Journal of Internal Displacement **EDITORIAL**
Special Issue: Volume 16, Number 2, July 2026, 3-17

DOI: https://dx.doi.org/10.4314/jid.v16i2.7s
: * https://orcid.org/0000-0002-4432-8687
: ** https://orcid.org/0000-0003-4702-8660

Les Infrastructures socio-matérielles de la Mobilité : Repenser la Migration et les Circulations dans les Contextes Africains

Elieth Eyebiyi & Johara Berriane***

Résumé

Cet article examine les interconnexions entre la matérialité et les circulations dans les contextes africains et fait office de cadre introductif du numéro spécial : « Acteurs, circulations et matérialités en Afrique / Actors, Circulations, and Materialities in Africa». Le concept d'infrastructures des migrations introduit par Xiang and Lindquist (2014) est ainsi mobilisé pour examiner les liens entre infrastructures de la migration et circulations à partir de divers objets matériels. L'argument principal développé ici est que les mobilités et les migrations sont enchâssés dans ce que nous appelons des infrastructures socio-matérielles de la mobilité, entendues comme un assemblage d'objets, de technologies, de pratiques et de formes de savoir, qui façonne les processus de mobilité. Cette perspective dépasse les approches centrées sur les flux ou les infrastructures de transport en mettant l'accent sur les conditions relationnelles et matérielles à travers lesquelles la mobilité est produite, organisée et gouvernée. Mobilité et immobilité sont façonnées par des infrastructures socio-matérielles qui structurent les déplacements. Les cinq contributions réunies dans ce dossier thématique montrent comment divers objets matériels constituent des ensembles complexes de significations et influencent les interactions entre les sujets mobiles et leurs environnements sociaux, économiques et politiques dans différents contextes africains. Elles soulignent l'importance d'ancrer les études migratoires dans des terrains empiriques et de repenser la mobilité à partir de ses dimensions matérielles.

Mots clés : mobilités, infrastructure des migrations, infrastructures socio-matérielles de la mobilité, gouvernance des migrations, matérialités, circulations, Afrique

Le *Journal of Internal Displacement* (JID), créé en juillet 2009, est la seule revue scientifique consacrée à l'ensemble des questions liées aux déplacements de populations à travers le monde. Grâce à la généreuse contribution bénévole du comité consultatif et de l'équipe éditoriale, la soumission, l'évaluation par les pairs et la publication des articles dans le JID sont entièrement **GRATUITES**. Le JID ne facture aucun frais de soumission aux auteurs.
Alertes par e-mail/Tirés à part/Autorisations: admin@journalofinternaldisplacement.org
Abonnement: JID est une revue en libre accès disponible sur les bases de données AJOL et EBSCO.
Archives: http://www.journalofinternaldisplacement.com/apps/auth/login?why=pw&try=1&wp=1&next=archive
Soumission (édition de juilliet 2026) : http://journalofinternaldisplacement.com/
Reçu le 22 décembre 2025, accepté le 5 juin 2026, publié le 4 juillet 2026
DOI: https://dx.doi.org/10.4314/jid.v16i2.7s

Affiliation Institutionnelle et Correspondance de l'Auteur

* LASDEL & Norwegian University of Life Sciences, Norway
** University of the Bundeswehr Munich, Germany
Email de correspondance: eelieth@yahoo.fr

Remerciements

Les auteurs tiennent à remercier chaleureusement le *Journal of Internal Displacement* qui a accepté la publication de ce numéro spécial, particulièrement sa rédactrice en chef Veronica Fynn Bruey, ainsi que tous les évaluateurs anonymes. Leur travail rigoureux, patient et stimulant a considérablement permis d'améliorer la qualité des textes ici publiés. Nous sommes également redevables aux différents participants à ce numéro spécial.

Les infrastructures socio-matérielles de la mobilité : repenser la migration et les circulations dans les contextes Africains

Elieth Eyebiyi & Johara Berriane***

Introduction

Les travaux portant sur les migrations, en sciences sociales et humaines, insistent de plus en plus sur la nécessité d'inscrire d'une part les migrations dans le contexte plus large des mobilités, voire des circulations (De Bruijn et al., 2001 ; Bakewell et Landau 2018 ; Eyebiyi et Mendy 2019), en particulier en ce qui concerne les déplacements dans les Suds. D'autre part, ils soulignent l'impérieuse nécessité de décoloniser les savoirs (Ndlovu-Gatsheni 2018) en réexaminant non seulement les catégories produites et manipulées, les objets et les matérialités, mais aussi et surtout en donnant la parole aux acteurs, aux terrains, aux contextes, à l'histoire en train de se faire. Il s'agit d'opérer un tournant critique dans l'étude des mobilités en la décorrélant des cadres normatifs et conceptuels utilisés jusque-là et imposés par une certaine vision des migrations. Ceci s'avère nécessaire pour en souligner essentiellement des aspects en incohérence avec les postulats occidentaux.

S'appuyant sur des enquêtes de terrain empiriques et des recherches ethnographiques menées dans différents contextes africains, ainsi que sur des approches issues de l'histoire, de la sociologie, de la géographie et de la science politique, ce numéro spécial place les perspectives africaines au cœur de l'analyse des migrations et des mobilités. Dépassant la division Nord–Sud historiquement ancrée mais de plus en plus obsolète, ainsi que les approches centrées exclusivement sur les flux ou les risques, il explore les modalités matérielles, les infrastructures et les technologies à travers lesquelles les mobilités et les migrations se déploient dans les contextes africains et les manières dont elles contribuent aux transformations sociales. Cet article soutient que la mobilité et la migration sont fondamentalement structurées par des infrastructures socio-matérielles qui dépassent les seuls systèmes de transport pour englober des assemblages hétérogènes d'objets, de pratiques et de formes de savoir. En articulant le concept d'infrastructures migratoires à une compréhension foucaldienne du dispositif, nous proposons un cadre d'analyse de la mobilité comme processus relationnel et matériel inscrit dans des configurations de pouvoir. Ce faisant, l'article contribue à décentrer, ou plus précisément à recentrer, les études migratoires en ancrant l'analyse dans les contextes africains et en mettant en lumière les conditions matérielles à travers lesquelles la mobilité est produite, gouvernée et contestée.

Du Confort des Études sur les Mobilités et les Migrations Africaines

A partir des années 2000, le *mobility turn* – considéré comme un tournant dans les recherches en sciences humaines et sociales – a servi à repenser les liens entre mobilités et sociétés. La mobilité devient depuis lors un concept-clef pour analyser les économies et cultures dans la mondialisation (Sheller et Urry 2006). La possibilité de se déplacer et d'être mobile est considérée comme une des plus grandes valeurs et la liberté de circuler un bien rare et inégalement distribué (Baumann cité dans Sheller 2017 :626 ; Glick-Schiller et Salazar 2013). Le paradigme de la mobilité transforme ainsi la manière dont les chercheurs pensent les sociétés contemporaines. Il contribue au même moment à repenser le rapport des sociétés à l'espace (notamment urbain) et met en évidence les diverses relations de l'espace à la société (Sheller 2017). En d'autres termes, le *mobility turn* suggère une analyse à la fois relationnelle dans l'espace et une analyse spatialisée des relations sociales. Si ce tournant a surtout été inspiré par des terrains de recherche dans les

pays du Nord global, il est plus rarement mobilisé pour étudier les sociétés des Suds malgré d'une part l'historicité ancienne des mobilités dans ces espaces, et d'autre part le rôle très significatif des mobilités et leur reconfiguration pour ces sociétés et dans ces espaces. De plus cette approche n'accorde quasiment pas de place ni aux objets et matérialités sur lesquelles se tissent les relations en contexte de mobilité ni aux espaces redéfinis par ces matérialités du fait des mobilités.

