



HAL
open science

Le Marseille des marins africains

Brigitte Bertoncello, Sylvie Bredeloup

► **To cite this version:**

Brigitte Bertoncello, Sylvie Bredeloup. Le Marseille des marins africains. Revue Européenne des Migrations Internationales, 1999, 15 (3), pp.177-197. 10.3406/remi.1999.1697 . halshs-03813807

HAL Id: halshs-03813807

<https://shs.hal.science/halshs-03813807>

Submitted on 17 Oct 2022

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.

Le Marseille des marins africains

Brigitte Bertoncello, Sylvie Bredeloup

Citer ce document / Cite this document :

Bertoncello Brigitte, Bredeloup Sylvie. Le Marseille des marins africains. In: Revue européenne des migrations internationales, vol. 15, n°3, 1999. pp. 177-197;

doi : 10.3406/remi.1999.1697

http://www.persee.fr/doc/remi_0765-0752_1999_num_15_3_1697

Document généré le 07/06/2016

Résumé

Le Marseille des marins africains.

Brigitte Bertoncello et Sylvie Brédeloup.

L'arrivée à Marseille de marins africains au début du siècle et leur installation dans les quartiers populaires, a permis de jeter les bases d'une organisation sociale et territoriale aujourd'hui encore perceptible. Ces navigateurs ont laissé, après ou en même temps que d'autres migrants, leur empreinte dans la cité phocéenne. Alors que le théâtre de l'Alcazar et ses alentours sont détruits et leur usage transformé, les Africains continuent d'arpenter cet espace, de s'y retrouver, entretenant une relation affective au territoire.

Des lieux qu'elles ont fréquentés aux activités marchandes qu'elles ont déclinées, les nouvelles générations de migrants ont emboîté le pas des pionniers marins. Restauratrices, colporteurs mourides, gérantes de salon de coiffure, agents en import-export, ces ressortissants africains connectent les quartiers centraux de Marseille (Noailles, Belsunce et la Joliette) mais aussi renforcent leur position dans le négoce international et mettent en relation Marseille, Paris, Londres, Naples, Dakar, Abidjan.

Resumen

La Marsella de la marinos africanos.

Brigitte Bertoncello y Sylvie Brédeloup.

La llegada a principios de siglo a Marsella de marinos africanos y su implantación en los barrios populares permitió la instalación de las bases de una organización social y territorial todavía perceptible hoy. Estos navegantes han dejado, después o al mismo tiempo que otros emigrantes, su huella en la ciudad. A pesar de que el teatro Alcazar y sus alrededores hayan sido destruidos, y que el uso de este barrio se haya modificado, los africanos mantienen una relación afectiva con este territorio y continúan yendo y viniendo, encontrándose en el interior de este espacio.

Se trata de lugares que las nuevas generaciones de emigrantes han frecuentado, multiplicando variadas actividades comerciales, pisando los talones de los marinos pioneros. Patronas de restaurantes, vendedores ambulantes de la cofradía murid, gerentes de salones de peluquería, agentes de importación-exportación ; estas personas de procedencia africana conectan entre si a los barrios centrales de Marsella (Noailles, Belsunce y La Joliette), mas también reafirman su posición en el seno del negocio internacional y ponen en contacto a Marsella con Paris, Londres, Nápoles, Dakar, Abidjan.

Abstract

The Marseilles of African Sailors Brigitte.

Bertoncello and Sylvie Brédeloup.

The arrival of African sailors to Marseilles at the beginning of the 20th century, and their settling in its working-class neighbourhoods, laid the found for social and territorial organisation that is still perceptible today. After or at the same time as other migrants, these seamen left their mark in the Phocaeen city. While the Alcazar theatre and its environs have been destroyed and their usage transformed, Africans continue to occupy this space, using it as a meeting place and maintaining an emotional relationship with the territory.

From the places they frequent to the commercial activities they have generated, the new generations of migrants have followed in the footsteps of the earlier seafaring pioneers. Restaurant owners, peddlers, managers of hair salons, import-export agents, these African nationals connect the central neighbourhoods of Marseilles (Noailles, Belsunce and the Joliette) and reinforce their position in international trade, linking Marseilles, Paris, London, Naples, Dakar and Abidjan.

Le Marseille des marins africains

Brigitte BERTONCELLO* et Sylvie BRÉDELOUP**

Centre-ville marseillais, 1999 : des Noirs Africains stationnent sur le cours Belsunce, la Canebière, ouvrent des restaurants, des salons de coiffure à Noailles, écoulent des produits manufacturés sur les marchés Castellane et de la Plaine, aux Puces et jusqu'aux abords du centre commercial de Plan de Campagne. Paradoxalement, cette visibilité ne traduit pas pour autant une forte présence des Africains en provenance du Sud du Sahara dans la cité phocéenne. En effet, ils représentent moins de 4 % de l'ensemble des étrangers en résidence dans les Bouches-du-Rhône au 31 décembre 1997¹. Déclinée en 38 nationalités différentes, la population étrangère d'origine africaine est pourtant composée à 50 % de Comoriens et de Sénégalais.

Les Africains en provenance du Sud du Sahara représentent, de surcroît, la dernière vague migratoire à Marseille après les Italiens, les Arméniens et les Nord-Africains. Les modalités de leur installation, leur diffusion et leur organisation dans la ville ont été peu étudiées. Si les travaux de Salem (1981) et de Ebin (1993) ont approché Marseille comme un des points d'ancrage des réseaux mourides internationaux, Koné (1995) semble le premier à avoir étudié directement la migration de la « communauté noire africaine » dans l'aire métropolitaine marseillaise. Cet article, qui s'inscrit dans le cadre d'une recherche sur le rôle des migrants entrepreneurs africains dans la construction des métropoles portuaires et dans la mise en réseau des villes internationales, devrait permettre de mieux comprendre, à partir d'une approche historique et anthropologique, non seulement la genèse de ces mouvements migratoires mais aussi la manière dont présent et passé s'articulent pour éclairer les comportements des ressortissants africains dans le port phocéen.

* Maître de Conférences à l'Université d'Aix-Marseille I, chercheur UMR TELEMME, 5, rue du Château, 13100 Aix-en-Provence. bberton.mcf@wanadoo.fr

** Chargée de recherches IRD, chercheur permanent SHADYC, BP. 293 Abidjan 04, Côte-d'Ivoire. Bredeloup@ird.ci

1 Signalons que ce recensement préfectoral, établi sur la seule base des titres de séjour, sous-évalue largement le nombre d'étrangers dans les Bouches du Rhône (144 006 étrangers).

Dans quelle mesure l'arrivée à Marseille de marins africains au début du siècle et leur installation dans les quartiers populaires, a-t-elle permis de jeter les bases d'une organisation sociale et territoriale aujourd'hui encore perceptible ? Plus précisément, sous quelles formes et à travers quels lieux réels ou fictifs, ces navigateurs ont-ils laissé, après ou en même temps que d'autres, leur empreinte dans la cité phocéenne ? Et réciproquement, comment Marseille - métropole portuaire et cité d'accueil des populations étrangères - a-t-elle influé sur les dynamiques identitaires, professionnelles et spatiales de ces marins au long cours ? Les lieux fréquentés, les commerces gérés aujourd'hui par les Noirs Africains ont-ils un lien avec les expériences vécues ou fantasmées par les premiers marins ? Ou bien peut-on considérer que les populations de nationalité ou d'origine africaine, installées aujourd'hui à Noailles et à Belsunce, ont succédé aux pionniers sans que des relations entre mémoire et territoire puissent être établies ?

L'ÉMERGENCE D'UNE COMMUNAUTÉ NOIRE AFRICAINE

Du cabotage à la navigation au long cours ou l'arrivée des premiers marins africains à Marseille

Les marins africains débarqués ou envoyés en France au début du XX^e siècle² sont les ancêtres de ces matelots - hommes libres, bien souvent membres de l'aristocratie politique³ - qu'on désignait sous les vocables de « laptots » ou de « grumetes »⁴. Sillonnant les fleuves Sénégal, Casamance et Gambie, ils constituèrent les équipages de ces petits navires de cabotage spécialisés dans le commerce de la kola, de la gomme arabique et accessoirement dans la traite des esclaves au XVI^e et XVIII^e siècle. Au service des colons portugais ou français, ces matelots en rivière qui cumulaient les fonctions d'ouvrier, de manutentionnaire, de courtier ou qui agissaient en tant qu'auxiliaires indigènes de la flotte militaire, devinrent les agents de la conquête guerrière ou pacifique de l'Afrique noire.

