



HAL
open science

Transport du dernier kilomètre à l'échelle d'un marché urbain : les porteuses de balles de fripes à Kantamanto (Accra)

Kouakou Léopold Koffi

► **To cite this version:**

Kouakou Léopold Koffi. Transport du dernier kilomètre à l'échelle d'un marché urbain : les porteuses de balles de fripes à Kantamanto (Accra). Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation, A paraître. hal-04627748

HAL Id: hal-04627748

<https://hal.science/hal-04627748>

Submitted on 27 Jun 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Transport du dernier kilomètre à l'échelle d'un marché urbain : les porteuses de balles de fripes à Kantamanto (Accra).



Source : Léopold KOUAKOU, Accra-Kantamanto, Décembre 2020. **Résumé**

Auteur : Léopold KOUAKOU Affiliation : CESSMA / Centre d'études en sciences sociales sur les mondes africains, américains et asiatiques

L'objectif de notre article est de montrer l'adaptabilité et les pratiques alternatives dans la circulation marchande de la fripe, prise comme objet d'études. Le rôle joué par les femmes se trouve être au cœur de cette dynamique marchande. Dans la sphère urbaine de la capitale ghanéenne, au sein d'espaces comme les marchés, les engins de transports motorisés ne sont pas habilités à transporter des marchandises eu égard à l'étroitesse des ruelles et à la surcharge humaine des espaces. Au sein de Kantamanto, vaste marché de fripes, des chargeuses assurent le transport du dernier kilomètre « sur leurs têtes », à l'aide de bassines, en redistribuant les balles de fripes à d'autres acteurs au sein d'un marché. L'activité des Kayayei est une réponse aux problèmes de transports et à l'impossibilité d'accès des véhicules au sein du marché. Les pratiques citadines non motorisées dans la logistique marchande est une alternative réelle à la circulation marchande à l'échelle micro locale.

Mots clés : Transport, marchandises, marché, Kayayei , circulation

Abstract

The objective of our article is to show the adaptability and alternative practices in the commercial circulation of second-hand clothes, taken as an object of study. The role played by women is at the heart of this market dynamic. In the urban sphere of the Ghanaian capital, within spaces such as markets, motorized transport vehicles are not authorized to transport goods given the narrowness of the streets and the human overload of spaces. Within Kantamanto, a vast second-hand clothes market, loaders ensure the last kilometer transport "on their heads", using basins, by redistributing the bales of second-hand clothes to other players within the a market. The Kayayei activity is a response to transport problems and the impossibility of vehicle access to the market. Non-motorized urban practices in commercial logistics are a real alternative to commercial circulation on a micro-local scale.

Keywords: Transport, goods, market, Kayayéis, circulation.

Plan de article

1. Logistique marchande et espace marchand : Kantamanto
 - a. Une logistique marchande à l'échelle urbaine d'Accra
 - 1.2 Kantamanto, principal nœud du transport marchand
2. Mener une logistique alternative au sein d'un marché : exemple des kayayei
 - 2.1 Quête de mobilité sociale de jeunes femmes à Kantamanto
 - 2.2 Porter des marchandises sur la tête : une logistique alternative
3. Quand la logistique marchande engendre des précaires
 - 3.1 Des revenus faibles, une activité de survie
 - 3.2 Vivre en ville, une lutte perpétuelle pour les chargeuses de fripes

Introduction

Kantamanto nom donné au quartier qui l'abrite est un immense marché situé au cœur de la capitale Ghanéenne est considéré comme la plateforme du commerce de la fripe et le plus grand marché commercial de vêtements de seconde main du pays et de la sous-région ouest africaine. Entre 2013 et 2017, le pays a importé près de 111.000 tonnes de vêtements en provenance en provenance d'Europe, des Etats Unis et d'Asie, soit plus de 22.000 tonnes de fripes par année durant cette période (Douanes Ghanéennes, 2017). L'espace du marché qui couvre une superficie d'environ 26 hectares avec près de 40.000 vendeurs (Ankomoa, Y. et al., 2016) a une architecture marquée par une multiplicité de magasins, une étroitesse des voies de circulations piétonnes et une occupation permanente des voies routières par les commerçants ambulants, les acheteurs et des visiteurs. En dépit de cet espace resserré et de la faiblesse des infrastructures, il y a une importante chaîne logistique liée au commerce de la fripe. Comme le fait remarquer Lombard (2003) : « L'absence de bonnes infrastructures ne signifie pas inexistence de flux ; plus généralement, aucune corrélation systématique entre le niveau des infrastructures et le niveau des trafics n'est observée ». Dans une dimension plus large, le transport de la fripe est assuré par les véhicules et engins motorisés mais à l'échelle micro locale du marché, il s'est créé une logistique alternative dont les acteurs sont des femmes originaires des régions du Nord du Ghana : les Kayayei¹. Leur activité consiste à charger directement sur leurs têtes ou à l'aide de récipients, des marchandises, dont les balles de fripes dont la masse oscille entre 45 et 60 kilogrammes. Ces femmes sont le dernier maillon de la circulation de la fripe à l'échelle micro-locale du marché de Kantamanto et leur travail et installation très précaires au centre-ville de la métropole marquent de leur empreinte la vie sociale urbaine pour la plupart des migrantes originaires Nord ghanéen et qui sont en quête de mobilité sociale. La migration continue de femmes originaires du Nord ghanéen à Accra et à Kantamanto, leurs activités de transporteurs de bagages mêlées à leurs conditions de vies, et l'alternative de transport que présente leurs pratiques économiques nous emmène à nous interroger :

Dans quelle mesure ce mode de transport alternatif modifie-t-il les pratiques logistiques et marchandes au sein du marché urbain de Kantamanto ? Comment cette activité de transporteuse nourrit-elle des fragilités sociales et économiques au niveau des femmes ?

¹ « Kayayei » et au singulier « Kayayo ». Sur le plan étymologique, « kayayei » est la dérivée de « kaya » tiré de la langue Haoussa signifiant charges ou marchandises et « yéi » terme tiré de la langue GA signifie fille ou femme (Yéboah et al, 2014). Dans les milieux populaires, on les appelle aussi les courageuses, les battantes (Oparé, 2003)

Nous partons de l'hypothèse selon laquelle les femmes transporteuses contribuent efficacement à la circulation des marchandises et constituent des relais entre les lieux de stockages et les gares routières aux abords du marché. De plus, le transport alternatif menée par les kayayei présente des précarités qui rend les femmes vulnérables.

