Cette partie sera donc dédiée à l'analyse des effets de l'organisation bureaucratique et de son homogénéisation sur les circulations et sur leur géographie. La bureaucratie est une catégorie relativement absente des travaux de géographie : une première sous-partie reviendra donc sur les moyens dont on dispose pour la comprendre dans l'espace. Une seconde partie détaillera les formes prises par les circulations sur le terrain, afin de combler en partie cette lacune.

a) Bureaucratie et géographie

Les études sur la bureaucratie citées jusqu'à maintenant relèvent pour la plupart de l'anthropologie politique (Bierschenk et Olivier de Sardan, 2014a), de la sociologie (Denis, 2018 ; Gayon, 2016) ou de la science politique (Hibou, 2012, 2013). La bureaucratie est en effet une catégorie d'analyse dont la géographie s'est très peu saisie (mais voir Kuus, 2018 ; Sellar, 2019). L'entrée par les institutions étatiques ou les aménageurs a globalement dominé les approches géographiques sur le pouvoir bureaucratique dans l'espace (Bourdin, Lefeuvre et Melé, 2006 ; Lefebvre et Hess, 2000) : les espaces du pouvoir créés par les bureaucraties privées ne sont ainsi que peu traités[127].

Il m'apparaît cependant intéressant de croiser les réflexions sur les bureaucraties menées jusqu'à présent avec les travaux de géographie politique s'intéressant au pouvoir dans l'espace afin d'analyser les effets de la bureaucratisation des circulations de marchandises sur le mouvement des biens. John Allen, reprenant les travaux d'Henri Lefebvre, développe la notion de codage afin de comprendre la portée et les développements du pouvoir dans l'espace (Allen, 2003). L'espace est codé par certains acteurs : ce faisant, ils et elles rendent possible le

[127] En dehors des études sur les chaînes de valeur globale dont il a été question au Chapitre 1, qui ne mobilisent pas la catégorie de bureaucratie.

déroulement de certaines activités en en désavantageant ou en en proscrivant d'autres. Les bureaucraties de gestion des circulations de marchandises sont des acteurs codants : en rendant visibles et lisibles les faits sociaux sur lesquels elles veulent agir, elles en rejettent d'autres dans l'ombre, les rendant par-là in-formel, inexistants. John Allen explique ainsi que la portée des formes du pouvoir contemporain est rendue possible grâce à des artefacts, sur lesquels il ne met cependant pas le mot de bureaucratiques :

> « Statistics, numbers, classifications, judgments, drawings, designs, records, files, in fact anything that can be mobilized and embedded in networks stretched over space and time, can be used to administer people's lives at a distance — especially, it seems, if the trace takes a paper form. » (Allen, 2003, p. 132)

La forme de l'écrit est encore une fois centrale pour comprendre les formes de gouvernement dans l'espace et la portée de celles-ci dans la distance. Le passage progressif des activités de circulations dans le giron de la forme écrite donne à celle-ci son efficacité (Allen, 2003, p. 103), et c'est cet enrôlement progressif des faits sociaux qui sont encore extérieurs à la forme écrite qui permet de comprendre les dynamiques d'homogénéisation des pratiques de circulations et de l'espace sur lequel elles se déroulent.

Une façon de comprendre l'importance du codage de l'espace par les bureaucraties logistiques est de passer, à la façon de Julian Stenmanns, par ce qu'il nomme des « ordres logistiques » :

> « The notion of logistical orders refers to the ways in which circulation is organized. They consist of the political technologies, modes of governing, and spatialities that create and maintain the industry's power geometries. » (Stenmanns, 2019, n. p.)

J. Stenmanns étudie la façon dont sont déployées les spatialités logistiques dans un espace jusqu'alors marginal du monde de la logistique, le port de Freetown en Sierra Leone. Il montre que l'assimilation du port de Freetown dans les espaces globaux et connectés de la logistique ne se fait certes pas sans heurts, mais que la « terminalization », la transformation du port en un terminal moderne, initiée par Bolloré Logistics permet de faire entrer la Sierra Leone dans les réseaux mondiaux de la circulation et d'homogénéiser les pratiques de circulation et leur gestion dans cet espace jusqu'alors marginal du commerce mondial.

b) L'homogénéisation des espaces du commerce dans les Copperbelts par les pratiques bureaucratiques

Sur le terrain, on constate que les circulations de marchandises subissent une forme d'homogénéisation sous l'effet des pratiques bureaucratiques. Des similarités dans les formes des circulations, que l'on change de régime ou même d'échelle, sont en effet visibles. Dans la grande majorité des cas, on trouve un acteur dont l'action d'achat est à l'origine de la circulation de marchandises. Celle-ci est prise en charge par un transporteur, sous la supervision d'une bureaucratie, qu'elle soit publique ou privée, qui rapporte par écrit les caractéristiques de la circulation et transmet aux autorités de comptabilisation publique. Par exemple, les circulations commerciales de petite échelle se déroulant à Kasumbalesa s'organisent de la sorte : une

personne achète des produits puis fait appel à un ou plusieurs transporteurs à vélo afin de passer la frontière au corridor piétonnier de la frontière. Les employé·e·s de la CBTA, financée par le Comesa, sont chargé·e·s du contrôle et de la comptabilisation des circulations. Les chiffres sont ensuite mis en forme par informatique puis sont transmis à l'autorité douanière, ZRA. Le schéma est le même pour des circulations commerciales de plus grande échelle : une personne passe une commande, fait appel à un transporteur, le tout étant supervisé par un agent en douane assermenté, qui s'occupe de la mise en forme de la circulation en question et de sa déclaration auprès de la ZRA.

L'homogénéisation des formes des circulations, causée en grande partie par la technicisation des circulations de marchandises, a plusieurs conséquences sur le déroulement spatial des circulations commerciales. Il impose tout d'abord la multiplication d'intermédiaires dans la gestion et le contrôle des circulations : la mise en place de la gouvernance actuarielle et la généralisation de l'utilisation du logiciel Asycuda / Sydonia poussent les commerçant·e·s à recourir à des professionnel·le·s des procédures douanières. Cela a comme conséquence de ralentir les circulations. Deuxièmement, on constate une déspatialisation des mouvements de marchandises en imposant la forme écrite aux acteurs qui les gèrent. L'importance que prennent les dossiers et la mise en forme bureaucratique dans les circulations de marchandises fait que ce sont désormais les dossiers écrits qui contiennent la vérité administrative des circulations. Ce qui peut paradoxalement créer des espaces pour le développement de pratiques in-formelles et de circulations de contournement (Blaszkiewicz, 2018).

Le codage de l'espace qu'impose la gestion bureaucratique des circulations contribue donc à homogénéiser et à standardiser les formes de circulation, en imposant notamment le recours à la forme écrite ayant pour conséquence de complexifier considérablement les mouvements de marchandises. Mais la complexité des pratiques bureaucratiques visant l'homogénéisation des activités sociales crée paradoxalement sa propre limite. Comme le rappelle Michel de Certeau :

> « la propriété vorace qu'a le système géographique de pouvoir métamorphoser l'agir en lisibilité fait oublier une manière d'être au monde. » (de Certeau, 1990, p. 147-148)

Cette citation convient bien à ce que j'essaye de décrire ici : les pratiques bureaucratiques rejettent une partie des activités de circulation dans l'inconnu et l'inconnaissable. Elle permet de souligner le caractère inachevé de la soumission bureaucratique du monde, que je vais aborder maintenant à travers la permanence des circulations illégales malgré l'environnement bureaucratisé dans lequel elles se déroulent.

2. Le caractère inachevé de la bureaucratisation des circulations commerciales : la permanence des circulations illégales

Parler de circulations illégales, c'est-à-dire de circulations qui « violent ou contreviennent à la loi » (Bennafla, 2014, p. 1341) dans un chapitre sur la bureaucratisation des circulations peut à première vue paraître paradoxal. La bureaucratie étant un essai de formalisation du monde, l'objectif de toutes les « paperasses » (entretien n°67, LUB 2, 11/09/2017) et procédures décrites jusqu'alors est théoriquement d'empêcher le développement d'activités contraires à la loi et aux normes internationales du commerce dans les circulations de marchandises, comme le sont les sous ou fausses déclarations douanières menant au non-paiement des droits dus, ou encore la commercialisation de produits interdits ou de contrefaçon. La permanence de circulations in-formelles (c'est-à-dire qui ne sont pas passées par le filtre formalisant de la bureaucratie) et illégales montre donc le caractère inachevé de la tentative bureaucratique de formalisation totale. Il faut encore une fois noter ici que la permanence des circulations illégales est une caractéristique commune aux trois régimes de circulations.

Je reviendrai dans cette partie sur les conditions d'existence des circulations commerciales illégales malgré les dynamiques de bureaucratisation dont elles font l'objet. Premièrement, nous verrons que les circulations illégales peuvent être le résultat de la lourdeur des procédures administratives imposées aux acteurs du commerce : elles ne sont alors que des effets pervers des dynamiques bureaucratiques. Nous verrons dans un second temps que l'illégalité de certaines circulations peut faire partie de stratégies commerciales de la part des acteurs, qui utilisent les limites des pratiques bureaucratiques pour conserver une marge de manœuvre non-prévue dans les procédures.

a) Les circulations illégales comme des effets pervers de la lourdeur des procédures bureaucratiques

L'analyse des procédures bureaucratiques nécessaires à la circulation des marchandises réalisée ci-dessus démontre la complexité et la technicité de la gestion des mouvements commerciaux dans les Copperbelts. Remplir l'ensemble des formalités administratives rendant une circulation légale est un processus long et coûteux, et rares sont les acteurs ayant les capacités techniques ou financières (afin de confier ces tâches à d'autres) de les respecter. La forte technicisation des circulations et de leur gestion crée donc une place pour leur propre contournement. Il s'agit là d'une explication assez classique avancée par les économistes pour justifier la prégnance des circulations dites « informelles[128] » dans les systèmes économiques africains (de Soto, 2001 ; Soulé, 2011, p. 50) : l'hyper-règlementation du commerce pousserait les acteurs à contourner règles et normes. La lutte contre les circulations illégales ne passerait

[128] Je reprends ici la terminologie utilisée par ces auteur·e·s.

donc pas par une multiplication de lois et de règlements mais par la simplification et la transparence des bureaucraties. Il s'agit d'un type d'explication que l'on retrouve également dans le discours des acteurs, notamment associatifs, sur le terrain : les commerçant·e·s, et cela concerne surtout celles et ceux travaillant de faibles quantités de marchandises à distance des grands centres bureaucratiques, ne déclareraient pas (toutes) leurs marchandises au vu des difficultés techniques à le faire. De la même façon, entrer dans la légalité leur est impossible car, afin de disposer de l'ensemble des papiers demandés, il est souvent nécessaire de se déplacer au centre urbain le plus proche, voire jusqu'à la capitale Lusaka (entretien n°7, LUS 7, 05/4/2016 ; Centre for Trade Policy and Development, 2016). D'où les programmes de simplification des procédures commerciales que les acteurs associatifs appellent de leurs vœux. Cependant, ces explications ne visent en général que les bureaucraties publiques : dans une optique (néo)libérale, elles ont servi à délégitimer l'intervention de l'État dans l'économie et dans la gestion des circulations commerciales.

Au regard de l'ampleur prise par les bureaucraties privées dans le domaine de la gestion commerciale, il semble intéressant de questionner la permanence des circulations illégales du point de vue de l'hyper-règlementation du commerce instaurée par les entreprises. La production de normes, de standards et de papiers par les bureaucraties privées se traduit par une intense production de données relatives aux circulations, sans cesse dupliquées. Il devient ardu de se retrouver dans ce foisonnement d'informations : on peut noter ici un effet pervers de la création des bases de données ayant vocation à rassembler toujours plus d'informations sur les circulations passées et sur les acteurs qui les animent. C'est ce que souligne par exemple Béatrice Hibou dans son étude sur les « informalités » créées par la bureaucratisation du monde :

> « il n'est pas question de nier l'existence de jeux explicites ni même de "manipulations" [des techniques de formalisation et de comptabilisation], mais de souligner que ces dernières sont rendues possibles par la difficulté à avoir une bonne appréhension des données, par l'incertitude sur la méthodologie et la possibilité de choisir entre diverses modalités de calcul. » (Hibou, 2012, p. 173)

Le foisonnement des règles et des formalités rend ainsi presque impossible de tout décrire en suivant une modalité unique de classement (Bowker et Star, 1999, p. 149), et autorise le détournement voire le contournement des règles, que ce soit de façon volontaire et stratégique ou non. On peut ici citer l'exemple de la sélection et de l'application des codes HS, cette nomenclature créée par l'Organisation Mondiale des Douanes pour standardiser les procédures de dédouanement dans le commerce international. Le choix des codes dans la déclaration d'un bien est une opération fondamentale car les niveaux de taxation sont adossés à ceux-ci : le choix d'un code ne correspondant pas exactement à la nature de la marchandise commercée peut donc entraîner des variations significatives quant aux droits dus. Dans l'affaire de l'amende record infligée par les autorités douanières zambiennes à l'entreprise minière FQM en 2018 dont il a été question précédemment, il apparaît donc par exemple grandement possible que les sous-déclarations visées soient le résultat d'une erreur, et non d'une tentative calculée d'évasion fiscale.

b) La permanence des circulations illégales comme une stratégie commerciale de la part des acteurs

Cependant, la dimension stratégique du contournement des règles bureaucratiques ne doit pas être niée. La maîtrise des cadres bureaucratiques acquise par les professionnel·le·s du monde de la logistique et du commerce leur permet justement de jouer avec eux, ou de se jouer d'eux (comme Giorgio Blundo l'avait observé dans le domaine des marchés publics au Sénégal : voir Blundo, 2001), et ce dans un but de garantir une plus grande rentabilité ou une plus grande vitesse à leurs circulations. La sélection de codes HS plus avantageux peut être une possibilité de jouer avec les cadres bureaucratiques, de se servir d'eux pour masquer des pratiques de sous-déclaration. La dissimulation pure et simple de produits interdits ou non-déclarés dans un chargement légal et déclaré peut également faire partie de l'utilisation stratégique des cadres bureaucratiques. Cette pratique se déroule à toutes les échelles : au niveau du couloir piétonnier de Kasumbalesa par exemple, des personnes handicapées se servent de leur tricycle pour transporter des marchandises de part et d'autre de la frontière. La configuration de leur véhicule leur permet de dissimuler des produits interdits comme de l'alcool fort sous des chargements de biscuits pour lesquels elles payent les taxes dues (Notes de terrain, 9/05/2016). Les pratiques de dissimulation sont également exercées par des grandes entreprises minières : on m'a plusieurs fois relaté le cas d'une entreprise exportant frauduleusement de l'uranium au milieu de chargements de cobalt tout à fait légaux, aidée en ce sens que le cobalt est déjà un matériau faiblement radioactif (Notes de terrain, 29/04/2016).

Ces exemples nous encouragent à penser la relation qu'entretiennent ces pratiques de dissimulation avec la forme écrite et la valeur accordée à la visibilité dans les processus bureaucratiques. En effet, il est question ici de pratiques cachées aux yeux des bureaucraties, qui ne peuvent alors pas agir sur elles, mais pas forcément invisibles aux yeux du public[129] : il a en effet été relativement facile à une observatrice novice et étrangère d'en prendre connaissance, y compris directement (Notes de terrain, 14/12/2017). Cela renforce l'idée que la vérité des circulations est plus administrative que concrètement fondée sur les réalités du terrain. Dit plus simplement, les documents écrits produits par les bureaucraties obtiennent davantage de crédit, fondent davantage l'action, que des pratiques se déroulant pourtant au vu et au su de tou·te·s (y compris des administration – Notes de terrain, 16/6/2016 et 14/12/2017). Cette dualité offre de fait une position commode aux bureaucraties de contrôle et de gestion des circulations : même si leurs membres individuels connaissent la réalité du terrain et la permanence des circulations illégales, l'acteur collectif que forment les bureaucraties peut feindre d'ignorer ces pratiques puisqu'elles se déroulent hors de ses moyens de connaître et comprendre la réalité.

[129] Ces pratiques, bien qu'illégales au regard du droit, ne sont donc pas forcément illégitimes au regard des acteurs qui les mettent en œuvre (Bennafla, 2014, p. 1343)

Mais la relation entre les procédures bureaucratiques et les circulations illégales va parfois au-delà d'une simple ignorance mutuelle. En effet, certaines procédures bureaucratiques fonctionnent comme des infrastructures de blanchiment pour les circulations illégales, en ce qu'elles permettent à ces dernières d'être réintégrées dans le circuit légal. C'est la bonne maîtrise des outils bureaucratiques qui permet ici aux acteurs commerciaux de réintroduire leurs pratiques illégales dans le cadre de la loi. Le premier exemple est celui d'une procédure douanière spéciale, la « *special delivery* » : il s'agit d'une autorisation accordée par les administrations douanières zambiennes aux agents en douane en faisant la demande, permettant aux chargements urgents de leurs client·e·s (comme les pièces de rechange pour les engins miniers) de ne pas subir d'inspection lors du passage de la frontière. En août 2017, un camion pris en charge par Giant Logistiks pour le compte d'une entreprise chinoise de travaux publics circulant sous ce régime douanier spécial a été inspecté par des brigades mobiles des douanes. Il se trouve que le chargement du camion ne correspondait pas aux marchandises déclarées par l'agent en douane. Camion et marchandises ont été saisies, le chauffeur détenu, et Giant Logistiks sommé de s'expliquer sur cet événement. Le régime de « *special delivery* » est donc un outil bureaucratique (il s'agit dans les faits d'une autorisation écrite pour laquelle il faut fournir un certain nombre de pièces justificatives) qui peut être utilisé par les acteurs commerciaux pour contourner les lois et les normes. Un autre exemple de la façon dont les pratiques bureaucratiques servent d'infrastructures de blanchiment est la réintroduction des minerais de cuivre ou de cobalt extraits illégalement par des « creuseurs », dont l'activité est illégale tant en Zambie qu'en RDC, dans le circuit légal. Ces minerais peuvent ensuite être légalement exportés grâce à leur traitement par des grandes bureaucraties comme Giant Logistiks. L'entreprise a par exemple pris en charge l'exportation de minerais de cuivre de provenance douteuse en juillet et août 2017, confiés par des commerçants zambiens (Blaszkiewicz, 2018). C'est donc la maîtrise et le savoir-faire technique des acteurs qui leur permet de s'extraire de la légalité, ou en tous cas de profiter des dynamiques de formalisation contenues dans les outils bureaucratiques et de jouer sur la frontière entre légalité et illégalité des circulations prises en charge. Cela crée une situation d'indétermination et de chevauchement entre ces deux catégories, et offre aux acteurs du commerce d'importantes marges de manœuvre pour la gestion de leurs circulations de marchandises. On peut également faire l'hypothèse d'une plus grande rentabilité de ces circulations, car elles peuvent bénéficier des deux registres, ou être moins soumises à l'imposition de taxes. L'utilisation d'outils bureaucratiques de blanchiment limite de plus considérablement les risques encourus par les acteurs y ayant recours, se trouvant ainsi « blanchis » par la pratique bureaucratique.

On voit ainsi que les activités illégales couvrent l'ensemble du spectre des circulations, y compris les plus bureaucratisées d'entre elles, c'est-à-dire celles qui sont animées par des acteurs multinationaux miniers et logistiques : pour ces circulations dominantes, il apparaît donc que la lenteur des circulations de marchandises est plus problématique que leur illégalité. En outre, il est intéressant de constater que les activités de circulation illégales « se conforment [elles aussi] à un répertoire bureaucratique » (Bayart, 2013, p. 293), ce qui me permet de

conclure, avec Jean-François Bayart, à la « bureaucratisation des sociétés africaines — et non pas seulement de leurs institutions politiques » (*ibid.*, p. 307).

Cette troisième partie a cherché à analyser les effets de la bureaucratisation des circulations de marchandises dans les Copperbelts. J'ai montré dans un premier temps que les objectifs de la bureaucratisation, l'homogénéisation et la standardisation des façons de circuler, étaient en partie atteints. Les bureaucraties publiques et privées en charge de la gestion et du contrôle des circulations contribuent par leurs actions et par la technicité de leurs procédures à coder l'espace ; les mouvements de marchandises se conforment donc de plus en plus à un modèle générique de circulation intégrant des intermédiaires s'occupant du dédouanement et de la comptabilisation des circulations. Cependant, comme le soulignent Susan Leigh Star et Geoffrey Bowker :

> « There is a permanent tension between attempts at universal standardization (…) and the local circumstances of those using them. » (Bowker et Star, 1999, p. 139)

Les tendances homogénéisatrices de la bureaucratie se heurtent en effet à la pratique des acteurs du commerce, et notamment à la prégnance de circulations illégales. On constate donc qu'homogénéisation des manières de faire et contournement existent conjointement comme les deux faces d'une même pièce, l'une faisant exister l'autre. La lourdeur des procédures administratives décourage parfois les commerçant·e·s à y avoir recours, et multiplie les risques d'erreur qui peuvent être à l'origine de circulations illégales. La forte technicisation de la gestion bureaucratique des circulations a cependant contribué à créer une catégorie d'expert·e·s bureaucratiques, notamment dans les grandes entreprises de logistique, qui savent utiliser à leur profit les outils bureaucratiques disponibles afin de couvrir, aux yeux des bureaucraties, leurs pratiques de circulations illégales. La permanence des activités illégales et leur imbrication constante avec des procédures légales démontrent le caractère inachevé des objectifs de la bureaucratisation du monde des circulations.

Conclusion du chapitre 8

L'objectif de ce chapitre final était de présenter la forme bureaucratique comme un facteur de convergence entre les trois régimes de circulations : la gestion des circulations de marchandises des trois régimes de circulations doit en effet se soumettre à la pratique bureaucratique. J'ai tout d'abord présenté la forme bureaucratique comme une façon vue comme légitime de gérer les circulations, étant donné qu'elle incarne les valeurs très positives de modernité et d'efficacité. C'est notamment ce que soulignent Thomas Bierschenk et Jean-Pierre Olivier de Sardan, citant Max Weber :

> « The success of bureaucratic domination stems from its ”technical superiority” : ”precision, speed, unambiguity, knowledge of the files, continuity, discretion, unity, strict subordination, reduction of friction and of material and personal costs - these are elevated to the optimum point in the strictly bureaucratic administration”. » (Bierschenk et Olivier de Sardan, 2014b, p. 11-12)

En Afrique, la modernité incarnée par la bureaucratie a plus particulièrement pris la forme d'une nécessaire convergence des manières de faire à l'international ; convergence que l'on retrouve entre les sphères publiques et privées dans la gestion des marchandises. L'homologie des pratiques entre bureaucraties publiques et bureaucraties privées ouvre la voie à une discipline croisée entre les acteurs intervenant dans ces deux sphères.