Pour sa part, le renouveau des études portant sur les mobilités en Afrique met en lumière la dimension migratoire des flux et plus précisément ceux qui se dirigent vers le Nord, épousant les grandes tendances politiques de traitement de la « question migratoire », et occultant les dynamiques et les processus migratoires intra-africains ainsi que leurs interrelations avec d'autres formes de mobilité, bien que ceux-ci constituent l'essentiel du panorama des mobilités. Les migrations africaines vers l'Europe ainsi que les réponses politiques des Etats à ces flux ont été au centre des préoccupations des chercheurs et décideurs politiques (Bakewell et Jónsson 2013 ; Flahaux et de Haas 2016 ; Faist 2019). Ces travaux s'intéressent au rôle des politiques migratoires européennes dans les régimes migratoires régionaux (Kabwe-Segatti 2009) et ont pu décrire les processus qui, depuis la fin des années 1990, ont transformés ces régions progressivement en zones frontières de l'Europe (Timéra 2009 ; Casas-Cortes et al. 2015 ; Perrin 2018 ; Gazzotti 2021), dans lesquelles le contrôle et la gestion des frontières européennes ont été externalisés (Gaibazzi et al. 2017), contribuant à réorienter les routes migratoires et à transformer les systèmes migratoires régionaux (Bredeloup et Pliez 2005 ; Bensaad 2009 ; Brachet 2018) en des formes davantage difficiles à saisir.

Cette focalisation sur les flux migratoires africains sud-nord réifie leur supposée dangerosité pour l'Europe en nourrissant toute une industrie de la securitization tout en tendant à occulter les autres formes migratoires et mobilitaires sur le continent. Les pays d'Europe de l'Ouest sont certes les principales destinations extra-continentales de migrations africaines (Flahaux et de Haas 2016). Néanmoins, la plupart des flux migratoires africains ont lieu à l'intérieur du continent (Zeleke et Smith 2024) même s'ils reçoivent peu d'attention des institutions. Ces mobilités historiques et culturelles sont par ailleurs articulées à d'autres formes de mobilités et de circulation, ce qui justifie la nécessité de dépasser les poncifs portant sur les flux migratoires et d'élargir l'analyse à la pluralité et à l'imbrication des formes de mobilités. Contrairement à ce que le terme migration peut impliquer dans certaines littératures– c'est-à-dire un déplacement unilatéral et à sens unique – les formes de déplacements sont multilatérales et circulaires et impliquent une multitude de motivations, formes, aspirations et pratiques. Les différentes régions africaines sont en effet marquées par différentes formes de mobilités à la fois intra-régionales et inter-régionales (Robin 1992 ; De Bruijn et al. 2001 ; Flahaux et de Haas 2016 ; Kane et & Leedy 2013) telles que les migrations de travail intra-africaines, les circulations pour affaires, commerce, études ou pèlerinages, l'accueil des migrants non africains souvent appelés expats', ou encore les déplacements forcés ont eu et ont encore des répercussions profondes et durables sur les sociétés et les économies du continent.

L'articulation des migrations aux autres formes de mobilités ainsi que leur ancrage culturel poussent donc à élargir l'étude à la mobilité. L'omniprésence de la mobilité en Afrique (mais aussi ailleurs) la rend fondamentale pour la compréhension du fonctionnement d'un grand nombre de sociétés africaines (De Bruijn et al., 2001 : 1), sociétés marquées par des cultures migratoires et mobilitaires (Hahn et al. 2017) contraintes de s'adapter à la bureaucratisation forcenée qu'induisent les politiques migratoires européennes. C'est pour ces raisons que le présent numéro spécial de revue opte pour le terme « Mobilité » étant donné qu'il englobe non seulement les différentes formes de déplacements des individus mais également souligne leur connexion et

articulation à d'autres formes de circulation à la fois d'hommes, de choses, de savoir-faire ou d'idées. En d'autres termes, nous nous intéressons ici, et au sens large, à la dimension matérielle des mobilités.

Le gap autour des liens entre matérialités et infrastructures

Le dossier spécial dirigé par Blundo (2023) sur les circulations matérielles et immatérielles aux Suds rappelle que les sciences sociales ont fait peu cas de ces circulations, comparativement aux mobilités humaines. Le numéro s'attache alors à montrer comment les différentes facettes de la globalisation ont été étudiées de manière assez réductrice sans accorder de l'espace aux filières économiques, au mouvement des techniques, des savoirs faire, des idées et des infrastructures. Le numéro prend également le pari d'offrir des travaux empiriques pour contribuer à alimenter la connaissance sur les circulations matérielles et immatérielles. Malgré la profusion des travaux sur les mobilités et les migrations africaines, les terrains empiriques sont restés assez limités en ce qui concerne les matérialités qu'engendrent les différentes formes de circulations qui ont cours. Les pans insuffisamment examinés par cette articulation entre matérialités et infrastructures peuvent être interrogés d'une part d'un point de vue méthodologique et d'autre part d'un point de vue épistémologique.

Le préalable de la méthodologie

Le faible intérêt des études sur les mobilités et les migrations pour les matérialités et donc les infrastructures des mobilités peut s'analyser d'un point de vue méthodologique par la faible collaboration entre les disciplines. Si les carcans disciplinaires ainsi que ceux des approches méthodologiques associées sont restés souvent assez marqués dans la plupart des travaux, ceci n'a pas pour effet seulement de spécialiser les travaux sur les mobilités. Il contribue également à voiler une partie du spectre analytique en occultant la possibilité d'engager d'autres approches à dévoiler ce que les unes n'ont pas su faire. Ce déficit de complémentarité reste préjudiciable à la production d'une connaissance plurielle. Ainsi, une approche par exemple purement quantitativiste de la question migratoire, comme l'illustrent de nombreux travaux, ne permet pas d'examiner les usages des infrastructures des mobilités. Elle ne permet pas non plus de prendre en compte les contextes locaux et régionaux, encore moins ceux internationaux dont les répercussions politiques et juridiques sont pourtant triviales dans le domaine des migrations depuis quelques décennies.