La méthodologie d'enquête s'est basée sur des entretiens semi directifs auprès des jeunes femmes transporteuses avec des séquences témoignages qui retracent des parcours de vies de ces femmes. Dans cette partie, je présente des séquences de témoignages tout en précisant que les enquêtes ont concerné 40 jeunes filles et femmes dont l'âge varie entre 13 et 35 ans et exerçant le métier de chargeuses de fripes. J'ai aussi procédé par observation in situ afin d'appréhender les parcours des actrices, l'alternative logistique de transport et les conditions d'exercices de l'activité.

1. Logistique marchande et espace marchand : Kantamanto

Le transport des marchandises n'est pas abordé dans une dimension internationale ou nationale. L'échelle de la ville et plus précisément du marché jette des bases d'une analyse micro locale qui met en lumière des logistiques alternatives ; Kantamanto en est un exemple.

1.1 Une logistique marchande à l'échelle urbaine d'Accra

L'un des atouts naturels qui a propulsé la circulation marchande au Ghana est la présence de ports maritimes, gage du commerce international. Le port de Téma, situé à environ 35 Km au sud de la capitale est le second port Ghanéen après celui de Takoradi. Ce port accueille un important trafic de conteneurs destinés aux pays de la sous-région Ouest-africaine, notamment les pays sans littoral que sont le Burkina Faso, le Mali et le Niger. Le littoral ghanéen, long de 536 km et 672 km de large offre de réelles opportunités commerciales et à la faveur de la crise ivoirienne de 1999 à 2011, le Ghana est devenu l'une des principales destinations pour les cargaisons en transit (Chalfin, 2009). Comparativement avec les ports d'Abidjan et de Lomé, Téma est le premier port d'Afrique de l'Ouest à se doter de scanners modernes, à la réputation d'adopter des procédures douanières simples et rapide avec des prix concurrentiels préférables à ceux de ses voisins immédiats. Pour notre étude de la logistique autour de la fripe, la circulation de marchandises fait appel à une logistique composée de camions qui desservent Kantamanto à partir de Téma. À l'échelle urbaine, la fripe suit des trajectoires qui partent des villes portuaires aux villes commerciales puis des villes commerciales vers les villes secondaires qui deviennent le relais de l'activité à l'échelle nationale. Tous les jeudis, les balles de fripes

importées via le port de Téma sont acheminées à Kantamanto par la voie routière. Ce transport se fait en général dans la nuit du mercredi au jeudi de chaque semaine et entre 04h et 05h du matin, afin d'éviter les embouteillages récurrents sur les voies routières ghanéennes. Cette pratique logistique permet aussi d'éviter les surcharges humaines dès l'ouverture du marché et permettre aux chargeuses de fripes de livrer aisément les fripes dans d'autres magasins au sein du marché. Selon le Takoradi Ghana shipping revue (2018), entre 2014 et 2017, c'est environ 100.000 tonnes de fripes par an qui ont transité au port de Téma (tableau 1) pour desservir le marché de Kantamanto.

Tableau 1 : Importation de tissus, vêtements neufs et fripes au Ghana (2014 - 2017)

Année	2014	2015	2016	2017	Total
Fripes (en Tonnes)	90,519	101,158	92,752	110,281	394,711

Source: Takoradi Ghana shipping revue (2018)

L'importance de la quantité de marchandises fripe qui transite chaque année au port de Téma montre l'importance de cette activité et traduit une dynamique marchande et logistique importante autour du commerce des vêtements d'occasion. Le commerce de la fripe fait appel à une logistique variée en fonction des échelles urbaines. À l'échelle métropolitaine d'Accra, ce sont les gros camions qui assurent la liaison de marchandises à partir de Téma pour desservir les échelles micro locales comme les marchés.

Photo 1 : Camions desservant Kantamanto à partir de Téma



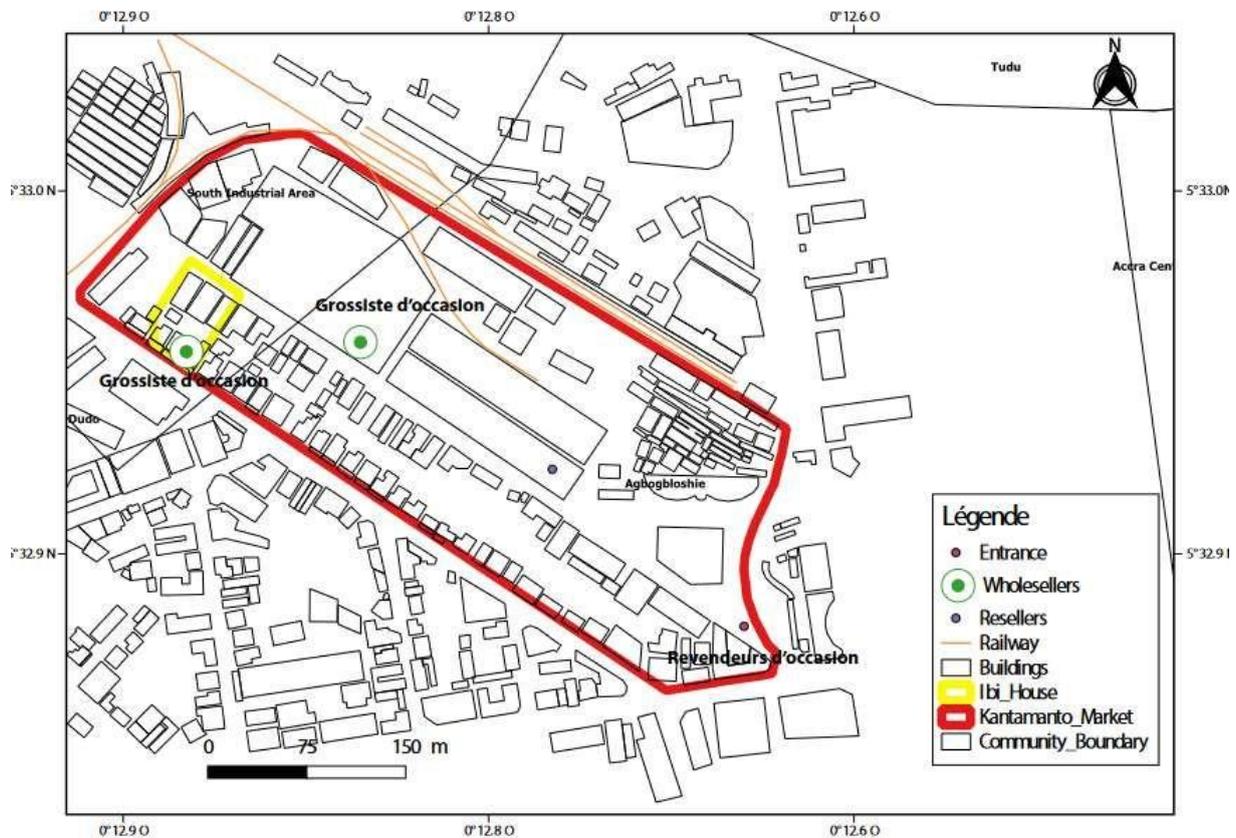
Crédit : Léopold KOUAKOU, marché de Kantamanto, Septembre 2018.