2 La présence de marins sénégalais dans les ports français est attestée encore plus tôt, dès 1848 au sein de la compagnie indigène des mécaniciens et ouvriers chauffeurs sénégalais, structure rattachée au port de Toulon (F. Manchuelle, 1987 : 276).

3 Les marins recrutés en pays soninke, dans le Gadiaga et le Guidimakha étaient tous fils de chefs (*tunka lemmu*). F. Manchuelle les nomme « the royal migrants ». Cette activité particulièrement rémunératrice leur permettait de consolider leur assise sociale au sein de la famille.

4 « Laptot » serait la contraction de matelot - celui qui sert à la manoeuvre d'un navire - et de « lab » du wolof « se noyer » et qui désignerait « celui qui se noie souvent mais qui réussit à s'en sortir ». « Gourmet » était le nom donné aux Maures qui remorquaient les barques au moyen de cordes à partir du rivage. En portugais, « grumete » signifie à la fois mousse, jeune matelot et noir chrétien ; en anglais, « grummet » signifie mousse, garçon de cabine. Les grumetes Burmos étaient appelés Manjak. (J.C.Nardin, 1966).

De nouveaux débouchés

Après la création du port international de commerce de Dakar (1907), cette profession recouvra le prestige qu'elle avait, pour partie, perdue alors que déclinait inexorablement le trafic fluvial. Ces marins caboteurs se transformèrent en navigateurs au long cours quand les compagnies maritimes commencèrent à desservir régulièrement la côte occidentale d'Afrique : Paquet, puis Fabre et Fraissinet devinrent adjudicataires de lignes de paquebots mixtes entre Marseille et les ports de Dakar, Cotonou et Lagos. L'inauguration en 1864 d'une ligne des Messageries Maritimes entre Maurice, La Réunion, Madagascar, Les Comores, Zanzibar et Marseille contribua également à l'insertion des populations de l'Archipel des Comores⁵ dans la navigation en haute mer et favorisa notamment l'installation des Comoriens dans les escales de Diego-Suarez, Majunga et Zanzibar (Chanudet, 1990).

Des débouchés comparables furent offerts aux habitants de la Côte française des Somalis. Alors que succédant à Obock, Djibouti cumulait les fonctions de port de soutage dans l'océan Indien et d'escale maritime pour les Messageries Maritimes, des marins furent recrutés sur place et embarqués pour la chauffe des longs courriers. Mais ceux qui arrivaient à Marseille, avaient été recrutés principalement parmi les Yéménites et les Haber Awal, populations originaires des territoires voisins et non parmi les autochtones, les Afars et les Issas.

Un recrutement accéléré pendant le premier conflit mondial

Si les premiers marins africains ont commencé à fréquenter régulièrement le port de Marseille avant la Première Guerre mondiale, l'effectif le plus important est arrivé au moment du conflit. Les marins métropolitains étant mobilisés pour l'effort de guerre, la marine marchande recruta alors des marins originaires de l'Afrique Occidentale Française (AOF), de l'Afrique Equatoriale Française (AEF), de la Côte française des Somalis et de Madagascar. En 1912, le Conseil d'Etat pris même une mesure autorisant les compagnies maritimes à employer un certain pourcentage de marins coloniaux dans leur équipage⁶. Pour satisfaire leurs besoins urgents, ces compagnies furent amenées à embaucher une main-d'oeuvre peu expérimentée composée de dockers, de caboteurs débutants et d'aventuriers : les ressortissants africains disposant d'un livret de marin ou d'un fascicule⁷ n'étaient pas nombreux à l'époque et avaient déjà trouvé un emploi. Parallèlement, le trafic de clandestins

5 Jusqu'en 1946, l'Archipel des Comores était rattaché à Madagascar dont il était une dépendance.

6 Cette initiative fera d'ailleurs jurisprudence dans la lutte des marins africains pour l'embarquement. A plusieurs reprises (1926, 1935, 1948, 1953), les navigateurs tenteront de négocier des quotas.

7 Le fascicule de navigation était remis aux originaires des "Quatre communes" (Dakar, Saint-Louis, Gorée, Rufisque, villes du Sénégal), citoyens français au même titre que les marins de la métropole alors que la police de navigation était attribuée aux populations "indigènes". En théorie, ces documents étaient accordés aux matelots pouvant justifier de trois à quatre années de cabotage sur les côtes africaines.

s'organisa à une cadence accélérée. Aussi bien à Marseille qu'à Dakar, Djibouti ou Diego Suarez, des marins profitèrent de leurs fonctions administratives ou de leurs relations pour fournir une inscription maritime à leurs compatriotes inexpérimentés, en quête d'un travail.

A partir de 1916, date de la fermeture du canal de Suez à la navigation marchande, le recrutement de marins indigènes s'accéléra. Les navires qui empruntaient la route des Détroits (Gibraltar, Suez, Malacca et Panama) furent obligés de contourner l'Afrique (Diarra, 1968). En 1920, l'administration française en charge de l'emploi dans la marine marchande estimait à 3 000 le nombre d'inscrits maritimes africains à Dakar dont 80 % originaires des cercles de Matam et de Bakel.

Aux côtés de leurs compatriotes recrutés pendant le conflit mondial et des marins métropolitains démobilisés, des tirailleurs dits « sénégalais », originaires de l'AOF, de l'AEF, de Madagascar, de la Côte française de Somalis, des Antilles et, ayant survécu au conflit⁸, vinrent bientôt grossir dangereusement le flux de navigateurs dans les ports français. D'après un recensement du Ministère des Colonies, 800 navigateurs africains étaient regroupés à Marseille et Bordeaux en 1926 dont 400 originaires de l'AOF, 300 de Madagascar et 100 de l'AEF (Dewitte, 1986 : 25). Le chômage se renforça durant la crise économique de 1929 incitant des inscrits africains installés à Marseille, Bordeaux, Le Havre à prendre contact avec les bureaux chargés du rapatriement⁹. Mais, bientôt, le deuxième conflit mondial procura indirectement et ponctuellement des emplois aux navigateurs indigènes recrutés aussi bien dans la marine de guerre que dans la marine marchande.

La navigation en crise au lendemain du deuxième conflit mondial.

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'activité portuaire de Marseille fut sévèrement perturbée. Du fait de la raréfaction des ressources, de la destruction d'un certain nombre d'usines, le trafic de marchandises fut considérablement réduit. Les bateaux de la marine civile, qui avaient été réquisitionnés dès 1939 pour le transport de troupes, puis incorporés dans le pool interallié et armés, furent coulés ou fortement endommagés. Les pertes en navires furent plus importantes que durant la Première Guerre : sur les 17 paquebots/cargos (lignes Maroc-Sénégal), dont disposait la Compagnie Paquet en 1931, 12 furent coulés et seuls le Djenné et le Koutoubia purent être renfloués¹⁰. Par conséquent, l'offre de main-d'oeuvre devint nettement supérieure aux capacités d'embauche des compagnies maritimes. Le recrutement

8 Ce que le général Mangin appelait la « force noire » représentait 140 000 soldats soit 1,6 % des effectifs militaires engagés dans la Première Guerre mondiale. Sur ces 140 000 tirailleurs sénégalais, 30 000 ont trouvé la mort par le feu ou la maladie (Michel, 1982).

9 En juin 1931, le Commissariat Spécial de Bordeaux faisait état d'un rapatriement vers l'Afrique d'une centaine de marins sans travail (Fall, 1986 : 19).

10 Source : *La France* du 23/08/46. Au cours des années 1955-1962, 21 paquebots et paquebots mixtes furent vendus ou démolis sans être remplacés (Archives Départementales des Bouches du Rhône - (ADBR) 137 W 296).

ponctuel de centaines d'ouvriers dans le secteur de la réparation navale, ne résolut pas le problème du chômage pour les navigateurs.

Des marins africains de plus en plus désœuvrés

Nombreux à avoir été mobilisés sur les bateaux pendant le conflit international, en majorité, « marins subalternes »¹¹, employés dans les soutes, les ressortissants « du bloc africain » furent les plus affectés par cette nouvelle donne. Selon l'inscription maritime de Marseille¹², en 1953, les marins africains étaient estimés à 2 000 dont les deux tiers originaires de l'AOF et de l'AEF. Le tiers restant regroupait des navigateurs comoriens, malgaches et somalis noirs. 1 500 n'étaient pas embarqués et étaient privés, pour la plupart, d'allocations chômage. Sur les 500 navigateurs noirs africains en activité, près des deux tiers étaient originaires du Sénégal.

