

LES MARINS AFRICAINS DE MARSEILLE : HISTOIRE D'UN ANCRAGE

Ce sont eux qui, sans le vouloir, ont initié la migration commerciale contemporaine. Anciens "tirailleurs sénégalais", puis marins, dockers ou manutentionnaires, selon les opportunités d'emploi, les premiers Africains de Marseille ont été confrontés à bien des conflits sociaux : ils ont souvent dû se reconvertir ou se lancer en parallèle dans l'exploitation de cafés, hôtels ou restaurants, mettant à profit leur expérience du transport maritime. Bien ancrés dans la ville, ils ont relié Marseille à son port, à d'autres villes, à d'autres continents.

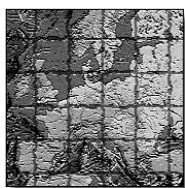
Principalement originaires de l'Afrique-Occidentale française (AOF), de l'Afrique-Équatoriale française (AEF) mais aussi de la Côte française des Somalis et de Madagascar, ils sont arrivés par le port, ils venaient prêter main-forte à la France dès la Première Guerre mondiale ; on les a appelés les tirailleurs sénégalais. La guerre terminée, certains sont restés dans la cité phocéenne à la recherche d'un emploi de marin. Forts de leur expérience de caboteurs ou de navigateurs au long cours dans les compagnies maritimes desservant les côtes africaines dès la création des grands ports internationaux, ces hommes disposaient d'un livret de marin qui leur permettait d'obtenir un poste à bord des navires. Le livret de marin ou fascicule de navigation était remis aux hommes originaires des quatre villes du Sénégal bénéficiant du statut de commune de plein exercice (Dakar, Saint-Louis, Gorée, Rufisque), citoyens français au même titre que les marins de la métropole. Quant aux ressortissants "indigènes", ils pouvaient se voir attribuer une police de navigation. Ces documents étaient accordés aux marins ayant une expérience de trois à quatre années de cabotage sur les côtes africaines.

Dans le contexte de crise économique de l'entre-deux-guerres, tous ne trouvèrent pas un emploi. Des bureaux chargés du rapatriement organisaient le retour vers l'Afrique des marins sans travail. *"Ils vivaient tous sur le port, et beaucoup d'autres avec eux – des Blancs, des bruns, des Noirs. (...) Ils s'entassaient dans le grand port provençal, grattant ce qu'ils pouvaient trouver, une journée de tra-*

par
**Brigitte
Bertoncello**,
maître
de conférences
en géographie,
université
Aix-Marseille-I,
UMR Telemme

1)- Claude McKay, *Banjo*, traduit par Michel Fabre, coll. "Rive noire", André Dimanche Éditeur, Marseille, 1999, p. 12 (1^{re} édition, New York, Harper, 1929).

2)- Archives départementales des Bouches-du-Rhône (ABDR), dossier 148W190.



*Dans les années cinquante,
les Africains vont pour certains
se regrouper autour de leaders
et s'organiser afin d'exprimer la gravité
de leur situation économique.*



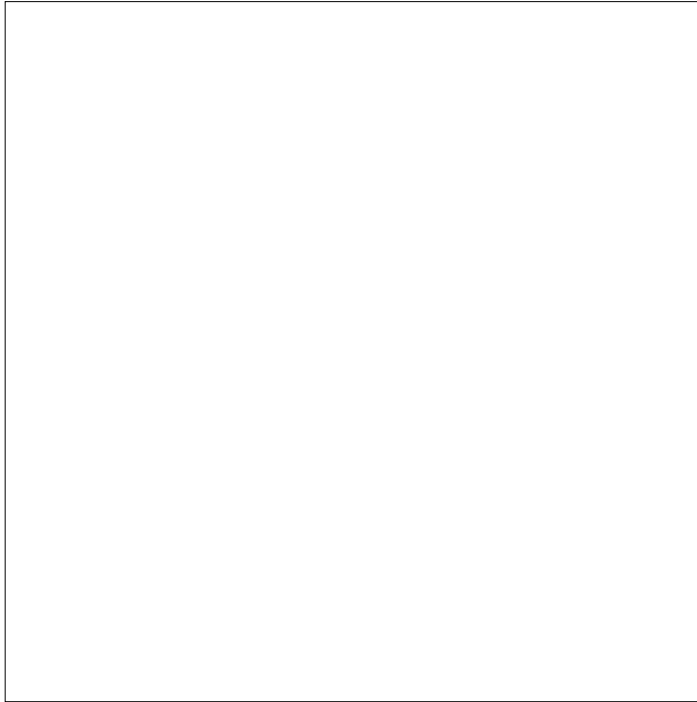
vail, un repas, un verre de vin, vivant au jour le jour mais parvenant à subsister entre le wagon de marchandises, le caboteur, le bistrot et le bordel."⁽¹⁾ Le deuxième conflit mondial permit de proposer des emplois aux marins originaires d'Afrique noire recrutés dans la marine de guerre mais aussi dans la marine marchande.