La logistique et le transport marchand de la fripe est facturée 235 euros (1800 Ghana cédis) la tonne. Selon le responsable du GPRTUC (GhanaPrivate Road Transport Union Corporation), il y a entre 50 et 60 convois de fripes de Téma vers Kantamanto qui sont organisés chaque semaine (photo 1). Un voyage correspond à un conteneur et celui-ci pèse 32 tonnes. Pour les 11 associations de transporteurs, il y aurait donc entre 450 et 540 convois de fripes vers Kantamanto par semaine. Au Ghana, la logistique marchande à l'échelle urbaine est assurée par de gros camions qui relient le port au centre urbain d'Accra et l'intensification de l'importation des fripes a démultiplié le nombre d'acteur dans le secteur de la fripe à Kantamanto. Comment ce marché peut-il être le creuset de logistiques alternatives dans le cadre de la circulation marchande ?

1.2 Kantamanto, principal nœud du transport marchand

Situé à l'emplacement de l'ancienne gare de train interurbain, ce marché qui débuta ses activités autour de 1950 est bâti sur environ 9000 m² (Oteng-Ababio et al 2015). La configuration du marché de Kantamanto nous présente un marché compartimenté en fonction de l'ampleur de l'activité. C'est un espace avec une multiplicité d'acteurs repartis sur des espaces bien définis. Comme nous l'observons sur la carte 1, l'espace du marché est techniquement subdivisé en trois parties abritant différents acteurs de la chaîne de commercialisation. Il s'agit des grossistes, des semi grossistes et des détaillants.

Carte 1 : Configuration de l'espace marchand de Kantamanto



Réalisation : Léopold KOUAKOU (2022), Source de données : Univ.Legon Ghana (2021)

Les grossistes occupent de grands magasins construits avec du matériau solide, les semi grossistes occupent des hangars construits avec de la tôle ou du bois et les détaillants sont soit en plein air ou sous des parasols qui leur servent d'abris et de présentoirs. Le marché de Kantamanto présente une architecture non conventionnelle et informelle caractérisée par des constructions de magasins en bois, en tôles et regroupés sur un seul espace. Cette architecture du marché qui présente un modèle resserré ne permet pas une circulation aisée des engins motorisés pour une distribution de marchandises. Les marchandises sont redistribuées entre les différents acteurs de la filière à travers une logistique non motorisée qui fait appel à la force physique compte tenue des lourdes charges des balles de fripes. De plus, les voies piétonnes sont surchargées de clients et de vendeurs ambulants (Photo1) et cela les rends impraticables pour le transport de marchandises : Cela demande aussi une logistique alternative.

*

Photo 2 : Allée principale du marché de Kantamanto



Crédit : Léopold KOUAKOU, enquête de terrain à Kantamanto, Décembre 2020.

Les allées piétonnes et automobiles sont resserrées et cela rend difficile la traversée du marché même à pied (photo 2). Les véhicules peinent à se trouver des voies de passage et les chargeuses de fripessur la tête (kayayéi) et sur les engins à deux roues (kayaboys) éprouvent d'énormes difficultés à faire acheminer les marchandises dans différents points du marché compte tenu de l'abondance de personnes qui fréquentent le marché chaque jour. Plus de 90% des citoyens fréquentent le marché de vêtements d'occasion (Baden et Barber, 2005).

La fripe, comme d'autres activités marchandes est une filière mondialisée qui met en interaction plusieurs pays. Depuis plusieurs décennies, cette activité commerciale est en plein essor dans les villes africaines. Les points de vente de détail, de semi gros, les entrepôts des grossistes, les espaces de transit que sont les ports, les marchés urbains polarisent des espaces et des territoires marqués par l'extension des activités commerciales. C'est autour des **points** de connexion que sont les marchés, les ports, les lieux du commerce ambulant que se consolident les réseaux marchands. Ces réseaux marchands implique des rapports et la manière dont les flux commerciaux structurent les espaces et les dynamiques sociales qui régissent les échanges (Ahmodu -Tijani .et al., 2010). Cette circulation marchande mondialisée met en lumière la base de la pyramide sociale (Pralad, 2009) en permettant aux acteurs les moins représentatifs d'avoir accès à des marchandises issues de pays du Nord. La géographie des

échanges commerciaux internationaux par le biais d'acteurs économiques, d'entreprises privées et encadrées par des rapports de libre-échange permettent mettent en œuvre des logistiques marchandes aux échelles internationales au micro local. La circulation marchande dans le cas des échanges au Ghana témoignent de cette forme de mondialisation.

2. Mener une logistique alternative au sein d'un marché : exemple des kayayei

Dans une dimension micro locale, l'alternative dans le transport est perçue grâce aux pratiques courantes du chargement sur la tête mené par des jeunes femmes, migrantes urbaines à Accra.

2.1 Quête de mobilité sociale de jeunes femmes à Kantamanto

L'activité de transport de ces femmes consiste à transporter les marchandises dont les balles de fripes depuis les points de déchargement des gros camions en direction des magasins des grossistes ou encore depuis les magasins des grossistes vers les espaces réservés aux détaillants. Le compartimentage du marché et l'étroitesse des passages piétons exclut l'usage d'engins motorisés au sein du marché ; les femmes sont un relais très important pour cette circulation de marchandise entre les différents acteurs permet de structurer les l'activité au sein du marché et de faciliter leurs acheminements en des points à partir desquels ils seront transportés par des engins motorisés. La mobilité sociale des jeunes chargeuses de fripes, fait appel à des déplacements volontaires ou forcés en direction des régions plus dynamiques comme Accra. Comme nous le fait remarquer Lesclingand (2003) : « Le développement de la mobilité juvénile relève en grande partie de l'essor d'un type particulier de migration : la migration à but économique. Pendant longtemps, les migrations des jeunes femmes pendant la jeunesse sont restées liées à leur vie familiale et matrimoniale ». La migration reste orientée donc vers des zones plus prospères comme Accra et englobe des mouvements de jeunes hommes et femmes qui prennent appui sur des motivations familiales.