L'avènement du moteur diesel et, plus généralement, la modernisation des appareils de conduite des navires provoqua irrémédiablement une refonte des métiers de la mer : remplacement des soutiers noirs africains, citoyens de l'Union française, par des machinistes français métropolitains, suppression à bord des blanchisseurs, boulangers et sauciers. Sans qualifications professionnelles particulières, analphabètes pour la plupart, les ressortissants de la Côte française des Somalis, de Casamance, de la vallée du fleuve Sénégal, du Soudan ou de Guinée avaient été chargés de l'alimentation en charbon des bateaux à vapeur, travail des plus pénibles ; sur le pont s'activaient des matelots antillais. Alors qu'aux cuisines et dans les salles de restauration, officiaient des Malgaches, des Arabes de Djibouti rejoints plus tard par des Sénégalais, des Maliens, des Guinéens et des Comoriens.

N'ayant ni l'intention de rentrer au pays, ni le désir d'accepter des emplois dans d'autres secteurs d'activité considérés par eux comme moins prestigieux¹³, ni enfin le pouvoir d'obtenir une formation qualifiante dans la mécanique des bateaux¹⁴, de nombreux chauffeurs et soutiers africains restèrent sans emploi. Conservant l'espoir d'un embarquement hypothétique, les uns acceptèrent d'être occupés dans les équipes d'appoint ou de corvée à bord des navires, ou encore de travailler dans les services à terre des compagnies maritimes ou enfin de s'établir comme dockers (Bertoncello et

11 Dans la hiérarchie de la marine marchande, une distinction est faite entre les officiers, les « marins subalternes » travaillant aux machines (chauffeur, soutier, graisseur, mécanicien) ou sur le pont (maître d'équipage, matelot) et le personnel de service (nettoyeur, garçon, aide-cuisinier, cuisinier).

12 ADBR, dossier 148 W 190.

13 Un ancien responsable syndical africain relate qu'en 1951 des *Manjak*, en majorité au chômage, avaient refusé la cinquantaine d'emplois proposés dans le secteur du bâtiment, voir A. M. DIOP.

14 Souhaitant travailler aux machines sur les bateaux modernisés, les anciens soutiers africains ne sont pas parvenus, cependant, à obtenir le soutien des administrations ou des syndicats pour suivre les formations nécessaires.

Bredeloup 1999). D'autres proposaient ponctuellement leurs services comme plongeurs dans les restaurants de Noailles alors quartier bourgeois de la ville situé en lisière de la Canebière. Les plus intrépides survivaient grâce à la pratique de divers trafics (alcool, cigarettes, café, or, opium, prostitution, jeux de hasard) souvent en relation avec les réseaux mafieux corses. Les navigateurs, les plus anciennement installés à Marseille ou enrichis rapidement, investirent, quant à eux, dans le secteur de la restauration.

Les tensions entre les inscrits maritimes s'exacerbèrent d'autant plus que de nouveaux candidats à la navigation, déjà munis d'un livret maritime affluèrent en même temps que des tirailleurs démobilisés dans la cité phocéenne. Essentiellement préoccupé par la reconstruction du pays, l'État français ne se donna pas les moyens de soutenir ses colonies avec la même intensité que par le passé.

Entre concertations et conflits communautaires

Ayant servi dans la marine nationale et, le plus souvent, dans les Forces Navales Françaises Libres (FNFL) durant la Deuxième Guerre mondiale, les ressortissants de l'AOF et de l'AEF espéraient une certaine reconnaissance de la part des compagnies de navigation et des pouvoirs publics. S'estimant aussi qualifiés que les marins originaires des autres territoires d'Outre-Mer, ils accusèrent de discrimination raciale¹⁵ certains armateurs qui embauchaient, préférentiellement voire exclusivement, des ressortissants de Djibouti (Arabes essentiellement) et de Madagascar, jugés plus travailleurs, plus stables et plus robustes¹⁶. Ils alertèrent dès 1950, mais en vain, L.S. Senghor et A. Gueye, députés, représentants du Sénégal à l'Assemblée nationale. Trois ans plus tard, 150 marins chômeurs, constitués en association des ressortissants d'AOF et d'AEF, soutenus par le syndicat des marins CGT, manifestaient, à nouveau, leur mécontentement auprès des services de la préfecture des Bouches du Rhône puis de l'inscription maritime. Pour obtenir gain de cause, les marins reprenaient à leur compte les désignations dont ils faisaient l'objet (marins de couleur, marins d'Outre-Mer, etc.). Outre des indemnités de chômage, ils souhaitaient obtenir l'embarquement d'un pourcentage de marins coloniaux ainsi qu'une mise à l'essai comme machiniste sur les navires modernisés. Ils demandaient l'arrêt de la délivrance des fascicules professionnels de navigation dans les territoires d'outre-mer comme en métropole jusqu'au réemploi des marins sans embarquement. Ils

15 Pour l'année 1954, une comparaison de la situation des marins noirs africains (ADBR, dossier 148 w 389) embarqués ou au chômage montrait par exemple que : si 1 chômeur sur 2 était originaire de l'AOF/AEF, 1 marin embarqué sur 4 seulement appartenait à cette même communauté. En revanche, 1 chômeur sur 8 était malgache alors que plus d' 1 travailleur sur 3 relevait de ce même groupe.

16 Pourtant selon une estimation établie en 1952-54 par les renseignements généraux, sur 290 marins africains jugés « inadaptés physiques », 150 étaient ressortissants de l'AOF et AEF, 140 de Djibouti, aucun Malgache, aucun Indochinois. Or nous savons par ailleurs que la communauté AOF et AEF était nettement plus importante que celle de Djibouti (ADBR, dossiers 148 w 190 et 148 w 389).

exigeaient également que l'embarquement se fasse par l'entremise d'un bureau paritaire et que les titularisations soient maintenues à 70 % des effectifs. Si ces revendications de 1953 n'ont pas débouché, comme en 1948 et 1949, sur une grève générale touchant l'ensemble de la profession à Marseille, elles restent un événement marquant au sein des communautés aofienne et aefienne. Elles symbolisent une des premières expressions d'une organisation collective au sein de cette population.

Renouvelé mais inefficace, ce type de démarche s'accompagna aussi de tensions intra-communautaires. Les associations dont les objectifs restaient flous, peu impliquants (« défense des intérêts généraux et particuliers de ses membres ») et très administratifs, comparativement à ce qu'ils étaient dans les années 1930¹⁷, n'étaient plus au début des années 1950 que des instruments personnels pour les quelques membres les plus affairistes ou les plus politisés. Les ressortissants de l'AOF et de l'AEF se disputaient entre associations rivales ou au sein même des directoires, dispersant leurs forces. Des clans se constituaient ou se recomposaient sur base ethnique ou en fonction des générations, en référence aux services rendus à l'occasion des deux conflits mondiaux, montrant le caractère fluctuant de la variable communautaire et leurs capacités à en user. Les populations dénommées, par le colonisateur, Manjak, Diola, Sarakollé, Tukulër et Soussou qui se partageaient en Afrique des territoires communs (Sénégal, Guinée, Mali, Mauritanie), se livraient, sur la base de ces désignations à une véritable guerre pour bénéficier après 1945, d'un embarquement, recourant parfois même à la sorcellerie. Aujourd'hui encore, chaque communauté revendique le fait d'avoir été la première installée à Marseille et valorise, au détriment de l'Autre ethnicisé, son savoir-faire arguant des avantages de sa religion, de sa culture. Les Manjak disent avoir bénéficié des faveurs des compagnies maritimes en raison de leur appartenance commune à la religion catholique. Ils justifient leur embauche en affirmant que les Sarakollé et Tukulër, de confession musulmane, ne sont pas en mesure de cuisiner la viande de porc. Ces derniers confient seulement ne pas pouvoir la manger et, d'après eux, seraient préférés aux Manjak précisément parce que leur religion leur impose la sobriété. Pour affirmer leur suprématie, les uns comme les autres se sont efforcés de renforcer l'effectif de leurs communautés respectives en faisant appel à leurs coreligionnaires et en organisant parfois même leur venue. Par ce stratagème, ils entendaient infléchir les modalités de recrutement des armateurs alors que ces derniers usaient du référent ethnique pour entretenir les tensions et faire jouer la concurrence.