Insister sur les velléités de contrôle permises par la bureaucratisation des circulations m'a permis, dans un second temps, d'analyser plus précisément les grandes fonctions des bureaucraties de gestion des circulations de marchandises, que j'ai résumé en trois actions : voir, contrôler et prédire. J'ai expliqué alors l'importance de la forme écrite, la seule que les bureaucraties savent traiter, dans le gouvernement des circulations. Les modes internationales de gestion des circulations, désignées sous le terme de « gouvernance actuarielle » emprunté à Brenda Chalfin (Chalfin, 2006), impliquent une bureaucratisation croissante et l'inflation des informations nécessaires dans la gestion des circulations. La constitution de bases de données de plus en plus complètes vise à retransformer les circulations en flux, afin de les rendre prédictibles et analysables du point de vue du risque que les circulations déviantes pourraient faire incarner pour l'ensemble des chaînes de valeur. J'ai ensuite décrit plus en détail les procédures d'inscription que l'on trouvait dans une grande bureaucratie privée de gestion des circulations. Elles répondent à des objectifs clairs de contrôle, de formalisation, de standardisation et de rationalisation de la réponse apportée au défi que représente la gestion des choses en mouvement, même si elles s'incarnent concrètement dans des procédures administratives lourdes, chronophages et complexes.

J'ai troisièmement voulu décrire les effets de la bureaucratisation des circulations sur le déroulement concret des mouvements commerciaux. Ces effets peuvent apparaître contradictoires : d'une part, la bureaucratisation des circulations contribue bien à homogénéiser leur déroulement. La technicité des procédures bureaucratiques nécessaires aux circulations agit comme un élément de standardisation sur l'espace commercial, et contribue ainsi à imposer une forme globale commune à l'ensemble des circulations. D'autre part, la permanence des circulations illégales montre les limites des visées totalisatrices de la bureaucratisation des circulations. Suivi précis des marchandises, code unique, vérifications croisées des informations, notamment celles qui sont liées au paiement des taxes, procédures qualité, etc. : l'ensemble des mesures bureaucratiques visent en effet à limiter voire supprimer les circulations illégales. J'ai cependant voulu montrer que les pratiques illégales qui continuent d'exister dans les circulations étaient liées à ces pratiques bureaucratiques. Trop pesantes, elles encouragent les acteurs du commerce à ne pas les suivre. Trop techniques, elles permettent aux nouveaux·elles expert·e·s de la bureaucratie de se jouer d'elles et de couvrir leurs pratiques illégales.

Il semble que la seule réponse des bureaucraties à leurs propres limites, comme celle que représente la permanence des circulations illégales, autant de fuites dans leurs systèmes de visibilité et de contrôle, se trouve dans leur déploiement toujours renouvelé. Cela se traduit par un « envahissement » (Hibou, 2012, p. 53) des dynamiques des circulations par des normes toujours plus nombreuses, voire par une sorte de saturation normative. C'est cet aspect qui permet à Béatrice Hibou, citant Jamie Peck, de conclure que

> « le néolibéralisme n'est pas l'antithèse de la régulation mais une "forme contradictoire de régulation étatique en déni". » (Hibou, 2012, p. 80)

La saturation normative que représente la bureaucratisation des circulations commerciales semble répondre à l'objectif des acteurs du contrôle du commerce de tout voir, tout contrôler, tout normer, et de se conformer à « l'utopie d'omniscience des flux » (Garcier, Martinais et Rocher, 2017, p. 10). Le capitalisme néolibéral et bureaucratique semble donc s'affirmer de plus en plus par une volonté panoptique (Gane, 2012) de contrôle intégral sur les faits sociaux, un processus toujours contourné par l'habileté des acteurs.

Conclusion générale

Les Copperbelts, en tant que principale région productrice de cuivre et de cobalt du continent africain, ont souvent été cantonnées à leur histoire minière. Avec ce travail de thèse, j'ai voulu rappeler qu'il était important de changer de focale et de considérer ces régions du point de vue des circulations commerciales qui les traversent. En effet, les booms miniers successifs ont donné une image productive et industrielle des Copperbelts. Ils ont fait oublier que l'histoire économique coloniale a donné à la région une importance centrale dans le transit des marchandises et l'a transformé un centre d'échange névralgique au sein du continent. Dans le système colonial, les Copperbelts, et surtout leur partie zambienne, ont tiré leur rentabilité de leur position de transit entre des espaces miniers plus attractifs et plus rentables (les mines de charbon de Rhodésie du Sud et les mines du Katanga), mais aussi entre les espaces de production minière du Katanga et les ports d'exportation. Cette position centrale au sein du continent, fondée il y a plus d'un siècle sur un réseau d'infrastructures matérielles extraverties, a grandement influencé les politiques infrastructurelles de ces territoires : la position de transit des Copperbelts s'est certes modifiée avec le temps, notamment avec l'ouverture de nouvelles routes, mais elle s'est dans le même temps renforcée. Aujourd'hui, les Copperbelts constituent un véritable carrefour commercial régional, pour les minerais de cuivre et de cobalt extraits dans la région, mais aussi pour les produits chimiques nécessaires à l'extraction et d'autres types de marchandises (produits agricoles et agroalimentaires, matériaux de construction, biens de consommation, etc.). Les infrastructures sur lesquelles se déroulent les circulations actuelles ont donc été créées pour favoriser l'exportation des minerais vers les métropoles coloniales puis vers le marché international. Les circulations de cuivre et de cobalt animées par les grandes entreprises multinationales minières et de logistique représentent les bénéficiaires les plus directes de l'organisation de l'espace. Mais les autres circulations de marchandises s'y sont greffées, et savent tirer profit de la qualité des infrastructures développées pour le commerce minier. Il est donc important de prendre en compte les inerties caractérisant les infrastructures et les politiques de développement de celles-ci, même si leurs justifications et leur légitimité varient dans le temps.

Cette conclusion générale sera donc l'occasion de revenir sur le concept clé de cette thèse, celui de régime de circulations. Dans un premier temps, j'aborderai la définition des régimes de circulations et ce qu'ils ont permis de mettre en évidence sur le terrain : multitude des usages des réseaux infrastructurels, variabilité des circulations dans leurs itinéraires et de leurs rythmes. Une seconde partie sera dédiée au travail de théorisation que réalise le concept de régime de circulations : en croisant des courants de littérature habituellement fragmentés, il permet en effet de reconceptualiser les circulations de marchandises comme des événements uniques, non-scalaires, non-scalables, dans lesquels les acteurs privés et les acteurs publics

interviennent de concert. Une troisième et dernière partie me permettra de présenter de nouvelles perspectives de recherche, questionnements pour lesquels la méthode développée dans ma thèse pourrait se révéler utile afin de comprendre plus finement les circulations de marchandises qui traversent le continent.

Analyser les variabilités des circulations commerciales dans le temps et l'espace : le concept de régime de circulations

Cette thèse s'est attachée à mettre en évidence dans les Copperbelts des ensembles d'acteurs, de techniques, d'infrastructures, d'idéologies, de politiques permettant et/ou empêchant des circulations de marchandises. Les trois régimes identifiés et décrits représentent trois sédimentations de pratiques de circulations, chacun étant un mélange complexe de mouvement et d'immobilité. Ils rassemblent les conditions de possibilité (infrastructures matérielles ou immatérielles, idéologies, soutiens des acteurs publics et privés, nationaux et internationaux) et d'impossibilité (barrières tarifaires et non-tarifaires, interdits, tabous) des circulations de marchandises. Le concept de régime de circulations m'a permis d'appréhender les tensions entre inertie des tracés infrastructurels, variation des idéologies qui précèdent à leur établissement et évolution de la légitimité des circulations de marchandises en fonction des biens concernés et des acteurs qui les animent.

Analyser les circulations commerciales en passant par les régimes de circulations nécessite de porter son attention sur les pratiques commerciales quotidiennes de l'ensemble des acteurs investis dans la circulation des choses, y compris celles et ceux qui interviennent dans leur taxation et leur contrôle. Sans s'attacher à décrire une échelle particulière d'action, le concept de régime permet d'analyser de front des activités habituellement étudiées séparément (comme le « petit » commerce frontalier et les flux animés par les grandes entreprises de logistique par exemple). Les régimes de circulations ont pu être appréhendés par la pratique ethnographique : l'analyse quantitative des flux commerciaux n'aurait en effet pas permis de mettre en évidence les configurations d'acteurs publics et privés se rencontrant et s'opposant sur les circulations de marchandises, ni les variations dans l'utilisation des infrastructures permettant le mouvement des choses. La variété des voix entendues et des pratiques observées pendant ma période de terrain, et notamment le stage réalisé dans une grande entreprise multinationale de logistique, ont fait apparaître les variabilités des circulations commerciales, mais également les rapports de pouvoir qui s'instituent entre les acteurs dans l'organisation des circulations commerciales et l'utilisation des infrastructures.

J'ai donc identifié trois régimes distincts, nommés en référence au transport routier, mode de transport largement dominant dans les Copperbelts :

- le régime de direction assistée se caractérise par toute une série de technologies permettant à certaines circulations d'être rapides et efficaces, ce qu'Achille Mbembé nomme

les « moyens de production de la vitesse et les technologies de circulation » (Mbembe, 2019, p. 104). Ce régime se fonde sur trois valeurs unanimement partagées parmi les acteurs nationaux et internationaux qui y participent : la vitesse, la transparence et la fluidité. Il concerne avant tout les chargements animés par les grandes entreprises minières et de logistique.

- le régime de roue de secours est celui qui se met en place dans les situations d'urgence fiscale qui caractérisent les politiques budgétaires zambiennes depuis quelques années. Il est un ensemble de techniques permettant aux acteurs se situant aux nœuds de commerce et ayant l'autorité nécessaire de taxer des circulations qui ne devraient pas l'être étant donné la prégnance de l'idéologie de libre-échange dans la région. Ce régime, fortement marqué par l'agenda politique et électoral, se fonde sur des infrastructures ambiguës, créées pour favoriser les circulations mais permettant de fait l'immobilisation des marchandises. On pourrait qualifier ces infrastructures de néo-mercantilistes ; j'ai donné à ce titre l'exemple des standards internationaux de libre-échange et des zones économiques spéciales. Ce régime concerne avant tout les circulations de denrées alimentaires produites en Zambie, ce pays ayant l'objectif de devenir le grenier de la région en concurrençant l'Afrique du Sud.

- le régime hors-piste concerne, lui, les acteurs ne plaçant pas la vitesse mais la discrétion comme valeur clé de leurs activités commerciales. Les réseaux commerçants investissant ce régime sont organisés de façon modulaire, ce qui leur permet d'être très réactifs face aux changements conjoncturels affectant leurs circulations, mais également de passer entre les filets des infrastructures de comptabilisation et de contrôle créées pour eux. Ces circulations n'en demeurent pas moins efficaces, y compris sur des volumes et des distances importantes : en témoignent les importants volumes pris en charge par les entreprises somaliennes de transport gérant l'approvisionnement des mines en acide sulfurique liquide.

Ces trois régimes de circulations forment trois façons de faire circuler les choses. Le terme de régime souligne l'inégale répartition des opportunités et des contraintes entre les acteurs animant les circulations commerciales. Existant conjointement, les caractéristiques qui les composent peuvent être mobilisées tour à tour par les acteurs du commerce : ils sont donc compris dans les stratégies commerciales de ceux-ci, même si le passage d'un régime à l'autre dépend aussi des contraintes et des opportunités conjoncturelles sur lesquelles ils et elles ne peuvent pas agir (facteurs économiques, politiques ou climatiques). Les régimes de circulations ne sont ainsi pas limités à une seule catégorie d'acteurs, ni à une seule catégorie de marchandises, ni à une seule échelle d'action. Ils sont des ensembles contenant les conditions de possibilité et d'impossibilité des circulations de marchandises croisant l'ensemble de ces éléments.

Les régimes de circulations pour décloisonner les littératures sur les circulations commerciales

Le concept de régimes de circulations permet d'analyser ensemble les composantes du mouvement commercial (marchandises, acteurs, infrastructures, échelles) habituellement fragmentées dans la littérature. Ma thèse a ainsi permis de faire se rencontrer des traditions scientifiques ayant pour objet les mouvements commerciaux mais restant en général cloisonnées. Chaque décloisonnement s'est révélé particulièrement heuristique pour une compréhension fine des circulations commerciales sur le terrain d'Afrique australe.

Premièrement, ma thèse a permis de croiser l'ethnographie des pratiques commerciales et administratives et la géographie des transports et des infrastructures. J'ai ainsi pu présenter une analyse des relations de pouvoir qui structurent les circulations commerciales, et montrer que les infrastructures n'étaient pas des construits monolithiques permettant les circulations de manière indifférenciée. Animer des circulations rapides et rentables n'est pas une compétence accessible à tous et toutes également, et c'est en ce sens que les infrastructures organisent des rapports sociaux d'intégration et/ou d'exclusion. Le croisement entre les méthodes ethnographiques et les courants de la géographie des transports a également permis de faire apparaître les variations dans les circulations : elles sont en effet un mélange complexe et sans cesse recomposé de mouvement effectif et d'immobilités, celles-ci pouvant être accidentelles ou institutionnalisées. Au-delà des approches quantitatives parfois globalisantes, l'ethnographie des pratiques commerciales m'a permis de souligner les variations des rythmes des circulations (accélération, ralentissement, régularité), et, partant, le caractère ambigu des infrastructures qui permettent le mouvement : elles le dirigent mais sont parfois des facteurs d'immobilisation des marchandises, à l'image des infrastructures de stockage, des zones économiques spéciales, des postes frontaliers, ou encore des dossiers commerciaux, importants corollaires des circulations commerciales si complexes à mettre en œuvre. Ma thèse a donc pu prendre de la distance par rapport à ce qu'Anna Tsing et d'autres auteur·e·s critiques du concept de globalisation (Cooper, 2001) appellent les idéologies globalistes, infusant parfois les travaux de sciences sociales. Il s'agit de la croyance dans l'avènement d'une nouvelle ère caractérisée par des circulations commerciales (mais aussi financières) toujours plus rapides et efficientes (Gregson, 2017, p. 359 ; Tsing, 2008). En étudiant les dynamiques de « power, meaning, conflict, disjuncture, and historical change » (Tsing, 2008, p. 336), le concept de régime de circulations met donc en lumière ce que la mondialisation des flux et la multiplication des circulations commerciales ont d'irrégulier, de « lumpy » pour reprendre le terme de Frederick Cooper (2001, p. 204).

Deuxièmement, ma thèse a croisé l'étude des configurations d'acteurs publics et privés, et ce afin de comprendre la formation des territoires du commerce et l'organisation des circulations et de leur contrôle. Dans les analyses des mouvements commerciaux, et notamment celles qui ont pour terrain le continent africain, les acteurs publics sont associés à la taxation au contrôle et à la captation abusive des rentes issues des circulations commerciales (Lamarque, 2019). Au contraire, les acteurs privés sont associés à l'efficacité, à la rentabilité, y compris

dans leur recours aux techniques de contournement ou d'évasion fiscale. Analyser de front acteurs publics et privés rassemblés autour d'une même activité (ici, les circulations commerciales transfrontalières) a détaillé les configurations que pouvait prendre leur collaboration, mais également l'importance des valeurs internationales dans la légitimation de l'intervention de chacun dans les circulations commerciales. Étudier de front les acteurs publics et privés, analyser leurs entremêlements (Tsing, 2015) a notamment mis en évidence l'importance de l'histoire coloniale comme matrice des relations public/privé actuelles en Afrique australe, comme d'autres auteur·e·s l'avaient relevé pour d'autres régions africaines (Coquery-Vidrovitch, 2001). Les continuités de la forme des relations public/privé dans la gestion des circulations commerciales et des infrastructures permet de relativiser la période dite de nationalisation de l'histoire zambienne (de 1968 à 1991). Pendant celle-ci, les relations entre les grandes entreprises minières et le gouvernement ainsi que la gestion des infrastructures et leur financement n'ont pas fondamentalement changé, même quand l'État est devenu actionnaire majoritaire dans le capital de ces entreprises. Ainsi, malgré des cloisonnements dans la littérature et des valeurs toujours pensées comme antagonistes, l'étroite collaboration entre public et privé se trouve être la configuration la plus fréquente dans la gestion des circulations commerciales. Les nombreuses techniques administratives actuelles de gestion des circulations, chronophages mais bénéfiques au climat des affaires en sont les témoins : souplesse des partenariats public-privé, contractualisation de l'espace et du temps, crédit des droits de douane renouvelables d'une année sur l'autre, structure monopolistique du secteur des déclarations en douane, etc. Étudier les relations entre acteurs publics et acteurs privés a montré que l'on est davantage face à une co-construction des politiques et des paysages commerciaux que face à une opposition entre ces deux catégories d'acteurs.

Troisièmement, le concept de régime de circulations permet de croiser les échelles d'analyse, de ne pas se concentrer uniquement sur une échelle de commerce. En effet, la littérature traitant des circulations commerciales en Afrique est souvent organisée de la sorte : les acteurs animant des circulations de « petite » échelle (autour d'un commerce local de produits peu chers) croisent rarement les acteurs de « grande » échelle (multinationales minières et de logistique animant des circulations sur des longues distances) (mais voir Bennafla, 2002 ; Dobler, 2008). Ma thèse a montré que, dans les faits, les pratiques de circulations n'étaient pas fragmentées. Au contraire, elles se croisent, se dépassent, s'enchevêtrent, partagent les mêmes infrastructures saturées (Blaszkiewicz, 2019). Cet aspect est rendu particulièrement visible lorsque les acteurs changent de régime de circulations. De la même façon, les dynamiques de bureaucratisation ont tendance à imposer une certaine uniformité à l'ensemble des circulations commerciales, brouillant les frontières habituelles dans la catégorisation des circulations par échelles. Le concept de régimes de circulations, pensé comme une « flat ontology » (Marston, Jones et Woodward, 2005), m'a ainsi permis de donner à voir la complexité et l'enchevêtrement des pratiques de circulations commerciales dans les Copperbelts. Elles se trouvent être plus ambiguës qu'une catégorisation par échelles le laisserait penser : on assiste en effet à la multinationalisation du commerce de « petite » échelle, des biens

peu chers vendus aux frontières venant de Chine *via* Dar es-Salaam ou Walvis Bay. J'ai également constaté l'intégration des multinationales de logistique dans le commerce de produits alimentaires et agricoles. De même, j'ai montré que l'exportation des métaux précieux, extraits dans les plus grandes mines de la région ou par des « creuseurs », s'adossait à des réseaux de commerçant·e·s issues des communautés chinoises et somaliennes et travaillant en toute discrétion sous les radars des infrastructures de contrôle et de comptabilisation. Ces trois rapides exemples montrent les limites d'une approche linéaire par échelles compartimentées.

Perspectives : Dépasser les limites matérielles d'une première recherche doctorale

Réaliser une thèse sur un terrain lointain pose de nombreuses limites matérielles à la production des connaissances. Ces limites invitent cependant à poursuivre les réflexions amorcées dans ce manuscrit. Trois perspectives de recherche sont donc présentées ici, permettant de prolonger le cheminement que constitue une recherche doctorale.

Premièrement, la méthodologie itinérante que j'ai développée sur le terrain pourrait être approfondie. Si j'ai, dans cette thèse, parcouru de nombreux kilomètres sur les routes des Copperbelts, je ne l'ai fait qu'en *suivant* les circulations de marchandises. Je n'ai jamais eu l'occasion de voyager *avec* les convois marchands et en compagnie des acteurs qui les animent quotidiennement. Une telle pratique pourrait ouvrir la réflexion vers une géographie plus précise de chaînes de valeur traversant les Copperbelts et permettrait de comprendre la place de ces territoires et des acteurs qui les peuplent dans les dynamiques économiques internationales. Passer les frontières avec les convois de marchandises pourrait de plus ouvrir la voie à des comparaisons plus fines entre marchandises, entre acteurs, entre périodes, entre espaces : comment les convois d'engrais chimiques passent-ils la frontière ? Y a-t-il des variations saisonnières facilitant ou empêchant de tels convois de poursuivre leur route ? Les agents en douane encadrant ces circulations sont-ils tous reçus de la même manière aux différents points frontaliers du territoire zambien ? Qu'en est-il pour d'autres types de marchandises, comme le ciment par exemple ? Le suivi des chaînes de valeur a déjà été partiellement réalisé en Zambie, pour certaines marchandises clé (comme le cuivre, voir Kesselring, Leins et Schulz, 2019). Une telle méthode serait intéressante à mettre en place pour les marchandises précédemment citées, étant donné qu'elles font partie des biens les plus commercés en Zambie. Ces questions peuvent également être posées en fonction des itinéraires empruntés, comme W. Zeller l'a fait pour le Trans-Caprivi Corridor reliant la Zambie au port de Walvis Bay (Zeller, 2015). Les routes comme celles de Kipushi, pour l'instant peu fréquentée mais promise à un avenir commercial dynamique seraient intéressantes à traiter de ce point de vue. Cela pourrait permettre de cartographier les réseaux commerçants nationaux ou régionaux ayant recours à cette route, leur évolution dans le temps et la mobilisation du gouvernement et des grandes entreprises minières dans sa réhabilitation.

Deuxièmement, je ne me suis concentrée dans cette thèse que sur les circulations commerciales traversant les Copperbelts, c'est-à-dire entre la Zambie et la République démocratique du Congo. Dans une optique comparatiste, une étude similaire, se basant sur une méthode qualitative et ethnographique, pourrait être menée à d'autres frontières, et notamment autour de celle que la Zambie partage avec l'Angola. Tout comme la RDC, avec laquelle l'Angola partage une longue frontière, ce pays lusophone est présenté dans les administrations zambiennes comme un nouvel eldorado commercial. La guerre civile, terminée officiellement en 2002, a laissé le pays exsangue : les activités agricoles n'ont que très peu repris, notamment dans l'est du pays, régions frontalières de la Zambie. Pourtant, sa richesse pétrolière permet à l'Angola d'importer une grande quantité de marchandises que la Zambie est en position de produire : produits agricoles et agroalimentaires, ciment, sucre, etc. L'Angola dispose de plus de ports internationaux sur la côte de l'océan Atlantique (Lobito, Luanda) : d'importants projets infrastructurels sont actuellement discutés en Zambie pour réhabiliter les infrastructures transfrontalières, notamment ferroviaires, et ouvrir une nouvelle route d'exportation des minerais vers l'ouest. Une réorientation commerciale de la Zambie vers l'ouest est donc débattue : elle conforterait de fait la place de ce pays comme une base arrière pour commercer dans les marges ou aux *frontiers* commerciales du continent.