À la sortie de la guerre, l'activité portuaire de Marseille était fortement touchée : de nombreux bateaux avaient disparu, des usines avaient été détruites et les ressources faisaient défaut. Les compagnies maritimes ne pouvant répondre favorablement à la demande d'emploi de la main-d'œuvre, le chômage allait s'installer, touchant tout particulièrement les ressortissants des colonies de l'Afrique noire. D'après les données enregistrées par l'Inscription maritime de Marseille, les marins africains étaient estimés à 2 000 en 1953 ; 1 500 d'entre eux n'étaient pas embarqués et étaient majoritairement privés d'allocations chômage⁽²⁾.

Le faible niveau de qualification professionnelle de ces marins, souvent analphabètes, fut un véritable handicap au moment de la modernisation des navires et de la redéfinition des métiers de la mer. Les marins originaires de la Côte française des Somalis, de Casamance, de la vallée du fleuve Sénégal, du Soudan ou de Guinée avaient été embauchés pour alimenter en charbon les chaudières des bateaux. La généralisation du moteur diesel supprima ces postes et en créa de nouveaux qui nécessitaient une certaine maîtrise de la langue française et des connaissances techniques indéniables.

UNE NÉCESSAIRE RECONVERSION

Certains purent conserver leur activité à bord des bateaux grâce à des postes sur le pont, dans les cuisines ou dans les salles de restauration, d'autres durent recomposer leur activité professionnelle. Ces derniers se refusaient à rentrer au pays ou encore à accepter des emplois dans d'autres branches d'activité et, par conséquent, maintinrent une présence plus ou moins régulière dans l'enceinte du port à travers des emplois de manutention, emplois qu'ils avaient déjà occupés avant d'être marins. Les activités de marins et de dockers étaient indissociables dans le parcours professionnel des populations noires africaines, même si la première s'apparente à l'aventure et à la réussite sociale, et la deuxième au monde ouvrier, à ses difficultés et à ses contraintes. Devenir docker était une possibilité de reconversion dans un contexte d'embauche particulièrement réduit.



Un navigateur reconverti
en restaurateur à Noailles.

Cependant l'obtention d'un emploi de marin ou de docker devait générer non seulement des conflits multiples avec les autres communautés en présence, mais également des tensions entre les différents peuples appartenant à la communauté noire. C'est ainsi que pendant la guerre d'Indochine, les "Africains", particulièrement désœuvrés, furent sollicités pour briser les grèves conduites par les dockers. Cette situation connut des répercussions à terre. Les conflits entre Africains noirs et Nord-Africains, qui existaient déjà, furent exacerbés, d'autant que nombre de grévistes étaient originaires du Maghreb.