Les conflits au sein des milieux « djiboutiens » de Marseille étaient encore plus virulents, se développant en écho à la longue série d'affrontements qui ont opposé dans le port de Djibouti même, d'abord Arabes et Somalis, puis Somalis de Djibouti (Issas et Afars) et Somalis des territoires voisins, avec pour cause première l'accès

17 Dans un contexte de coalition des partis de gauche (Front Populaire), des marins soninké de l'Amicale, pourtant peu incisifs et conservateurs, avaient rejoints la CGT, syndicat nouvellement réunifié. Cette adhésion marqua leur assimilation à la force de travail française et préfigura leur volonté d'influer sur la politique française.

différentiel aux emplois de marins et de dockers¹⁸. A Marseille, les populations noires somalies se retrouvaient unies, à bord des navires, dans leur hostilité à l'égard des Arabes de Djibouti. A terre, elles semblaient, un temps, plus divisées. Grâce à la présence de « caïds », ces entremetteurs officieux qui négociaient le « droit à l'embarquement » auprès des armateurs, les Arabes de Djibouti, du Yémen et d'Arabie Saoudite étaient recrutés préférentiellement à Marseille comme sur la Côte française de Somalis.

Le chômage sévissait exclusivement au sein de la communauté noire somalienne pourtant moins touchée, en valeur relative, que les communautés aofienne et aefienne. Conscients de la discrimination raciale développée à leur égard, par les instances maritimes et portuaires, les responsables des deux principales associations regroupant des marins noirs africains (Association des ressortissants de l'AOF et de l'AEF et Amicale des originaires de la Côte française des Somalis) formulèrent conjointement des revendications, officialisées par des courriers communs. Pourtant, il fallut attendre l'année 1963 pour qu'ils créent la fédération régionale afro-malgache et d'Outre-mer (FRAMOM) et se construisent comme catégorie homogène, communauté africaine. Mais bénéficiant d'une liberté de manœuvre réduite sur la redéfinition des assignations qui leur étaient faites, ils ont été conduits à maintes reprises à se présenter comme des groupes multiples, autonomes, éclatés.

On peut se demander, par ailleurs, si ces tensions vécues à bord des navires et sur les quais trouvèrent une traduction spatiale dans les quartiers où résidaient et consommaient les navigateurs. Etre attentif à l'occupation et l'usage des hôtels meublés, des bars, des maisons de jeux, de la rue et des places par ces différentes communautés devrait permettre de mieux apprécier leurs modalités de cohabitation dans la cité. Bien que confrontés aux sources écrites, les récits de vie conduits auprès des navigateurs, de leurs femmes mais aussi des dockers et des commerçants, doivent être exploités avec circonspection¹⁹. Non seulement la mémoire est sélective mais les souvenirs embarrassants renvoyant à une vie d'immigration plutôt misérable ou à des activités difficilement avouables, sont fréquemment occultés ou reconstruits. La prudence dans le traitement de ces données est d'autant plus indispensable que les

18 A plusieurs reprises (1935, 1939), Djibouti fut le théâtre d'incidents violents ayant pour origine l'engagement par les Messageries Maritimes de soutiers arabes jugés plus résistants et plus opiniâtres que les Issas. Au lendemain du conflit mondial, bien avant les Afars, les Issas prirent conscience de leur faible intégration économique au pays et contestèrent, de façon plus soutenue, l'emprise exagérée des étrangers dans les secteurs de la marine marchande et du commerce. Des heurts les opposèrent à nouveau aux Arabes du Yemen puis aux Gadaboursis qu'ils accusèrent d'allégeance aux Arabes du territoire. A partir de 1958, sur fond de marasme économique, d'autres affrontements intercommunautaires opposèrent cette fois-ci les Somalis, partisans de l'accession à la souveraineté avec rattachement éventuel au futur Etat somalien et les Afars, hostiles à la grande Nation Somalie, qui prônaient une indépendance par étapes (Dubois, 1997).

19 Une trentaine d'histoires de vie ont pu être reconstruites à partir d'entretiens conduits à Marseille, à La Seyne sur Mer mais aussi à Dakar, auprès de navigateurs, de dockers, de leur parentèle et leurs connaissances.

traces de leur présence à Marseille s'estompent, s'effacent avec les opérations de réhabilitation du bâti et avec la succession dans un même lieu de différentes vagues migratoires.

Les marins africains dans la cité phocéenne

Entre Belsunce et La Joliette

L'implantation des marins noirs africains à Marseille est à décrypter à l'aune de la spécificité portuaire de la cité phocéenne, ville de transit, de refuge et d'accueil des populations étrangères exilées ou migrantes. Désireux de rester à proximité de la mer pour accroître leurs chances d'embarquement, ils s'installèrent dans les quartiers centraux aux côtés des populations italienne, russe, arménienne et nord-africaine. La sélection de leur lieu de résidence tenait compte également de la proximité des services d'embauche des compagnies maritimes ou des services sociaux susceptibles de les aider.

Après avoir occupé les meublés du Vieux-Port jusqu'à leur démolition en 1943 par les Allemands (Temine, 1990 : 153), les marins noirs africains s'implantèrent quelques centaines de mètres plus loin aux abords de la Place d'Aix, de la Butte des Carmes et du boulevard des Dames. Le 27 mai 1944, un raid meurtrier américain atteignit ce quartier ainsi que la partie ouest de Belsunce, entraînant l'évacuation provisoire de milliers de sans-abri à la périphérie de la ville. En nombre croissant, on retrouva quelques années plus tard ces marins d'outre-mer, plus à l'ouest du Vieux-Port et de la Canebière.

Les populations noires de Djibouti se répartissaient entre la Joliette, la Porte d'Aix et la partie est de Belsunce. Si celles de Madagascar et des Comores étaient également présentes à la Joliette, elles résidaient aussi dans les quartiers contigus du Panier, à La Villette et la Belle de Mai. Les ressortissants de l'AOF quant à eux, s'installèrent, majoritairement, au coeur de Belsunce, quartier où tout un petit monde de commerçants et d'artisans essentiellement français, moins largement arméniens, italiens et marginalement nord-africains s'activait. A première vue, la rue des Dominicaines accueillait les « Sénégalais ». En réalité, si les numéros 10, 16 et 27 de la rue étaient les plus souvent évoqués à la fois dans les entretiens rétrospectifs et les recensements comme lieux d'accueil des populations Soninké, les meublés et restaurants implantés dans la même rue mais au carrefour de la rue du Baignoir rassemblaient les marins *manjak*, également présents rue du Baignoir, rue Petit Saint Jean et rue du Relais²⁰.

De manière générale, les marins africains de Marseille, relevant de cultures différentes, ne fréquentaient pas les mêmes cafés, ne partageaient pas les mêmes

20 Au-delà d'une implantation dans le centre populaire de Marseille, l'ensemble des marins africains étaient également présents dans les quartiers périphériques ouest (rue de Lyon, rue Saint-Louis) et est (La Capelette)

chambres d'hôtels, ne s'installaient pas sur le même morceau de trottoir dans la rue ou sur les places publiques. Quelques-uns cependant, aux mobiles économiques ou politiques fortement affichés, remettaient en question cette partition et contribuaient au brassage des populations. C'est ainsi que momentanément quelques cafés devinrent des lieux de rendez-vous où quelles que fussent leurs origines culturelles, des marins africains pouvaient se rencontrer, échanger.

Du meublé au foyer

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la crise du logement s'exacerba à Marseille. Trouver un toit relevait de l'exploit. On mentionne le cas de Noirs africains dormant sur les trottoirs ou dans les terrains vagues du côté de la Bourse quand les compagnies maritimes leur refusaient la possibilité de passer la nuit sur le pont des navires accostés. Même les habitations les plus dégradées, insalubres trouvaient preneurs. C'est ainsi que les marins s'installaient dans des garnis²¹ ou des hôtels meublés²², partageant à plusieurs ou à tour de rôle, en fonction des embarquements, une même chambre voire, à la belle saison, un coin de couloir transformé en dortoir²³. Dans les discours des marins, les variables « ethniques » et villageoises semblaient être les premiers discriminants dans la sélection des colocataires. Mais, les gérants dont l'enrichissement s'opéra grâce à une clientèle étrangère pour l'essentiel de passage, ne reproduisaient pas cette distinction dans l'attribution des chambres. Construits sur plusieurs étages, ces meublés regroupaient jusqu'à 75 chambres avec parfois des dortoirs d'une dizaine de lits. Ces pièces obscures ou borgnes, humides, sans aération, exiguës, sans équipement sanitaire, s'apparentaient souvent à des taudis que les navigateurs s'empressaient de quitter pour aller se restaurer ou se divertir dans d'autres lieux communautaires (bars, restaurants, maisons de jeux, dancings), moins confinés, moins surveillés. Dans les hôtels meublés, les visites n'étaient tolérées que dans les halls d'accueil quand ils existaient. Dans ces conditions, la rue, la place jouaient, comme en Afrique, un rôle prépondérant dans la vie quotidienne de ces marins débarqués. Pour échanger des informations avec leurs compatriotes, ils y stationnaient, au grand dam des populations sédentaires pour lesquelles l'immobilité était, a priori, suspecte. Mais, progressivement, notamment au sein des ressortissants de l'AOF et de l'AEF se fit sentir le besoin d'acquérir, collectivement, un nouvel espace de vie combinant les fonctions de bar, restaurant, salle de discussion, de jeux, de bal et centre d'hébergement temporaire et permettant une certaine intimité. Après de longues négociations, à plusieurs époques, des « foyers africains » furent créés à Belsunce (rue Puvis de Chavannes, rue Longue des Capucins), sous la pression des structures associatives et avec le soutien financier réitéré de la famille Fraissinet, propriétaire d'une des plus grosses compagnies maritimes.