Finalement, ma période de stage chez Giant Logistiks m'a fait prendre conscience des difficultés, mais paradoxalement des opportunités, offertes par la recherche en sciences sociales sur et dans les grandes entreprises multinationales occidentales présentes en Afrique. Elles sont les « elephants in the room » (Marriage, 2018) que ni les gouvernements, ni les bailleurs de fonds ne mettent réellement en cause dans la compréhension des problèmes politiques et sociaux africains. Les études les concernant relèvent souvent du journalisme, ou se contentent de décrire leur fonctionnement de l'extérieur (Debrie, 2014). Une période d'observation participante permet au contraire d'entrer dans les rouages de l'activité commerciale de ces entreprises, et de les étudier comme acteurs premiers dans la circulation et la modification des pratiques des affaires sur le continent. Il serait donc intéressant d'étudier plus systématiquement le rôle des grandes multinationales occidentales, voire françaises, dans l'organisation des activités commerciales sur le continent africain. Leur présence permet-elle d'organiser d'autres types de régimes, c'est-à-dire d'autres hiérarchisations de pratiques économiques et sociales ? On pourrait penser à la présence de régimes de production, organisant idéologies, infrastructures, politiques et représentations entre différentes entreprises investies dans des activités industrielles, comme entre Lafarge, entreprise française, et Dangote, entreprise nigériane, toutes deux investies dans la production et la commercialisation de ciment. On pourrait, de la même façon, étudier la présence de régimes environnementaux dans la gestion des pollutions minières et/ou industrielles (Peša, 2017 ; Waters, 2019). Le rôle des grandes entreprises industrielles et de logistique est également fondamental dans l'approfondissement des logiques bureaucratiques dans la gestion des affaires sur le continent. Les futurs questionnements de la recherche s'intéressant à comprendre l'importance des grandes entreprises dans les politiques infrastructurelles des États africains devront donc prendre en

considération les rapports de pouvoir qui structurent les relations entre gouvernements et entreprises dans la genèse même des politiques commerciales.

Annexes

Annexe 1 : Liste complète des entretiens

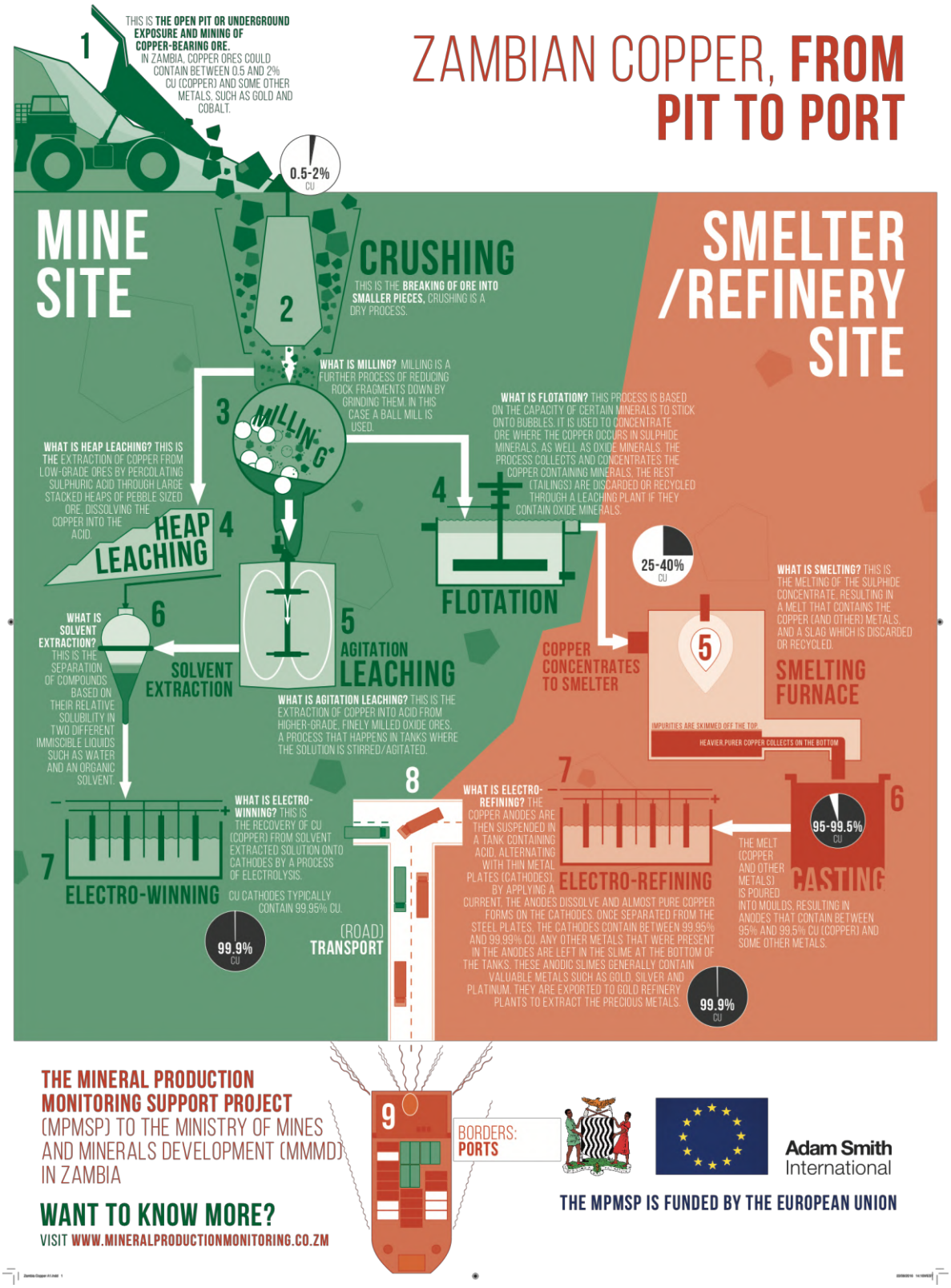
Numéro	Code	Date	Institution	Lieu
Entretien 1	LUS 1	18/03/2016	Ambassade de France en Zambie	Lusaka
Entretien 2	LUS 2	22/03/2016	Programme "Decentralisation for development", GIZ	Lusaka
Entretien 3	LUS 3	23/03/2016	Southern Africa Insitute for Policy And Research	Lusaka
Entretien 4	LUS 4	30/03/2016	Senior Trade Officer, COMESA	Lusaka
Entretien 5	LUS 5	30/03/2016	Chercheur - Zambian Institute for Policy and Research	Lusaka
Entretien 6	LUS 6	31/03/2016	Contractuel de la Banque Mondiale	Lusaka
Entretien 7	LUS 7	05/04/2016	Chargé de projet - Centre for Trade Policy and Development	Lusaka
Entretien 8	LUS 8	06/04/2016	Zambian Association of Manufacturers	Lusaka
Entretien 9	LUS 9	07/04/2016	Département du développement du secteur privé, Comesa	Lusaka
Entretien 10	LUS 10	11/04/2016	FEWSNET Zambia	Lusaka
Entretien 11	LUS 11	14/04/2016	Zambian Chamber of Commerce and Industry (ZACCI)	Lusaka
Entretien 12	LUS 12	16/04/2016	Management - Bolloré Africa Logistics	Lusaka
Entretien 13	LUS 13	18/04/2016	Département du commerce extérieur, Ministère du Commerce	Lusaka
Entretien 14	KIT 1	20/04/2016	Entreprise de logistique	Kitwe
Entretien 15	CGL 1	22/04/2016	Entreprise de logistique	Chingola
Entretien 16	CGL 2	22/04/2016	Entreprise de logistique	Chingola
Entretien 17	CGL 3	22/04/2016	Entreprise de logistique	Chingola
Entretien 18	CGL 4	22/04/2016	Entreprise de logistique	Chingola
Entretien 19	KIT 2	23/04/2016	Commerçants	Kitwe
Entretien 20	KIT 3	28/04/2016	Deep Catch ltd.	Kitwe
Entretien 21	KAS 1	29/04/2016	Employé - Deep Catch / Olympic Milling	Kasumbalesa
Entretien 22	KAS 2	05/05/2016	Employée de la CBTA et du Comesa	Kasumbalesa
Entretien 23	KAS 3	06/05/2016	Entreprise de logistique	Kasumbalesa

Entretien 24	KAS 4	09/05/2016	Management - CBTA	Kasumbalesa
Entretien 25	KAS 5	10/05/2016	Indo-Zambian Bank	Kasumbalesa
Entretien 26	KAS 6	10/05/2016	Transporteur vélo	Kasumbalesa
Entretien 27	KAS 7	11/05/2016	ZRA	Kasumbalesa
Entretien 28	CBW 1	11/05/2016	District Commission de Chililabombwe	Chililabombwe
Entretien 29	KAS 8	12/05/2016	BancABC	Kasumbalesa
Entretien 30	CBW 2	12/05/2016	Chililabombwe City Council	Chililabombwe
Entretien 31	KAS 9	16/05/2016	Kasumbalesa Border Post	Kasumbalesa
Entretien 32	KAS 10	16/05/2016	Commerçant tanzanien	Kasumbalesa
Entretien 33	KAS 11	18/05/2016	Représentant Comesa Katanga	Kasumbalesa
Entretien 34	KAS 12	18/05/2016	Commerçant namibien	Kasumbalesa
Entretien 35	KAS 13	18/05/2016	Cambiste	Kasumbalesa
Entretien 36	KAS 14	23/05/2016	Kasumbalesa Community	Kasumbalesa
Entretien 37	KAS 15	23/05/2016	Reload Logistics (entreprise de logistique)	Kasumbalesa
Entretien 38	KIT 4	31/05/2016	Olympic Milling	Mufulira
Entretien 39	SLZ 1	02/06/2016	ZRA	Solwezi
Entretien 40	SLZ 2	03/06/2016	District Commissionner Kalumbila	Solwezi
Entretien 41	SLZ 3	03/06/2016	CBTA North-Western Province	Solwezi
Entretien 42	SLZ 4	06/06/2016	Solwezi City Council - service juridique	Solwezi
Entretien 43	SLZ 5	06/06/2016	Solwezi City Council - département des finances	Solwezi
Entretien 44	SLZ 6	08/06/2016	Solwezi City Council - Housing department	Solwezi
Entretien 45	SLZ 7	08/06/2016	UNHCR	Solwezi
Entretien 46	SLZ 8	09/06/2016	Refugee Officer - Maheba Refugee Camp	Maheba
Entretien 47	KIP 1	15/06/2016	Fonctionnaire de l'immigration	Kipushi
Entretien 48	KIP 2	15/06/2016	District Commission	Kipushi
Entretien 49	KIP 3	16/06/2016	Border monitor - Fewsnet	Kipushi
Entretien 50	KIP 4	16/06/2016	Commerçant réfugié	Kipushi
Entretien 51	KIP 5	16/06/2016	ZRA	Kipushi
Entretien 52	GIA 1	08/08/2017	Giant Logistiks - Transit Department	Ndola
Entretien 53	GIA 2	08/08/2017	Giant Logistiks - Zambia Sugar	Ndola
Entretien 54	GIA 3	08/08/2017	Giant Logistiks - transit produits miniers	Ndola

Entretien 55	GIA 4	08/08/2017	Giant Logistiks - Service client	Ndola
Entretien 56	GIA 5	08/08/2017	Giant Logistiks - Service client	Ndola
Entretien 57	GIA 6	08/08/2017	Giant Logistiks - fret aérien	Ndola
Entretien 58	GIA 7	08/08/2017	Giant Logistiks - déclaration en douane	Ndola
Entretien 59	GIA 8	09/08/2017	Giant Logistiks - Service client	Ndola
Entretien 60	GIA 9	09/08/2017	Giant Logistiks - suivi des importations Copper Extract	Ndola
Entretien 61	GIA 10	09/08/2017	Giant Logistiks - déclarations en douane	Ndola
Entretien 62	GIA 11	10/08/2017	Giant Logistiks - directeur des opérations Copper Extract	Ndola
Entretien 63	GIA 12	22/08/2017	Giant Logistiks - responsable du bureau - Kasumbalesa	Kasumbalesa
Entretien 64	GIA 13	24/08/2017	Giant Logistiks - Manager Hub de Chingola	Chingola
Entretien 65	GIA 14	05/09/2017	Giant Logistiks - Manager Ndola	Ndola
Entretien 66	LUB 1	11/09/2017	Giant Logistiks - Importations minières	Lubumbashi
Entretien 67	LUB 2	11/09/2017	Giant Logistiks - Manager administratif et financier	Lubumbashi
Entretien 68	LUB 3	11/09/2017	Giant Logistiks - Manager exportations	Lubumbashi
Entretien 69	LUB 4	11/09/2017	Giant Logistiks - Branche transports	Lubumbashi
Entretien 70	LUB 5	11/09/2017	Giant Logistiks - cargo général	Lubumbashi
Entretien 71	LUB 6	13/09/2017	Giant Logistiks - commercial et statistiques	Lubumbashi
Entretien 72	LUB 7	13/09/2017	Giant Logistiks - management	Lubumbashi
Entretien 73	LUB 8	14/09/2017	Giant Logistiks - pôle logistique	Lubumbashi
Entretien 74	LUB 9	14/09/2017	Giant Logistiks - produits pétroliers	Lubumbashi
Entretien 75	LUS 14	01/11/2017	National Road Fund Agency - relations publiques	Lusaka
Entretien 76	LUS 15	03/11/2017	Industrial Development Corporation. Ex PPP Unit	Lusaka
Entretien 77	LUS 16	06/11/2017	Deuxième entretien. Pôle développement du secteur privé, Comesa	Lusaka
Entretien 78	LUS 17	08/11/2017	PPP Unit	Lusaka
Entretien 79	LUS 18	08/11/2017	Road Development Agency - Planning and Design	Lusaka
Entretien 80	LUS 19	09/11/2017	Zambian Development Agency - export development	Lusaka
Entretien 81	NDL 1	13/11/2017	Dangote Zambia (par téléphone)	Ndola

Entretien 82	NDL 2	13/11/2017	Minoterie industrielle	Luanshya
Entretien 83	NDL 3	20/11/2017	Transporteur	Ndola
Entretien 84	NDL 4	24/11/2017	Transporteur	Ndola
Entretien 85	NDL 5	25/11/2017	Giant Logistiks - employé à Kipushi	Kipushi
Entretien 86	NDL 6	05/12/2017	Transporteur	Ndola
Entretien 87	NDL 7	05/12/2017	Transporteur	Ndola
Entretien 88	NDL 8	08/12/2017	Transporteur	Ndola
Entretien 89	NDL 9	09/12/2017	Chauffeurs poids-lourds	Ndola
Entretien 90	LUS 20	02/01/2018	ZDA - infrastructures development	Lusaka
Entretien 91	LUS 21	02/01/2018	Deuxième entretien. Ministère du commerce	Lusaka

Annexe 2 : Processus industriel d'extraction et de raffinage du cuivre zambien



Annexe 3 : Décret ministériel fixant des interdictions de commercialisation de certains biens en République démocratique du Congo

République Démocratique du Congo

Ministère du Commerce Extérieur

Le Ministre d'Etat

ARRETE MINISTERIEL N°012 /CAB/MINETAT-COMEXT/2017 DU MODIFIANT ET COMPLETANT L'ARRÊTE N° 22/CAB/MIN.COMPME/2011 DU 14 JUIN 2011 RELATIF AUX MARCHANDISES PROHIBEES OU SOUMISES A DES MESURES RESTRICTIVES A L'IMPORTATION ET A L'EXPORTATION

LE MINISTRE D'ETAT, MINISTRE DU COMMERCE EXTERIEUR,

Vu la Constitution, telle que modifiée et complétée par la loi n° 11/002 du 20 janvier 2011 portant révision de certains articles de la Constitution de la République Démocratique du Congo du 18 février 2006, spécialement en son article 93 ;

Vu la Loi n°73/009 du 05 janvier 1973 dite particulière sur le Commerce, telle que modifiée et complétée à ce jour, spécialement en ses articles 11 et 13 ;

Vu l'Ordonnance-Loi n°10/002 du 20 août 2010 portant Code des Douanes, spécialement en son article 74 ;

Vu l'Ordonnance n°17/005 du 08 mai 2017 portant nomination des Vice-Premiers Ministres, des Ministres d'Etat, des Ministres, des Ministres Délégués et des Vice-Ministres ;

Vu l'Ordonnance n°17/2 du 10 juillet 2017 portant organisation et fonctionnement du Gouvernement, modalités pratiques de collaboration entre le Président de la République et le Gouvernement et entre les membres du Gouvernement ;

Vu l'Ordonnance n°17/025 du 10 juillet 2017 fixant les attributions des Ministères ;

Revu l'Arrêté n°22/CAB/MIN.COMPME/2011 du 14 juin/2011 relatif aux marchandises prohibées ou soumises à des mesures de restrictions à l'importation et à l'exportation ;

Considérant la nécessité d'actualiser la liste des marchandises prohibées ou soumises à autorisation préalable avant leur importation, exportation, réexportation et transit ;

Vu la nécessité et l'urgence.

ARRETE :

Article 1er :

Sont prohibées à l'importation ou à l'exportation, selon le cas, les marchandises reprises à l'annexe 1 du présent Arrêté.

Article 2 :

Sont subordonnées à autorisation préalable du Ministère en charge du Commerce Extérieur à des fins d'importation, d'exportation, les produits repris en annexe 2 du présent Arrêté.

Article 3 :

Sont abrogés toutes les dispositions réglementaires antérieures contraires au présent Arrêté.

Article 4 :

Le Secrétaire Général au Commerce, l'Office Congolais de Contrôle (OCC), la Direction Générale des Douanes et Accises (DGDA) et la Direction du Programme National de l'Hygiène aux Frontières (PNHF) sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent Arrêté qui entre en vigueur à la date de sa signature.

Fait à Kinshasa, le 25 AOUT 2017

Annexe 1

Liste des marchandises prohibées à l'importation et à l'exportation

- Marchandises en violation des droits de propriété industrielle, intellectuelle ou du droit d'auteur ;
- Marchandises de contrefaçon ou d'imitation ;
- Faux billets et pièces de monnaies de contrefaçon ;
- Tout argent ne remplissant pas les normes standards en ce qui concerne le poids ou la finesse ;
- Animaux et produits d'origine animale en provenance des zones affectées par des maladies épizootiques ;
- Végétaux en provenance des zones touchées par le phylloxera ou par d'autres maladies épiphytes ;
- Boissons distillées titrant plus de 40 degrés ou contenant des essences ou des produits reconnus nocifs, tels que des dérivés de l'absinthe ou de l'éther ;
- Déchets dangereux et leur cession ;
- Médicaments et produits alimentaires nocifs pour la santé publique ;
- Produits alimentaires contenant de la saccharine ;
- Produits alimentaires ne répondant pas aux conditions fixées par la législation en vigueur ou arrivant en mauvais état de conservation ;
- Publication pornographique et autres produits connexes ;
- Véhicules d'occasion dont l'âge dépasse 20 ans ;
- Sel non iodé ;
- Drogues ;
- Marchandises prohibées par le protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone ;
- Marchandises qui, par leur nature, caractéristiques, fonctions et ressemblance, peuvent être confondues à celles utilisées par les organes de défense, de la sécurité et de l'ordre interne ;
- Graines et semences de toute variété, génétiquement modifiées ou transgéniques ;
- Produits souillés et impropres à la consommation ;

- produits en provenance des pays victimes de la fièvre aphteuse, de la vache folle (Encéphalopathie Spongiforme Bovine-ESB), Ebola ;
- les pesticides DOT ;
- Papiers nobles ;
- Les produits pharmaceutiques et chimiques retirés de la circulation ;
- Les pointes d'ivoire brutes ;
- Produits couverts par la convention sur le Commerce International des Espèces de Faune et de Flore sauvages menacées d'extinction-CITES (perroquet rouge, Okapi, peaux de léopard, pointes de rhinocéros,...) ;
- Les œuvres antiques ;
- Plantes médicinales ;
- Instruments traditionnels de musiques folkloriques ;
- Les jeunes plants et écorces de quinquina.

Vu et approuvée pour être annexée à l'Arrêté

N° 012../CAB/MINETAT-COMEXT/2017 DU

Annexe 2

Liste de produits subordonnés à autorisation préalable du Ministère en charge du Commerce Extérieur en vue de l'importation ou de l'exportation

A l'importation

- végétaux, produits végétaux et produits d'origine végétale,
- produits phytosanitaires ;
- animaux, produits biologiques et vétérinaires ;
- nouvelles espèces de poisson ;
- médicaments ;
- produits pétroliers et de bitumes ;
- carbures de calcium et de gaz ;
- armes de chasse et d'auto-défense ;
- aéronefs ;
- produits explosifs (mines et carrières) ;
- équipements et matériels de télécommunication ;
- stupéfiants et de psychotropes (médicament sous contrôle international et le quota par pays étant fixé) ;
- produits règlementés par le protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

A l'exportation

- mitrailles ferreux et mitrailles non ferreux ;
- végétaux ;
- animaux, produits biologiques, médicament vétérinaires, et des intrants vétérinaires et d'élevage ;
- poisson d'aquarium ;
- produits miniers autres que l'or et le diamant ;
- matières minérales à l'état brut ;

- pierres de couleur ;
- terres rares ;
- œuvres d'art d'artisanat ;
- objets d'art historiques ;
- échantillons destinés aux analyses et essais industriels ;
- échantillons qui revêtent un caractère commercial ;
- bois, grumes et dérivés ;
- produits dérivés de quinquina ;
- caoutchouc ;
- café, cacao, produits forestiers non lignés (miel, chenilles et champignons) ;
- eau ;
- énergie électrique ;
- braise ;
- tabac et ses dérivés.

Vu et approuvée pour être annexée à l'Arrêté
N° 012/CAB/MINETAT-COMEXT/2017 DU



Bibliographie

ABU-EL-HAJ Jawdat, 2007, « From Interdependence to Neo-mercantilism: Brazilian Capitalism in the Age of Globalization », *Latin American Perspectives*, 34(5), p. 92-114.

AFRICA CONFIDENTIAL, 2018a, « As the debts balloon, Lungu avoids the spotlight », *Africa Confidential*, 59(8), 20 avril 2018. URL : <https://www.africa-confidential.com/article/id/12299/As_the_debts_balloon%2c_Lungu_avoids_the_spotlight> [consulté le 19 août 2019].

AFRICA CONFIDENTIAL, 2018b, « Bonds, bills and ever bigger debts », *Africa Confidential*, 59 (18), 14 septembre 2018. URL : <https://www.africa-confidential.com/ /id/12424/Bonds,_bills_and_ever_bigger_debts> [consulté le 19 août 2019].

AGIER Michel, 2003, « Identifications dans l'exil : les réfugiés du camp de Maheba (Zambie) », *Autrepart*, n° 26(2), p. 73-89.

AKINBOADE Oludele Akinloye, 2007, « Les femmes, la pauvreté et le commerce informel en Afrique orientale et australe », *Revue internationale des sciences sociales*, n°184(2), p. 277-300.