De plus, cette perspective maintient la focale sur la question des flux, des morts dans la Méditerranée, du dénombrement des demandeurs d'asiles, mais ne permet pas de comprendre comment les matérialités, qu'elles relèvent d'infrastructures physiques ou institutionnelles, modèlent les parcours migratoires et surtout les moyens, physiques, moraux et autres, engagés pour donner vie au projet de mobilité. Dans le même temps, une approche qualitative classique offre l'effet inverse lorsqu'elle fait l'économie d'un travail de longue haleine sur le terrain. Or, happés par les exigences de diverses politiques publiques et des prescriptions médiatiques, peu de travaux combinent les deux dimensions. Très peu encore proposent de mener des ethnographies de longue durée, de traquer les objets, les matériels, les éléments tangibles qui peuvent être physiquement touchés et *in fine* structurer les décisions des personnes en situation de mobilité, ou même les déplacés dans les camps à l'intérieur d'un même pays ou dans un pays voisin.

Notre dossier a opté pour le travail empirique, une ethnographie de terrain, associée à une critique théorique portée par diverses disciplines, en fonction des cas examinés (histoire, sociologie, géographie, science politique notamment). Il est évidemment nécessaire d'éviter de tomber dans le piège du prisme circulatoire (Blundo 2023 ; Vauchez 2013) et de proscrire toute

lecture culturaliste des mobilités africaines. Si les limites de la littérature ont été quelque peu examinées, la question méthodologique importe également comme on l'aura vu. En effet, l'articulation intrinsèque des mobilités (et migrations) avec les infrastructures dans toutes leurs composantes suggère de penser à des approches méthodologiques permettant une (co) production de données basée sur la connaissance des contextes, l'approche durable des acteurs et la finesse de l'analyse. Si nous pensons également que l'approche qualitative dans toute sa rigueur (Olivier de Sardan 2008) reste essentielle dans l'étude des dimensions matérielles des mobilités, il s'avère également nécessaire de les inscrire dans la longue durée en dépouillant à nouveaux frais également les fonds d'archives, les sources historiques et rester ouvert à tout procédé de systématisation de production de données.

L'objet doit être abordé de façon suffisamment critique et de manière à permettre de remonter aux sources de l'établissement des circuits migratoires, des couloirs de circulation historique ou encore des logiques ayant conduit à l'installation de diverses infrastructures dont l'histoire interagit potentiellement avec les mobilités des personnes et des biens. Nourrir un travail ethnographique par une critique formulée sur le temps long en tenant compte de l'espace (Grataloup 2005 & 2007) ainsi que par des archives (Israël 2012) offre une piste méthodologique de nature à faciliter la compréhension des mobilités en lien avec la question des matérialités. C'est dans cette perspective que s'inscrit le travail d'archives mené par Seck, les voyages fluviaux dans les baleinières qu'effectuent Lambertz (2023), la combinaison de sources orales et d'entretiens menée par Ngassou, ainsi que le travail historiographique de Lingelbach Notre approche invite donc l'intérêt pour les infrastructures des mobilités à se déployer dans une perspective triple : le bénéfice qualitatif de l'enquête ethnographique de longue durée qui donne place à l'empirie et au détail, la profondeur de l'analyse des archives et la dynamique de la géographie historique et spatiale.

La question épistémologique : aborder les matérialités dans le cadre des mobilités

Le concept de matérialité renvoie à ce qui est ou fait matière, ce qui est concret. Il peut s'agir donc d'un objet mais aussi d'un état d'esprit, d'un sentiment, d'un moment privilégié. Les linguistes considèrent que la matérialité a deux dimensions : la matérialité objectale pour examiner l'organisation de l'espace, des objets et de leurs usages ; et la corporéité, la gestualité qui gouvernent les gestes, les postures, les mimiques, la prosodie et la proxémie (Forest 2006 ; Taisson & Moro 2019). À la suite de ces travaux, nous convoquons le concept de matérialité pour étudier d'une part les objets eux-mêmes et dans leur rapport aux espaces, d'autre part les pratiques corporelles et gestuelles ainsi que les usages individuelles et sociétaux des objets et espaces habités ou traversés par des objets et individus en mobilité. Ceci est d'autant plus important que ces espaces sont structurés voire produits par ces matérialités. Ils sont loin d'être simplement des supports pour les mobilités, ils conditionnent parfois ou même souvent les stratégies migratoires, les options de mobilité que les acteurs privilégient à un moment ou à un autre. En d'autres termes, étudier les matérialités des mobilités et des migrations revient à notre sens à explorer les dimensions techniques, physiques, mais aussi mentales et circonstancielles des différentes circulations qui animent les sociétés humaines dans le temps et dans l'espace ainsi que les significations qu'elles véhiculent.

Nous considérons comme matérialités des mobilités et des migrations l'ensemble des objets, processus, dispositifs concrets par lesquels l'acte de se déplacer, le projet migratoire, prend vie en dehors et autour de l'être engagé dans la mobilité ou l'immobilité. Par ce biais, il s'agit aussi de déplacer la focale vers la description empirique du « comment » des mobilités, c'est-à-dire les

infrastructures qui les véhiculent, dans des espaces des Suds. En nous focalisant sur les Suds, l'objectif n'est pas de tomber dans un certain piège de l'essentialisation des matérialités des mobilités et des migrations, mais d'offrir un cadre circonstancié d'analyse, lequel pourrait et devrait être reproduit dans tout espace géographique et social produit, affecté ou défini par la mobilité humaine : les deux hémisphères du globe sont donc concernés de manière égale. Ce numéro spécial se concentre sur des terrains africains en accordant une importante place au travail empirique et à la prise de distance critique. En empruntant à ce modèle descriptif et analytique, il est possible de traiter aisément des matérialités des mobilités et migrations en examinant leur matérialité objectale. C'est ce que fait Ngassou dans ce numéro en s'intéressant autant aux objets et savoirs de l'ingénierie des motos circulant au Nord Cameroun, Lambertz et al. en traitant à la fois de l'espace fluvial que des baleinières en RDC, Bikoi et Lingelbach en se penchant sur la gouvernance des camps de réfugiés ou Seck en abordant les carnets de vaccination des navétanes en AOF. S'y ajoute la corporéité de ces mobilités qu'évoquent Ngassou avec la figure des cascadeurs de motocyclettes au Cameroun ainsi que Lambertz et al. au sujet de la conduite les baleinières.

La notion d'infrastructures des migrations et son apport pour l'analyse des mobilités

Lorsqu'il s'agit des mobilités ou migrations, les travaux ont eu longtemps tendance à s'interroger sur les causes et les conséquences de ces déplacements, c'est-à-dire à la fois les motivations et aspirations qui poussent les individus à se déplacer et les conséquences matérielles, sociales, culturelles voir politiques qu'elles engendrent pour les sociétés d'origine et d'installation Ce biais reflète une fois de plus le poids conceptuel de la recherche sur les mobilités dans les pays du Nord par rapport aux autres régions du monde. Malgré les obstacles naturels et politiques que des migrants et autres individus mobiles doivent parfois affronter et les ressources, expertise et savoir-faire spécifiques nécessaires qu'un déplacement ou une circulation exige, l'intérêt des études pour les conditions et modalités du déplacement est très récent (Düvell et Preiss 2023).