21 Terme vieilli pour désigner une maison, une chambre meublée affectée à la location.

22 Etablissement hôtelier enregistré comme tel qui propose des chambre à la nuitée mais aussi au mois, un service d'entretien et parfois de restauration.

23 ADBR dossier 137 w 231.

Mais il fallut attendre le milieu des années 1960, période où la France recruta des travailleurs immigrés dans l'industrie pour que fut prise en compte plus systématiquement, par les instances publiques au travers de la SONACOTRA, la question du logement des marins. Outre la construction de nouveaux édifices en périphérie (Zoccola, Pyat), certains meublés ont été transformés en résidences, foyers SONACOTRA (rue Thubaneau, rue du Baignoir, rue Colbert) introduisant fondamentalement une redistribution dans l'espace marseillais des communautés africaines sans pour autant écarter Belsunce de leur mémoire collective. Parce que ces structures d'hébergement offrent, en un même lieu clos et de manière organisée, toute une palette de services complémentaires, elles rendent moins indispensables les déplacements dans la ville et isolent, pour partie, ses occupants des espaces de convivialité précédemment fréquentés.

Le bar : un des hauts lieux de construction identitaire

Lieu de restauration

A la fin des années 1940, les navigateurs africains circulaient entre les rues Chapeliers et Bon Pasteur, à la recherche d'un plat de riz dans des établissements tenus principalement par des Nord-Africains et quelques Grecs qui leur accordaient bien souvent un crédit. Démolis ou fermés pour cause de trafics divers, les établissements gérés par les Wolof, les Guinéens ou les Antillais avaient disparu du Vieux-Port. Sur le cours Belsunce, rue des Dominicaines et alentour pour les uns, boulevard des Dames pour les autres, les marins prenaient également leurs repas, midi et soir, dans des petits « bars-casse-croûte » exploités par des commerçants français ou italiens, le plus souvent de sexe féminin.

Progressivement, s'appuyant sur les liens amicaux qu'ils entretenaient avec leurs logeurs et sur leur savoir-faire de cuisinier à bord des navires, des ressortissants de l'AOF comme de la Côte française des Somalis s'improvisèrent cafetiers-restaurateurs et parfois hôteliers sans expérience sérieuse de la gestion comptable. Leur appropriation du centre ville s'opéra, pour partie, par la gestion d'établissements commerciaux comme l'avaient envisagé, avant eux, Italiens, Arméniens et Algériens. Si la plupart de ces bars offraient un service de restauration à destination d'une clientèle communautaire, quelques-uns comme le « Nice-Bar », proposaient une cuisine revendiquée française fortement inspirée des menus affichés sur les longs courriers, attirant non seulement les navigateurs de tous les pays mais aussi les employés du quartier²⁴. Le plus fréquemment, dans le même immeuble, on trouvait au sous-sol, la cave (bar à vin et parfois restaurant), au rez-de-chaussée, le bar-restaurant et aux étages supérieurs, des chambres d'hôtel gérées par des exploitants différents.

Responsables du fonds de commerce, parfois propriétaires des murs, les tenanciers noirs-africains, à l'instar des cafetiers maures²⁵, s'appuyèrent également sur

24 Entretien B.D., ancien propriétaire du Nice-Bar.

25 Voir note de recherche de Colette GRANET, 1995.

les réseaux de leur compagne ou de leur épouse européenne, pour renforcer leur assise économique, élargir leur clientèle et diversifier leurs activités. Ces unions mixtes participaient de l'assimilation, forme d'insertion à laquelle n'ont pas aspiré, une décennie plus tard, leurs compatriotes venus chercher du travail dans le secteur industriel français. Marginale dans ses conduites matrimoniales, arrivée célibataire à Marseille, cette population de marins au long cours avait plutôt, dans un premier temps, construit une famille à Marseille qu'au pays. Fait encore plus exceptionnel, quelques navigateurs n'avaient pas eu d'enfants et avaient élevé ceux des femmes européennes avec lesquelles ils vivaient²⁶. En dépit de ces alliances stratégiques, ces cafetiers ne parvenaient pas toujours à gérer leur établissement dans la durée, devant à la fois, faire face à une concurrence de plus en plus vive et à une clientèle peu solvable. Ou bien, ils développaient en complément dans le même lieu des jeux d'argent, dans les caves et les arrière-salles ou, dans d'autres espaces, des activités ponctuelles, rémunératrices et, le plus souvent, illicites (prostitution, jeux, trafic d'alcool, de clandestins). Ou bien, ils quittaient la gérance de l'établissement pour en prendre un autre en charge quelques pâtés de maisons plus loin. Ces mouvements n'incitaient pas les exploitants à investir dans l'amélioration du bâti déjà largement dégradé. Mais, ces reprises de gérance furent conduites, le plus souvent, dans un territoire communautaire circonscrit. Les ressortissants de la vallée du fleuve Sénégal, de Guinée ou de Casamance demeuraient dans le « petit Harlem africain », cet espace limité par le triangle que formaient les rues des Dominicaines, des Petites Maries et du Baignoir (Ousmane, 1956). A deux pas de la place de la Joliette, la rue Mazenod et ses alentours rassemblaient, à la même époque, des cafés et restaurants tenus par des Yéménites. Toutefois, les employés de ces différents établissements étaient très largement recrutés dans d'autres communautés africaines de façon à limiter la pression familiale ou villageoise et à attirer une clientèle non communautaire.

Lieux de trafics

Pendant et après le deuxième conflit mondial, les marins au long cours contribuèrent largement au développement de trafics en tout genre, aussi bien en tant que fournisseurs que consommateurs. Au cours de leurs voyages ou à bord des bateaux, ils achetaient des marchandises (alcools, cigarettes, opium, barils de *nuoc-man*, bleus de Chine, soie, porcelaine, montres, etc.) à des coûts modiques qu'ils essayaient ensuite d'écouler directement auprès des gérants de cafés, de restaurants ou par leur intermédiaire. C'est ainsi que les bars ou les caves de Belsunce et de la Joliette devinrent les théâtres de rivalités commerciales. Ces règlements de compte n'étaient pourtant pas spécifiques à ces communautés ni à ce quartier. Ils semblaient ordinaires dans un Marseille de l'après-guerre où les trafiquants du marché noir rivalisaient pour approvisionner les citadins sous-alimentés en denrées contingentées.

Alors que la vie nocturne prenait un nouvel essor dans une ville en reconstruction, les tenanciers des bars faisaient également un usage abusif de leur

26 Entretiens B.D., I.T., A.H.

licence, développant dans le même lieu, cabaret, bar américain, tripot et dancing et incitant celles qu'on appelait « filles soumises et galantes encartées » à racoler en dehors de leur établissement. Si, les marins africains se retrouvaient plutôt parmi les consommateurs, quelques-uns devinrent proxénètes. Peu nombreux, ils demeurent cependant très présents dans la mémoire de leurs compatriotes qui n'ont pas oublié leur goût pour l'ostentation, pour les chapeaux à la borsalino et les voitures américaines.

Quelques marins africains purent, rapidement, prendre en gérance restaurants ou hôtels grâce à l'organisation de trafics rémunérateurs de clandestins. Ils organisaient, en effet, le transport des migrants à partir de Dakar jusqu'à Marseille, grâce à la complicité du personnel des ports ou de navigation. A leur arrivée dans la cité phocéenne, ils leur fournissaient des papiers d'identité et les dirigeaient vers des employeurs quand eux-mêmes ne leur proposaient pas directement un travail dans leurs établissements commerciaux. En échange de ces services, les trafiquants prélevaient la totalité ou un pourcentage important du salaire de leurs compatriotes²⁷.