Le témoignage de Kaïna, jeune migrante de 25 ans ayant déjà passé trois ans à Kantamanto et originaire de Tamalé, région du Nord du Ghana raconte : « je vivais dans des conditions difficiles avec mon époux et nos trois enfants à Tamalé et lorsque j'ai entendu parler du métier de Kayayei, je suis venue à Accra en espérant gagner beaucoup d'argent et monter une affaire avec mon époux ». Vivant dans une région qui offre peu de possibilités d'emplois, ayant déjà à sa charge trois enfants à nourrir et à entretenir, migrer n'est plus une option ou encore moins

un choix, c'est une obligation pour survivre. La mobilité du Nord vers le Sud au Ghana n'est pas récente, Elle découle de conditions socio-économiques contraignantes. Les Ghanéens originaires du Nord du Ghana vivent dans des conditions moins favorables que celles du Sud. Les villes du Nord restent marquées par des activités agricoles et pastorales qui subissent les dures épreuves de la crise économique mondiale avec la baisse des cours des matières premières qui s'accompagne d'un faible investissement dans les infrastructures de base (écoles, centres de Santé). Selon les travaux de Ankomoa et al. (2015), les réformes du néolibéralisme économique ont eu de graves impacts sur l'économie agricole du Ghana et a favorisé des migrations internes des zones de savane (Nord) vers les zones de forêt (Sud). Face à cette précarité, plusieurs jeunes ne trouveront leur salut qu'en migrant vers les zones économiques plus prospères et qui offrent des opportunités d'emploi telles que Kumasi et Accra, Les deux principales villes du Ghana. Il est à noter que la situation financière n'est pas le seul motif de migration dans cette région du Nord ; Certaines pratiques religieuses favorisent mariage précoce et forcé des jeunes filles et plusieurs d'entre elles fuient ces mariages et partent se réfugier dans d'autres villes. Comme le soulignent Awumbile et Ardahyo-Shardong (2008) : « les jeunes femmes originaires des zones du Nord du Ghana migrent à Accra à cause de la pauvreté, du mariage forcé et du chômage ».

La précarité sociale dans laquelle vivent les populations du Nord Ghanéen affecte profondément les femmes. La migration féminine dans les grandes villes du Ghana reste un fait actuel et un élément de marquage des territoires urbains. La ville offre des opportunités économiques pour ces femmes et ces jeunes filles qui pour la plupart étaient habituées aux activités agricoles.

L'histoire migratoire de ces femmes se trace et se retrace en fonction des réalités de chacune d'elles. Les filles et jeunes femmes passeraient donc quelques années dans l'activité avant de se reconverter sur le plan professionnel.

La diversification des origines géographiques des femmes interroge l'extension de cette activité en dehors des frontières ghanéennes et dans d'autres pays d'Afrique de l'Ouest.

Le facteur économique constitue la première raison du déplacement de ces femmes à Kantamanto. Face au chômage, au manque de moyens pour financer leurs études et aux difficultés liées aux travaux agricoles, ces dernières imaginent d'autres possibilités en allant chercher des opportunités d'emploi en ville, et parfois à Accra et l'activité de kayayeis est une issue. La pauvreté économique n'est pas le seul motif d'émigration dans cette région du Nord ; il peut s'agir aussi d'une fuite pour échapper à certaines pratiques religieuses et culturelles contraignant les jeunes filles au mariage forcé. Awumbile et Ardahyo-Shardong (2008)

résumément ainsi : « les jeunes femmes originaires des zones du Nord du Ghana migrent à Accra à cause de la pauvreté, du mariage forcé et du chômage ». La précarité socioéconomique dans laquelle vivent les populations rurales au Nord du Ghana affecte profondément les femmes.

Une autre jeune femme nommée Aïcha, jeune élève de 20 ans nous explique : « l'année dernière, j'ai échoué à l'examen du Baccalauréat à cause d'une faible moyenne en anglais. Mon père n'ayant plus les moyens pour m'assurer une nouvelle scolarité, j'ai été encouragée à me rendre à Accra pour devenir Kayayei. Il s'est chargé de payer les frais de transport à hauteur de 22 euros ». Lorsque les parents deviennent des « motivateurs » à la migration de leurs enfants, cela contribue à amplifier les flux migratoires et parfois à les rendre permanents et durables. La plupart des jeunes filles interrogées ont reçu des soutiens moraux et financiers de leurs parents et époux. Il est important de signifier qu'il ne s'agit pas de déplacements forcés ou contraignants pour celles qui ont l'appui de leurs familles ; c'est plutôt un choix et comme l'activité de kayayéi est féminine, les femmes et les jeunes filles se portent volontaires pour migrer vers Accra et à Kantamanto.

La question des réalités familiales dans les projets migratoires est mise en lumière par le témoignage de Samina, jeune fille de 21 ans transportant les balles de fripes à Kantamanto, est assez édifiant : « En classe de 3e, j'ai contracté une grossesse et j'ai dû abandonner l'école pour me consacrer à ma famille. Mon époux et moi vivions dans un village de la région de Walé-Walé au Nord du Ghana. La vie était difficile pour nous ; j'ai alors entendu parler du métier de kayayei à Accra qui permettrait de bien gagner sa vie. C'est alors que j'ai décidé de venir à Accra avec l'accord de mon époux qui est resté au village avec notre enfant. Je suis à Kantamanto depuis 2019 ».

Le témoignage de Samina révèle bien que les difficultés sociales et familiales restent le facteur prédominant des déplacements vers Accra. Lorsque les familles ne parviennent plus à faire face à des dépenses pour s'occuper de leurs familles, migrer n'est plus un choix passif mais une obligation qui s'inscrit dans un contexte de survie. La mobilité juvénile s'appuie quant à elle sur des rapports avec la famille d'origine. La famille reste au cœur des dynamiques migratoires de ces jeunes filles et femmes ; elles arrivent à Accra avec le soutien de leurs époux, de leurs parents ou encore de certains membres de leur communauté. Le projet de migration se construit et se consolide au sein de la famille et se concrétise ensuite par le financement du voyage.

Dans la pratique quotidienne, les filles de la même ethnie sont souvent ensemble et cela leur procure un sentiment de sécurité. Nourgina, une jeune fille âgée de 17 ans et originaire de Sakassi dans le Nord du Ghana nous raconte : « Après le décès de mon père, ma mère m'a

conseillée d'aller à Accra pour devenir Kayayéi comme les jeunes filles de mon âge. Ma mère m'a remis 18 euros pour les frais de voyage. A mon arrivée, j'ai rencontré cinq filles originaires du même village que moi. Aujourd'hui nous formons un groupe solidaire de six filles parlant la même langue, le Dagomba ». La présence de ces jeunes filles et femmes à Accra et plus précisément à Kantamanto est liée à plusieurs facteurs qui sont donc la présence d'une filière tenue par des migrantes devancières. la situation économique difficile et le chômage dans les régions de départ et l'influence des familles dans le projet de devenir kayayei.