AKRICH Madeleine, **CALLON** Michel, **LATOUR** Bruno, 2006, *Sociologie de la traduction : textes fondateurs*, Paris, École des mines de Paris, Collection Sciences Sociales, 303 p.

ALEXANDER Jocelyn, 2018, « State writing, subversion and citizenship in Southern Rhodesia's state of emergency, 1959–1960 », *Canadian Journal of African Studies / Revue canadienne des études africaines*, 52(3), p. 289-309.

ALLEN John, 2003, *Lost Geographies of Power*, Wiley, 236 p.

ALATAS Syed Hussein, 2010, *The Myth of the Lazy Native: A Study of the Image of the Malays, Filipinos and Javanese from the 16th to the 20th Century and its Function in the Ideology of Colonial Capitalism*, Reprint, London New York, Routledge.

ALLEN John, 2011, « Topological twists. Power's shifting geographies », *Dialogues in Human Geography*, 1(3), p. 283-298.

ANAND Nikhil, 2015, « Accretion », Blog de *Cultural Anthropology*, "Infrastructure Toolbox". URL : <https://culanth.org/fieldsights/accretion> [consulté le 19 août 2019].

ANTHEAUME Benoit, **ARREGHINI** Louis, 1995, « Bénin et Togo, "espaces-couloirs" africains », *Mappemonde*, 1.

APPADURAI Arjun (dir.), 1986, *The social life of things: commodities in cultural perspective*, Cambridge, Etats-Unis d'Amérique, xiv+329 p.

APPEL Hannah, 2012, « Walls and white elephants: Oil extraction, responsibility, and infrastructural violence in Equatorial Guinea », *Ethnography*, 13(4), p. 439-465.

ATTEWELL Wesley, 2018, « "From factory to field": USAID and the logistics of foreign aid in Soviet-occupied Afghanistan », *Environment and Planning D: Society and Space*, 36(4),

p. 719-738.
ARVIS Jean-François, **RABALLAND** Gaël, **MARTEAU** Jean-François, 2010, *The cost of being landlocked: logistics costs and supply chain reliability*, Washington, DC, World Bank, Directions in Development - Trade, 99 p.
AUDET René, 2015, « Le champ des sustainability transitions : origines, analyses et pratiques de recherche », *Cahiers de recherche sociologique*, 58, p. 73-93.
AWANYO Louis, **ATTUA** Emmanuel Morgan, 2016, « A paradox of three decades of neoliberal economic reforms in Ghana: a tale of economic growth and uneven regional development », *African Geographical Review*, 37(3), p. 173-191.
BAILLY Antoine-S., 1985, « Distances et espaces : vingt ans de géographie des représentations », *L'Espace géographique*, 14(3), p. 197-205.
BAIR Jennifer (dir.), 2009, *Frontiers of commodity chain research*, Stanford (Calif.), Etats-Unis d'Amérique, Stanford University Press, xii+281 p.
BANEGAS Richard, 2003, *La démocratie à pas de caméléon. Transition et imaginaires politiques au Bénin*, Karthala, Paris, 496 p.
BANGASSER Paul E, 2000, *ILO and the Informal Sector, The. An institutional history. Employment Paper 2000/9*, Genève, Organisation Internationale du Travail.
BARIBEAU Colette, **ROYER** Chantal, 2012, « L'entretien individuel en recherche qualitative : usages et modes de présentation dans la Revue des sciences de l'éducation », *Revue des sciences de l'éducation*, 38(1), p. 23-45.
BASSETT Thomas J., 2010, « Slim pickings: Fairtrade cotton in West Africa », *Geoforum*, 41(1), p. 44-55.
BAUDELLE Guy, 1994, *Le système spatial de la mine : l'exemple du bassin houiller du Nord-Pas-de-Calais*, Thèse de doctorat, Paris, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 1228 p.
BAXTER Julia, **HOWARD** Anne-Claire, **MILLS** Tom, **RICKARD** Sophie, **MACEY** Steve, 2017, « A bumpy road: Maximising the value of a resource corridor », *The Extractive Industries and Society*, 4(3), p. 439-442.
BAYART Jean-François, 1999, « L'Afrique dans le monde : une histoire d'extraversion », *Critique internationale*, 5(1), p. 97-120.
BAYART Jean-François, 2013, « La cité bureaucratique en Afrique subsaharienne », *in* **Hibou** Béatrice (dir.), *La bureaucratisation néolibérale*, Paris, France, La Découverte,.
BÉNIT-GBAFFOU Claire, 2011, « 'Up Close and Personal' – How does Local Democracy Help the Poor Access the State? Stories of Accountability and Clientelism in Johannesburg », *Journal of Asian and African Studies*, 46(5), p. 453-464.
BENKO Georges, 2008, « La géographie économique : un siècle d'histoire », *Annales de geographie*, n° 664(6), p. 23-49.
BENNAFLA Karine, 1999, « La fin des territoires nationaux ? », *Politique africaine*, n° 73(1), p. 25-49.
BENNAFLA Karine, 2002, *Le commerce frontalier en Afrique centrale : acteurs, espaces, pratiques*, Karthala, Paris, Les Afriques, 368 p.

BENNAFLA Karine, 2012, « Contemporary transnational circulation of goods in Africa: A form of legitimation of State borders », *Locus - Revista de História*, 18(2).
BENNAFLA Karine, 2014, « État et illégalisme : quelle géographie ? Une approche par les flux marchands depuis l'Afrique et le Moyen-Orient », *Annales de géographie*, n° 700(6), p. 1338-1358.
BERGE Jean-Sylvestre, 2018, « L'illusion du contrôle », La circulation totale au-delà du contrôle, Colloque du projet IFITIS - Lyon, 27 mars 2018.
BIERSCHENK Thomas, 2014, « Sedimentation, Fragmentation and Normative double-binds in (West) African Public Services », *in* **Bierschenk** Thomas, **Olivier de Sardan** Jean-Pierre (dir.), *States at work: dynamics of African bureaucracies*, Boston, Brill, Africa-Europe Group for Interdisciplinary Studies, p. 221-245.
BIERSCHENK Thomas, **OLIVIER DE SARDAN** Jean-Pierre (dir.), 2014a, *States at work: dynamics of African bureaucracies*, Boston, Brill, Africa-Europe Group for Interdisciplinary Studies, 440 p.
BIERSCHENK Thomas, **OLIVIER DE SARDAN** Jean-Pierre, 2014b, « Studying the dynamics of African bureaucracies. An introduction to States at work », *in* **Bierschenk** Thomas, **Olivier de Sardan** Jean-Pierre (dir.), *States at work: dynamics of African bureaucracies*, Boston, Brill, Africa-Europe Group for Interdisciplinary Studies, p. 1-33.
BIRCH Kean, **SIEMIATYCKI** Matti, 2016, « Neoliberalism and the geographies of marketization: The entangling of state and markets », *Progress in Human Geography*, 40(2), p. 177-198.
BLAIS Hélène, 2014, *Mirages de la carte : L'invention de l'Algérie coloniale*, Fayard, 169 p.
BLAIS Hélène, **DEPREST** Florence, **SINGARAVELOU** Pierre (dir.), 2011, *Territoires impériaux : une histoire spatiale du fait colonial*, Paris, France, Publications de la Sorbonne, 2011, 336 p.
BLANC Marie-Odile, 1997, « Le corridor de Maputo », *Afrique contemporaine*, 184, p. 133-140.
BLASZKIEWICZ Hélène, 2014, *« L'État, c'est personne. » Politiques de conservation, gestion de l'incertitude et crise structurelle de l'État béninois. Le cas du parc du W*, Mémoire de Master, Paris, Paris I Panthéon-Sorbonne.
BLASZKIEWICZ Hélène, 2017, « La mise en politique des circulations commerciales transfrontalières en Zambie : infrastructures et moment néolibéral », *Géocarrefour*, 91(91/3).
BLASZKIEWICZ Hélène, 2018, « La formalisation inachevée des circulations commerciales africaines par les infrastructures de papier. Cas de l'industrie logistique zambienne », *Politique Africaine*, n°151, p. 133-154.
BLASZKIEWICZ Hélène, 2019, « Enriching the analysis of commercial movement: Convergence and the blurring of trade flows on a border in Southern Africa », *Area*, primo-publication en ligne.
BLUNDO Giorgio, 2001, « « Dessus-de-table ». La corruption quotidienne dans la passation des marchés publics locaux au Sénégal. », *Politique africaine*, n° 83(3), p. 79-97.
BLUNDO Giorgio, **OLIVIER DE SARDAN** Jean-Pierre, 2001, « La corruption quotidienne en Afrique de l'Ouest », *Politique africaine*, n° 83(3), p. 8-37.

BOND Patrick, **RUITERS** Greg, 2017, « Uneven Development and Scale Politics in Southern Africa: What We Learn from Neil Smith », *Antipode*, 49(S1), p. 171-189.

BONNETT Alastair, 2012, « A White World ? Whiteness and the Meaning of Modernity in Latin America and Japan », *in* **Levine-Rasky** Cynthia (dir.), *Working through Whiteness: International Perspectives*, SUNY Press.

BONTE Marie, 2017, *Beyrouth, états de fêtes. Géographie des loisirs nocturnes dans une ville post-conflit*, Thèse de doctorat, Communauté Université Grenoble Alpes.

BORIS Jean-Pierre, **MAURY** Frédéric, 2017, « Dominique Lafont, ancien président de Bolloré Afrique, Grand invité de l'Économie », *Radio France Internationale*, 4 novembre 2017.

BOTTE Roger, 2002, « Économies trafiquantes et mondialisation », *Politique africaine*, n° 88(4), p. 131-150.

BOURDIN Alain, **LEFEUVRE** Marie-Pierre, **MELE** Patrice (dir.), 2006, *Les règles du jeu urbain : entre droit et confiance*, Paris, France, Descartes & Cie, 316 p.

BOWKER Geoffrey C., **STAR** Susan Leigh, 1999, *Sorting things out: classification and its consequences*, Cambridge (Mass.), Etats-Unis, xii+377 p.

BRACHET Julien, 2012, « Géographie du mouvement, géographie en mouvement. La mobilité comme dimension du terrain dans l'étude des migrations », *Annales de géographie*, 687-688, p. 543-560.

BRENNER Neil, **THEODORE** Nik, 2002, « Cities and the Geographies of "Actually Existing Neoliberalism" », *Antipode*, 34(3), p. 349-379.

BRIDGE Gavin, **BRADSHAW** Michael, 2017, « Making a Global Gas Market: Territoriality and Production Networks in Liquefied Natural Gas », *Economic Geography*, 93(3), p. 215-240.

BRODIN Léa, 2016, *Sécurité alimentaire, développement des campagnes et diversification économique : les enjeux du maïs en Zambie*, Mémoire de Master, Paris, Université Panthéon-Sorbonne - Paris I.

BROWN Ed, **CLOKE** Jonathan, 2004, « Neoliberal Reform, Governance and Corruption in the South: Assessing the International Anti-Corruption Crusade », *Antipode*, 36(2), p. 272-294.

BROWN James Alan, 2019, « Territorial (In) Coherence: Labour and Special Economic Zones in Laos's Border Manufacturing », *Antipode*, 51(2), p. 438-457.

BROWN Taylor, 2005, « Contestation confusion and corruption: Market-based land reform in Zambia », *in* **Evers** Sandra, **Spierenburg** Marja, **Wels** Harry (dir.), *Competing Jurisdictions: Settling Land Claims in Africa*, Leiden, Pays-Bas, Brill, Afrika-studiecentrum Series.

BRÜLHART Marius, **DIHEL** Nora, **KUKENOVA** Madina, 2015, « More than Copper: Toward the Diversification and Stabilization of Zambian Exports », Policy Research Working Paper n°7151, Banque Mondiale.

CABANE Lydie, **TANTCHOU** Josiane, 2016, « Instruments et politiques des mesures en Afrique », *Revue d'anthropologie des connaissances*, 10, n° 2(2), p. 127-145.

CAHEN Michel, 2010, « Il n'y a pas d'État néo-patrimonial », *in* **Darbon** Dominique (dir.), *Le comparatisme à la croisée des chemins. Autour de l'œuvre de Jean-François Médard*, Editions Karthala, p. 113-140.

CALAS Bernard, 2013, « Mondialisation, Clusterisation et recyclage colonial. Naivasha, laboratoire d'une Afrique émergente », *EchoGéo*, 26.
CAMPBELL Jeremy M., 2012, « Between the Material and the Figural Road: The Incompleteness of Colonial Geographies in Amazonia », *Mobilities*, 7(4), p. 481-500.
CANTENS Thomas, 2008, « La réforme de la douane camerounaise à l'aide d'un logiciel des Nations unies ou l'appropriation d'un outil de finances publiques », *Afrique contemporaine*, 223-224, p. 289-307.
CASTELLS Manuel, **GODARD** Francis, 1974, *Monopolville: analyse des rapports entre l'entreprise, l'État et l'urbain à partir d'une enquête sur la croissance industrielle et urbaine de la région de Dunkerque*, Mouton, Paris, France, Pays-Bas, La recherche urbaine.
CAVENG Rémy, **DARBUS** Fanny, 2017, « Cachez ces faits que je ne saurais voir ! », *Revue d'anthropologie des connaissances*, 11, n°4(4), p. 511-520.
CENTRAL STATISTICAL OFFICE, 2012, « 2010 Census of Population and Housing - Population Summary Report », Lusaka, CSO.
CENTRE FOR TRADE POLICY AND DEVELOPMENT, 2015, « Zambia's Regional Competitiveness in Maize Production and Marketing », Lusaka, CTPD.
CENTRE FOR TRADE POLICY AND DEVELOPMENT, 2016, « Informal Trade in Kasumbalesa ».
CHALFIN Brenda, 2006, « Global Customs Regimes and the Traffic in Sovereignty: Enlarging the Anthropology of the State », *Current Anthropology*, 47(2), p. 243-276.
CHALFIN Brenda, 2010, *Neoliberal frontiers: an ethnography of sovereignty in West Africa*, Chicago ; London, The University of Chicago Press, 297 p.
CHALFIN Brenda, 2018, « On-shore, off-shore Takoradi: Terraqueous urbanism, logistics, and oil governance in Ghana », *Environment and Planning D: Society and Space*, Primo-publication en ligne.
CHARTON Hélène (dir.), 2015, *Politique africaine 2015/3 (n° 139)*, Karthala, Paris.
CHAUVIN Emmanuel, **MAREÏ** Nora, **LOMBARD** Jérôme, 2017, « Les circulations mondialisées en Afrique : promotion, adaptation et contournement », *Géocarrefour*, 91(91/3).
CHAUVIN Sébastien, **JOUNIN** Nicolas, 2012, « L'observation directe », *in* **Paugam** Serge (dir.), *L'enquête sociologique*, Presses Universitaires de France, p. 143-165.
CHEVRILLON-GUIBERT Raphaëlle, 2008, « Les réseaux zaghāwa du souk Libya », *Outre-Terre*, 20(3), p. 123-140.
CHEVRILLON-GUIBERT Raphaëlle, 2016, « Les commerçants zaghawa du Darfour (Soudan) : des passeurs de frontières », *Territoire en mouvement*, 29.
CHIAPELLO Ève, **BOLTANSKI** Luc, 1999, *Le nouvel esprit du capitalisme*, Gallimard, Paris, NRF Essais, 843 p.
CHITONGE Horman, 2016, « Zambia at 50: The persisting challenges of economic structural transformation », *Development Southern Africa*, 33(6), p. 790-805.
CHIVALLON Christine, 2008, « L'espace, le réel et l'imaginaire : a-t-on encore besoin de la géographie culturelle ? », *Annales de géographie*, 660-661, p. 67-89.
CHUA Charmaine, **DANYLUK** Martin, **COWEN** Deborah, **KHALILI** Laleh, 2018, « Introduction:

Turbulent Circulation: Building a Critical Engagement with Logistics », *Environment and Planning D: Society and Space*, 36(4), p. 617-629.
CLAIR Isabelle, 2016, « Faire du terrain en féministe », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 213(3), p. 66-83.
CLOWES William, 2019, « Acid Spill on Vehicles Near Glencore Mine Kills 18 People », *Bloomberg Africa*, 22 février 2019. URL : <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-02-22/truck-crash-near-glencore-mine-in-congo-kills-18-people> [consulté le 19 août 2019].
COMAROFF Jean, **COMAROFF** John, 2003, « Transparent Fictions; or, The Conspiracies of a Liberal Imagination. An afterword », *in* **West** Harry G., **Sanders** Todd (dir.), *Transparency and Conspiracy: Ethnographies of Suspicion in the New World Order*, Duke University Press.
COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'AFRIQUE, s. d., « Rapport d'examen africain sur les transports ».
COLONIAL OFFICE, 1932, « Annual Report on the social and economic progress of the people of Northern Rhodesia, 1931 », Rapport n°58-1592, Londres, His Majesty's Stationery Office.
COOK Ian, 2004, « Follow the Thing: Papaya », *Antipode*, 36(4), p. 642-664.
COOK Ian, **EVANS** James, **GRIFFITHS** Helen, **MORRIS** Rebecca, **WRATHMELL** Sarah, 2007, « 'It's more than just what it is': Defetishising commodities, expanding fields, mobilising change », *Geoforum*, 6(38), p. 1113-1126.
COOPER Frederick, 2001, « What is the Concept of Globalization Good for? An African Historian's Perspective », *African Affairs*, 100(399), p. 189-213.
COQUERY-VIDROVITCH Catherine, 2001 [1972], *Le Congo au temps des grandes compagnies concessionnaires 1889-1930*, Paris, Ed. de l'EHESS.
COQUERY-VIDROVITCH Catherine (préface), **BELLEC** Dominique, **FARBIAZ** Patrick (dir.), 2014, *Le rapport Brazza : mission d'enquête du Congo : rapport et documents (1905-1907)*, Neuvy-en-Champagne, France, Le Passager clandestin, impr. 2014, 307 p.
COUSSY Jean, 1996, « Causes économiques et imaginaires économiques de la régionalisation », *Cultures & Conflits*, 21-22, p. 347-365.
COUSSY Jean, 2006, « Etats africains, programmes d'ajustement et consensus de Washington », *L'Économie politique*, no 32(4), p. 29-40.
COWEN Deborah, 2010, « A Geography of Logistics: Market Authority and the Security of Supply Chains », *Annals of the Association of American Geographers*, 100(3), p. 600-620.
COWEN Deborah, 2014, *The deadly Life of Logistics: Mapping Violence in global Trade*, Minneapolis (Minn.), Etats-Unis d'Amérique.
COWEN Deborah, 2017, « Infrastructures of Empire and Resistance », *Versobooks.com*. URL : <https://www.versobooks.com/blogs/3067-infrastructures-of-empire-and-resistance> [consulté le 19 août 2019].
COWEN Deborah, **SMITH** Neil, 2009, « After Geopolitics? From the Geopolitical Social to Geoeconomics », *Antipode*, 41(1), p. 22-48.
CRAIG John, 2000, « Evaluating privatisation in Zambia: a tale of two processes », *Review of African Political Economy*, 27(85), p. 357-366.

CRAIG John, 1999, *State enterprise and privatisation in Zambia 1968-1998*, Thèse de doctorat, University of Leeds.
CRANG M., 2007, « Speed = distance/time : chronotopographies of action. », *in* **Hassan** R., **Purser** R. (dir.), *24/7 : time and temporality in the network society*, Stanford, CA, Stanford University Press, p. 62-88.
CRESSWELL Tim, 2010, « Towards a Politics of Mobility », *Environment and Planning D: Society and Space*, 28(1), p. 17-31.
CROZIER Michel, 1963, *Le phénomène bureaucratique : essai sur les tendances bureaucratiques des systèmes d'organisation modernes et sur leurs relations en France avec le système social et culturel*, Éditions du Seuil, Paris, 382 p.
CULLINANE Kevin P. B., **WANG** Teng-Fei, 2006, « The efficiency of European container ports: A cross-sectional data envelopment analysis », *International Journal of Logistics Research and Applications*, 9(1), p. 19-31.
CUVELIER Jeroen, **MUAMBA MUMBUNDA** Philémon, 2013, « Réforme douanière néolibérale, fragilité étatique et pluralisme normatif : le cas du guichet unique à Kasumbalesa », *Politique Africaine*, n°129, p. 93-112.
DALAKOGLOU Dimitris, 2012, « 'The Road from Capitalism to Capitalism': Infrastructures of (Post)Socialism in Albania », *Mobilities*, 7(4), p. 571-586.
DALAKOGLOU Dimitris, **HARVEY** Penelope, 2016, *Roads and Anthropology: Ethnography, Infrastructures, (Im)mobility*, 1re édition, Routledge, 142 p.
DALBERTO Séverine Awenengo, **BANEGAS** Richard, 2018, « Citoyens de papier : des écritures bureaucratiques de soi en Afrique », *Genèses*, 112, p. 3-11.
DALBERTO Séverine Awenengo, **BANEGAS** Richard, **CUTOLO** Armando (dir.), 2018, *Politique africaine 2018/4 (n° 152)*, Karthala, Paris.
D'ALESSANDRO-SCARPARI Cristina, 2005, *Géographes en brousse : un métissage spatial entre discours et pratiques*, Lille, France, A.N.R.T.
DALOZ Jean-Pascal, 2006, « Au-delà de l'État néo-patrimonial. Jean-François Médard et l'approche élitaire », *Revue internationale de politique comparée*, n°13(4), p. 617-623.
DANYLUK Martin, 2018, « Capital's logistical fix: Accumulation, globalization, and the survival of capitalism », *Environment and Planning D: Society and Space*, 36(4), p. 630-647.
DARDOT Pierre, **LAVAL** Christian, 2010, *La nouvelle raison du monde : essai sur la société néolibérale*, Paris, France, la Découverte, 498 p.
DAS Samarendra, **ROSE** Miriam, 2014, « Copper Colonialism. British miner Vedanta KCM and the copper loot of Zambia », London, Foil Vedanta.
DE CERTEAU Michel, 1990, *L'invention du quotidien*, Paris, France, Gallimard, lii+349 p.
DE LAET Marianne, 2000, « Patents, Travel, Space: Ethnographic Encounters with Objects in Transit », *Environment and Planning D: Society and Space*, 18(2), p. 149-168.
DE RUGY Marie, 2017, « Cartes et constructions de territoires impériaux dans le nord de la péninsule indochinoise, 1885-1914 », *Bulletin de l'Institut Pierre Renouvin*, n° 45(1), p. 167-175.