Outre ces tensions entre communautés, des conflits naquirent entre les populations du continent noir. Des "caïds" représentant chaque communauté s'interposaient entre les armateurs et les demandeurs d'emploi pour négocier au mieux des embauches, faisant ainsi jouer la concurrence. Par leurs choix, les armateurs privilégiaient certaines communautés jugées plus dociles, plus travailleuses ou encore plus robustes, aux dépens des autres demandeurs d'emploi. D'autres conflits encore virent le jour, sur des bases ethniques : parmi les Djiboutiens par exemple, les populations noires somalies s'unirent, dans le cadre de leur activité de marin ou de docker, contre les Arabes de Djibouti. Il s'agissait du prolongement de luttes déjà vivaces dans le pays d'origine. À maintes reprises, de violents affrontements opposèrent, dans le port

3)- À partir de 1958, des affrontements intercommunautaires vont opposer les Somalis, partisans de l'accession à la souveraineté avec rattachement éventuel au futur État somalien, et les Afars, hostiles à la grande nation somalie, qui prônaient une indépendance par étapes.

4)- Revendication, en 1953, de l'Association des ressortissants de l'AOF et de l'AEF auprès des services de la préfecture des Bouches-du-Rhône et de l'Inscription maritime (source ABDR).

5)- Alerte, dès le début des années cinquante, des députés représentants du Sénégal à l'Assemblée nationale : Léopold Sédar Senghor et Abbas Gueye.

6)- Cf. Sembene Ousmane, *Le docker noir*, Nouvelles éditions Debrasse, Paris, 1956 ; Brigitte Bertoncello et Sylvie Bredeloup, "Le Marseille des marins africains", *Remi*, à paraître.

de Djibouti, Arabes et Somalis puis Somalis de Djibouti (Issas et Afars) et Somalis des territoires voisins, concernant des différences d'accès aux emplois proposés dans le secteur de la marine marchande⁽³⁾.

Dans quelques situations, les Africains, minoritaires dans le port, vont pour certains se regrouper autour de leaders et s'organiser afin d'exprimer la gravité de leur situation économique et formuler des revendications tant au niveau régional⁽⁴⁾ que national⁽⁵⁾. Des associations des différents ressortissants de l'Afrique noire, déjà présentes ou nouvellement créées, vont envisager la rédaction de courriers communs pour mettre en évidence des revendications partagées. Il faudra cependant attendre 1963 pour voir émerger la Fédération régionale afro-malgache et d'outre-mer (Framom) et la catégorie "communauté africaine". Signalons aussi la tentative d'union proposée par Sembene Ousmane, aujourd'hui homme de lettres et cinéaste. Alors qu'il était docker professionnel dans le port de Marseille et militant du Parti africain pour l'indépendance (PAI) dans les années cinquante, il voulut dépasser les seules revendications des travailleurs pour les associer au mouvement étudiant⁽⁶⁾.

L'ACTIVITÉ COMMERCIALE, PASSERELLE ENTRE LE PORT ET LA VILLE

Ceux qui ont constitué un petit capital vont envisager l'exploitation de cafés, caves, restaurants et hôtels dans les quartiers centraux fréquentés par leurs compatriotes, par les hommes du port. C'est principalement à Belsunce, entre la gare et le port, que les ressortissants de l'AOF-AEF et de la Côte française des Somalis investissent dans le commerce, à l'instar des autres communautés étrangères installées dans le quartier. Ces hommes, le plus souvent épaulés par une compagne ou une épouse européenne, purent valoriser leur savoir-faire acquis à bord des bateaux mais aussi leurs réseaux de connaissances tant à l'intérieur du port que dans la cité phocéenne fréquentée à l'occasion de chaque escale.

La concentration des établissements gérés par des Noirs africains était perceptible dans un périmètre relativement restreint ; cependant, une organisation spatiale s'était construite à partir des territoires d'origine des exploitants. La place de la Joliette, la rue Mazenod et ses alentours rassemblaient des cafés et des restaurants exploités par des Yéménites. Dans les rues des Dominicaines, du Baignoir et des Petites-Maries, des ressortissants de la Casamance et de la vallée du fleuve Sénégal animaient les principaux établissements du secteur. Probablement du fait de la diversité culturelle du

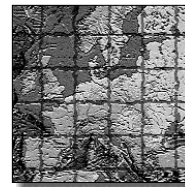
personnel employé, cette répartition ne constituait pas un handicap à l'ouverture des établissements accueillant des consommateurs d'origines diverses.