Au regard de ce récit, le témoignage rendu des migrantes devancières entraîne des nouvelles candidatures à la migration à Accra. Ces témoignages font état d'une situation sociale et économique bien meilleure de ces devancières et cela constitue une source de motivation à la migration. Ces témoignages transmis de bouches à oreilles sont le fondement de la migration interne des femmes à Accra. Bien souvent elles disent « on m'a parlé de telle fille » ou encore « j'ai échangé avec telle femme » sur les opportunités économiques de l'activité. Lorsqu'elles arrivent à Accra, en dépit des conditions difficiles de l'activité qui leur sont exposées dans les détails, elles préfèrent rester pour se battre. La régularité des déplacements de jeunes femmes des régions du Nord à Kantamanto répond à des enjeux essentiellement économiques mais aussi à cause des raisons sociales, culturelles et religieuses. L'insertion dans l'activité passe par des réseaux de solidarité pilotés par des devancières et cela permet de pérenniser la présence de ces groupes sociaux au sein du marché de fripes tout en attirant de nouvelles Kayayei.

La présence en ville des Kayayei pose la question des modalités d'accès aux ressources pour vivre au quotidien à l'échelle locale. Pour Faret (2017) : « L'accès à la ville est plus vraisemblablement la résultante d'un double jeu, celui des interactions à l'échelle locale, voire micro locale, des contextes d'arrivée/insertion ; celui des articulations entre ces dynamiques locales et des facteurs structurant de niveau métropolitain ». Selon l'auteur, l'organisation des systèmes urbains dans l'exercice d'activités économiques, les interactions entre différents acteurs et le niveau d'accès aux ressources sont des éléments qui conditionnent les personnes migrantes dans leur possibilité à vivre en ville. Pour survivre aux différentes contraintes, celles-là mettent en œuvre des pratiques sociales et économiques qui sont couronnées par l'aspect spatial.

2.2 Porter des marchandises sur la tête : une logistique alternative

En dépit de la présence des transporteurs de fripes avec les engins à deux roues menées par des jeunes hommes communément appelés *kayaboy*s, l'activité de ces chargeuses vient résoudre le

problème de l'accessibilité au marché et du transport des marchandises dans des endroits où les véhicules et les deux roues ne peuvent circuler. Ces femmes aident à cet effet les clients à transporter leurs marchandises depuis le lieu d'achat chez les grossistes jusqu'à la gare de transport, vers des minicars ou des taxis, en empruntant les ruelles du marché. Le transport des balles de fripes par des femmes est une activité quotidienne à Kantamanto. Les marchandises achetées par les clients sont la plupart du temps déposées dans des grosses bassines en aluminium qui constituent un signe distinctif pour les reconnaître au sein du marché. Elles parcourent toute la journée le marché avec leur bassine à la main à la recherche de clients.. Soumia, jeune Kayayei de 22 ans et originaire de *Tamalé* nous relatait : « le lendemain de mon arrivée à Kantamanto, j'ai acheté une bassine à 40 cedis et j'ai débuté mon activité de chargeuse de marchandises ». Les bassines facilitent le chargement des marchandises sur la tête et constituent de bon contenant pour d'autres marchandises en dehors de la fripe

Planche photographique 1 : Transporteuses de balles de fripes à Kantamanto

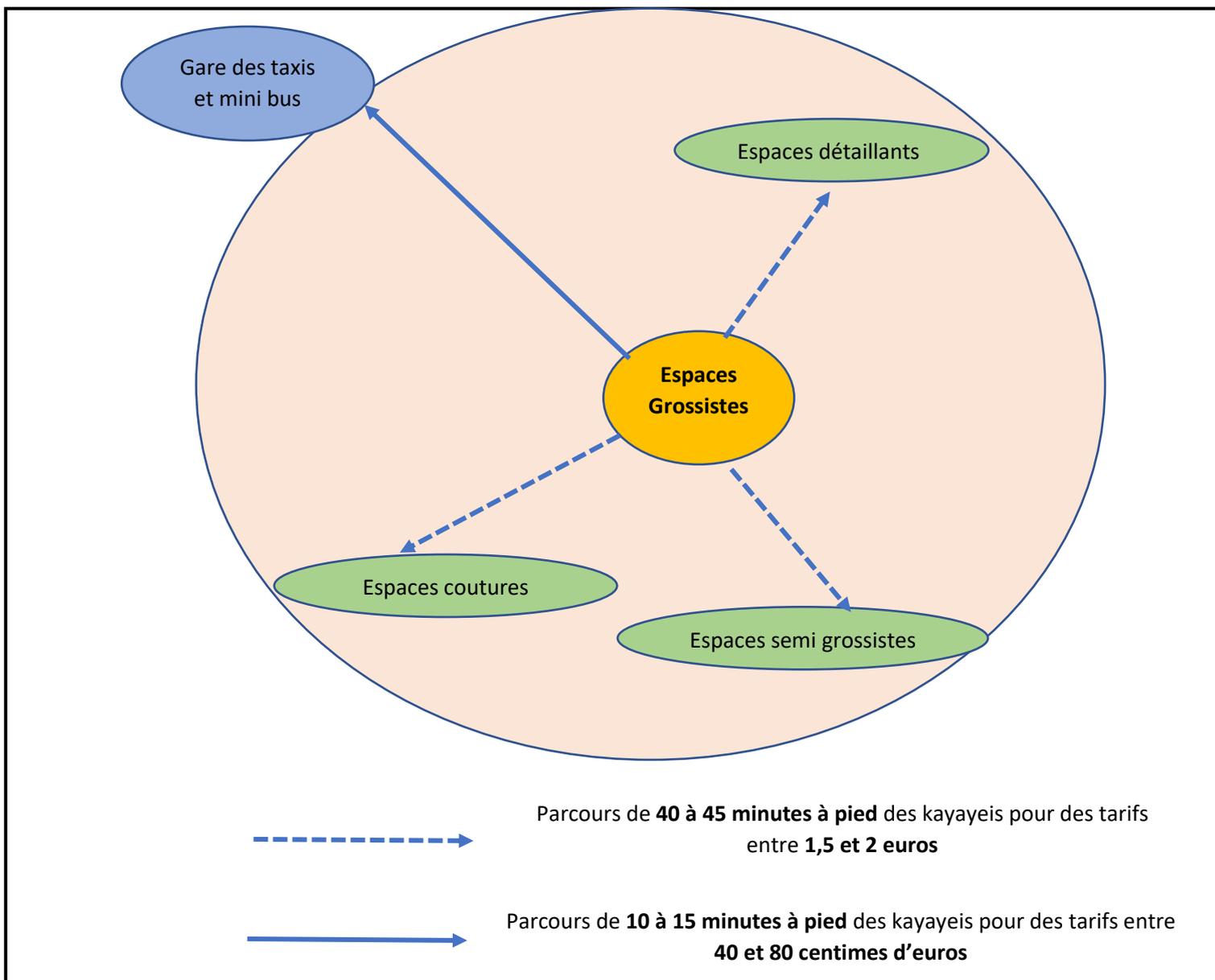


Crédit : Léopold KOUAKOU (2020) marché de Kantamanto.