Notre approche propose vigoureusement aux études des mobilités et des migrations de décentrer le regard, de contribuer de manière concrète à provincialiser (Chakrabarty 1992) la recherche sur les migrations et les mobilités en la désoccidentalisant. A notre sens, l'élaboration conceptuelle occidentale ne peut pas demeurer le seul point de repère pour définir, peser, mesurer et comparer les schémas migratoires et autres stratégies de déplacement afin de les qualifier, valoriser ou dévaloriser. Si nombre de travaux (malgré eux ?) peinent à réaliser ce décentrement c'est bien parce que l'ouverture empirique et l'offre pluridisciplinaire dans le domaine des études sur les migrations et des mobilités africaines accordent in fine peu de places à de véritables travaux empiriques. Or cet état de choses renforce la colonialité du savoir et alimente spécifiquement la reproduction de modèles éculés sur les migrations africaines et la fabrique d'un « problème » migratoire qui reste loin d'exister sous la forme promue par les politiques européennes.

En effet, plus les moyens de déplacements sont rendus difficiles, plus on s'intéresse aux modalités et aux infrastructures mobilisées pour se déplacer. Cette mise en relation des mobilités et des infrastructures a été par exemple proposée dans le cadre de recherches sur les migrations de travail en Chine et en Indonésie. Xiang et Lindquist suggèrent le terme d'infrastructures des migrations afin de décrire les dispositifs mis en place pour d'une part réguler et d'autre part promouvoir les migrations de travail (2014). Ces infrastructures seraient composées d'acteurs, de technologies et d'institutions systématiquement interreliés. Elles seraient d'ordre/de type/dimension commerciale (recruteurs), réglementaire (appareil d'État et procédures de documentation, d'autorisation, de formation et autres), technologique (communication et

transport), humanitaire (ONG et OI) et social (réseaux de migrants). Contrairement aux industries migratoires, ces infrastructures et leurs acteurs n'auraient pas seulement des buts lucratifs. Elles auraient avant tout pour but de favoriser les mobilités, même si celles-ci peuvent parfois avoir un effet contraire à celui souhaité (Düvell et Preiss 2022). L'analyse des infrastructures des migrations se retrouve de nouveau centrée sur les migrations sud-nord et s'interroge sur le « comment» des migrations, dans un contexte global dans lequel les régimes migratoires sont de plus en plus restrictifs. Concernant les migrations intra-africaines ou les mobilités au sens large, les recherches empiriques sur le rôle des infrastructures sont presque inexistantes.

Les prémisses d'un intérêt porté à la fois aux infrastructures et aux mobilités interrogent les effets de l'externalisation des frontières de l'Europe sur les mobilités et les immobilités des personnes en Afrique (Donko et Doevenspeck 2023, Kleist et Bjarnesen 2019). Se basant sur des recherches empiriques sur les migrations vers l'Asie, l'Europe et dans les espaces de transit, Düvell et Preiss (2023) distinguent trois types d'infrastructures des migrations : les acteurs (acteurs commerciaux, acteurs gouvernementaux et la société civile), les infrastructures matérielles et les infrastructures digitales. Selon ces auteurs, le rôle des acteurs intermédiaires et réseaux sociaux et interpersonnels pour les mobilités a connu le plus d'attention (voir aussi Cranston et al. 2017). Les infrastructures matérielles, comme les différents moyens de transport (vols low-cost, convois sahariens, etc.) et les espaces (aéroports, commerces, lieux d'habitations, associations caritatives) qui participent par leurs technologies, acteurs et réseaux à la mobilité des migrants auraient en revanche été délaissées par la recherche (Düvell et Preiss 2023 : 91-92). En d'autres termes, la perspective est restée assez occidentalo-centrée et le regard quasi surplombant, mettant les Nords éditeurs de politiques migratoires restrictives comme le centre du jeu, et considérant les Suds comme de simples fournisseurs de migrants.

Des privilèges restent ainsi attachés aux premiers et un contrôle opéré dans une perspective restrictive appliqué aux seconds. Cranston et al (2023) affirme que ces privilèges sont ordonnés et disciplinés par des infrastructures de niveau méso et macro, notamment les organisations transnationales, les instituts d'enseignement supérieur et les politiques gouvernementales en matière de visa. Il s'agit selon cette approche de questionner comment les politiques publiques structurent, régulent et disciplinent les mobilités humaines. Ces politiques créent de fait des sujets d'élite, privilégiés qui bénéficient de largesses et de facilités auxquelles les autres voyageurs n'ont pas droit. En d'autres termes, les infrastructures socio-matérielles de la mobilité , comme nous proposons de les appeler ici, organisent la production de l'altérité à partir des normes juridiques, des dispositifs matériels de contrôle, et de leur mise en œuvre. Elles forment ainsi un dispositif de gouvernance hétérogène dans le sens foucaldien du terme. Il s'agit plus précisément d'« un ensemble hétérogène, comportant des discours, des institutions, des aménagements architecturaux, des décisions réglementaires, des lois, des mesures administratives, des énoncés scientifiques, des propositions philosophiques, morales, philanthropiques, bref : du dit aussi bien que du non-dit » (Foucault 1980).

C'est la figure du migrant d'élite qui est ainsi extraite de la fabrique globale du migrant en tant que sujet présenté de plus en plus avec un stigmate : celui de vouloir à tout prix « fuir » le Sud pour aller chercher pitance au Nord. En consacrant un dossier à la question des infrastructures, Müller et Tuitjer (2023) essayent pour leur part de concilier les migrations et les infrastructures afin d'examiner les changements sociaux et les transformations afférentes. Pour ces auteurs, la dimension transversale de la migration est un prétexte pour questionner les formes que prennent les infrastructures dans les parcours migratoires, les effets et rôles qu'elles peuvent avoir sur les itinéraires de mobilité et d'immobilité, ou encore leur rôle avant, pendant et après les

déplacements, ou encore comment ces infrastructures sont co-constituées par les acteurs et cocréés par les contextes sociaux, spatiaux et physiques des mobilités et migrations. Donko et Doevenspeck (2023) s'inscrivent dans la même perspective en décrivant les effets ambivalents des technologies et politiques de contrôle des frontières mis en place au poste frontière de Kantchari/Makalondi à la frontière nigéro-burkinabé pour (im)mobiliser les populations. En appelant à prêter attention aux infrastructures, ces auteurs participent de l'essence de ce numéro spécial qui appelle pour sa part à accorder une grande importance aux dimensions matérielles des mobilités et des migrations et de déplacer le regard vers les infrastructures dans les mobilités et immobilités intra-africaines. Ce dossier encourage de ce fait une approche inspirée de l'anthropologie des infrastructures, destinée à analyser la dimension relationnelle, matérielle et politique des routes, moyens de transport ou autres technologies ou objets qui facilitent la circulation des biens, des personnes ou des idées et permettent leur échange dans l'espace (Larkin 2013 :328). Il s'agit de formes physiques qui forgent la nature d'un réseau, la rapidité et la direction de son mouvement, sa temporalité et sa vulnérabilité (Ibid.).