DE SOTO Hernando, 2001, *The mystery of capital: why capitalism triumphs in the West and fails everywhere else*, Londres, Royaume-Uni, Black Swan, 2001, 275 p.
DEBRIE Jean, 2003, « Transport et privatisation dans l'espace ouest-africain », *L'information géographique*, 67(2), p. 125-133.
DEBRIE Jean, 2007, « Géohistoire d'un tracé technique : frontières et réseaux en Afrique de l'ouest continentale « francophone » », *Flux*, 70, p. 49-58.
DEBRIE Jean, 2014, « Bolloré : Portrait d'entreprise », *Flux*, 97-98, p. 110-117.
DEBRIE Jean, **STECK** Benjamin, 2001, « L'enclavement, réévaluation théorique et application à l'Afrique de l'Ouest », *L'Espace géographique*, tome 30(1), p. 26-36.
DEJEAN Frédéric, 2009, « Visibilité, reconnaissance et enjeux identitaires. Visibilité et invisibilité des églises évangéliques et pentecôtistes issues de l'immigration : une quête de reconnaissance », *E-migrinter*, 4, p. 38-45.
DENIS Jérôme, 2011, « Le travail de l'écrit en coulisses de la relation de service », *Activités*, 08(2), p. 32-52.
DENIS Jérôme, 2018, *Le travail invisible des données : éléments pour une sociologie des infrastructures scripturales*, Paris, France, Presses des Mines - Transvalor, 206 p.
DENIS Jérôme, **PONTILLE** David, 2012, « Travailleurs de l'écrit, matières de l'information », *Revue d'anthropologie des connaissances*, n°6(1), p. 1-20.
DESROSIERES Alain, 2008, *L'argument statistique. I, Pour une sociologie historique de la quantification*, Paris, France, Mines ParisTech-les Presses, 329 p.
DESVAUX Pierre, 2017, « Économie circulaire acritique et condition post-politique : analyse de la valorisation des déchets en France », *Flux*, 108, p. 36-50.
DIBWE DIA MWEMBU Donatien, **NGANDU MUTOMBO** Marcel, **KENNES** Erik, 2005, *Vivre ensemble au Katanga*, Paris, France, l'Harmattan, 399 p.
DOBLER Gregor, 2008, « From Scotch Whisky to Chinese Sneakers: International Commodity Flows and New Trade Networks in Oshikango, Namibia », *Africa*, 78(3), p. 410-432.
DOBLER Gregor, 2009, « Oshikango: The Dynamics of Growth and Regulation in a Namibian Boom Town », *Journal of Southern African Studies*, 35(1), p. 115-131.
DOBLER Gregor, 2010, « On the Border to Chaos: Identity Formation on the Angolan-Namibian Border, 1927-2008 », *Journal of Borderlands Studies*, 25.2, p. 22-35.
DOBLER Gregor, 2016, « The green, the grey and the blue: a typology of cross-border trade in Africa », *The Journal of Modern African Studies*, 54(01), p. 145–169.
DOBLER Gregor, 2018, « Presence and absence: shops as traces of hopes in apartheid Namibia », *Anthropology Southern Africa*, 41(3), p. 229-239.
DUBRESSON Alain, **RAISON** Jean-Pierre, 2002, « Dislocations et recompositions spatiales en Afrique subsaharienne », *Revue internationale et stratégique*, n°46, p. 119-127.
DOGANIS R.S, 1967, « Zambia's Outlet to the Sea: A Case Study in Colonial Transport Development », *Journal of Transport Economics and Policy*, 1(1), p. 46-51.
DONALDSON John W., 2008, « Pillars and perspective: demarcation of the Belgian Congo–Northern Rhodesia boundary », *Journal of Historical Geography*, 34(3), p. 471-493.

DUCRUET César, **NOTTEBOOM** Theo, 2012, « The worldwide maritime network of container shipping: Spatial structure and regional dynamics », *Global Networks*, 12(3), p. 395-423.
DUNFORD Mick, 1992, « Développement endogène, "État développementaliste" et marchés mondiaux », *Espaces et sociétés*, 66, p. 99-128.
DUPOUX Patrick, **IVERS** Lisa, **NIAVAS** Stefano, **CHRAÏTI** Abdeljabbar, 2018, « Pioneering One Africa », Boston Consulting Group.
EASTERLING Keller, 2014, *Extrastatecraft: the power of infrastructure space*, Londres ; New York, Verso, 252 p.
ECKERT Andreas, 2014, « "We must run while others walk": African Civil Servants, State Ideologies and Bureaucratic Practices in Tanzania, from the 1950s to the 1970s », *in* **Bierschenk** Thomas, **Olivier de Sardan** Jean-Pierre (dir.), *States at work: dynamics of African bureaucracies*, Boston, Brill, Africa-Europe Group for Interdisciplinary Studies, p. 205-219.
EITI, 2016, « Seventh EITI Report - Based on the financial year 2014 », Lusaka, Zambie, EITI.
ELLIS Stephen, **MACGAFFEY** Janet, 1996, « Research on sub-Saharan Africa's unrecorded international trade: some methodological and conceptual problems », *African Studies Review*, 32(2), p. 19-41.
ENNS Charis, 2018, « Mobilizing research on Africa's development corridors », *Geoforum*, 88, p. 105-108.
FAYOLLE Jacky, 2004, « Deux ou trois idées non reçues sur les migrations », *Revue française des affaires sociales*, 2, p. 61-72.
FERGUSON James, 1999, *Expectations of modernity. Myths and meanings of Urban life on the Zambian Copperbelt*, University of California Press, Berkeley.
FERGUSON James, 2005, « Seeing Like an Oil Company: Space, Security, and Global Capital in Neoliberal Africa », *American Anthropologist*, 107(3), p. 377-382.
FLYNN Donna K., 1997, « "We are the border": identity, exchange, and the state along the Bénin-Nigeria border », *American Ethnologist*, 24(2), p. 311-330.
FRANCE TELEVISIONS, 2019, « Zambie : ainsi va la vie », *Les routes de l'impossible*, 6 janvier 2019.
FRASER Alastair, 2010, « Introduction : Boom and Bust on the Zambian Copperbelt », *in* **Fraser** Alastair, **Larmer** Miles (dir.), *Zambia, Mining, and Neoliberalism: Boom and bust on the globalized Copperbelt*, Palgrave MacMillan, New York, Africa Connects.
FRASER Alastair, **LARMER** Miles (dir.), 2010, *Zambia, Mining, and Neoliberalism: Boom and bust on the globalized Copperbelt*, Palgrave MacMillan, New York, Africa Connects.
FOLEFACK Denis, 2003, *Analyse socio-économique de la commercialisation du cacao en zone forestière du Sud-Cameroun*, Mémoire de Master, Belgique, Faculté universitaire des Sciences Agronomiques de Gembloux.
FORTIN Anne-Claire, 2002, « L'industrie maritime mondiale 1970-2000 : Panorama des mutations », Note de synthèse, 48, Nantes, ISEMAR.
FOUCAULT Michel, 2004, *Sécurité, territoire, population : cours au Collège de France, 1977-1978*, Paris, Seuil : Gallimard, Hautes études, 435 p.

FREDRICKSON George M., 2002, *Racism: a short history*, Princeton, Etats-Unis, Princeton University Press, 207 p.
FREDERIKSEN Tomas, 2010, *Unearthing Rule. mining, power and the political ecology of extraction in colonial Zambia*, Thèse de doctorat, Manchester, University of Manchester, 277 p.
FREDERIKSEN Tomas, 2018, « Political settlements, the mining industry and corporate social responsibility in developing countries », *The Extractive Industries and Society*, Primo-publication en ligne.
FREROT Anne-Marie (dir.), 1999, *Les grandes villes d'Afrique*, Paris, France, Ellipses, 223 p.
GANE Nicholas, 2012, « The Governmentalities of Neoliberalism: Panopticism, Post-Panopticism and beyond », *The Sociological Review*, 60(4), p. 611-634.
GARCIER Romain, **MARTINAIS** Emmanuel, **ROCHER** Laurence, 2017, « Désigner, mesurer, réguler : la mise en politique des flux et circulations », *Géocarrefour*, 91(91/3).
GARDEY Delphine, 2008, *Écrire, calculer, classer: comment une révolution de papier a transformé les sociétés contemporaines (1800-1940)*, Paris, Découverte, Textes à l'appui. Série Anthropologie des sciences et des techniques, 319 p.
GAYON Vincent, 2016, « Écrire, prescrire, proscrire », *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 213(3), p. 84-103.
GEREFFI Gary, **HUMPHREY** John, **STURGEON** Timothy, 2005, « The governance of global value chains », *Review of International Political Economy*, 12(1), p. 78-104.
GEWALD Jan-Bart, 2009, « People, mines and cars : Towards a revision of Zambian history - 1890-1930 », *in* **Gewald** Jan-Bart, **Luning** Sabine, **Walraven** Klaas van (dir.), *The speed of change: motor vehicles and people in Africa, 1890-2000*, Leiden, Pays-Bas, p. 21-47.
GEWALD Jan-Bart, 2015, *Forged in the Great War: people, transport, and labour, the establishment of colonial rule in Zambia, 1890-1920*, Leiden, African Studies Centre.
GEWALD Jan-Bart, **HINFELAAR** Marja, **MACOLA** Giacomo (dir.), 2008, *One Zambia, many histories: towards a history of post-colonial Zambia*, Leiden, Pays-Bas, Brill, xii+304 p.
GILLE Zsuzsa, 2010, « Actor Networks, Modes of Production, and Waste Regimes: Reassembling the Macro-Social », *Environment and Planning A: Economy and Space*, 42(5), p. 1049-1064.
GILLE Zsuzsa, 2012, « From Risk to Waste: Global Food Waste Regimes », *The Sociological Review*, 60(2), p. 27-46.
GIVONI Moshe, 2006, « Development and Impact of the Modern High-speed Train: A Review », *Transport Reviews*, 26(5), p. 593-611.
GLEAVE M. B., 1992, « The Dar es Salaam Transport Corridor: An Appraisal », *African Affairs*, 91(363), p. 249-267.
GNANGNON Sena Kimm, 2019, « Does multilateral trade liberalization help reduce poverty in developing countries? », *Oxford Development Studies*, Primo-publication en ligne.
GONIN Alexis, 2016, « Les éleveurs face à la territorialisation des brousses : repenser le foncier pastoral en Afrique de l'Ouest », *Annales de géographie*, 707, p. 28-50.
GOODFELLOW Tom, 2018, « African Capitalisms, Infrastructure and Urban Real Estate », *Blog*

de la Review Of African Political Economy (ROAPE). URL : <http://roape.net/2018/08/17/african-capitalisms-infrastructure-and-urban-real-estate/> [consulté le 19 août 2019].

GOODY Jack, 1986, *The logic of writing and the organization of society*, Cambridge University Press.

GOULD Jeremy, 2010, *Left behind: rural Zambia in the Third Republic*, Lusaka, Lembani Trust, 145 p.

GOVERNEMENT OF THE REPUBLIC OF ZAMBIA, 1972, « Second National Development Plan », SGP/72/12/1 SEC, Lusaka.

GRAHAM Brian J., 1995, *Geography and air transport*, Chichester, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, J. Wiley & Sons, 288 p.

GREGOIRE Emmanuel, 1991, « Les chemins de la contrebande : étude des réseaux commerciaux en pays hausa », *Cahiers d'Études Africaines*, 31(124), p. 509-532.

GREGOIRE Emmanuel, **LABAZEE** Pascal (dir.), 1993, *Grands commerçants d'Afrique de l'Ouest: logiques et pratiques d'un groupe d'hommes d'affaires contemporains*, Paris, France, Éd. Karthala : Éd. de l'ORSTOM, 262 p.

GREGSON Nicky, 2017, « Logistics at Work: Trucks, Containers and the Friction of Circulation in the UK », *Mobilities*, 12(3), p. 343-364.

GREGSON Nicky, **CRANG** Mike, 2017, « Illicit economies: customary illegality, moral economies and circulation », *Transactions of the Institute of British Geographers*, 42(2), p. 206-219.

GREGSON Nicky, **CRANG** Mike, **ANTONOPOULOS** Constantinos, 2017, « Holding together logistical worlds: Friction, seams and circulation in the emerging 'global warehouse' », *Environment and Planning D: Society and Space*, 35(3), p. 381-398.

GRIFFITHS I. L., 1969, « The TAZAMA oil pipeline », *Geography*, 54(2), p. 214-217.

HAGEN Jonas, 2004, « Trade routes for landlocked countries », *UN CHRONICLE*, 40(4), p. 13–14.

HANSEN Karen Tranberg, 2000, *Salaula: The World of Secondhand Clothing and Zambia*, University of Chicago Press, 324 p.

HARTLEY Faaiqa, **SEVENTER** Dirk van, **SAMBOKO** Paul Chimuka, **ARNDT** Channing, 2019, « Economy-wide implications of biofuel production in Zambia », *Development Southern Africa*, 36(2), p. 213-232.

HARTMANN Olivier, 2010, « Comment les pays enclavés s'articulent-ils à la mondialisation ? », *Afrique contemporaine*, 234, p. 41-58.

HARVEY David, 1999, « Time-Space Compression and the Post-Modern Condition », *in Modernity: After modernity*, Routledge, Taylor & Francis, p. 98-118.

HARVEY David, 2010, *Géographie et Capital. Vers un matérialisme historico-géographique*, Syllepses, Paris, Mille Marxismes, 279 p.

HARVEY Penelope, 2012, « The Topological Quality of Infrastructural Relation: An Ethnographic Approach », *Theory, Culture & Society*, 29(4-5), p. 76-92.

HARVEY Penelope, **KNOX** Hannah, 2012, « The Enchantments of Infrastructure », *Mobilities*, 7(4), p. 521-536.
HASSAN Robert, 2009, *Empires of Speed: Time and the Acceleration of Politics and Society*, Leiden ; Boston, Brill, 254 p.
HEPWORTH Kate, 2014, « Enacting Logistical Geographies », *Environment and Planning D: Society and Space*, 32(6), p. 1120-1134.
HIBOU Béatrice, 1996, *L'Afrique est-elle protectionniste ? Les chemins buissonniers de la libéralisation extérieure*, Paris, France, Éd. Karthala, 334 p.
HIBOU Béatrice, 1998a, « Retrait ou redéploiement de l'Etat ? », *Critique internationale*, 1(1), p. 151-168.
HIBOU Béatrice, 1998b, « Économie politique du discours de la Banque Mondiale en Afrique sub-saharienne. Du catéchisme économique au fait (et méfait) missionnaire », *Les études du CERI*, 39.
HIBOU Béatrice, 2012, *La bureaucratisation du monde à l'ère néolibérale*, Paris, La Découverte, Cahiers libres.
HIBOU Béatrice (dir.), 2013, *La bureaucratisation néolibérale*, Paris, France, Éd. La Découverte, 324 p.
HIBOU Béatrice, **SAMUEL** Boris, 2012, « Macroéconomie et politique en Afrique », *Politique africaine*, n° 124(4), p. 5-27.
HIMMEL Michael, **SIEMIATYCKI** Matti, 2017, « Infrastructure public–private partnerships as drivers of innovation? Lessons from Ontario, Canada », *Environment and Planning C: Politics and Space*, 35(5), p. 746-764.
HÖNKE Jana, 2011, « New political topographies. Mining companies and indirect discharge in Southern Katanga (DRC) », *Politique africaine*, n° 120(4), p. 105-127.
HÖNKE Jana, **CUESTA-FERNANDEZ** Ivan, 2017, « A topolographical approach to infrastructure: Political topography, topology and the port of Dar es Salaam », *Environment and Planning D: Society and Space*, 35(6), p. 1076-1095.
HÖNKE Jana, **CUESTA-FERNANDEZ** Ivan, 2018, « Mobilising security and logistics through an African port: A controversies approach to infrastructure », *Mobilities*, 13(2), p. 246-260.
HULL Matthew S., 2012, *Government of paper: the materiality of bureaucracy in urban Pakistan*, Berkeley, University of California Press, 301 p.
HUME Susan, **SPEAKMAN** John, 2013, « Growth without borders : a regional growth pole for Southern Africa », rapport n°84067, Banque Mondiale.
HUMPHREY Caroline, 2005, « Ideology in Infrastructure: Architecture and Soviet Imagination », *Journal of the Royal Anthropological Institute*, 11(1), p. 39-58.
HYDE Susan D., 2011, « Catch Us If You Can: Election Monitoring and International Norm Diffusion », *American Journal of Political Science*, 55(2), p. 356-369.
IGUE John, **SOULE** Bio, 1992, *L'État entrepôt au Bénin : commerce informel ou solution à la crise ?*, Karthala, Paris, 210 p.
JAGLIN Sylvy, **DUBRESSON** Alain, 2015, « Portrait d'entreprise : Eskom », *Flux*, n° 101-

102(3), p. 133-144.
JAGLIN Sylvy, **STECK** Benjamin, 2008, « Réseaux et frontières », *Flux*, 70, p. 4-7.
JONGH Lennert, 2016, « Organizing Vendors on Zambia's Copperbelt and beyond : Spatio-temporal dynamics of the affiliation of Zambia's Informal Economy Associations (AZIEA) », Communication au séminaire du Nordiska Afrikainstitutet, Uppsala, décembre 2016.
JOSA Sergio Oliete, **MAGRINYÀ** Francesc, 2018, « Patchwork in an interconnected world: the challenges of transport networks in Sub-Saharan Africa », *Transport Reviews*, 38(6), p. 710-736.
KAUNDA Kenneth David, 1968, *Humanism in Zambia and a guide to its implementation*, Lusaka, Zambie, Zambia Information Services, 131 p.
KESSELRING Rita, 2017, « The electricity crisis in Zambia: Blackouts and social stratification in new mining towns », *Energy Research & Social Science*, 30, p. 94-102.
KESSELRING Rita, 2018a, « At an extractive pace: Conflicting temporalities in a resettlement process in Solwezi, Zambia », *The Extractive Industries and Society*, 5(2), p. 237-244.
KESSELRING Rita, 2018b, « Swiss based Commodity Trade and Life in a New Mining Town in Zambia », *Medium*. URL : <https://medium.com/sci-five-university-of-basel/swiss-based-commodity-traders-and-life-in-a-new-mining-town-in-zambia-b3a5677feb3b> [consulté le 19 août 2019].
KUUS Merje, 2018, « Political geography II: Institutions », *Progress in Human Geography*.
LABUSSIERE Olivier, **ALDHUY** Julien, 2012, « Le terrain ? C'est ce qui résiste. Réflexion sur la portée cognitive de l'expérience sensible en géographie », *Annales de geographie*, n° 687-688(5), p. 583-599.
LAMARQUE Hugh, 2019, « Profitable inefficiency: the politics of port infrastructure in Mombasa, Kenya », *The Journal of Modern African Studies*, 57(1), p. 85-109.
LAMPLAND Martha, **STAR** Susan Leigh (dir.), 2009, *Standards and their stories: how quantifying, classifying, and formalizing practices shape everyday life*, Ithaca, Etats-Unis, xiii+244 p.
LARKIN Brian, 2013, « The Politics and Poetics of Infrastructure », *Annual Review of Anthropology*, 42(1), p. 327-343.
LARMER Miles, 2007, *Mineworkers in Zambia: labour and political change in post-colonial Africa*, Londres, Academic Studies, International library of African studies, 270 p.
LARMER Miles, 2010, « Historical Perspectives on Zambia's Mining Booms and Busts », *in* **Fraser** Alastair, **Larmer** Miles (dir.), *Zambia, Mining, and Neoliberalism: Boom and bust on the globalized Copperbelt*, Palgrave MacMillan, New York, Africa Connects.
LARMER Miles, 2017, « Permanent precarity: capital and labour in the Central African copperbelt », *Labor History*, 58(2), p. 170-184.
LARMER Miles, 2019, « Nation-making at the Border: Zambian Diplomacy in the Democratic Republic of Congo », *Comparative Studies in Societies and History*, Primo-publication en ligne.
LATERZA Vito, **MUSUSA** Patience, 2018, « Is China really to blame for Zambia's debt

problems ? Yes, but so is the West with its neoliberal policies. », *Al-jazeera*. URL : <https://www.aljazeera.com/indepth/opinion/china-blame-zambia-debt-problems-181009140625090.html> [consulté le 19 août 2019].

LATOUR Bruno, 1993, « Le topofil de Boa Vista. La référence scientifique : montage photo-philosophique » **Conein** Bernard, **Dodier** Nicolas, **Thévenot** Laurent (dir.), *Raisons Pratiques*, 4, p. 187-216.

LAUTIER Bruno, 1994, *L'économie informelle dans le Tiers-monde*, Paris, France, Ed. la Découverte, 125 p.

LAUTIER Bruno, 2003, « Les limites de l'économie informelle comme alternative à la mondialisation libérale », *Revue du MAUSS*, no 21(1), p. 198-214.

LAUTIER Bruno, **MIRAS** Claude de, **MORICE** Alain, 1991, *L'Etat et l'informel*, Paris, France, L'Harmattan, 211 p.

LAWHON Mary, **MURPHY** James T., 2012, « Socio-technical regimes and sustainability transitions: Insights from political ecology », *Progress in Human Geography*, 36(3), p. 354-378.

LE BART Christian, **RANGEON** François, 2006, « Le néo-féodalisme politique : l'éternel retour des fiefs politiques ? », *in* **Lefebvre** José (dir.), *L'hypothèse du néo-féodalisme, le droit à une nouvelle croisée des chemins*, PUF, p. 115-136.

LEE Ching Kwan, 2009, « Raw Encounters: Chinese Managers, African Workers and the Politics of Casualization in Africa's Chinese Enclaves », *The China Quarterly*, 199, p. 647-666.

LEE Sung-Woo, **SONG** Dong-Wook, **DUCRUET** César, 2008, « A tale of Asia's world ports: The spatial evolution in global hub port cities », *Geoforum*, 39(1), p. 372-385.

LEFEBVRE Henri, **HESS** Rémi, 2000, *La production de l'espace*, Paris, France, Anthropos, xxviii+485 p.

LES ÉCHOS, 2013, « La machine Afrique de Bolloré », *Les Échos*, 28 février 2013.

LEVY Jacques, **LUSSAULT** Michel (dir.), 2013, *Dictionnaire de la géographie*, Paris, France, Belin, 1127 p.

LI Tania Murray, 2017, « Qu'est-ce que la terre ? Assemblage d'une ressource et investissement mondial », *Tracés. Revue de Sciences humaines*, 33, p. 19-48.

LINDER Marc, 1994, *Projecting Capitalism: A History of the Internationalization of the Construction Industry*, Westport, Conn., Greenwood, 288 p.

LOMBARD Jérôme, 2003, « Transports et circulations dans l'espace ouest-africain : échanges, acteurs et lieux », *in* **Lesourd** M. (dir.), *L'Afrique : vulnérabilité et défis*, Nantes, Editions du Temps (FRA), Questions de Géographie, p. 241-265.

LOURENÇO-LINDELL Ilda (dir.), 2010, *Africa's informal workers: collective agency, alliances and transnational organizing in urban Africa*, London ; Uppsala, Sweden ; New York, Zed Books ; Nordiska Afrikainstitutet ; Palgrave Macmillan, Africa now, 238 p.

LUNN Jon, 1992, « The Political Economy of Primary Railway Construction in the Rhodesias, 1890–1911 », *The Journal of African History*, 33(2), p. 239-254.