Devant les ruelles bondées de monde, les Kayayei forcent par moments le passage (planche 1) afin de procéder à la livraison des balles de fripes à différents destinataires. Parfois, certaines jeunes femmes ayant des enfants à bas âge les portent sur le dos en plus de porter de lourdes marchandises sur la tête. Cela démontre que cette activité a parfois des contraintes physiques

pour des femmes souvent fragiles. L'activité des Kayayei s'articule autour de deux principales mobilités quotidiennes en ville. La mobilité professionnelle et la mobilité domicile-travail. La mobilité professionnelle des Kayayeis est caractérisée par la distance entre le lieu de chargement et de déchargement des balles de fripes (figure 1). Les clients sont facturés en fonction de la distance et du poids des marchandises. Cela se fait généralement après négociation du prix. En nous référant à l'ensemble de nos entretiens, les Kayayeis transportent en moyenne par personne entre 500 et 1400 Kilogrammes en fonction des jours d'affluence sur la tête, faisant des allers et retours sur les trajets embouteillés qui peuvent être parfois longs.

Figure 1 : Mobilité et tarifs des prestations des kayayeis à Kantamanto.



Source : Léopold KOUAKOU, Résultats d'enquêtes de terrain, Décembre 20

Les coûts des prestations des kayayeis varient en fonction des distances parcourues au sein ou en dehors du marché. Ces tarifs tiennent aussi compte des difficultés d'accès aux voies de passage compte tenu de la très forte présence de personnes circulant au sein du marché. Afin de se faire une clientèle permanente, les femmes tissent des liens avec des grossistes et lorsqu'il y a des clients, ceux-là leur font appel pour le transport de la marchandise.

Avec cette fidélisation auprès des grossistes, elles se créent une clientèle sûre et au fil du temps, ces dernières livrent les balles de fripes aux semi grossistes et aux détaillants sans que ceux-là ne se déplacent. Elles sont bien souvent à plusieurs devant les magasins et attendent les opportunités.

Photo 3 : Des kayayeis se reposent devant le magasin d'un grossiste de fripes



Crédit : Léopold KOUAKOU, Accra-Kantamanto, 2020.

L'activité des kayayei est une activité de mobilité caractérisée par des efforts physiques intenses. Cette activité se structure autour des lieux précis que sont les places de chargement et de déchargement des fripes, les magasins des grossistes et semi-grossistes. Le marché étant compartimenté entre différents acteurs, les devantures des magasins des grossistes sont les espaces de prédilection des chargeuses et aussi les seuls lieux auxquels elles peuvent prétendre se réunir et se reposer durant leur temps de pause (photo 3). En dehors de la fripe, certains passants font appel à elles pour charger leurs marchandises.

En l'absence de sollicitation, les kayayeis vont elles-mêmes proposer leur service lorsqu'une voiture ou un taxi se gare aux abords du marché. Hormis la mobilité imposée par leur activité, les kayayeis pratiquent aussi une mobilité domicile- travail caractérisée par le déplacement à pied. D'après nos enquêtes, elles fréquentent exclusivement le lieu du marché et celui de leurs logements. L'accès au transport urbain est quasiment exclu de leurs déplacements quotidiens pour des raisons financières et tous les jours, ces femmes font le trajet à pied à partir de 4h30 du matin pour se rendre à Kantamanto. Comme le soulignent les travaux de Monique Bertrand (2010) : « emblématique de la grande ville, le tro-tro reste ainsi déterminant. Mais il se trouve dépassé en importance par la marche pour les emplois indépendants dans lesquels les femmes comptent beaucoup ». La marche est l'unique mode de mobilité de ces jeunes transporteuses pour économiser, puisque les coûts de transport ne cessent de grimper et cela dans l'optique de réduire la distance travail – domicile et faire le maximum d'économies.

3. Quand la logistique marchande engendre des précaires

Les chargeuses de fripes s'inscrivent dans une activité informelle caractérisée par l'alternative. Leurs activités ne leur permettent pas de tirer meilleur profit et elles deviennent vulnérables.

3.1 Des revenus faibles, une activité de survie

Les recettes journalières moyennes varient entre 30 et 80 Cédis et plus de 100 Cédis les jeudis. Certains jours les recettes sont assez faibles du fait de la baisse des activités. Les recettes leur permettent de subvenir à leurs besoins primaires (dortoirs, toilette, nourriture et santé) , à l'épargne et par moment à des transferts financiers à leurs familles respectives.

Tableau 1 : Situation financière des Kayayéis à Kantamanto.

	Jour	Semaine	Mois
Recettes moyennes (euros)	7 - 10	49 - 70	210 - 280
Dépenses de consommation (euros)			
- Loyer		[1.2 - 1.75]	[5- 7]
- Douche et toilettes	[0.8 - 1.2]	[6 - 8]	[24- 32]
- Nourriture	2.1	15	60
- Soins	-	-	6
Dépenses en transferts financiers(euros)			[15 -25]
Total dépenses de consommation (euros)			[110 - 130]
Épargnes moyennes (euros)			100 - 150

Source : Leopold Kouakou , Résultats d'enquêtes de terrain , Décembre 2020.

L'activité des chargeuses de marchandises rapporte en moyenne entre 200 et 300 euros par mois et pour parvenir à épargner les jeunes filles et femmes réduisent au maximum leurs dépenses de consommations afin de pouvoir épargner entre 100 et 150 euros par mois (tableau 1). Le niveau d'accès aux ressources de la ville (logements, transports, santé, ...) reste assez précaire pour la plupart d'entre elle qui préfèrent vivre dans les bidonvilles et faire de l'automédication en cas de maladies . L'épargne chez les Kayayéis est fondamentale car elle est le fondement de leur projet de migratoire. Et comme le disent la plupart d'entre elles : « Nous sommes venues chercher de l'argent et repartir ». Pour épargner, les chargeuses de fripes procèdent parfois par Le mobile money qui est un compte d'épargne associé à un numéro téléphonique et mis en place par les opérateurs de téléphonie mobile comme MTN, TIGO, AIRTEL. Il y a aussi l'épargne par l'ouverture d'un compte d'épargne dans une banque ; Ce type d'épargne est beaucoup moins utilisé par les femmes transporteuses qui s'inscrivent plus dans une dynamique d'épargne sur un temps réduit. Le mode d'épargne le plus vulgarisé est le SUSU².