Parler des infrastructures des mobilités nécessite de fait de prendre également en compte leurs dimensions politiques. En effet, si les mobilités occasionnent par définition des déplacements volontaires ou contraints de populations, de groupes ou de personnes individuelles, ceux-ci empruntent non seulement des infrastructures de transport (routier, maritime, fluvial, aérien, etc.), mais aussi et surtout génèrent des interactions constantes durant tout le parcours avec des objets, des dispositifs structurés ou non. Les politiques publiques opérantes mises en place pour gouverner les mobilités se traduisent par la mise en place de dispositifs matériels, techniques, sensibles qui contribuent à figer dans le temps et l'espace les différentes approches de la migration, ainsi que le sujet migratoire alors que par essence celui-ci opère dans une logique de mobilité. Ainsi, si les lois, décrets et différentes directives, restent immatérielles en la lettre, elles produisent des effets concrets sur les différents sujets, en tant qu'éléments de catégorisation, de classement et de définition des statuts (réfugiés, résidents, migrants, migrants illégaux, sans-papiers) ; elles dessinent le cadre spatiotemporel dans lequel la matérialisation prend des formes physiques, concrètes et organise la spatialisation des mobilités et des migrations.

Les infrastructures matérialisent les pratiques de régulation et de contrôle des flux considérés comme « indésirables » tels que ceux des réfugiés. Ceci se laisse observer dans l'importance de la technologie des camps (Agier 2008 ; voir Bikoi sur le Cameroun et Lingelbach sur l'Ouganda dans ce dossier) utilisée comme principal dispositif de contrôle et de mise à l'écart de populations déplacées. Le camp sert ainsi à contenir et gérer les nouveaux arrivants tout en les isolants des autochtones, il fige dans le temps et dans l'espace géographique, social et politique la figure de l'altérité.

Le camp apparaît de facto comme un dispositif d'enfermement. S'intéressant aux « nouveaux itinéraires migratoires », Lassailly-Jacob (2010) soulignait déjà en 2010 aux marges des pays de transit, l'émergence d' « espaces-tampons où les migrants se retrouvent bloqués. Dans ces espaces d'attente, apparaissent des formes d'organisation sociale inédites marquées par des créations institutionnelles ad hoc, dans des foyers et campements informels. Cette sédentarisation forcée peut durer plusieurs années ou même être définitive ou encore se solder par un retour forcé » (Lassailly-Jacob, 2010 :3. 3). Ainsi en est-il par exemple des camps de réfugiés installés dans les pays en conflits ou chez leurs limitrophes pour accueillir les personnes en déplacement forcé ou non. Avec toute sa structure physique, ses composantes fonctionnelles mais normatives, ses règles de fonctionnement, ses dispositifs subtils ou concrets, sa panoplie d'acteurs aux logiques et stratégies parfois antagonistes, le camp cesse progressivement d'être une spécificité des réfugiés

et un visage conflictuel renvoyant aux besoins de l'humanitaire, pour devenir un lieu central de contingence, d'enfermement déguisé et de stockage des migrants stoppés dans leur parcours pour diverses raisons. Lieu de mise à l'écart (Bouagga 2017), le camp est devenu à travers ses multiples formes (hotspots, centre de rétention administrative, camp de réfugiés, bidonvilles etc.-), une sorte d'épitomé du parcours migratoire, et un principal outil de contrôle des flux notamment par l'Europe ainsi que le décrit le travail collectif de Bouagga (2017). Bien qu'elles connaissent diverses mesures de sophistication, les origines de ces technologies de contrôle et de mise à l'écart se situent à l'époque coloniale comme le démontre Lingelbach dans ce dossier pour le cas de l'Ouganda et du Kenya. Elles ont aussi été développées parfois dans le cadre du projet dit de mise en valeur des territoires colonisés. Ainsi l'organisation et le contrôle des flux des populations migrantes en Afrique occidentale française ont été mises en place durant la période coloniale à travers la mise en place de nouvelles infrastructures sanitaires destinées aux travailleurs migrants, comme le décrit Seck.

Ce numéro spécial consacré aux infrastructures des mobilités soutient que les mobilités et les migrations sont enchâssées dans des dimensions matérielles nécessaires à examiner, car elles font partie intégrante du processus de mobilité. Aussi, les études des migrations africaines, et plus largement celles globales, ne peuvent faire l'économie d'une attention à accorder aux infrastructures des mobilités. Par ailleurs, ces infrastructures ne se résument pas aux infrastructures de transport. Elles intègrent divers outillages, divers objets et dispositifs dont la mise en circulation du fait de la mobilité du sujet humain leur donne une signification particulière, un sens spécifique, modèle l'espace et agit sur les relations politiques et sociales à la fois de manière localisée que parfois distante. Aussi les différentes études de cas examinées dans ce numéro spécial montrent-elles comment divers objets matériels forment un complexe de sens et contribuent à dessiner de nouvelles interactions entre les sujets en mouvement et leur environnement, matériel, social, économique, politique. Les contributions au numéro relèvent à la fois des politiques publiques de la gouvernance des camps de réfugiés, que des modalités techniques qui entrent en ligne de compte, dans le travail quotidien des transportants, le trafic de biens à travers les frontières, ou encore plus anciennement la mise en mouvement de la force de travail des migrants pendant la colonisation française.

En alliant la contemporanéité à l'historicité du sujet infrastructurel au sein des études sur les mobilités, ce numéro spécial entend contribuer à un renouvellement des études des migrations qui passe par le dialogue interdisciplinaire d'une part et l'appréciation multifactorielle des mobilités d'autre part. Ainsi, analyser les migrations et les mobilités dans la perspective de comprendre leurs liens avec le développement, appelle à mieux prendre en compte la globalisation historique des phénomènes circulatoires mais aussi leur dimension contemporaine ainsi que les interconnexions qu'elles établissent entre plusieurs mondes, les nouvelles géographies qu'elles tracent au-delà des frontières physiques, coloniales ou intellectuelles existantes jusque-là. Les études existantes font peu cas des objets, des matériaux, des matériels et des technologies qu'engagent tout processus de migration ou de mobilité, se concentrant soit sur les normes, soit sur les pratiques individuelles ou collectives. En dépassant la focale historique et désuète Nord/Sud, tout comme une simple analyse de flux et de risques, en privilégiant des approches transdisciplinaires, ce numéro spécial entend questionner les modalités matérielles et les technologies par lesquelles les mobilités s'opèrent dans les Suds et comment elles influencent le développement dans les pays des Suds. Pour ce faire, il interroge les différents objets, techniques et moyens qui accompagnent et participent aux mobilités humaines.

Politiques publiques et matérialités des migrations

Les circulations du Sud vers le Nord, et parfois à l'intérieur du Sud semblent ainsi rythmées de plus en plus par l'existence de ces dispositifs matériels de contingence qui s'appliquent d'abord et en premier lieux aux personnes à qui l'on dénie le droit de circuler librement, quel qu'en soient les raisons, mais aussi parfois à ceux qui disposent de tous les documents exigés : Il n'est pas dans ce dernier registre un secret que plusieurs fois, des voyageurs du Sud, pas en situation de migrations, aient été arrêtés et placés parfois abusivement en centre de rétention dans les aéroports européens, même lorsqu'ils avaient tous leurs documents en règle.