LUSAKA TIMES, 2018, « Zambia : Zambia's debt to hit 69% of GDP by end of 2018 - Fitch »,

LusakaTimes.com. URL : < https://www.lusakatimes.com/2018/10/11/zambias-debt-to-hit-69-of-gdp-by-end-of-2018-fitch/> [consulté le 19 août 2019].

MACCAGLIA Fabrizio, 2014, « Introduction. Illégalité et gouvernement des territoires. Rapports au droit et usages du droit dans la production, la gestion et la régulation des territoires », *Annales de géographie*, 700(6), p. 1251.

MACGAFFEY Janet, 1987, *Entrepreneurs and Parasites: The Struggle for Indigenous Capitalism in Zaïre*, CUP Archive, 264 p.

MACMILLAN Hugh, 2008, « 'The devil you know': The impact of the Mulungushi economic reforms on retail trade in rural Zambia, with special reference to Susman Brothers & Wulfsohn, 1968-80 », *in* **Gewald** Jan-Bart, **Hinfelaar** Marja, **Macola** Giacomo (dir.), *One Zambia, many histories: towards a history of post-colonial Zambia*, Leiden, Pays-Bas, Brill, p. 187-212.

MAGRIN Géraud, 2003, « Le pétrole contre l'enclavement : un enjeu de la mondialisation au sud du Tchad », *Labyrinthe*, 16, p. 19-34.

MAGRIN Géraud, **POURTIER** Roland, 2003, *Les enjeux d'un enrichissement pétrolier en Afrique centrale: le cas du Tchad*, Paris, France, Pôle de recherche pour l'organisation et la diffusion de l'information géographique, 92 p.

MAKORI Timothy, 2017, « Mobilizing the past: *creuseurs*, precarity and the colonizing structure in the Congo Copperbelt », *Africa*, 87(4), p. 780-805.

MANG Henry Gyang, **EHRHARDT** David, 2018, « The politics of paper: negotiating over and around indigeneship certification in Plateau State, Nigeria », *Canadian Journal of African Studies / Revue canadienne des études africaines*, 52(3), p. 331-347.

MARCUS George E., 1995, « Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography », *Annual Review of Anthropology*, 24(1), p. 95-117.

MARRIAGE Zoë, 2018, « The elephant in the room: offshore companies, liberalisation and extension of presidential power in DR Congo », *Third World Quarterly*, 39(5), p. 889-905.

MARSHALL Tim, **COWELL** Richard, 2016, « Infrastructure, planning and the command of time », *Environment and Planning C: Government and Policy*, 34(8), p. 1843-1866.

MARSTON Sallie A., **JONES** John Paul, **WOODWARD** Keith, 2005, « Human geography without scale », *Transactions of the Institute of British Geographers*, 30(4), p. 416-432.

MASSEY Doreen, 1994, *Space, place and gender*, Minneapolis (Minn.), Etats-Unis, University of Minnesota Press, viii+280 p.

MARX Karl, 1963, *Le Capital*, Paris, Gallimard, Folio Essais.

MBEMBE Achille, 2019, « Purger l'Afrique du désir d'Europe », *Le Debat*, n° 205(3), p. 100-107.

MEAGHER Kate, 2010, *Identity Economics. Social Networks and the Informal Economy in Nigeria*, James Currey, Suffolk, African Issues, 208 p.

MEAGHER Kate, 2014, « Smuggling ideologies: From criminalization to hybrid governance in African clandestine economies », *African Affairs*, 113(453), p. 497-517.

MEDARD Jean-François (dir.), 1991, *Etats d'Afrique noire: formation, mécanismes et crise*, Paris, France, Karthala, 405 p.

MEDDEB Hamza, 2012, *Courir ou mourir. Course à el khobza et domination au quotidien dans la Tunisie de Ben Ali.*, Thèse de doctorat, Paris, France, Institut d'Études Politiques de Paris, 476 p.

MEDIOBANCA, 2008, « Relazione semestrale al 31 dicembre 2008 », Rapport de gestion, Milano.

MERTENS Charlotte, 2018, « Undoing Research on Sexual Violence in Eastern Democratic Republic of Congo », *ACME: An International Journal for Critical Geographies*. Publication en ligne. URL : <https://acme-journal.org/index.php/acme/article/view/1594> [consulté le 19 août 2019].

MICHEL Thierry, 2009, *Katanga Business*, [Dvd] Liège : Les films de la passerelle, 90 min.

MITCHELL Timothy, 2011, *Carbon Democracy: Political Power in the Age of Oil*, Verso Books, 290 p.

MIZES James Christopher, **CIROLIA** Liza Rose, **YERE** Henri-Michel, 2018, « Contournements. Fiscalité et exceptions informelles dans les villes de M'Bour et de Kisumu », *Politique africaine*, n° 151(3), p. 17-37.

MOGUEN-TOURSEL Marine, 2008, « Éditorial : Standardisation, l'apport des approches historiques », *Entreprises et histoire*, n° 51(2), p. 6-9.

MONEY Duncan, 2016, *'No matter how much or how little they've got, they can't settle down' : a social history of Europeans on the Zambian Copperbelt, 1926-1974*, Thèse de doctorat, University of Oxford.

MORDANT Nicole, **MFULA** Chris, 2018, « Zambia slaps miner First Quantum with $8 billion tax bill », *Reuters*, 20 mars 2018. URL : <https://www.reuters.com/article/us-zambia-tax/zambia-slaps-miner-first-quantum-with-8-billion-tax-bill-idUSKBN1GW2FD> [consulté le 19 août 2019].

MULLER Caroline, 2017, *La direction de conscience au XIXe siècle (France, 1850-1914) Contribution à l'histoire du genre et du fait religieux*, Thèse de doctorat, Université Lumière Lyon 2.

MUÑOZ José-María, 2010, « Business Visibility and Taxation in Northern Cameroon », *African Studies Review*, 53(2), p. 149-175.

MURPHY James T., 2015, « Human geography and socio-technical transition studies: Promising intersections », *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 17, p. 73-91.

MURRAY Warwick E, **OVERTON** John, 2016, « Retroliberalism and the new aid regime of the 2010s », *Progress in Development Studies*, 16(3), p. 244-260.

MUSUSA Patience, 2010a, « Contesting Illegality: Women in the informal Copper Business », *in* **Fraser** Alastair, **Larmer** Miles (dir.), *Zambia, Mining, and Neoliberalism: Boom and bust on the globalized Copperbelt*, Palgrave MacMillan, New York, Africa Connects.

MUSUSA Patience, 2010b, « 'Getting by': life on the Copperbelt after the privatisation of the Zambia Consolidated Copper Mines », *Social Dynamics*, 36(2), p. 380-394.

MWANZA MUJILA Fiston, 2014, *Tram 83*, Paris, France, Métailié, 2014, 199 p.

MWASE Ngila, 1987, « Zambia, the TAZARA and the alternative outlets to the sea », *Transport*

Reviews, 7(3), p. 191-206.
MWEBANTU, 2018, « 2,500 miners to lose their jobs at Kansanshi Mine and Sentinel Mine », 21 décembre 2018. URL : <https://mwebantu.com/2018/12/21/2500-miners-to-lose-their-jobs-at-kansanshi-mine-and-sentinel-mine/> [consulté le 19 août 2019].
NATIONAL ASSEMBLY OF ZAMBIA, 2011, « Daily Parliamentary Debates for the Fifth Session of the Tenth Assembly ».
NAY Olivier, 2014, « International Organisations and the Production of Hegemonic Knowledge: how the World Bank and the OECD helped invent the Fragile State Concept », *Third World Quarterly*, 35(2), p. 210-231.
NEGI Rohit, 2009, *Copper Capitalism Today: Space, State and Development in North Western Zambia*, Thèse de doctorat, Ohio State University, 211 p.
NEGI Rohit, 2011, « The micropolitics of Mining and Development in Zambia: Insights from the North-Western Province », *African Studies Quarterly*, 12(2), p. 27-44.
NEWS DIGGERS, 2018, « Thanks for stealing, but leaving us good roads », *Zambia: News Diggers!* URL : < https://diggers.news/opinion/2018/10/01/thanks-for-stealing-but-leaving-us-good-roads/> [consulté le 19 août 2019].
NIELSEN Morten, 2012, « Roadside Inventions: Making Time and Money Work at a Road Construction Site in Mozambique », *Mobilities*, 7(4), p. 467-480.
NORDSTROM Carolyn, 2003, « Shadows and Sovereigns », *in* **Brenner** Neil, **Jessop** Bob, **Jones** Martin (dir.), *State/Space: a reader*, Malden, Etats-Unis, Blackwell.
NOTTEBOOM Theo, **RODRIGUE** Jean-Paul, 2009, « The future of containerization: perspectives from maritime and inland freight distribution », *GeoJournal*, 74(1), p. 7.
OFFNER Jean-Marc, 1993, « Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique », *Espace géographique*, 22(3), p. 233-242.
OLIVIER DE SARDAN Jean-Pierre, 2008, « À la recherche des normes pratiques de gouvernance réelle en Afrique. », *Afrique : pouvoir et politique*.
OLIVIER DE SARDAN Jean-Pierre, 2012, *La rigueur du qualitatif*, Louvain-la-Neuve, Bruylant/Academia, Anthropologie Prospective, 374 p.
OLIVIER DE SARDAN Jean-Pierre, 2014, « The delivery State in Africa. Interface bureaucrats, professional cultures and the bureaucratic mode of governance », *in* **Bierschenk** Thomas, **Olivier de Sardan** Jean-Pierre (dir.), *States at work: dynamics of African bureaucracies*, Boston, Brill, Africa-Europe Group for Interdisciplinary Studies, p. 399-429.
OPITZ Sven, **TELLMANN** Ute, 2012, « Global territories: zones of economic and legal dis/connectivity », *Distinktion: Scandinavian Journal of Social Theory*, 13, p. 261-282.
ORENSTEIN Dara, 2011, « Foreign-Trade Zones and the Cultural Logic of Frictionless Production », *Radical History Review*, 2011(109), p. 36-61.
ORENSTEIN Dara, 2018, « Warehouses on wheels », *Environment and Planning D: Society and Space*, 36(4), p. 648-665.
OUGAARD Morten, 2018, « The Transnational State and the Infrastructure Push », *New Political Economy*, 23(1), p. 128-144.

OWEN Oliver (dir.), 2018, *Politique africaine 2018/3 (n° 151)*, Karthala, Paris.
OWEN Oliver, **BOTIVEAU** Raphaël, 2018, « « Dans les règles » : fiscalité, confiance et considération dans les campagnes agricoles du Nigeria », *Politique africaine*, n° 151(3), p. 105-132.
PAASI Anssi, 2011, « Geography, space and the re-emergence of topological thinking », *Dialogues in Human Geography*, 1(3), p. 299-303.
PACHÉ Gilles, 2007, « Slowness logistics: Towards a new time orientation? », *Time & Society*, 16(2-3), p. 311-332.
PAICE Edward, 2007, *Tip and run: the untold tragedy of the Great War in Africa*, London, Royaume-Uni, Weidenfeld & Nicolson, xxxix+488; 32 p.
PARIZOT Cédric, 2009, « Temporalités et perceptions de la séparation entre Israéliens et Palestiniens », *Bulletin du Centre de recherche français à Jérusalem*, n°20.
PASSEGUE Sophie, 1997, « Rugosité routière et mesures de temps d'accès en milieu rural: Une modélisation par carroyage », *L'Espace géographique*, 26(4), p. 355-366.
PECK Jamie, 2003, « Geography and public policy: mapping the penal state », *Progress in Human Geography*, 27(2), p. 222-232.
PECK Jamie, 2004, « Geography and public policy: constructions of neoliberalism », *Progress in Human Geography*, 28(3), p. 392-405.
PECK Jamie, **TICKELL** Adam, 2002, « Neoliberalizing Space », *in* **Brenner** Neil, **Theodore** Nik (dir.), *Spaces of Neoliberalism*, John Wiley & Sons, Ltd, p. 33-57.
PERALDI Michel (dir.), 2001, *Cabas et containers: activités marchandes informelles et réseaux migrants transfrontaliers*, Paris, France, Maisonneuve et Larose : Maison méditerranéenne des sciences de l'homme, 361 p.
PERALDI Michel, 2010, « Informalités, nouvelles perspectives analytiques », *in* **Denieuil** Pierre-Noël, **Madoui** Mohamed (dir.), *Entrepreneurs maghrébins: terrains en développement*, Paris, France, Karthala.
PEŠA Iva, 2019, « Water, housing and (in)formality in Kitwe, Zambia », *in* **Lemanski** Charlotte (dir.), *Citizenship and Infrastructure: Practices and Identities of Citizens and the State*, Routledge, Routledge Studies in Urbanism and the City, p. 104-122.
PHIRI Felix J., 2008, « Islam in post-colonial Zambia », *in* **Gewald** Jan-Bart, **Hinfelaar** Marja, **Macola** Giacomo (dir.), *One Zambia, many histories: towards a history of post-colonial Zambia*, Leiden, Pays-Bas, Brill.
PHIRI Mwanda, **CHEELO** Caesar, 2017, « Stand-off on mining energy tariffs », *Zambia Daily Mail*, 30 août 2017. URL : <http://www.daily-mail.co.zm/stand-off-on-mining-energy-tariffs/> [consulté le 19 août 2019].
PIEL Simon, **TILOUINE** Joan, 2016, « Bolloré : la saga du port maudit de Conakry », *Le Monde*, 16 septembre 2016.
PORTUGAL-PEREZ Alberto Wilson John S., 2008, « Trade Costs in Africa: Barriers and Opportunities for Reform », Banque Mondiale.
PORTUGAL-PEREZ Alberto, **WILSON** John S., 2012, « Export Performance and Trade

Facilitation Reform: Hard and Soft Infrastructure », *World Development*, 40(7), p. 1295-1307.
POSNER Miriam, 2018, « See No Evil », *Logic*, 4. URL : <https://logicmag.io/scale/see-no-evil/> [consulté le 19 août 2019].
POSNER Miriam, 2019, « The Software That Shapes Workers' Lives », *The New Yorker*, 12 mars 2019. URL : <https://www.newyorker.com/science/elements/the-software-that-shapes-workers-lives> [consulté le 19 août 2019].
POTTS Deborah, 2005, « Counter-urbanisation on the Zambian copperbelt? Interpretations and implications », *Urban Studies*, 42(4), p. 583–609.
POURTIER Roland, 1986, « La dialectique du vide: densité de population et pratiques foncières en Afrique centrale forestière », *Politique africaine*, 21, p. 10-21.
POURTIER Roland, 2009, « Reconstruire le territoire pour reconstruire l'État : la RDC à la croisée des chemins », *Afrique contemporaine*, n° 227(3), p. 23-52.
PRICEWATERHOUSECOOPERS ZAMBIA, 2016, « Building resilience and unlocking potential. Zambia's 2017 National Budget », Lusaka, Zambie.
PUEL Gilles, 2003, « Géographie des centres d'appel », *Réseaux*, 119(3), p. 203-236.
PUMAIN Denise, **BRETAGNOLLE** Anne, **NINOT** Olivier, **FREMONT** Antoine, **DELAPLACE** Marie, **BEAUCIRE** Francis, **OFFNER** Jean-Marc, 2014, « Les effets structurants des infrastructures de transport », *L'Espace géographique*, Tome 43(1), p. 51-67.
RAEYMAEKERS Timothy, 2009, « The silent encroachment of the frontier: A politics of transborder trade in the Semliki Valley (Congo–Uganda) », *Political Geography*, 28(1), p. 55-65.
RAKNER Lise, 2003, *Political and economic liberalisation in Zambia, 1991-2001*, Uppsala, Sweden : Somerset, NJ, Nordic Africa Institute. 235 p.
RANKIN ENGINEERING CONSULTANTS, 2015, « Techno-economic study, detailed engineering design and tender document preparation for upgrading 121km of the Solwezi to Kipushi (D271) road in North-Western Province », rapport n°R2013-11-PDR03, Lusaka, Zambie, Road Development Agency.
REKHVIASHVILI Lela, **SGIBNEV** Wladimir, 2018, « Placing Transport Workers on the Agenda: The Conflicting Logics of Governing Mobility on Bishkek's Marshrutkas », *Antipode*, 50(5), p. 1376-1395.
RIPOLL Fabrice, 2008, « Espaces et stratégies de résistance : répertoires d'action collective dans la France contemporaine », *Espaces et sociétés*, n° 134(3), p. 83-97.
RIST Gilbert, 2012, *Le développement: histoire d'une croyance occidentale*, Paris, Sciences po, les presses.
RODRIGUE Jean-Paul, **COMTOIS** Claude, **SLACK** Brian (dir.), 2013, *The geography of transport systems*, 3. ed, Londres, Routledge, 411 p.
ROITMAN Janet, 2003, « La garnison-entrepôt : une manière de gouverner dans le bassin du lac Tchad », *Critique internationale*, n°19(2), p. 93-115.
ROITMAN Janet, 2005, *Fiscal disobedience: an anthropology of economic regulation in Central Africa*, Princeton, Etats-Unis, Princeton University Press, xvi+233 p.

ROSE Gillian, 1997, « Situating knowledges: positionality, reflexivities and other tactics », *Progress in Human Geography*, 21(3), p. 305-320.
ROSENTHAL Elisabeth, 2009, « Smuggling Europe's Waste to Poorer Countries », *New York Times*, 26 septembre 2009.
RUBBERS Benjamin, 2006, « Les mesures de la dissimulation : Les méthodes de recherche en sciences sociales face à la falsification de l'économie congolaise », *Civilisations*, 54(1/2), p. 57-66.
RUBBERS Benjamin, 2009, *Faire fortune en Afrique: anthropologie des derniers colons du Katanga*, Paris, France, Karthala, 287 p.
RUBBERS Benjamin, 2019, « Mining towns, enclaves and spaces: A genealogy of worker camps in the Congolese copperbelt », *Geoforum*, 98, p. 88-96.
RUSSO Bruno Pepe, 2016, « Banalité et complexité sociopolitiques dans deux waste-scapes : Kitwe et Naples », *Tumultes*, 45, p. 91-112.
SAMUEL Boris, 2012, « Calcul macroéconomique et modes de gouvernement : les cas de la Mauritanie et du Burkina Faso », *Politique africaine*, N° 124(4), p. 101-126.
SANYAL Kalyan K., 2007, *Rethinking capitalist development: primitive accumulation, governmentality and post-colonial capitalism*, New Delhi, Routledge India, x+275 p.
SAUNDERS Richard, **CARAMENTO** Alexander, 2018, « An extractive developmental state in Southern Africa? The cases of Zambia and Zimbabwe », *Third World Quarterly*, 39(6), p. 1166-1190.
SCHEELE Judith, 2010, « Tribus, États et fraude : la région frontalière algéro-malienne », *Etudes rurales*, n° 184(2), p. 79-94.
SCHEELE Judith, 2011, « Circulations marchandes au Sahara : entre licite et illicite », *Hérodote*, 142, p. 143-162.
SCHLESINGER Mark E., 2011, *Extractive metallurgy of copper*, Amsterdam, Pays-Bas.
SCHOUTEN Peer, 2013, « The Materiality of State Failure: Social Contract Theory, Infrastructure and Governmental Power in Congo », *Millennium*, 41(3), p. 553-574.
SCHOUTEN Peer, 2016, « Roadblock economies : supply chains, parasites and failed state formation in Central Africa », Conference paper. States of Circulation, Copenhague, Danemark, novembre 2016.
SCHOUTEN Peer, 2019, « Roadblock politics in Central Africa », *Environment and Planning D: Society and Space*, Primo-publication en ligne.
SCHOUTEN Peer, **MURAIRI** Janvier, **KUBUYA BATUNDI** Saidi, 2017, « "Everything that moves will be taxed" », Copenhagen, Denmark, The International Peace Information Service (IPIS).
SCHWANEN Tim, 2016, « Geographies of transport I: Reinventing a field? », *Progress in Human Geography*, 40(1), p. 126-137.
SCOTT James C., 1998, *Seeing like a state: how certain schemes to improve the human condition have failed*, New Haven, Etats-Unis, xiv+445 p.
SELLAR Christian, 2019, « Transnationalizing bureaucracies through investment promotion: The case of Informest », *Environment and Planning C: Politics and Space*, 37(3), p. 461-479.

SHAMIR Ronen, 2005, « Without Borders? Notes on Globalization as a Mobility Regime », *Sociological Theory*, 23(2), p. 197-217.
SIEGEL Brian, 1988, « Bomas, Missions, and Mines; The Making of Centers on the Zambian Copperbelt », *African Studies Review*, 31(3), p. 61-84.
SIEGEL Brian, 1991, « The "Wild" and "Lazy" Lamba: Ethnic Stereotypes on the Central African Copperbelt », *in* **Vail** Leroy (dir.), *The Creation of Tribalism in Southern Africa*, University of California Press, p. 436.
SIMONE AbdouMaliq, 2004, *For the city yet to come: changing African life in four cities*, Durham, Etats-Unis d'Amérique, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, x+297 p.
SIMPSON Michael, 2019, « The annihilation of time by space: Pluri-temporal strategies of capitalist circulation », *Environment and Planning E: Nature and Space*, 2(1), p. 110-128.
SIMUTANYI Neo, 1996, « The politics of structural adjustment in Zambia », *Third World Quarterly*, 17(4), p. 825-839.
SMITH Adrian, **STIRLING** Andy, **BERKHOUT** Frans, 2005, « The governance of sustainable socio-technical transitions », *Research Policy*, 34(10), p. 1491-1510.
SMITH Neil, 2008, *Uneven Development: Nature, Capital, and the Production of Space*, 3rd Revised edition, Athens, University of Georgia Press, 344 p.
SÖDERBAUM Frederick, **LUNDIN** Iraê Baptista, 2002, « The Construction of Cross-Border Regions in Southern Africa: the Case of the Maputo Corridor », *in Globlization, Regionalization and Cross-Border Regions*, Palgrave MacMillan, New York, Etats-Unis, International Political Economy Series, p. 241-261.
SONG Dong-Wook, 2002, « Regional container port competition and co-operation: the case of Hong Kong and South China », *Journal of Transport Geography*, 10(2), p. 99-110.
SOULE Bio, 2011, « Réunion spéciale sur la dépendance à l'égard des produits de base et l'impact des crises mondiales multiples dans les PMA: Profil de l'exposition à l'instabilité des marchés et développement des capacités de résilience aux crises futures. Etude de cas du Bénin », Cotonou, Bénin, CNUCED.
SPRINGER Simon, 2014, « Human geography without hierarchy », *Progress in Human Geography*, 38(3), p. 402-419.
STAEHELI Lynn A, **MITCHELL** Don, **NAGEL** Caroline R, 2009, « Making Publics: Immigrants, Regimes of Publicity and Entry to 'The Public' », *Environment and Planning D: Society and Space*, 27(4), p. 633-648.
STAR Susan Leigh, 1999, « The Ethnography of Infrastructure », *American Behavioral Scientist*, 43(3), p. 377-391.
STENMANNS Julian, 2019, « Logistics from the margins », *Environment and Planning D: Society and Space*, Primo-publication en ligne.
TERAVANINTHORN Supee, **RABALLAND** Gaël, 2009, « Transport Prices and Costs in Africa. A review of the International Corridors. », Washington, DC, Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement / Banque Mondiale.