Les frustrations liées à l'accès aux facilités de crédit des systèmes financiers formels obligent les entreprises informelles à recourir à différents arrangements non bancaires et informels pour accéder à des fonds pour leurs opérations commerciales. Les institutions financières informelles

² Le SUSU est un système financier qui aurait été introduit par les Migrants nigériens d'ethnie Yoruba au Ghana (Aryeetey et Gockel 1991). Au Ghana, le système Susu consiste pour un commerçant de payer une somme d'argent de façon quotidienne à une autre personne appelée collecteur (rice) Susu pendant une période d'un (01) mois et le collecteur conserve ou prend une journée de contribution à titre de commission. Les percepteurs donnent parfois des avances aux cotisants et qui sont remboursables au cours du mois. En raison d'un capital limité, l'offre de crédit reste limitée à quelques clients. Il s'agit d'un système basé sur la confiance.

opérant en dehors du champ d'application des lois et réglementations bancaires au Ghana comprennent les prêteurs sur gage, les associations rotatives d'épargne et de crédit (ROSCA) et les collecteurs d'épargne. Les collecteurs ROSCA et Susu aident généralement les commerçants du marché, les femmes au foyer et les artisans à accumuler des fonds grâce à des dépôts quotidiens ou hebdomadaires qui sont restitués à la fin d'une période spécifiée moins une somme modique (Banque mondiale, 1994). Ces activités sont toutes deux basées sur le système Susu et chaque jour, des collecteurs passent au sein du marché et récupèrent une somme d'argent des mains des chargeuses contre une signature d'un carnet d'épargne. À l'issue d'un certain temps, l'épargne est récupérée moyennant des intérêts légers. Cette forme d'épargne est une voie simple et facile pour ces migrantes de passage qui ne désirent pas de formalités administratives et bancaires. L'épargne des Kayayéis a pour objectif d'avoir des fonds considérables leur permettant de financer de nouvelles activités dans leurs villes d'origine car la plupart d'entre elles retournent après avoir obtenu la somme d'argent qu'elles espéraient. Manama, jeune chargeuse de 23 ans, ayant trois enfants disait : « Je suis venue à Kantamanto pour me faire de l'argent et monter mes propres affaires. Depuis trois mois que je suis là je n'ai pas encore trouvé la somme d'argent que je recherche et cela me décourage. » Il y a cette volonté de se faire de l'argent rapidement mais certaines contraintes du terrain retardent la concrétisation de leur projet. Les différentes dépenses de consommations quotidiennes auxquelles se greffe la crise du Covid ont fortement ralenti l'activité et retardé l'accumulation de fonds pour l'épargne. Il y a aussi des transferts financiers permanents à l'endroit de leurs familles respectives afin d'aider leurs parents, époux et enfants. Zénabou jeune Kayayei de 19 ans arrivée à Kantamanto il y a six mois nous raconte : « Souvent j'envoie de l'argent à mon père car il est pauvre et a besoin de moi ». L'intensité de l'activité des chargeuses de fripes est fonction de la forte ou faible fréquentation du marché et des jours de marché. Le jour de traite est généralement le jeudi, jour où les gros camions en provenance du port de Téma viennent approvisionner le marché fripes de Kantamanto. Il y aussi l'activité économique au sein du marché caractérisé par une affluence forte ou faible et qui conditionne la recette journalière de ces femmes transporteuses. Lorsque l'activité au sein du marché tourne au ralenti, celles-ci trouvent des activités parallèles telles que la restauration où elles aident les restauratrices dans le service aux clients moyennant une rémunération. Parfois elles se rendent dans les ménages et proposent leurs services pour les tâches domestiques à l'issue desquelles elles reçoivent une rémunération préalablement négociée. En gros ces femmes sont des migrantes débrouillardes constamment en quête d'opportunité pour se faire un peu d'argent.

L'activité de transport de balles de fripes sur la tête soutient la filière fripes au sein du marché de Kantamanto. Les femmes migrantes originaires du Nord du Ghana allient courage et sacrifices pour exercer cette activité dans des conditions difficiles et précaires afin de subvenir aux besoins de leurs familles respectives.

3.2 Vivre en ville, une lutte perpétuelle pour les chargeuses de fripes

Les femmes ghanéennes ayant migré à Accra pour devenir chargeuses de fripes se retrouvent confrontées à des difficultés d'accès aux ressources de la ville. Bien que Ghanéennes, leur statut social les place en position d'étrangères, nécessaires au fonctionnement du marché de fripe mais reléguées aux marges de la vie sociale. Les travaux de Bolzman (2016) sur les étudiants africains et latino-américains en Suisse indiquent des dynamiques proches : « tant que le migrant est considéré comme un étranger du point de vue juridique, il se trouve donc en situation précaire ; cette précarité juridique peut conduire à renforcer d'autres formes de précarité (sociale, économique, sanitaire, etc.), dans la mesure où sa marge de manœuvre pour utiliser ses ressources est limitée ». Du point de vue juridique, elles ne sont pas des étrangères puisque citoyennes ghanéennes mais du point de vue social, auser du marché elles sont identifiées comme des « étrangères » à la ville. Dans leurs pratiques quotidiennes, les kayayeis restent marginalisées dans l'occupation des espaces au sein du marché et dans les modes d'habitat en ville. La présence en ville des femmes chargeuses de fripes reste assez problématique car elle n'est pas légitimée dans la sphère sociale d'accueil.

Bien que présentes sur un temps assez bref (quelques années), les jeunes femmes sont assez visibles au sein du marché et cela entraîne leur stigmatisation de la part des commerçants et autres acteurs au sein du marché. Selon Sanata, jeune Kayayei de 21 ans originaire de *Saka Saka* au Nord du Ghana : « Souvent les Gas, les gens de la capitale nous traitent d'affamées et nous demandent de rentrer chez nous et cela nous rend tristes et nous nous sentons étrangères dans notre propre pays. » Noura une jeune chargeuse de 18 ans arrivée à Kantamanto en 2019, expliquait également : « souvent lorsque nous passons dans le marché avec des balles sur la tête et quand le passage est difficile à cause de la forte affluence des personnes, certains hommes nous giflent et d'autres femmes nous insultent et nous sommes tristes au point de vouloir retourner d'où nous sommes venues ». Les tensions avec ces jeunes femmes ghanéennes considérées comme étrangères dans leur propre pays vont parfois jusqu'à des actes de violence verbale et physique d'après nos enquêtes. Elles ne bénéficient d'aucune protection spéciale et