Des marins ont parfois su valoriser leur extrême mobilité et ont alors développé des activités commerciales dont la nature et l'organisation évoluaient au regard des escales envisagées. Pour certains, il s'agissait dans un premier temps de satisfaire une consommation personnelle, puis de répondre à la demande du voisinage. Un marin comorien aujourd'hui à la retraite⁽⁷⁾ évoque ses achats de viande de bœuf et de mouton dans un port australien. La viande était ensuite placée dans les réfrigérateurs du bateau (après négociation avec le responsable des cuisines) puis débarquée à Marseille pour être revendue. Sa femme conservait une partie de la marchandise puis s'occupait de la revente aux amis et voisins du quartier.

D'autres marins s'intéressaient à des produits rares sur le marché local qui étaient, une fois rapportés, revendus à des restaurateurs et hôteliers. Des draps, des nappes brodées et de la porcelaine en provenance d'Asie, mais aussi du riz et du nuoc-mâm étaient ainsi achetés par les marins dans les différents ports fréquentés puis proposés à une clientèle de commerçants installés à Marseille. Plus exceptionnel, quelques-uns mirent en place un dispositif d'approvisionnement d'antiquaires spécialisés en art africain. Les pièces transportées étant souvent volumineuses et faisant l'objet de contrôles plus sévères, seule leur installation dans une cabine d'officier, relativement protégée, rendait ce commerce possible.

Au-delà de ces pratiques, un commerce de produits illicites se développa : il s'agissait d'écouler des cigarettes, de l'alcool et parfois même de l'opium dans les cafés et les caves du cœur de la ville. Dans certaines arrière-salles, les clients pouvaient s'adonner aux jeux d'argent et à la prostitution. Ceux-là même qui avaient ouvert un commerce sans toujours parvenir à en assurer une bonne gestion trouvèrent dans ces multiples activités une opportunité de revenus complémentaires. Les dockers, quant à eux, profitaient de leur facilité de circulation dans le port pour proposer, dans quelques restaurants, des fruits en provenance d'Afrique ou d'Asie, obtenus à l'occasion de leur activité de manutention. Entre récupération (à partir de colis détériorés) et grappillage, consommation personnelle et revente, la passerelle entre le port et la ville était maintenue.

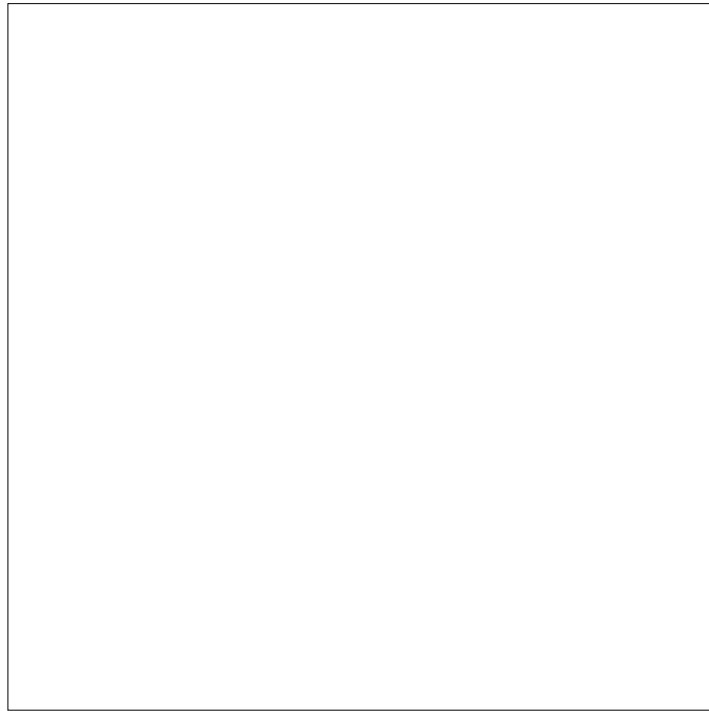
7)- Entretien avec M. M'C.,
Marseille, 19 janvier 1999.