THEVENOT Laurent, 1985, « Les investissements de forme », *in* **Piore** Michael J., **Sabel** Charles F. (dir.), *Conventions économiques*, Paris, France, Presses universitaires de France.
THIS DAY, 2008, « Save the "Uhuru Railway" from collapse », *This Day*, 31 octobre 2008, [archivé].
THOREZ Julien, 2008, « La construction territoriale de l'indépendance : réseaux et souveraineté en Asie centrale post-soviétique », *Flux*, 70, p. 33-48.
TILOUINE Joan, **PIEL** Simon, 2018, « Concessions portuaires en Afrique : Vincent Bolloré placé en garde à vue », *Le Monde.fr*, 24 avril 2018. URL : <https://www.lemonde.fr/societe/article/2018/04/24/ports-africains-vincent-bollore-en-garde-a-vue_5289749_3224.html> [consulté le 19 août 2019].
TITECA Kristof, 2006, « Les Opec boys en Ouganda, trafiquants de pétrole et acteurs politiques », *Politique africaine*, 103, traduit par **Osmond** Thomas, **Foucher** Vincent, p. 143-159.
TRIMMER III Loyd M., 2017, « The Mineral Industry of Zambia », Minerals Yearbook, U.S. Geological Survey.
TSING Anna, 2005, *Friction: an Ethnography of Global Connection*, Princeton University Press, Princeton, Etats-Unis, xiv+321 p.
TSING Anna, 2008, « The Global Situation », *Cultural Anthropology*, 15(3), p. 327-360.
TSING Anna, 2009, « Supply Chains and the Human Condition », *Rethinking Marxism*, 21(2), p. 148-176.
TSING Anna, 2012, « On Nonscalability: The Living World Is Not Amenable to Precision-Nested Scales », *Common Knowledge*, 18(3), p. 505-524.
TSING Anna, 2015, *The mushroom at the end of the world: on the possibility of life in capitalist ruins*, Princeton, Etats-Unis, xii+331 p.
UNCTAD, 2011, « Use of Customs automation systems », Technical Note, No. 3, Genève, Trust Fund for Trade Facilitation Negotiations.
VILAKAZI Thando S., 2018, « The causes of high intra-regional road freight rates for food and commodities in Southern Africa », *Development Southern Africa*, 35(3), p. 388-403.
VIRILIO Paul, 1977, *Vitesse et politique : Essai de dromologie*, Editions Galilée.
VOGEL Christoph, **RAEYMAEKERS** Timothy, 2016, « Terr(it)or(ies) of Peace? The Congolese Mining Frontier and the Fight Against "Conflict Minerals" », *Antipode*, 48(4), p. 1102-1121.
VOLVEY Anne, **CALBERAC** Yann, **HOUSSAY-HOLZSCHUCH** Myriam, 2012, « Terrains de je. (Du) sujet (au) géographique », *Annales de géographie*, 687-688, p. 441-461.
VON SCHNITZLER Antina, 2013, « Traveling Technologies: Infrastructure, Ethical Regimes, and the Materiality of Politics in South Africa », *Cultural Anthropology*, 28(4), p. 670-693.
WEST Harry G., **SANDERS** Todd, 2003, *Transparency and Conspiracy: Ethnographies of Suspicion in the New World Order*, Duke University Press.
WHYTE David (dir.), 2015, *How corrupt is Britain?*, London, Pluto Press, 198 p.
WOXENIUS Johan, 2006, « Temporal Elements in the Spatial Extension of Production Networks », *Growth and Change*, 37(4), p. 526-549.

ZAMBIA DAILY MAIL, 2017, « Mushindamo farmers high on agriculture », 21 mai 2017. URL : <http://www.daily-mail.co.zm/mushindamo-farmers-high-on-agriculture/> [consulté le 19 août 2019].
ZAMBIA SUGAR, 2017, « Zambia Sugar Final Results », Lusaka, Zambie, Illovo Sugar Africa.
ZANETTI Thomas, 2016, « La domination spatiale et temporelle du capital : un siècle de gouvernement de l'espace et du temps à Clermont-Ferrand », *L'Espace Politique. Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique*, 30.
ZELLER Wolfgang, 2010, « Neither arbitrary nor artificial: Chiefs and the making of the Namibia-Zambia borderland », *Journal of Borderlands Studies*, 25(2), p. 6-21.
ZHANG Kevin H., 2006, *China as the World Factory*, Routledge, 305 p.
ZIADAH Rafeef, 2018, « Constructing a logistics space: Perspectives from the Gulf Cooperation Council », *Environment and Planning D: Society and Space*, 36(4), p. 666-682.

Liste des figures

Figure 1 : Part de l'Afrique dans les échanges mondiaux en dollars constants (Graphique réalisé par l'auteure à partir des données statistiques de l'OMC). 30
Figure 2 : Pont ferroviaire (et aujourd'hui routier) sur les gorges du Zambèze, construit en 1905. Livingstone, 24 octobre 2017 80
Figure 3: The Rhodes Colossus. Caricature parue dans le magazine britannique Punch en 1892. Cette image est peut-être la représentation la plus célèbre de Cecil Rhodes et de son entreprise coloniale. 82
Figure 4 : Exportation du cuivre zambien en fonction des différents itinéraires, 1966-1983 (en %). D'après Gleave, 1992, p. 261 99
Figure 5 : Dette extérieure zambienne, 1970-1991. D'après Andersson et Ndulo (1994), cité dans Rakner, 2003, p. 51 102
Figure 6 : Le chevauchement des zones de libre-échange africaines. Source : Dupoux et al., 2018. 108
Figure 7 : Bilan quantitatif des privatisations. Source : Rakner, 2003, p.74. 112
Figure 8 : Carte de la fibre optique terrestre et maritime en Afrique australe. Source : Liquid Telecom < https://www.liquidtelecom.com/about-us/network-map.html> 115
Figure 9 : Publicité annonçant la construction d'une deux fois deux voies entre Lusaka et Ndola. Le Président de la République Edgar Lungu y est représenté à gauche. Luanshya, 18 octobre 2017. 118
Figure 10 : Carte schématique des corridors reliant les Copperbelts aux ports d'exportation 119
Figure 11 : Image satellite de Kasumbalesa. Les zones de couleur ocre sont les espaces bâtis. Source : Google Maps, 2018 130
Figure 12 : Route principale de Kasumbalesa-Zambie, 14 décembre 2017 132
Figure 13 : Services frontaliers zambiens de Kipushi, 16 juin 2016 133
Figure 14 : Panneau d'entrée dans la ville de Ndola, 27 décembre 2017 136
Figure 15 : Paysages miniers de Nchanga, Chingola, 26 novembre 2017 137
Figure 16 : Aire de chargement des cathodes de cuivre, mine de Tellis, RDC, 12 septembre 2017. 138
Figure 17 : Usine de chaux de la "lime belt" de Ndola, 11 août 2017 139
Figure 18 : Transporteur à vélo chargé de boissons traversant le corridor piétonnier de Kasumbalesa, 18 mai 2016 147
Figure 19 : Un convoi exceptionnel bloqué barrant une route à Ndola, 20 novembre 2017 . 168
Figure 20 : Cathodes de cuivre rassemblées en paquet et chargées sur un camion, Tellis Mining, 12 septembre 2017 168
Figure 21 : Camions flat-beds chargés de 33 tonnes de cathodes de cuivre et prêts à quitter Tellis Mining, 12 septembre 2017 168
Figure 22 : Tableau de suivi des poids lourd voyageant vers le sud. Les noms indiqués en haut du tableau sont les points-clés du territoire par lesquels passent les camions. Les durées de trajet

moyennes entre eux sont indiquées en noir. En bleu, dans les cases, sont reportées les numéros d'identification des véhicules et leur heure de passage. 8 septembre 2017, Lubumbashi. 169
Figure 23 : Tweet de l'ICTSD résumant l'idéologie libérale et les retombées positives de l'augmentation du commerce en Afrique. 172
Figure 24 : Les "top performers" du LPI. Cette infographie met également en avant les bons élèves parmi les pays au faible PIB. Source : Banque Mondiale <lpi.worldbank.org> 175
Figure 25 : Logistics Performance Index, comparaison entre le pays le plus performant (l'Allemagne) et la Zambie, classée 111è. Source : Banque Mondiale <lpi.worldbank.org> 176
Figure 26 : Impact attendu des réformes politiques sélectionnées sur les circulations de marchandises en Afrique Australe (en pourcent). Ainsi, la réduction de 20 % du temps de franchissement de la frontière aurait comme conséquence la hausse des ventes à hauteur de 18 % (Vilakazi, 2018) 178
Figure 27 : Répartition du temps de transport par étapes pour des LLDC. Source : Arvis, Raballand et Marteau, 2010, p. 48. 180
Figure 28 : Panneau publicitaire d'un magazine spécialisé dans le monde des affaires en Afrique, Lusaka, 21 juillet 2017 181
Figure 29 : Tableau d'évaluation de la performance de la chaîne logistique liant les entreprises Giant Logistiks, Akili Mani et Tellis Mining. 196
Figure 30 : Les KPIs du bureau de Giant Logistiks du côté zambien de la frontière de Kasumbalesa 197
Figure 31 : Performance temporelle d'une boucle sur une année type. En rouge, les KPIs non-respectés. 198
Figure 32 : Durée moyenne d'un trajet organisé et géré par les entreprises Giant Logistiks, Akili Mani et Tellis Mining 199
Figure 33 : Camions en attente, stockés sur le parking du hub de Chingola, propriété de Giant Logistiks, 22 avril 2016. 204
Figure 34 : Tweet d'un chercheur spécialiste de l'Afrique australe à propos d'un rapport de l'International Crisis Group traitant du commerce en Afrique. 207
Figure 35 : Différences dans les prix du cuivre à l'exportation entre Zambie et Suisse. Source : Das et Rose, 2014. 217
Figure 36 : Plan de l'entrepôt de *Giant Logistiks* à Ndola. On y trouve trois espaces sous douane, dont un situé à l'extérieur. 223
Figure 37 : Poste frontière de Sakania, 31 août 2017 238
Figure 38 : Principaux pays producteurs de cobalt, 2012-2017. Source : statista.com 248
Figure 39 : Valeurs comparées d'une tonne de marchandises importées en Zambie ou en transit et la valeur d'une tonne de marchandises exportées vers la RDC, en USD. Graphique réalisé par l'auteure à partir de données du Comesa. 249
Figure 40 : Transbordement manuel de 33 tonnes de farine. Kasumbalesa, 13 mai 2016 259
Figure 41 : Affiche électorale du candidat d'opposition H. Hichilema et de son parti UPND. Kasumbalesa, 23 mai 2016 262

Figure 42 : Caricature de Dora Siliya du dessinateur Choklet, publiée dans le quotidien en ligne The Mast, octobre 2018. 263
Figure 43 : Tweet d'un citoyen zambien, 10 septembre 2018. Il manque un mot dans la première phrase. Il faut lire “we used to drive on the left **side** of the road”. 263
Figure 44 : Caricature mettant en scène un concours de saut de nids de poule. Auteur inconnu. 264
Figure 45 : Un engin minier sur les routes de Chingola. On aperçoit au fond un camion-citerne transportant de l'acide. 26 novembre 2017 268
Figure 46 : Rond-point de Chingola. 24 novembre 2017 269
Figure 47 : Changement de voie obligatoire, Chingola. 24 novembre 2017 269
Figure 48 : Passage de la route sous la ligne de chemin de fer Intermine à Chingola. 26 novembre 2017 270
Figure 49 : Travaux sur la route à Chingola. 24 novembre 2017 271
Figure 50 : Déviation à Chingola. 15 décembre 2017 271
Figure 51 : Sacs de breakfast meal (un type de farine de maïs) zambien à la gare routière de Kasumbalesa-RDC pendant le maize ban de 2016. 20 mai 2016. 275
Figure 52 : Symposium de l'Union Africaine sur les zones économiques spéciales, Lusaka. 7 novembre 2017 285
Figure 53 : Tweet d'un citoyen zambien, interpellant le Président de la République sur les résultats de son gouvernement en matière de diversification économique. Le Maheu est une boisson non-alcoolisée à base de millet ou de maïs, produite de façon industrielle par l’entreprise zambienne Trade Kings. Mutoto est le nom d’un stimulant sexuel imitant le Viagra 296
Figure 54 : Cour de l'entreprise Aristides, Ndola. 24 novembre 2017 298
Figure 55 : La file de camion en attente pour traverser Kasumbalesa. Capture d’écran d’une vidéo prise par l'auteure, 13 décembre 2017 300
Figure 56 : Les fonderies de Nkana (en arrière-plan), la Black Mountain (à gauche) et le chemin de fer Intermine. Kitwe, 24 novembre 2017 308
Figure 57 : Minerais de cuivre brut exposés au marché de Kipushi, 17 juin 2016 308
Figure 58 : Dépôt d'achat de minerais dans les environs de Kolwezi. Photographie prise par J. L., reproduite avec l’autorisation de l’auteure. 17 novembre 2017 309
Figure 59 : Portail d'une entreprise de transport somalienne spécialisée dans le transport et la manutention d’acide. Zone industrielle de Ndola, 9 décembre 2017 312
Figure 60 : Transporteurs chargeant sur leurs vélos des sacs de nourriture pour bétail dans l'entrepôt Olympic Milling de la frontière. Cette importante commande n'est le fait que d'un commerçant. Kasumbalesa, 18 mai 2016. 314
Figure 61 : Le préposé aux statistiques de la CBTA, installé au niveau du corridor pour piétons et vélos. Kasumbalesa, 6 mai 2016 320
Figure 62 : Exemple de tableau produit par la CBTA à partir des données récoltées manuellement. Source : scan à partir de l'original. 321

Figure 63 : Exemple de tableau compilé par les "border monitors" du programme Fewsnet. Les données compilées ne concernent que les denrées alimentaires : maïs, haricots, poulets, manioc, etc. 323
Figure 64 : Croiser un poids lourd sur la route de Kipushi, 19 juin 2016 334
Figure 65 : Entrée de Kipushi et poids lourds stationnés, 25 novembre 2017 335
Figure 66 : Pont sur la rivière Kafue. Le franchissement du pont est théoriquement limité aux véhicules ne dépassant pas 15 tonnes. Route de Kipushi, 25 novembre 2017 335
Figure 67 : Sacs de ciment en partance pour le Congo. Les vélos, transportant 200kg de ciment chacun, peuvent emprunter les *bush paths*. Ils font cependant partie d'une commande beaucoup plus importante, comme en témoigne la présence du camion en second plan. Kipushi, 25 novembre 2017 337
Figure 68 : Marché de Kipushi. Au premier plan, une vendeuse de capenta (friture d'alevins) et de poissons séchés. 17 juin 2016 338
Figure 69 : Le terrain sur lequel Giant Logistiks aimerait construire un bureau. Le bâtiment visible en arrière-plan est le nouveau bureau des services de l'immigration. Kipushi, 25 novembre 2017 345
Figure 70 : Camion accidenté sur la route entre Lusaka et Ndola, 3 décembre 2017 348
Figure 71 : Ateliers Zambia Electrometer fermés. Ndola, 21 septembre 2017 352
Figure 72 : Ateliers Zamtel fermés. Ndola, 21 septembre 2017 352
Figure 73 : Cour d'une entreprise fermée. Ndola, 23 septembre 2017 353
Figure 74 : Portail d'une usine de biscuits, fermée. Ndola, 23 septembre 2017 353
Figure 75 : Emplacement d'une entreprise spécialisée dans la géochimie pour l'industrie minière. Ndola, 21 septembre 2017 354
Figure 76 : Au premier plan, une usine abandonnée de fabrication de papier (Muchinga Paper Company). À l'arrière-plan, un tout nouveau centre mécanique pour poids lourds. Ndola, 22 septembre 2017 355
Figure 77 : Décoration du mur d'enceinte du nouveau centre de mécanique pour poids lourds pour son ouverture prochaine. Ndola, 14 novembre 2017 355
Figure 78 : Photographie d'une carte murale représentant les corridors pris en charge en Afrique par Giant Logistiks affichée dans les bureaux de l'entreprise. Chingola, 22 avril 2016 368
Figure 79 : Carte schématique des représentations spatiales des régimes de circulations 371
Figure 80 : Représentation schématique de la vitesse et de la régularité des circulations portées par les trois régimes. Réalisation : A. Ziller. 372
Figure 81 : Tweet d'un citoyen zambien sur la responsabilité de Bolloré Africa Logistics dans l'amende record infligée à First Quantum Minerals en 2018. 386
Figure 82 : Sacs de minerais à faible teneur stockés dans l'entrepôt de Giant Logistiks. Ndola, 30 août 2017 394
Figure 83 : Brochure d'une entreprise de transport congolaise se félicitant de l'obtention du standard ISO Qualité. 417

Liste des cartes

Carte 1 : Les Copperbelts, mines et infrastructures de transport. Carte de situation générale. 21
Carte 2 : Les installations minières dans les Copperbelts coloniales, qui sont également aujourd'hui les principales villes. 79
Carte 3 : Progression du chemin de fer dans l'Afrique australe coloniale. La toponymie retenue est la toponymie coloniale. 81
Carte 4 : Fermeture des routes d'exportation traditionnelles et création des liaisons vers la Tanzanie 97
Carte 5 : Pays membres de la SADC et du COMESA 107
Carte 6 : Carte de localisation : Mazabuka et principaux points frontaliers zambiens. 236
Carte 7 : Carte de Chingola et localisation des photographies. © OpenStreet Map 267
Carte 8 : Production, transport et vente d'acide sulfurique liquide dans les Copperbelts 299

Liste des encadrés

Encadré 1 : Cecil Rhodes, biographie d'un homme d'affaires 78
Encadré 2 : Bembas et Lambas : brève histoire du peuplement de la Copperbelt zambienne . 85
Encadré 3 : Kenneth Kaunda, héros de l'indépendance zambienne. 91
Encadré 4 : Frederick Chiluba, deuxième Président de la République zambienne 103
Encadré 5 : Première visite de Kasumbalesa 131
Encadré 6 : Le Trade Information Desk de Kasumbalesa. 147
Encadré 7 : La frontière de Kipushi. 148
Encadré 8 : Que voit-on depuis le TID ? 149
Encadré 9 : Les chemins de contournement de Kasumbalesa. 150
Encadré 10 : Marché à Kipushi. 150
Encadré 11 : Affirmer son statut marital à Kasumbalesa. 163
Encadré 12 : La vitesse, un argument commercial de première importance. 188
Encadré 13 : Les aventures de Jack S. au Congo 244
Encadré 14 : La réglementation fiscale zambienne, clé de voûte structurelle du régime de roue de secours. 256
Encadré 15 : Importer des marchandises au Congo. Exemple des produits pétroliers. 292
Encadré 16 : Entretien avec Monsieur Pierre, cambiste à Kasumbalesa 318
Encadré 17 : Les limites de l'itinéraire de Kasumbalesa mises en évidence par un acteur du régime hors-piste. 342
Encadré 18 : Co-production publique privée des cadres bureaucratiques des circulations commerciales en Zambie. 407
Encadré 19 : Dossiers et rapports demandés par l’entreprise Copper Extract (nom modifié), dans la gestion de ses importations en Zambie. 420

Liste des tableaux

Tableau 1 : Répartition des séjours sur le terrain. 126
Tableau 2 : Méthodes de prise de contact des entretiens du corpus. 142
Tableau 3 : Répartition dans le corpus des catégories d'acteurs interviewés. 143

Table des matières

REMERCIEMENTS **5**

RESUME **9**

SOMMAIRE **11**

AVANT-PROPOS **13**

SIGLES ET ABRÉVIATIONS **15**

INTRODUCTION GENERALE **17**

Les affaires commerciales en Afrique : pratiques hors normes ou commerce ordinaire ? 17
Genèse du projet : questionner l'altérité radicale des faits sociaux africains 18
Les régimes de circulations, un concept pour saisir dans leur complexité les circulations de marchandises 19
Contexte et méthode 20
Approcher les circulations par leurs contradictions 21
Structure de la thèse 23

CHAPITRE 1. ANALYSER LES REGIMES DE CIRCULATIONS EN GEOGRAPHIE **25**

INTRODUCTION 25
I. MARCHANDISES EN (IM)MOBILITES 26
1. Compter et comptabiliser les flux : des modèles pour comprendre leur régularité *27*
a) Approches quantitatives des flux de marchandises au carrefour entre sciences économiques et monde des affaires 27
b) Apports et limites des méthodes quantitatives dans la compréhension des marchandises en mouvement en Afrique 29
2. Comprendre les mouvements des choses dans l'espace comme des circulations *32*
a) Historique d'un changement de perspective sur les circulations de marchandises : de la sécurité à la fluidité des mouvements commerciaux 33
b) Rendre visibles les rapports de pouvoir dans les chaînes de production et de valeur à travers l'étude des infrastructures matérielles et immatérielles 34
c) Analyser les infrastructures matérielles et immatérielles comme des idéologies matérialisées 35
3. Analyse de la valeur des biens qui circulent : la circulation contrastée de biens de différente nature *37*
a) Défétichiser les marchandises 37
b) Repeupler les chaînes de valeur 38
4. Comment rendre compte des circulations, phénomènes contradictoires ? *40*
a) Immobilités et décélérations 40
b) Qu'est-ce que les terrains africains apportent à la compréhension des circulations commerciales ? 42
II. ENGAGER ET REGULER DES CIRCULATIONS DE MARCHANDISES : COMMENT ORGANISER DES EVENEMENTS CONTRADICTOIRES ? 44
1. Comment les acteurs publics et les acteurs privés organisent-ils les circulations ? Des instruments semblables *45*
a) Compter et comptabiliser les mouvements : techniques publiques et privées 45
- Naissance des technologies de comptabilisation des flux dans l'administration des territoires 45
- Les technologies de comptage et de classement prises dans le dialogue entre État et entreprise 47

b) Les politiques commerciales, outils publics et privés 48
- Politique commerciale publique : capter les rentes ? 48
- Politiques commerciales privées : intégration globale et implantation locale 49

c) La régulation par l'infrastructure 50
d) La territorialisation des circulations : construction d'un espace de relations par la régionalisation 51
- Régionalisation « par le haut » : structures institutionnelles de régulation du commerce 52
- Régionalisation « par le bas » : une focale sur les acteurs commerciaux de petite échelle 52
e) Une co-production des infrastructures et des paysages circulatoires entre public et privé 53
2. Secteur public, secteur privé et circulations informelles 55
a) Commerce informel : généalogies d'un terme problématique 56
b) Partis pris de la thèse en termes de définition 58
3. Les cloisonnements de la littérature, créateurs de dichotomies 59
a) Cloisonnement des terrains en fonction des acteurs analysés 60
b) Cloisonnement des échelles d'analyse des circulations commerciales 60
III. LES REGIMES DE CIRCULATION : UN CONCEPT POUR ANALYSER LES CIRCULATIONS DE MARCHANDISES 61
1. Régime(s), un concept fortement polysémique 62
a) Les régimes en sciences sociales : décrire une situation d'inégale répartition des opportunités 63
b) Deux définitions générales du terme régime 63
2. Régimes de circulation : un concept pour étudier la non-scalabilité des circulations commerciales 65
a) Critique de la succession d'époques homogènes et de l'avènement d'une époque globale 66
b) Critique de la scalabilité des analyses des circulations commerciales : vers une « flat ontology » ? 67
3. Critères retenus et catégorisation des régimes de circulations en Zambie 69