L'encampement (Agier 2011 ; Bassi 2022 ; Corbet 2014) est ainsi devenu progressivement une forme de banalité de la gestion des flux de migrants tout en conservant un caractère assez orienté. Les flux des pays des Suds sont fortement ciblés, tout comme ceux pouvant provenir des pays d'Europe de l'Est ou des pays moins nantis, en direction de l'Europe ou de l'Amérique du Nord. Utiliser le substantif flux est d'ailleurs une opération sémantique intéressante qui permet d'invisibiliser le sujet, d'effacer l'homme mobile afin de pouvoir le traiter comme un spectre. La gestion des flux, plutôt que celle des hommes en mobilité, permet d'endiguer la charge morale à laquelle renvoient les pratiques finalement de contention, de contrôle et de surveillance parfois poussées à l'extrême. Les camps cessent ainsi progressivement d'être des lieux de refuge et de protection temporaire de déplacés forcés, de victimes de conflits meurtriers, mais de plus en plus des espaces de vie permanents ainsi que le montre par exemple le travail de Fortin & Frelat (2024). Au-delà de la fonction de tri comme peuvent assumer les hotspots. A ce propos, Pollozek & Passoth (2019) montre comment dans le *hotspot* de Moria, la distinction entre réfugié économique et demandeur d'asile est opérée pour supposément organiser ce qui est décrit comme un chaos (Kalir & Rozakou, 2016). La fonction de tri est aussi assurée par d'autres types d'infrastructures que sont les camps d'hébergements, les bidonvilles, ou encore les camps dits informels, lesquels constituent donc tous de véritables lieux de vie, certes précaires et éphémères, parfois durables, mais en tout cas une autre face du souci de l'altérité. Car les migrants sont toujours frappés du stigmate des gens venus d'ailleurs, des gens autres que soi, à qui l'on déni par essence la possibilité d'établir sans contraintes particulières.

Ce numéro spécial reste sensible à l'analyse des savoir-faire, éléments matériels (outils, moyens, objets) et technologies, mobilisés dans la mise en œuvre des circulations sur le continent. Une attention particulière est prêtée à la description de ces objets et de leurs usages (bateaux, motos, carnets de vaccination, etc.), aux politiques de (non) transfert Nord-Sud et Sud-Sud qui les appuient ainsi qu'aux adaptations et innovations locales comme dans le cas de véhicules et moyens de transport officiels ou non des marchandises. Il s'agit de s'intéresser également aux technologies locales de prise en charge des personnes déplacées ou en situation de mobilité.

Composition du dossier : cinq terrains complémentaires

Bâti autour de cinq terrains, le présent numéro spécial ouvre des pistes pour une étude interdisciplinaire des matérialités dans le cadre des circulations africaines, et accorde une place aux chercheurs en début de carrière, africains ou non, travaillant dans les Suds notamment à partir de données ethnographiques mais aussi de sources historiques ou d'archives. Les travaux mobilisés concernent autant l'Afrique francophone qu'anglophone, l'Afrique de l'Ouest que celle centrale et croisent plusieurs perspectives. Ce numéro spécial examine le champ des mobilités autour de la question des matérialités en montrant la nécessité d'une réflexion sur les objets engagés dans les processus de migrations et de mobilités, et trace des pistes méthodologiques et épistémologiques pour une telle étude.

Les deux premiers textes offrent des études de cas fines, historiques, anthropologiques et sociologiques autour des modalités matérielles des mobilités sur le continent. Ils proposent ainsi une étude des baleinières et des transportants à Kisangani en RDC (Article 1), ainsi qu'une analyse de l'ingénierie locale des motos dans la ville de Garoua au Nord du Cameroun (Article 2). En s'appuyant sur des voyages menés sur les baleinières navigantes sur le fleuve dans la région du Tshopo en RDC, Lambertz et al réalisent une ethnographie qui leur permet de montrer comment les armateurs locaux sont devenus de véritables opérateurs du transport dans cette région du continent. Ils allient un savoir-faire technique portant sur la construction et l'amélioration technique des baleinières et un sens des affaires qui leur permettent de développer une économie populaire locale dont la clé de voûte repose sur la circulation de matériaux, de techniques, de personnes et de savoir-faire. Ces diverses sources de connaissances et ces habiletés se sont construites en dehors de politiques publiques étatiques et témoignant de la capacité des acteurs à trouver des solutions à petite et moyenne échelle.

La mobilisation de ressources locales pour construire les baleinières, l'utilisation de moteurs issus de la mondialisation et le développement de stratégies commerciales axées sur les besoins des populations ont contribué à créer un écosystème autour des canaux fluviaux comme infrastructures des mobilités et impacté l'activité quotidienne. En reconfigurant à l'aide des matérialités et de la technique les mobilités fluviales, les transportants de la Tshopo confortent l'intuition que les mobilités ne peuvent être étudiées sans les infrastructures matérielles et cognitives qui les nourrissent et qu'elles structurent en retour. Dans le même temps, Ngassou s'intéresse aux motos-taxis, engins à deux roues qui sont utilisés pour assurer la circulation des biens et des personnes, et spécifiquement le convoyage des biens entre le Nord du Nigeria et le Nord du Cameroun. L'objet matériel et les savoirs associés permettent ainsi de structurer les circulations entre deux pays frontaliers, de raccourcir le temps et surtout de produire un nouvel espace qui souvent s'éloigne des routes tracées sur les cartes pour emprunter des itinéraires alternatifs qui demeurent dans le stock de connaissance des populations locales.

Sources orales et entretiens permettent à Ngassou de montrer comment plusieurs savoirs pratiques s'organisent autour de l'instrument technique que constitue la moto pour en faire un objet d'usage quotidien, le moto-taxi. Au-delà de la mécanique du taxi-moto c'est bien un corps de savoirs techniques qui garantit son existence et in fine facilite la mobilité humaine et des biens. Etudier les matérialités des mobilités, y trouve un support fertile afin de questionner la technique et sa mise en matière dans les divers espaces géographiques, sociaux et économiques. Enfin, considérer l'existence de codes et de normes propres aux espaces frontaliers, permet de comprendre les dispositifs bureaucratiques érigés de part et d'autre de la frontière Nigeria-Cameroun dont traite Ngassou. Contrairement aux perceptions, ces activités transfrontalières s'inscrivent dans des dynamiques matérielles qui les connectent à la mondialisation. De plus celles-ci s'expriment en réaction aux politiques publiques en vigueur qui régissent la circulation des personnes et des biens. Le recours aux pistes rurales et la gestion des checkpoints pour assurer la livraison de ces biens de consommation offrent d'intéressantes perspectives à l'étude des infrastructures de mobilité.