Point de ralliement et lieux de débats politiques

Les marins africains qui arrivaient clandestinement ou non à Marseille étaient tous détenteurs d'une adresse fournie par des compatriotes de retour ou de passage au pays. C'est ainsi que le bar l'Escale, au 46 boulevard des Dames, accueillait les marins noirs originaires de Djibouti. De la même manière, la « crémérie du Bon Moka », sise 10 rue des Dominicaines, exploitée dans les années 1940 par un couple d'immigrés italiens était devenue, dans les années 1950-1960, le point de ralliement des marins originaires de la vallée du fleuve Sénégal (Mali, Mauritanie, Sénégal). Fréquenté d'abord par des tirailleurs « sénégalais » à l'heure des repas, cet établissement accueillait également des prostituées qui tentaient d'entraîner, pendant le deuxième conflit mondial, dans les meublés alentours cette clientèle désœuvrée. « *Il n'est pas rare de voir pendant les samedi soir et dimanche toute la journée 50 à 60 Sénégalais encombrant la rue attendre patiemment les fantaisies de ces dames ceci sans avoir égard du préjudice moral causé au quartier et pécunier aux commerces environnants.* », signalait un délateur²⁸. C'était l'époque d'une recrudescence de la prostitution sur la voie publique au détriment des maisons closes. Par la suite, cet établissement employa I.T.²⁹, un serveur malien, ancien marin qui contribua à fidéliser la clientèle noire africaine. Compte tenu des relations qu'entretenait I.T. avec le milieu africain anti-colonialiste et la section des marins cégétistes, à l'instar d'autres établissements, la crémérie du Bon Moka se transformait en fin de journée en salle de réunion politique³⁰. Un délateur, ancien militaire en AOF, racontait en juillet 1954 qu'il avait assisté à une réunion regroupant quelques Noirs décidés à saboter les bateaux

27 Entretiens directs avec des navigateurs impliqués et archives ADBR et CCIM.

28 ADBR, dossier 5 w 398.

29 La propriétaire du Bon Moka a fait d'I.T. son héritier ; à sa mort il a bénéficié de l'ensemble de ses biens dont un deuxième café dans le quartier (Entretiens B.D., T.S.).

30 Des entretiens ont permis d'identifier le rôle déterminant et ambigu de B.K. dit Gaston comme leader politique et "caïd" dans le milieu des marins africains.

touchant les ports de l'Afrique Noire si les armateurs ne recrutaient pas un quota suffisant d'Africains parmi le personnel navigant³¹.

Le bar « Ya bon » situé dans la même rue et exploité par des marins Manjak comme un certain nombre de cafés restaurants de la rue du Baignoir devint au début des années 1960 l'un des fiefs de la cause indépendantiste tout en restant le lieu d'accueil privilégié pour tous les ressortissants de la Casamance. Outre des réunions politiques, des collectes de fonds y étaient organisées à l'initiative des cafetiers casamançais, pour le compte du Mouvement de Libération de la Guinée Portugaise et des Iles du Cap-Vert, fonds expédiés au Sénégal. Un certain nombre de ces militants appartenaient aussi au Parti Africain de l'Indépendance dont le quartier général se trouvait alors au café du 46 rue du Baignoir³².

Avant le développement de foyers et maisons associatives, les cafés du centre-ville de Marseille étaient souvent le siège d'associations et le point de ralliement de partis politiques en gestation ou interdits, quelles que fussent d'ailleurs les communautés immigrées impliquées. Dès les années 1930, on signalait le rôle déterminant de deux ou trois gérants africains dans l'éducation politique des jeunes marins compatriotes et notamment de Toumani François Sangaré, marin soudanais, propriétaire d'un bar au 26 rue Puvis de Chavannes et du saint-louisien Pierre Mbaye, exploitant d'un café au Vieux-Port. Si le premier entretenait des relations avec les cercles de la gauche marseillaise, le second était représentant local du syndicat Nègre. Tous deux contribuèrent à remettre en cause les objectifs et la direction de « l'Amicale » dans la perspective d'une meilleure défense des intérêts des marins africains. Dans les années 1950, les réunions de « l'Amicale » avaient lieu dans le bar Jules, 31 Place Guesde alors que les membres de l'Union française des navigateurs d'Outre Mer se retrouvaient, régulièrement, au Bar de Dakar, 4 rue des Pénitents bleus.

MÉMOIRES ET TERRITOIRES AFRICAINS À MARSEILLE

« Magatte Colossal » ou le mythe fondateur

Magatte Louis Ndiaye dit « Magatte Colossal » dont les griots africains ont chanté les exploits de Marseille jusque dans les villages les plus reculés du fleuve Sénégal, peut-être considéré comme une des figures emblématiques des marins noirs africains. Il fait partie de ces aventuriers, premiers marins africains arrivés à Marseille. Débarqué dans le port phocéén en 1912, il travailla six mois comme employé de maison chez un tailleur avant de retrouver durablement une activité à bord des bateaux (Manchuelle, 1987 : 458). Bien noté par ses employeurs, il navigua régulièrement et noua progressivement des rapports privilégiés tout à la fois avec les compagnies de

31 ADBR, dossier 148 w 389.

32 Le PAI bénéficie d'une large audience auprès de la Fédération des Etudiants d'Afrique Noire et a constitué à Marseille, à l'initiative de Sembene Ousmane un noyau de base des dockers, (Bertoncello et Bredeloup, 1999).

navigation et le syndicat français des inscrits maritimes. Il profita notamment de ses relations pour développer à partir de Marseille puis de Dakar un trafic de faux documents. Par son intermédiaire, des centaines de clandestins africains purent régulariser leur situation et être embauchés dans la marine marchande. Sous son impulsion également, au début des années 1920, la défense des marins africains put être structurée collectivement, à travers la création de « l'Amicale » à Marseille et d'un syndicat des marins à Dakar. En effet, Magatte Louis N'Diaye entretenait des contacts étroits avec des personnalités politiques comme Jean Daramy d'Oxoby, un des dissidents du parti de Blaise Diagne (premier député africain à l'Assemblée Nationale) mais aussi avec des responsables de syndicats français.

Opportuniste à l'extrême, accusé de malversations, il fut progressivement renié par ceux qui n'avaient pas réussi à l'éloigner de la métropole. Pour revenir sur le devant de la scène marseillaise, M. Ndiaye dut reprendre sa casquette d'aventurier. Il alla même jusqu'à voler un bateau dans le port phocéén avec la complicité d'un équipage de francs-tireurs et le livrer à la mafia à Gibraltar. Une fois maquillé, le bateau fut revendu aux Etats-Unis. Magatte, (« le Grand » en wolof) débuta avec brio sa carrière de pirate international. Par ses actions spectaculaires, M. Ndiaye contribue à renforcer le mythe du marin, homme d'aventures, homme d'argent, à la fois solidaire et solitaire, capable de connecter des lieux, des idées et des hommes. Sa mobilité extrême, sa fréquentation de milieux divers concoururent à aiguïser sa capacité d'adaptation, d'infiltration dans des réseaux internationaux, son sens du repérage d'opportunités économiques.

S'il est vrai que quelques marins africains ont suivi, à une autre échelle cependant, les traces de l'illustre Magatte, prenant notamment des risques à bord des navires pendant la guerre³³, ou encore s'enrichissant durablement grâce à de multiples trafics, la majorité d'entre eux n'a pris que les apparences d'une réussite sociale. Sitôt leur solde perçue, les marins, rarement à charge de famille, se livraient à terre principalement à des achats de luxe (costumes et chaussures en cuir sur mesure, montres et bijoux en or) pour parader sur la Canebière quand ils ne la dépensaient pas dans des espaces de loisir à travers le jeu et la prostitution. Par ces pratiques, en aucun cas, ils ne souhaitaient se marginaliser. Bien au contraire, ils entendaient s'insérer dans la communauté marseillaise à la fois comme professionnel de la mer et comme citoyen français.

Aujourd'hui retraités et souvent ruinés, solitaires, ces marins au long cours sont d'ailleurs les premiers à critiquer leurs compatriotes qui « traînent en boubou et en claquettes » dans les rues de la ville. Ils continuent de revendiquer leur profond attachement au mode de vie français à travers la société de consommation bien qu'ils n'aient plus toujours les moyens d'en faire partie. Ne pouvant compter que sur leurs

33 Pendant la Deuxième Guerre mondiale, les marins africains, qui avaient été recrutés pour le transport des troupes, naviguaient parfois sous la protection de torpilleurs d'escorte. La mer était semée d'épaves et les bateaux, poursuivis par les destroyers, devaient bien souvent slalomer entre les grenades sous-marines quand ils n'étaient pas torpillés par les sous-marins de la Kriegsmarine.

faibles retraites de marins, quelques-uns installés dans une précarité certaine dépendent de l'assistance des services sociaux de la ville. Cette pauvreté ne les empêche pas de rester dignes, revêtant leurs plus beaux costumes éculés avant de faire leur promenade quotidienne.