CHAPITRE 2. UN SIECLE D'HISTOIRE ZAMBIENNE : PRODUCTION MINIERE, CIRCULATIONS DE MARCHANDISES ET COLLUSIONS PUBLIC/PRIVE 73

INTRODUCTION 73
I. LA CONSTRUCTION HISTORIQUE D'UN DEVELOPPEMENT GEOGRAPHIQUE INEGAL : DE L'IMPORTANCE DES LOGIQUES PRIVEES (1890-1991) 76
1. Les période coloniales (1890-1964) : instauration d'un capitalisme public/privé centré sur les circulations de marchandises 77
a) Colonisation et administration privées de la Rhodésie du Nord (1890 – 1913) 77
b) La Première Guerre Mondiale : renforcement de la polarisation et de la position de transit du territoire nord-rhodésien (1914-1923) 83
c) Prise en main de la colonie par le Colonial Office : le renforcement mutuel des logiques publiques et privées (1924 – 1964) 85
2. La période développementaliste : nationalisations et entreprises parapubliques (1964-1991) 90
a) Les fondements idéologiques du nouveau régime : pour une redistribution des richesses minières 90
b) L'Humanisme en pratiques : un régime socialiste ? 92
c) Tensions économiques et politiques : la chute du régime Kaunda 101
II. INERTIES GEOGRAPHIQUES ET NEOLIBERALISME EN ZAMBIE 104
1. Renouvellement des logiques idéologiques de production et de circulation : nouveaux acteurs de promotion du libre-échange 104
a) Le rôle des institutions financières internationales dans la redéfinition des logiques infrastructurelles en Zambie 105
b) Les institutions de régionalisation : libre-échange et/ou protectionnisme ? 106
2. Libéralisation des héritages des époques passées : quels changements ? 109
a) Les réformes de libéralisation des années 1990 : un bilan contesté 110
b) Effets de la libéralisation sur le rôle de la Zambie en tant que pivot de transport pour la région 113
3. Production minière et circulations de marchandises, un binôme réinvesti par la forme zambienne de néolibéralisation des territoires 115
a) Réformes néolibérales et polarisation des territoires africains 116
b) Marchandisation du territoire et de la gestion des infrastructures 118

CONCLUSION DU CHAPITRE 2. POLARISATION ET MARCHANDISATION DES TERRITOIRES : SEULEMENT NEOLIBERAL ? 120

CHAPITRE 3. TERRAINS EN CIRCULATION : UNE METHODOLOGIE ITINERANTE 123

INTRODUCTION 123
I. LE TERRAIN, UN ENSEMBLE DE LIEUX MIS EN RELATION PAR UNE METHODOLOGIE ITINERANTE 124
1. Déroulement matériel et temporel des enquêtes 125
2. Un terrain itinérant 127
a) La mobilité comme terrain et comme méthode : « I've been to places » 127
b) Les points de rupture de sens : les frontières 129
c) Les lieux de gestion des circulations commerciales : institutions étatiques, think tanks et plateformes logistiques 134
II. MENER UN TERRAIN ETHNOGRAPHIQUE ET SENSIBLE : ENTENDRE, VOIR, PARTICIPER ET LIRE L'ESPACE DES CIRCULATIONS 140
1. Entendre la parole des acteurs du commerce et de la logistique : les entretiens 141
a) Nouer des contacts 141
b) Quatre catégories d'acteurs interviewés 143
c) L'encliquage, un processus à double tranchant 144
2. Voir l'espace et comprendre les pratiques : l'observation directe 145
a) Contextes spatio-temporels de l'observation 146
b) Quelles pratiques peut-on observer ? 148
3. Participer aux circulations des choses : l'observation participante chez Giant Logistiks 151
a) Giant Logistiks : historique d'un grand groupe industriel occidental et de son implantation en Afrique 152
b) Être stagiaire chez Giant Logistiks : trouver sa place 153
c) La méthode d'observation participante pour saisir les routines de l'activité logistique 155
d) La période d'observation participante à travers ses problèmes et contraintes méthodologiques 156
4. Lire le terrain : analyse de sources écrites 158
a) La presse zambienne 158
b) La production interne des institutions étudiées 159
c) Rapports techniques et financiers des organisations internationales 160
III. LE TERRAIN, UN ENSEMBLE DE RELATIONS SOCIALES NOUEES ENTRE LA CHERCHEURE ET LES ENQUETE·E·S 161
1. Négocier son identité sociale 162
2. Se poser en apprenante : approcher le terrain avec naïveté 164
CONCLUSION DU CHAPITRE 3 165

CHAPITRE 4. LE REGIME DE DIRECTION ASSISTEE 167

PREFACE. LE TRAJET FLUIDE ET RAPIDE DE 30 TONNES DE CUIVRE SOUS REGIME DE DIRECTION ASSISTEE 167
INTRODUCTION 171
I. VITESSE 173
1. La vitesse, gage de rentabilité du mouvement des marchandises selon la Banque Mondiale 174
a) Postulat de base : les transports en Afrique ne sont pas compétitifs 174
b) Comment évaluer la valeur économique du temps perdu ? Un cauchemar proustien 177
c) Les retards aggraveraient une situation géographique déjà épineuse 179
2. Les corridors, matérialisation de l'utopie de la vitesse 182
a) Les corridors routiers, des infrastructures physiques d'accélération des circulations 183
b) Des infrastructures immatérielles internationales créées pour encourager la vitesse des circulations sur les corridors 185
c) Investissements de forme dans l'entreprise, infrastructures immatérielles d'accélération des circulations. Cas de Giant Logistiks 187
d) Des infrastructures qui cherchent l'annihilation de l'espace par la vitesse 189

Scène de terrain n°1 – Régime de direction assistée. La vitesse et le temps sont au cœur de l'activité logistique 191
3. Critique politique de la valeur vitesse 201
a) Le vitesse, une ressource inégalement distribuée, même au sein du régime de direction assistée 201
b) Accélération permanente ? Ralentissements et spéculation 202
II. TRANSPARENCE 206
1. Les infrastructures de la course à la transparence et leurs failles 208
a) Infrastructures et techniques constituant l'utopie de la transparence 208
b) Des techniques qui entretiennent une illusion de transparence ? 211
2. L'inégale pression à la transparence dans les circulations commerciales 212
a) La corruption est-elle un phénomène uniquement public ? 213
b) L'opacité, un avantage détenu par les grandes entreprises face aux infrastructures de transparence 215
III. FLUIDITE : CONCURRENCES ET CONTRACTUALISATIONS 218
1. Contractualisation de l'espace et du temps 219
a) Contractualisation de l'espace et du temps entre entreprises partenaires 219
b) Contractualisation de l'espace et du temps entre administrations et entreprises : le scellé 220
2. Concurrences et monopoles 224
a) Industrie logistique à tendances monopolistiques 224
Scène de terrain n°2 – Régime de direction assistée. La préparation d'un appel d'offres 227
b) Le système des « unsolicited projects » : PPP et renforcement des logiques monopolistiques du régime de direction assistée 231
CONCLUSION DU CHAPITRE 4 233
CHAPITRE 5. LE REGIME DE ROUE DE SECOURS 235
PREFACE. SE JOUER DES VELLEITES PROTECTIONNISTES : LE TRAJET DE 33 TONNES DE SUCRE SOUS REGIME DE ROUE DE SECOURS 235
INTRODUCTION 241
I. LES REPRESENTATIONS NEGATIVES DU FONCTIONNEMENT DE L'ECONOMIE ET DE LA POLITIQUE CONGOLAISES AU FONDEMENT DU REGIME DE ROUE DE SECOURS 242
1. L'instabilité chronique de la RDC, justification des stratégies d'exportation zambiennes 243
a) Instabilités politiques et dynamisme démographique du Katanga : des craintes de débordements 243
b) Insécurités économiques et juridiques 246
2. Profiter du dynamisme démographique et financier de la RDC sans y poser les pieds : la Zambie comme une base arrière 247
a) Des richesses minières mais des politiques agricoles et industrielles en déshérence 247
b) Un voisinage rentable pour les entreprises installées en Zambie 249
II. TEMPORALITES FISCALES ET ENRICHISSEMENT POLITIQUE DANS LE REGIME DE ROUE DE SECOURS : UN REGIME NON DURABLE 252
1. Une roadblock economy institutionnalisée ? Immobilités et temporalités fiscales 254
a) La roadblock economy : taxer des circulations non-taxables 254
b) Taxer, oui, mais qui ? Entre promotion des intérêts privés et délocalisation des efforts fiscaux 257
c) Des stratégies de taxation réutilisées par le secteur privé et associatif 258
2. Temporalités électorales et variabilité des politiques infrastructurelles dans le régime de roue de secours 261
a) Circulations de roue de secours comme des miroirs grossissants des enjeux politiques du pays 262
Scène de terrain n°3 – Régime de roue de secours. Traversons Chingola 267
b) Roue de secours et stratégies d'enrichissement politique : cas du maize ban 273
c) Temporalités politiques du régime de roue de secours : des querelles entre ministères et agences de tutelle 275

III. DES INFRASTRUCTURES NEO-MERCANTILISTES ? ZONES ECONOMIQUES SPECIALES ET STANDARDS COMMERCIAUX AU CŒUR DE LA TENSION ENTRE MOUVEMENT ET IMMOBILITE 277
1) Les rapports ambigus entre les zones économiques spéciales et le libre-échange 278
a) Les ZES, des situations d'exception fiscale, spatiale et temporelle 279
b) Les ZES, outils du libre-échange ou de promotion protégée de l'industrialisation ? 280
c) Stratégie africaine de développement des ZES, entre coopération continentale et compétition 282
Scène de terrain n°4 – Régime de roue de secours. Premier symposium de l'Union Africaine sur les zones économiques spéciales et les parcs industriels 285
2) Les standards commerciaux, des outils protectionnistes 289
a) Les standards commerciaux, outils de libre-échange ? 289
b) Multiplication des standards et protection de l'industrie nationale 292
CONCLUSION DU CHAPITRE 5 : UN REGIME D'AMBIVALENCES 294

CHAPITRE 6. LE REGIME HORS-PISTE 297

PREFACE : LE TRAJET RISQUE ET INTRAÇABLE DE 30 TONNES D'ACIDE SULFURIQUE LIQUIDE SOUS REGIME HORS-PISTE 297
INTRODUCTION 303
I. UN REGIME MODULAIRE POUR DES CIRCULATIONS INTRAÇABLES 304
1. Régime de circulations hors-piste et régimes migratoires : le rôle des réseaux chinois et somaliens dans la modularité des circulations commerciales 305
a) Chinois·es et Somalien·ne·s dans l'histoire des circulations de marchandises dans les Copperbelts 306
b) Les accusations visant les réseaux chinois et somaliens : corruption, commerce informel et concurrence déloyale 309
c) Réseaux « ethniques » et modularité : quelle modernité du régime hors-piste ? 311
2. Des relations modulaires : sous-contractualisation et utilisation de l'argent liquide 313
a) Des pratiques de sous-contractualisation des relations commerciales débordant les limites du régime hors-piste 313
b) Sous-contractualisation, relations de sous-traitance et organisation de la concurrence 315
c) Utilisation d'argent liquide et flux financiers opaques 316
3. Des circulations intraçables ? Régime hors-piste, infrastructures de mise en chiffres et pratiques de sous-déclaration 319
a) L'insuffisance des infrastructures de comptabilisation des circulations développées aux frontières 319
b) Des outils statistiques officiels non-adaptés 324
c) Des circulations difficilement appréhendées y compris par la comptabilité interne des entreprises animant le régime hors-piste 325
II. EFFETS STRUCTURANTS DES CIRCULATIONS COMMERCIALES DANS LE REGIME HORS-PISTE 327
1. Une utilisation plus flexible du réseau infrastructurel dans le régime hors-piste 328
a) Moins d'investissements de forme sur les routes 328
b) D'autres valeurs interviennent dans la sélection des itinéraires 329
Scène de terrain n°5 – Régime hors-piste. Commercer à Kipushi 333
2. Spéculation et effets structurants des circulations commerciales hors-piste 341
a) Spéculation et projets infrastructurels du gouvernement 342
b) Spéculation de la part des entreprises 344
CONCLUSION DU CHAPITRE 6 346

INTERLUDE PHOTOGRAPHIQUE. L'EVOLUTION DES PAYSAGES COMMERCIAUX DE LA COPPERBELT ZAMBIENNE 351

CHAPITRE 7. RUGOSITES DE L'ESPACE ET TEXTURE GEOGRAPHIQUE DES TROIS REGIMES DE CIRCULATIONS 357

INTRODUCTION 357
I. REGIMES DE CIRCULATIONS ET RUGOSITES DE L'ESPACE : TROIS REPRESENTATIONS SPATIALES 359
1. Régime hors-piste : le régime de circulations de l'espace concret, contigu, continu 359
a) Une représentation topographique de l'espace : définitions 360
b) Conséquences pour les circulations hors-piste : « there's no shortcut » 361
2. Régime de roue de secours : un régime d'aires discrètes et homogènes 362
a) Des zones ancrées dans un système qui les utilise à des fins protectionnistes 363
b) Un réseau d'aires discrètes et homogènes 364
3. Le régime de direction assistée : représentations topologiques de l'espace 365
a) Les représentations topologiques de l'espace dans le régime de direction assistée 366
b) Les représentations topologiques de l'espace comme des arguments commerciaux 367
II. HIERARCHISATION SOCIALE DES REGIMES ET DES ACTEURS QUI LES ANIMENT : POLITIQUES DE LA MATERIALITE 373
1. Matérialité des régimes de circulations et pouvoir politique 374
a) Matérialité des régimes de circulations et effets de pouvoir 374
b) Imaginaire colonial de l'espace lisse et connecté : une ressource de pouvoir pour les circulations actuelles 375
2. Les représentations sociales associées aux rugosités de l'espace contraignent les circulations ne se conformant pas à l'usage légitime des infrastructures 377
a) Techniques d'exclusion des circulations non légitimes 378
b) Les discours autour de la suppression des contraintes de l'espace sont reprises pour justifier les projets des autres régimes de circulations 379
III. COMMENT LA STRUCTURATION GEOGRAPHIQUE DES REGIMES EST-ELLE PRISE EN COMPTE PAR LES ACTEURS DANS LEURS CHANGEMENTS DE REGIME ? 381
1) Facteurs endogènes : la rugosité de l'espace, une caractéristique parfois recherchée 381
a) Stratégies de multi-positionnalité au croisement des différents régimes de circulations 382
b) Les rugosités de l'espace au fondement de la rentabilité de certaines circulations 383
2) Facteurs exogènes et contextuels contraignant les changements de régime 384
a) Conjoncture économique et variations des prix du cuivre 385
b) Conjoncture politique et calendrier fiscal des autorités étatiques 385
c) Caractéristiques des biens transportés 386
Scène de terrain n°6. Trois régimes, trois manières de traverser de la frontière congolaise 389
3) Effets des sauts de régimes sur les circulations 393
CONCLUSION DU CHAPITRE 7 395

CHAPITRE 8. BUREAUCRATISATION DES CIRCULATIONS DE MARCHANDISES : VERS UNE HOMOGENEISATION DES REGIMES DE CIRCULATIONS ? 397

INTRODUCTION 397
I. BUREAUCRATIE, MODERNITE ET CONVERGENCE INTERNATIONALE : UNE BONNE FAÇON DE GERER LES CIRCULATIONS DE MARCHANDISES 399
1. Atteindre la modernité par la convergence internationale des pratiques bureaucratiques 400
a) La construction de la modernité de l'organisation bureaucratique par les sciences sociales 400
b) Participer aux bonnes manières de faire à l'international 401
2. Convergence des bureaucraties publique et privée et gouvernement des circulations par le recours à la forme écrite 404
a) Bureaucraties privées et écritures bureaucratiques 404
b) La bureaucratisation publique et privée, outil de gouvernement et de contrôle des circulations 405
II. VOIR, CONTROLER ET PREDIRE. OUTILS ET PROCEDURES TECHNIQUES DE LA BUREAUCRATISATION DES CIRCULATIONS 408
1. (Sa)voir, contrôler et prédire : expressions du pouvoir bureaucratique sur les circulations de marchandises 410

a) Savoir et/ou ignorer : les dynamiques de sélection des phénomènes sociaux bureaucratisés 410
b) Retransformer les circulations en flux ? 412
2. « Paperasses » et procédures dans une grande bureaucratie privée 414
a) Comment expliquer l'explosion du nombre de papiers produits dans les bureaucraties privées ? 415
b) Que fait-on de/avec tous ces papiers ? Quatre opérations au cœur du travail bureaucratique 417
c) Le travail bureaucratique dans les entreprises de logistique : hiérarchisation et division sociale du travail 421
III. LA BUREAUCRATIE LOGISTIQUE SUR LE TERRAIN, ENTRE HOMOGENEISATION DES CIRCULATIONS ET CONTOURNEMENT DES PROCEDURES BUREAUCRATIQUES 424
1. Homogénéisation et standardisation des formes des circulations 425
a) Bureaucratie et géographie 425
b) L'homogénéisation des espaces du commerce dans les Copperbelts par les pratiques bureaucratiques 426
2. Le caractère inachevé de la bureaucratisation des circulations commerciales : la permanence des circulations illégales. 428
a) Les circulations illégales comme des effets pervers de la lourdeur des procédures bureaucratiques 428
b) La permanence des circulations illégales comme une stratégie commerciale de la part des acteurs 430
CONCLUSION DU CHAPITRE 8 432

CONCLUSION GENERALE 435

Analyser les variabilités des circulations commerciales dans le temps et l'espace : le concept de régime de circulations 436
Les régimes de circulations pour décloisonner les littératures sur les circulations commerciales 438
Perspectives : Dépasser les limites matérielles d'une première recherche doctorale 440

ANNEXES 443

ANNEXE 1 : LISTE COMPLETE DES ENTRETIENS 443
ANNEXE 2 : PROCESSUS INDUSTRIEL D'EXTRACTION ET DE RAFFINAGE DU CUIVRE ZAMBIEN 447
ANNEXE 3 : DECRET MINISTERIEL FIXANT DES INTERDICTIONS DE COMMERCIALISATION DE CERTAINS BIENS EN REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO 449

BIBLIOGRAPHIE 455

LISTE DES FIGURES 479
LISTE DES CARTES 483
LISTE DES ENCADRES 485
LISTE DES TABLEAUX 487

TABLE DES MATIERES 489

Résumé

Cette thèse analyse les circulations commerciales transfrontalières grâce au concept de régimes de circulations. Les régimes sont des articulations durables d'idéologies, de politiques, d'acteurs, d'infrastructures matérielles et immatérielles, des éléments sociaux et techniques qui permettent ou empêchent les circulations des marchandises. Basé sur une méthode ethnographique menée dans les Copperbelts (Zambie et République démocratique du Congo), ce travail a permis de caractériser trois régimes de circulations :

- *le régime de direction assistée*, fondé sur un ensemble de technologies et de valeurs partagées qui permettent aux marchandises d'être déplacées rapidement ; la vitesse représentant la valeur positive principale que les acteurs mobilisent. Ce régime se base sur des infrastructures extraverties dont le schéma principal date de la colonisation européenne en Afrique australe.
- *le régime de roue de secours* se déploie quant à lui en contexte d'urgence fiscale, devenu permanent avec l'application des politiques néolibérales. Ce régime est basé sur des infrastructures au rôle ambigu, à travers lesquelles le gouvernement tente de trouver un équilibre entre la promotion du libre-échange, qu'il se doit de respecter au vu de ses engagements internationaux, et le développement de politiques néo-mercantilistes.
- *le régime hors-piste* se distingue, lui, par sa modularité : ses caractéristiques rendent ardues sa détection et sa comptabilisation pour les infrastructures classiques de contrôle. Les circulations bénéficient de ce fait d'une plus grande flexibilité dans leur utilisation des routes, et peuvent contribuer à la réorganisation de l'espace du commerce par l'utilisation pionnières de nouveaux itinéraires.

La catégorisation par régime permet d'analyser plus spécifiquement l'utilisation différenciée du réseau d'infrastructures créé pendant la colonisation pour faciliter l'exportation toujours plus rapide de minerais, ainsi que le rôle des acteurs publics et privés dans la bureaucratisation du commerce.

Mots-clés : Commerce transfrontalier ; régimes de circulations ; infrastructures ; ethnographie ; République démocratique du Congo ; Zambie.

Abstract

This dissertation analyzes cross-border commercial circulations through the concept of circulations regimes. Regimes are defined as lasting articulations of ideologies, policies, actors, hard and soft infrastructures, material and immaterial, social and technic elements that enable or prevent the circulations of things. Thanks to an ethnographic study conducted in the Central African Copperbelts (in Zambia and Democratic Republic of Congo), this research identified three circulations regimes:

- *the power-steering regime* is founded on a set of technologies that enable goods to move quickly, as speed represents the major positive value actors use to legitimate their actions. This regime is based on extraverted infrastructures whose organization was created during European colonization of Southern Africa.
- *the spare wheel regime* is deployed in case of emergency which is virtually all the time given the permanent fiscal emergency in which the Zambian state is. This regime is based on ambivalent infrastructures through which the government has to find a balance between promoting free trade, as it is expected to do on the global stage and developing neo-mercantilist policies.
- *the off-trail regime* is marked by its modularity: its characteristics make it difficult for the traditional infrastructures to detect and count these circulations. The latter then have the possibility to move more flexibly along non-traditional paths and can contribute to change the general patterns of trade in the long-term.

The categorization by circulations regimes allows to analyze more specifically the differentiated use of the same infrastructure network, one that had been built to make the exportation of minerals always easier, and the role of public and private actors in the bureaucratization of trade.

Keywords: Cross-border trade; circulations regimes; ethnography; Democratic Republic of Congo ; Zambia