Les trois textes qui suivent articulent histoire, politiques publiques, études de sécurité et science politique pour proposer une analyse actuelle nourrie par l'histoire de pratiques localisées. Ces articles questionnent les politiques publiques et le contrôle des mobilités sur le continent à travers d'une part l'analyse historique des mobilités de travail et leur corrélation avec le contrôle sanitaire au Sénégal durant la période coloniale (Article 3), un questionnement des pratiques d'encampement et de leur généalogie au Kenya et en Ouganda (Article 4) et une analyse spécifique

de l'action du Cameroun dans la prise en charge des personnes déplacées dans le camp de Gado Badzere (Article 5). Seck montre comment sur la base d'un déterminisme économique, le colonisateur a engagé des mobilités saisonnières de travail en Afrique occidentale française et régulé celles-ci à l'aide d'un dispositif particulier que sera le carnet de vaccination. A l'encouragement du déplacement de la main d'œuvre dans un espace délimité, aux fins d'exploiter les ressources de la colonie, dans un espace délimité se superpose une volonté stricte de maitriser la propagation des maladies contagieuses.

Le texte suivant éclaire les spécificités historiques des politiques de l'encampement en traçant et comparant les généalogies de l'encampement au Kenya et en Ouganda (Article 4 ~~6~~), Lingelbach éclaire les différences de politiques d'accueil des réfugiés dans ces deux pays d'Afrique de l'Est à partir de la période coloniale. Il montre que si en Ouganda les premiers camps de réfugiés furent installés pour accueillir des réfugiés polonais (donc européennes) puis des citoyens de la région à la faveur des luttes d'indépendance, au Kenya ils serviront au départ à accueillir les victimes éthiopiennes de la guerre avec l'Italie avant de servir de dispositifs d'internement réservé notamment aux Mau Mau y compris après la période d'indépendance. La présence de camps dans cette partie du continent s'inscrit donc dans une histoire relativement moyenne avec des objectifs qui ont progressivement variés. Par ailleurs en Ouganda la perception positive des réfugiés pour peupler des régions et générer de la valeur n'est pas sans rappeler le texte de Seck avec les navétanes en Afrique d'occidentale française, à la différence que les navétanes n'étaient pas destinés à peupler les régions sénégalaises mais essentiellement à travailler de manière saisonnière. Dans le premier cas le camp reste le dispositif principal de mise en œuvre de la stratégie publique, dans le second cas ce sont les papiers qui jouent le même rôle. Les variations des infrastructures de mobilité, et de leur philosophie, que montre le camp en Afrique de l'Est.

Dans une approche davantage orientée vers les politiques publiques, Bikoi montre à partir du politique que l'action de prise en charge des réfugiés s'inscrit dans un contexte conflictuel qui se renforce en Afrique centrale. Elle se traduit aussi par l'installation de camps de déplacés qui offrent l'occasion d'examiner divers mécanismes d'action publique ainsi que les jeux d'acteurs qui prennent place. Se basant sur une recherche empirique dans la région de l'Adamaoua à l'Est-Cameroun, elle décrit minutieusement les infrastructures matérielles et les dispositifs de gestion du camp de Gado Badzere et dépeint un système de gestion publique multi-niveaux dans lequel interviennent non seulement des acteurs locaux et étatiques mais aussi internationaux et notamment des pays du Nord. Cette étude de cas reflète parfaitement les politiques d'encampement et de contrôle des mobilités observées au Sud comme au Nord ainsi que le rôle de laboratoire dont l'Afrique fait office.

Conclusion

Cet article a montré que les mobilités et les migrations sont fondamentalement structurées par des infrastructures socio-matérielles qui transcendent les seuls systèmes de transport afin d'englober des assemblages hétérogènes d'objets, de pratiques et de formes de savoir, qui façonnent, organisent et gouvernent les déplacements. En s'appuyant sur le concept foucaldien de dispositif, l'article a développé un cadre analytique qui appréhende la mobilité en tant que processus relationnel et matériel inscrit dans des configurations plus larges de pouvoir. En articulant le concept d'infrastructures migratoires à une compréhension foucaldienne du dispositif, nous avons proposé une approche permettant d'analyser la mobilité comme un processus relationnel et matériel enchâssé dans des rapports de pouvoir. Ce faisant, l'article contribue à décentrer les études

migratoires en ancrant l'analyse dans les contextes africains et en mettant éclairant les conditions matérielles à travers lesquelles la mobilité est produite, gouvernée et contestée. Son attention portée aux contextes africains contribue ainsi à une compréhension plus large des processus migratoires et de leurs conditions matérielles.

Considérées ensemble, les contributions réunies dans ce numéro spécial soulignent l'importance d'examiner les mobilités et les migrations à travers le prisme des matérialités et des infrastructures. Elles montrent que la mobilité ne relève pas simplement de flux et de trajectoires, mais qu'elle est inscrite dans des agencements socio-matériels et historiques qui rendent possibles les circulations, les contraignent et les transforment. Ce faisant, ces contributions attirent l'attention sur les conditions matérielles et infrastructurelles, souvent négligées, à travers lesquelles la mobilité est vécue, gouvernée et négociée, tout en révélant la manière dont les infrastructures de gouvernance migratoire peuvent également produire des formes d'immobilisation, de confinement et d'exclusion. L'étude des infrastructures socio-matérielles de la mobilité permet ainsi de mieux comprendre le caractère profondément relationnel et matériel de la gouvernance des mobilités et des migrations.

Les contributions réaffirment également le rôle central des dimensions infrastructurelles de la mobilité et de la migration, ainsi que des expériences d'immobilité, dans la formation historique et contemporaine des sociétés africaines. En ce sens, l'étude empirique des im-/mobilités africaines est non seulement indispensable à la compréhension des réalités africaines, mais elle offre également d'importants apports conceptuels et épistémologiques aux études sur les migrations et les mobilités de manière plus générale. La mobilité apparaît ainsi comme un phénomène qui émerge à travers des infrastructures socio-matérielles à la fois habilitantes et contraignantes. Ce faisant, cet article contribue à recentrer les études migratoires sur les contextes africains et à mettre en lumière les conditions matérielles à travers lesquelles la mobilité est rendue possible, gouvernée et disputée. Les contextes africains apparaissent dès lors non comme des cas périphériques, mais comme des lieux privilégiés de production de connaissances sur les migrations et les mobilités contemporaines.

Références

Agier, M. (2008). *Gérer les indésirables. Des camps de réfugiés au gouvernement humanitaire*. Paris : Flammarion.

Agier, M. (2011). L'encampement du monde. *Plein droit*, (3), 21-24.

Bakewell, O. & Landau, L (eds). (2018). *Forging African Communities. Mobility, Integration and Belonging*, London: Palgrave McMillan.

Bassi, M. (2022). La construction locale de l'encampement: les centres pour migrants au prisme de l'économie politique sicilienne (2010-2019). *Raisons politiques*, (2), 43-67.

Bensaâd, A. (eds). (2009). *Le Maghreb à l'épreuve des migrations subsahariennes: Immigration sur émigration*. Karthala Editions, 448p.

Blundo, G. (2023). Circulations matérielles et immatérielles aux Suds : revisiter la « globalisation par le bas ». Introduction. *Anthropologie & développement*, (54), 9-28.

Bouagga, Y. (dir.), 2017. *De Lesbos à Calais. Comment l'Europe fabrique des camps*, Neuvy-en-Champagne, Le Passager clandestin, coll. « Babels », 152 p.