*Dans les années quatre-vingt,
cafés, restaurants et hôtels
ont été fermés par
leurs exploitants, faute de
descendants sur place.*



Un ancien navigateur devenu restaurateur à Belsunce.



C'est dans les années cinquante et soixante que les restaurants, cafés et hôtels gérés par des Noirs africains, marins en activité ou marins à la retraite après vingt ans de service, connurent la plus forte expansion. Dans les années quatre-vingt, les établissements furent fermés par leurs exploitants, faute de descendants sur place, et majoritairement rachetés par des commerçants originaires du Maghreb cherchant à développer leur activité dans le quartier de Belsunce.

DE BELSUNCE À NOAILLES : FRANCHIR LA CANEBIÈRE

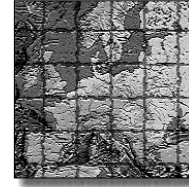
Cependant ces marins étaient devenus, malgré eux, les têtes de pont de la migration commerciale contemporaine : ils furent tout d'abord rejoints par les colporteurs mourides, au milieu des années soixante, dans la période où des travailleurs originaires du continent africain venaient renflouer la main-d'œuvre ouvrière française. Ensuite ces hommes du port ont aidé quelques femmes, veuves de tirailleurs sénégalais ou de navigateurs, à s'installer ; certaines seront cuisinières dans les restaurants qui vont être créés au début des années quatre-vingt de l'autre côté de la Canebière, dans le quartier de Noailles.

Dans les années quatre-vingt-dix, de nouveaux commerçants originaires de l'Afrique forestière sont venus s'implanter là, proposant aux consommateurs des produits alimentaires frais, en provenance

du Sud, mais aussi de l'artisanat africain et des produits cosmétiques vendus dans des salons de coiffure afro. La nature des produits et services proposés a évolué, ainsi que les générations concernées et les origines culturelles des commerçants. Les femmes sont plus présentes et n'hésitent pas à prendre des risques au gré des opportunités économiques, un peu à l'opposé des anciens navigateurs finalement peu aventureux dans les dédales du commerce mais bien ancrés dans la ville pour servir de relais.

Aujourd'hui encore, la SNCM (Société nationale maritime Corse Méditerranée) à Marseille emploie des populations d'origine africaine dont les modes de vie sont devenus très comparables à celui des ouvriers : ils résident le plus souvent dans les foyers, à la périphérie du centre-ville. À l'inverse, les marins employés par les armements maritimes nationaux africains comme la Sitram (Société ivoirienne des transports maritimes) qui accostaient à Marseille dans les années quatre-vingt ont permis aux commerçants africains de bénéficier d'approvisionnements inespérés en produits frais. En parallèle de leur activité, ces marins convoiaient d'Abidjan, Conakry ou Douala vers Marseille des fruits et légumes trop mûrs ou de calibres trop importants pour être exportés par des filières classiques, ou encore des poissons et viandes fumés, hors normes sanitaires internationales. À Marseille, ils confiaient la marchandise à des transitaires d'origine libanaise, des "anciens d'Afrique", qui s'occupaient du dédouanement. Le même canal était utilisé pour faire parvenir en Afrique des produits électroménagers et électroniques fabriqués en Asie du Sud-Est et ayant transité par l'Italie⁽⁸⁾.

Ainsi, au-delà de l'instauration d'une passerelle entre le port et la ville, des hommes originaires de l'Afrique subsaharienne, aujourd'hui relayés par des femmes, ont su articuler des continents, relier Marseille à d'autres cités et contribuer au développement du commerce dans la ville. ★



*Les femmes n'hésitent pas
à prendre des risques,
un peu à l'opposé des anciens
navigateurs, peu aventureux
dans les dédales du commerce.*



8) - Daouda Koné,
*Les mobilités des Noirs
africains dans l'ère
métropolitaine marseillaise*,
thèse de sociologie,
université de Toulouse-
Le-Mirail, 1996.