Les traces du petit Harlem marseillais

Le morceau de trottoir ou de place où stationnent les populations africaines a conservé la mémoire de lieux, autrefois fréquentés assidûment par les navigateurs. C'est ainsi que les Somaliens qui fréquentent aujourd'hui les cafés de la place Sadi Carnot renouent d'une certaine manière avec l'époque où dans les mêmes lieux, ils retrouvaient leurs compatriotes, après avoir obtenu ou non un engagement aux Messageries Maritimes, implantées alors à proximité. Quant à l'occupation actuelle de la place Jules Guesde par les Comoriens, elle est aussi à comprendre à l'aune de leur ancienne activité de marins et de leur confession musulmane. Dans les années 1960, la place était bordée de petits bars dans lesquels des agents des compagnies maritimes venaient les recruter. Si les cafés ont disparu avec la restructuration du quartier de la Porte d'Aix et de son branchement avec les voies autoroutières, la grande mosquée de Marseille y a été construite. Désormais retraités, les marins continuent de se retrouver en ces lieux pourtant récemment encore transformés en parkings, résistant par leurs pratiques, aux transformations physiques de la cité. Plus encore, ils constituent une force d'attraction pour les jeunes générations comoriennes investissant également cet espace avant ou après s'être rendu à la mosquée ou encore à l'agence de voyage voisine qui organise des séjours dans l'archipel. Sur le cours Belsunce, à deux pas du célèbre théâtre de l'Alcazar était implanté, dans les années cinquante, un restaurant très animé qui attirait une population cosmopolite tard dans la nuit. Résidant dans le quartier, les navigateurs africains avaient fait des abords de l'établissement commercial un point de rassemblement. Aujourd'hui, en dépit de sa disparition, les marins continuent de se retrouver aux alentours, adossés aux murs des commerces ou encore un pied sur les plots, mobilier urbain de dernière génération supposé marquer le caractère sans issue de certaines rues. Ces concentrations en des lieux publics sont bien la preuve que les groupes laissent des traces de leur activité révolue dans l'espace urbain et participent à la construction d'une mémoire collective. Alors que les édifices sont détruits ou leur usage transformé, les citoyens continuent d'entretenir une relation affective au territoire. Mais, on peut se demander si les transformations immobilières qui s'opèrent actuellement dans le quartier de Belsunce, en vue de sa requalification, ne vont pas entraîner, à terme, un changement dans les rapports de la communauté noire africaine avec le lieu. En effet, les opérations de restructuration du quartier Belsunce et de résorption de l'habitat insalubre engagées depuis plusieurs années font l'objet d'une accélération dans leur mise en oeuvre fin 1998, en liaison avec l'ouverture du chantier Alcazar-bibliothèque. Pourtant, au regard des glissements qu'opèrent ces populations mobiles entre Belsunce et Noailles ou même à l'intérieur de Belsunce, on peut, à l'inverse, penser que cette transformation de l'espace physique ne va pas perturber, fondamentalement, leur organisation, leurs pratiques.

Le cours Belsunce ou la cour africaine ?

Les marins africains continuent à privilégier l'espace public car l'exiguïté et l'inconfort de leurs logements ne les incitent pas à y rester ni à les entretenir. Leur vie quotidienne à terre se limite à la fréquentation régulière et successive de quelques lieux dans le centre de Marseille. Ces pratiques de l'espace urbain ne sont peut-être pas sans rapport avec leur culture de marin au long cours où le temps est fortement segmenté (journées divisées en quart) et le travail routinier. Ce qui reviendrait à dire que leurs comportements ne sont pas totalement différents en mer et à terre. Dans la matinée et en fin d'après-midi, des Africains stationnent dans la rue où ils se retrouvent pour rompre leur isolement. A première vue, les groupuscules ainsi constitués semblent appartenir aux mêmes communautés. S'ils sont pour la plupart navigateurs en activité ou retraités, ils se distinguent selon leur origine géographique. Sur le cours Belsunce, à hauteur de la rue du Tapis vert, avant la récente restructuration du quartier, les originaires de la vallée du fleuve Sénégal discutaient avant de se rendre à la mosquée de la rue voisine des Récolettes. A quelques mètres de là et sur le même trottoir, des Casamançais échangeaient les nouvelles avant de rejoindre le bar B. de la rue des Récolettes, autre espace de convivialité ou encore les résidences SONACOTRA, situées à deux pas, rue Thubaneau, rue Colbert dans lesquelles un certain nombre d'entre eux, au statut de célibataire, louent une chambre. Autrement dit, ces populations qui partagent une même profession et un même lieu, revendiquent, par leurs pratiques, des territoires géographiques et identitaires distincts. Mais l'intrusion d'un "étranger" en ces lieux montre combien ces mondes ne sont pas figés, en effet des interactions se développent immédiatement entre les groupes qui se recomposent en une "communauté" de marins africains ou d'Africains, ce processus est particulièrement éclairant sur la plasticité des identifications possibles.

Leurs chemins se croisent également devant les chaises de « mamans » africaines. Une partie du cours Belsunce se transforme alors en lieux de palabres. Non seulement ces femmes drapées dans leurs boubous écoulent des produits exotiques auprès de leurs compatriotes mais aussi écoutent, devisent, conseillent, lisent parfois l'avenir dans les cauris pour une clientèle plus étendue. L'installation quotidienne de ces ressortissantes africaines dans l'espace public justifie l'arrêt même prolongé de ces hommes de la mer, retraités ou inactifs pour la plupart. Bien que réduits spatialement, tous ces mouvements quotidiens permettent aux uns comme aux autres de se préserver de l'errance, de l'anonymat, de donner un sens, un but à leurs parcours quotidiens et d'accéder au regard de l'autre, à sa pleine reconnaissance. La mobilité des uns est rendue légitime par l'ancrage des autres. En fin d'après-midi, le cours Belsunce prend les allures d'une cour africaine. Des salariés traversent la rue pour gagner un arrêt de bus, une bouche de métro ou un parking faisant de cette artère un lieu de passage ; des citoyens lèchent les vitrines limitant le cours Belsunce à un espace parmi d'autres de distraction et de consommation. Dans le même temps et le même lieu, des populations africaines s'arrêtent durablement pour échanger des nouvelles, des marchandises, ou encore recevoir la protection spirituelle de El hadji F., surnommée aussi « Maman Kola ». Les Africains donnent un autre sens à ce lieu-carrefour le transformant en une halte de convivialité.

Les marins africains se rencontrent également autour des paris dans les bars PMU de la Canebière, de la Place Sadi Carnot. Mais, les patrons de bar leur font comprendre qu'ils ne peuvent s'y arrêter trop longtemps sans consommer. Quelques-uns entretenant des relations privilégiées avec d'anciens marins, gérants de restaurants africains du côté de Noailles, partent leur rendre visite, en milieu d'après-midi quand les clients ont déserté les lieux. L'arbre à palabres renaît alors encore une fois.

Les marins africains, têtes de pont de l'entrepreneuriat contemporain

A Noailles comme à Belsunce, têtes de ponts, supports des migrations contemporaines, les marins africains ont été rejoints par d'autres ressortissants de l'Afrique sub-saharienne, telles ces commerçantes offrant à même le trottoir, arachides, noix de cola et bissap, ces gérantes de salons de coiffures, ces colporteurs mourides tissant progressivement leurs réseaux tentaculaires... Des lieux qu'elles ont fréquentés aux activités marchandes qu'elles ont déclinées, ces nouvelles générations de migrants ont emboîté le pas des pionniers marins. Arrivés à Marseille au milieu des années 1960, les premiers commerçants wolof se sont appuyés sur leurs compatriotes africains non seulement pour trouver un logement à Belsunce mais aussi pour nouer des contacts avec les transitaires au port et les personnalités consulaires influentes. Logés à l'hôtel Pax, propriété d'un ancien militaire sénégalais retraité, ils avaient rebaptisé les rues de Belsunce qu'ils avaient investis (rue Tapis vert, rue Nationale) *Darou Salam*, en référence à un quartier de Touba, la ville sainte des Mourides au Sénégal (Salem, 1981). De la même manière, les commerçants originaires de Côte-d'Ivoire, du Cameroun ou du Togo, qui ont ouvert des magasins dans le centre de Noailles ces dernières années, se sont engouffrés dans la brèche créée dans ce quartier par la vieille génération de marins. A la fin des années 1970, les derniers hôtels restaurants exploités par des navigateurs africains à Belsunce ont été revendus à des acheteurs maghrébins qui les ont, à leur tour, transformés en magasins de tissus et de tapis. Dans le même temps, mais de l'autre côté de la Canebière, la génération des jeunes retraités de la marine (Comoriens, Mauritanien et Sénégalais) a ouvert des restaurants pour une clientèle plus cosmopolite, jouant parfois la carte de l'exotisme. Des cuisinières africaines, anciennes épouses de marins ou de militaires disparus, qui un moment, avaient été employées par leurs compatriotes, ont également franchi la Canebière et se sont installées à leur compte à Noailles. Très mobiles, les uns et les autres changent d'emplacement au gré des visites du service d'hygiène, de la brigade des stupéfiants ou en fonction des opérations d'aménagement orchestrées par les pouvoirs publics. Les uns se font exproprier, les autres déménagent à cause de leur clientèle qui ne supporte plus le voisinage des petits passeurs, dealers, ceux-là même qui ont été rejetés de Belsunce par les projets urbains de la municipalité. Très mobiles, les uns succèdent aux autres en ces mêmes lieux par un jeu subtil de rachat de pas-de-porte, contribuant de la sorte à la construction d'une communauté de commerçants noirs africains dans le cœur de Marseille.