Cranston S., K. Duplan., (2023). Infrastructures of migration and the ordering of privilege in mobility, *Migration Studies*, 11(2):330-348, https://doi.org/10.1093/migration/mnad001

Brachet, J. (2018) Manufacturing Smugglers: From Irregular to Clandestine Mobility in the Sahara. The Annals of the American Academy of Political and Social Science 676(1):16-35.

Bredeloup, S. et Pliez, O., (2005). Migrations entre les deux rives du Sahara. *Autrepart*, 4: 3-20.

Casas-Cortes, M., Cobarrubias, S., De Genova, N., *et al.* (2015), New keywords: Migration and borders. *Cultural studies*, 29(1): 55-87.

Chakrabarty, D. (1992). Provincializing Europe: Postcoloniality and the critique of history. *Cultural studies*, *6*(3), 337-357.

Doevenspeck, M. & Donko, K. (2023). Infrastructures of Migrant (Im)mobilities in the Borderland of Burkina Faso and Niger, *Society* 60, 310-319.

Düvell, F. & Preiss, C. (2022). Migration Infrastructures: How Do People Migrate? in P. Scholten (ed.), *Introduction to Migration Studies, IMISCOE Research Series*, 83-97.

De Bruijn, M., R. A. van Dijk, & D. Foeken, eds. 2001. *Mobile Africa: changing patterns of movement in Africa and beyond*. Vol. 1. Brill.

Eyebiyi, P. E & A. Mendy (eds), (2019). *Migrations, mobilités et développement en Afrique – Vol. 1. Mobilités, circulations et frontières*, Montréal : Lasdel & Daraja Press.

Faist, T. (2019). Contested externalisation : responses to global inequalities. *Comparative Migration Studies*, *7*(1), 1-8.

Flahaux, M. L., & De Haas, H. (2016). African migration : trends, patterns, drivers. *Comparative migration studies*, *4*, 1-25.

Forest, D. (2006). Analyse proxémique d'interactions didactiques. *Carrefours de l'éducation*, (21), p. 73-94.

Fortin, L., & Frelat, M. (2024). Lieux de refuge temporaires, espaces de vie permanents : le risque de la pérennisation de l'encampement. *Revue internationale et stratégique*, *134* (2), 105-111.

Foucault, M. (1977). « Le jeu de Michel Foucault », *Dits et écrits*, tome II, Paris, Gallimard.

Foucault, M. (1980). *The confession of the flesh*. In C. Gordon (Ed.), Power/Knowledge: Selected Interviews and Other Writings, 1972–1977 (pp. 194–228). New York, NY: Pantheon Books.

Gaibazzi, P., A. Bellagamba & S. Dünwald., (2017). "Introduction: an Afro-Europeanist perspective on EurAfrican borders", in: P. Gaibazzi, A. Bellagamba & S. Dünnwald (eds.), EurAfrican borders and migration management: political cultures, contested spaces, and ordinary lives, 3–28. Basingstoke: Palgrave Macmillan.

Gazzotti, L. (2021). Immigration nation: Aid, control, and border politics in Morocco. Cambridge University Press.

Glick Schiller, N., & Salazar, N. B. (2013). Regimes of mobility across the globe. *Journal of ethnic and migration studies*, 39(2), 183-200.

Grataloup, C., (2005). *Géographie historique et analyse spatiale : de l'ignorance à la fertilisation croisée*, in Boulanger P. et Trochet J.-R., (dir). Où en est la géographie historique ? entre économie et culture, Paris, L'Harmattan, p. 33-42.

Grataloup, C., (2007), *Géohistoire de la mondialisation. Le temps long du monde*, Paris, A. Colin, 256 p.

Hahn, H. -P. & Klute, G. (eds). (2007). Cultures of Migration: African Perspectives (Beiträge zur Afrikaforschung, Band 32) LIT.

Israël, L. (2012). 8–L'usage des archives en sociologie. In *L'enquête sociologique* (pp. 167-185). Presses Universitaires de France.

Kabwe-Segatti, A. (2009). Dimension extérieure de la politique d'immigration de l'Union européenne. Quelles conséquences pour l'Afrique ? Hommes & migrations. Revue française de référence sur les dynamiques migratoires (1279), 140-153.

Kalir, B., & Rozakou, K. (2016). "Giving form to chaos": the futility of EU border management at Moria hotspot in Lesvos. *Society and Space*, *16*.

Kane, A. & Leedy, T. (eds). (2013) *African Migrations. Patterns and Perspectives*. Indiana University Press.

Kleist, N. & Bjarnesen, J., (2019). Migration Infrastructures in West Africa and Beyond. MIASA Working Paper No. 3.

Lambertz, P., (2023), « *Longola Marche Arrière!* Chinese diesel engines on Congo's inland waterways », *Critical African Studies*, 15(1): 15-34. DOI: 10.1080/21681392.2021.1931385

Lassailly-Jacob, V. (2010). « Nouvelles dynamiques migratoires (New migration patterns) », *Bulletin de l'Association de géographes français*, 87 (1) : 26-39.

Larkin, B., (2013), The Politics and Poetics of Infrastructure. *Ann. Rev. Anthropol.* 42, 327-43. Müller, A.-L. et Tuitjer, L. : Editorial : Infrastructures et migration, *Geogr. Helv*., 78, 559–565, https://doi.org/10.5194/gh-78-559-2023, 2023.

Ndlovu-Gatsheni, S J, (2018). *Epistemic Freedom in Africa: Deprovincialization and Decolonization*. London and New York : Routledge

Olivier de Sardan J.-P., 2008, *La rigueur du qualitatif. Les contraintes empiriques de l'interprétation socio-anthropologique*, Louvain-La-Neuve, Academia-Bruylant.

Perrin, D. (2018) Quand le Niger et le Maroc entravent la libre circulation en Afrique. *Plein droit* 4 (119), 29-32.

Pollozek, S., & Passoth, J. H. (2019). Infrastructuring European migration and border control: The logistics of registration and identification at Moria hotspot. *Environment and Planning D: Society and Space*, *37*(4), 606-624.

Taisson-Perdicakis, C. (2014). La matérialité : une ressource pour l'enseignement-apprentissage de la lecture. *Éducation & didactique*, 8, 125-138. https://doi.org/10.4000/educationdidactique.1984

Taisson, C. & C. Moro, (2019). L'usage de la matérialité lors de l'enseignement-apprentissage de la lecture : un indice du développement psychologique de l'élève. *Éducation et didactique*, vol. 2, p. 84-104.

Timéra, M. (2009) Aventuriers et orphelins de la migration internationale. Nouveaux et anciens migrants « subsahariens » au Maroc. *Politique africaine* 3 (115), p. 175-195.

Vauchez, A., (2013), « Le prisme circulatoire. Retour sur un leitmotiv académique », *Critique internationale*, n° 59(2), pp. 9-16.

Xiang, B. & Lindquist, J., (2014), Migration Infrastructure. *International Migration Review* 48 (Fall), 122-248.

Zeleke, M. & Smith, L. (eds.) 2024, *African Perspectives on South-South Migration*. London: Routledge.