Aujourd'hui comme hier, la Canebière ne constitue pas une frontière pour les populations africaines. Installées sur le cours Belsunce et alentours, les vendeuses de rue sillonnent le quartier de Noailles, proposant des produits de contrefaçon aux

passants ou livrant des commandes (bijoux, artisanat, etc.) auprès leurs consœurs installées dans des boutiques. Ces dernières n'hésitent pas non plus à quitter leur magasin et de traverser la Canebière pour aller commander au déjeuner un riz au poisson auprès de leur restauratrice préférée. Non seulement, ces ressortissants africains connectent les quartiers centraux de Marseille mais aussi, par leurs négoce, ils mettent en relation Marseille, Paris, Londres, Naples, Dakar, Abidjan. Si les marchands mourides maintiennent encore Marseille et le quartier Belsunce dans leurs réseaux internationaux pour satisfaire notamment la demande d'une clientèle méditerranéenne, les ressortissants de l'Afrique forestière, installés dans quelques rues de Noailles, renforcent leur position dans le négoce international, multipliant les coups au gré des opportunités commerciales. Toujours entre deux mondes, les entrepreneurs africains s'inscrivent pourtant résolument dans l'histoire marseillaise.

Références bibliographiques

- BERTONCELLO (B.), BRÉDELOUP (S.), 1999, « A la recherche du docker noir », in A. Mencherini (dir.), *Dockers, de la Méditerranée à la mer du Nord, des quais et des hommes dans l'histoire*, Edisud.
- CHANUDET (C.), 1990, *Mohéli et les Comores dans le Sud-ouest de l'Océan Indien*, INALCO, Paris, Etude Océan Indien n° 11.
- DEWITTE (P.), 1986, *Les mouvements nègres en France, 1919-1939*, Paris, Harmattan.
- DIARRA (S.), 1968, « Les travailleurs africains noirs en France », *Bulletin de l'IFAN*, v.31, série B, p. 884-1004.
- DIOP (A.M.), 1981, *Tradition et adaptation dans un réseau de migration sénégalais : la communauté manjak de France*, Thèse de l'EHESS, Paris.
- DUBOIS (C.), 1997, *Djibouti 1888-1967, Héritage ou frustration ?*, Paris, Harmattan.
- EBIN (V.), 1993, « Les commerçants mourides à Marseille et à New York : regards sur les stratégies d'implantation » in Grégoire (E.) et Labazée (P.), (dir.), *Grands commerçants d'Afrique de l'Ouest*, Paris, pp. 101-124.
- FALL (M.), 1986, *Des Africains noirs en France*, Harmattan, Paris, 115 p
- GRANET (C.), 1995, « Les cafetiers maures, 1914-1940 », *REMI*, volume 11 n° 1, p. 125-132.
- KONÉ (D.), 1997, *Les mobilités des noirs africains dans l'aire métropolitaine marseillaise*, Thèse, Université de Perpignan.
- MANCHUELLE (E.F.), 1987, *Background to Black African Emigration to France : the labor migration of the Soninke 1848-1987*, thèse de doctorat d'histoire africaine, Université de Californie, Santa Barbara, USA, 777 p.
- MICHEL (M.), 1982, *L'appel à l'Afrique. Contributions et réactions à l'effort de guerre en AOF, 1914-1919*, Publications de la Sorbonne, Paris.
- NARDIN (J.C.), 1966, « Recherche sur les "gourmets" d'Afrique occidentale », *Revue Française d'Outre-Mer*, tome LIII, n° 192-193, pp. 215-244.
- NDIAYE (J.P.), 1970, *Négriers modernes. Les travailleurs noirs en France*, Présence Africaine, Paris.
- OUSMANE (S), 1973, *Le docker noir*, Présence Africaine, Paris, 219 p.
- SALEM (G.), 1981, *De Dakar à Paris, des diasporas d'artisans et de commerçants. Etude socio-démographique du commerce sénégalais en France*, Thèse, EHESS, Paris.
- SECK (A.), 1970, *Dakar, métropole ouest-africaine*, IFAN, Dakar.
- SEMBENE (O.), 1956, *Le docker noir*, Paris. « L'immigration des travailleurs noirs en France, leur adaptation à la communauté française », *Revue de la CCIM*, n° 760, p. 25-34.

Le Marseille des marins africains

Brigitte BERTONCELLO et Sylvie BRÉDELOUP

L'arrivée à Marseille de marins africains au début du siècle et leur installation dans les quartiers populaires, a permis de jeter les bases d'une organisation sociale et territoriale aujourd'hui encore perceptible. Ces navigateurs ont laissé, après ou en même temps que d'autres migrants, leur empreinte dans la cité phocéenne. Alors que le théâtre de l'Alcazar et ses alentours sont détruits et leur usage transformé, les Africains continuent d'arpenter cet espace, de s'y retrouver, entretenant une relation affective au territoire.

Des lieux qu'elles ont fréquentés aux activités marchandes qu'elles ont déclinées, les nouvelles générations de migrants ont emboîté le pas des pionniers marins. Restauratrices, colporteurs mourides, gérantes de salon de coiffure, agents en import-export, ces ressortissants africains connectent les quartiers centraux de Marseille (Noailles, Belsunce et la Joliette) mais aussi renforcent leur position dans le négoce international et mettent en relation Marseille, Paris, Londres, Naples, Dakar, Abidjan.

The Marseilles of African Sailors

Brigitte BERTONCELLO and Sylvie BRÉDELOUP

The arrival of African sailors to Marseilles at the beginning of the 20th century, and their settling in its working-class neighbourhoods, laid the found for social and territorial organisation that is still perceptible today. After or at the same time as other migrants, these seamen left their mark in the Phocaeen city. While the Alcazar theatre and its environs have been destroyed and their usage transformed, Africans continue to occupy this space, using it as a meeting place and maintaining an emotional relationship with the territory.

From the places they frequent to the commercial activities they have generated, the new generations of migrants have followed in the footsteps of the earlier seafaring pioneers. Restaurant owners, peddlers, managers of hair salons, import-export agents, these African nationals connect the central neighbourhoods of Marseilles (Noailles, Belsunce and the Joliette) and reinforce their position in international trade, linking Marseilles, Paris, London, Naples, Dakar and Abidjan.

La Marsella de la marinos africanos

Brigitte BERTONCELLO y Sylvie BRÉDELOUP

La llegada a principios de siglo a Marsella de marinos africanos y su implantación en los barrios populares permitió la instalación de las bases de una organización social y territorial todavía perceptible hoy. Estos navegantes han dejado, después o al mismo tiempo que otros emigrantes, su huella en la ciudad. A pesar de que el teatro Alcazar y sus alrededores hayan sido destruidos, y que el uso de este barrio se haya modificado, los africanos mantienen una relación afectiva con este territorio y continúan yendo y viniendo, encontrándose en el interior de este espacio.

Se trata de lugares que las nuevas generaciones de emigrantes han frecuentado, multiplicando variadas actividades comerciales, pisando los talones de los marinos pioneros. Patronas de restaurantes, vendedores ambulantes de la cofradía murid, gerentes de salones de peluquería, agentes de importación-exportación ; estas personas de procedencia africana conectan entre si a los barrios centrales de Marsella (Noailles, Belsunce y La Joliette), mas también reafirman su posición en el seno del negocio internacional y ponen en contacto a Marsella con París, Londres, Nápoles, Dakar, Abidjan.