sont dans une lutte perpétuelle afin de maintenir leur présence en ville, au sein du marché de fripes. Certaines enquêtées pensent que c'est leur origine géographique qui pose problème dans la mesure où elles sont en position minoritaire dans un marché qui est dominé par des Ghanéens non originaires du Nord du pays. Ce sont des femmes qui mènent une lutte permanente pour trouver une place en ville et qui, à cause des contraintes sociales et économiques, subissent des formes de domination et d'isolement social. Du point de vue de l'organisation des acteurs, les Kayayei n'appartiennent à aucune association et ne paient pas de taxes car techniquement, elles n'occupent pas de place officielle au sein du marché ; elles échappent à la gestion des associations et au contrôle de l'Etat, elles ne sont ni imposables, ni soumises à des contrôles et ne sont pas non plus des commerçantes au sens strict : elles sont à la marge et leurs pratiques spatiales sont marquées par une présence temporaire. Les commerçants de Kantamanto voient les kayayeis comme des actrices qui n'ont pas forcément leur place au sein du marché mais dont l'activité reste incontournable. Cette inscription marginale dans la sphère économique et sociale de la filière fripe peut être reliée aux expériences de rejet dont les Kayayei sont l'objet. Elles sont dans une lutte permanente pour se maintenir au sein du marché de fripes. Soumaya, une jeune chargeuse de 13 ans racontait : « *Il y a certains propriétaires de magasin qui nous chassent et nous interdisent de nous reposer devant leurs magasins.* ». Les difficultés rencontrées pour trouver un espace de repos renvoient à leur absence de reconnaissance légale et à leur faible acceptabilité sociale. Les grossistes, les semi-grossistes et les détaillants ont des places au sein du marché, paient des taxes au marché et sont visibles. En revanche, les kayayeis n'ont pas de place au marché et ne paient pas de taxes car leur activité n'est pas enregistrée. Ces traitements différenciés créent des tensions entre les kayayeis et les autres femmes vendeuses détaillantes qui paient des taxes et cela se répercute sur l'absence de partage de l'espace. En outre, la présence des Kayayei se caractérise par le provisoire : les conditions de travail éprouvantes imposent une rotation importante des travailleuses. Être kayayei à Kantamanto est un statut temporaire et ce dispositif de travail précaire rend très compliqué leur recensement et leur contrôle par les autorités. La fragilité et le sentiment d'insécurité en ville restent prédominants chez ces femmes battantes qui subissent la ville. Soumaya, une Kayayei de 20 ans originaire de Tamale au Nord du Ghana expliquait à ce propos : « Un jour je me suis fait voler mon téléphone par un jeune homme du marché. Je l'ai dénoncé aux agents de sécurité et quelques temps après j'ai été lynchée par ce dernier et je ne l'ai plus revu par la suite ». Ce récit montre encore une fois que ces femmes vivent des situations d'insécurité. Le sentiment de peur est lié à la résurgence de la violence ou à des luttes entre acteurs au sein d'espaces urbains comme le marché de Kantamanto. Les kayayeis ont peu de ressources à Accra, un faible réseau

pour se défendre, ce qui les place en position de dominées.

Dans cette position de subalterne, les kayayeis ont de réelles difficultés à avoir un logement décent au vu de leurs faibles moyens financiers et le caractère précaire de leurs activités de chargeuses. Au sein du marché, elles « squattent » des espaces pour se reposer en journée et pour dormir la nuit pendant que d'autres se retrouvent dans des habitats précaires. Maïmouna, jeune migrante Kayayei âgée de 13 ans et présente à Accra depuis un mois relate :

« à mon arrivée à Accra, j'ai été hébergée par d'autres filles plus âgées que moi et nous habitons le quartier Agblogboshie. Nous sommes à huit dans une petite chambre faite de bois et chaque semaine, chaque fille débourse 7 Cedis (1 euro) pour la location de la chambre » La plupart des Kayayei interrogées dans le cadre de cette étude, habitent Agblogboshie, quartier proche de Kantamanto qu'on rallie en 15 ou 20 minutes de marche. Quartier précaire et dangereux du fait de la grande insécurité, Agblogboshie abrite des logements construits en bois et recouverts de tôles. Certaines kayayeis sont dans l'obligation de dormir sur le site de la gare, « *Téma station* » qui est une gare routière du transport inter urbain et qui se transforme en dortoir pour plusieurs kayayeis.. Selon ces femmes qui dorment dehors, il y aurait plus de sécurité à dormir dehors étant donné que même la nuit, les rues restent animées par la présence de voyageurs. Agblogboshie présente moins de conditions de sécurité selon les personnes interrogées. Tous les soirs, à partir de 21h, un espace de la gare se transforme en dortoir en plein air. On peut observer des jeunes femmes et filles dormir sur des morceaux de cartons ou des nattes parfois avec leurs enfants. Les toilettes publiques de la gare routière leur servent de douches et dès 4h du matin, elles quittent les lieux qui redeviennent une gare routière. Cette pratique spatiale nocturne répond à l'impossibilité pour de nouvelles arrivantes de se payer un loyer ou encore au besoin d'être le plus proche possible de son lieu d'activité et faire le plus d'économies possibles, annulant les coûts liés aux transports urbains et aux charges locatives.

Planche photographique 2 : Dortoirs des Kayayéi à Agblogboshie (Accra)



Crédit : Léopold KOUAKOU (2020) , Agblogboshie.

Ces chambres de fortune ne n'accueillent pas moins de sept jeunes filles par chambre et plus le nombre d'occupantes augmente, moins elles payent. Il s'agit ici de dortoirs non-équipés ; juste un espace clos avec une porte en bois. Ces chambres n'offrent pas de commodités pour les douches et les toilettes. Ce sont des « entrer-coucher » qui pullulent au sein de ce quartier.

CONCLUSION

La présence en ville des kayayei reste aussi contrariée par leurs conditions et lieux de vie caractérisés par une grande précarité. Vivre en ville et travailler en ville est un parcours difficile pour ces jeunes femmes battantes venues du Nord. Ces femmes contribuent à la structuration de l'économie urbaine de la fripe car elles sont des actrices incontournables dans le transport des fripes au sein et en dehors du marché. Leurs présences facilitent les approvisionnements en fripes au sein du marché et règlent le problème épineux de la difficile circulation des marchandises au sein du marché. De plus, elles constituent de véritables piliers économiques pour leurs familles respectives étant donné les transferts financiers qui nourrissent leurs familles restées au Nord du Ghana. Elles sont donc des vecteurs de développement économique et social et l'activité a le mérite de réduire le chômage des femmes, notamment des migrantes en provenance des régions Nord du pays. À une échelle nationale, entre les

habitants du même pays, certains citadins ont une figure migrante à qui l'accès à la ville et à des espaces est refusé. Vivre en ville à Accra et principalement à Kantamanto demande d'avoir une certaine légitimité qui est concédée non pas par les autorités mais arbitrairement par certains citoyens autochtones.

Bibliographie

AHMODU-TIJANI, Ismail et Kazeem DOSUNMU. 2020. « Effects of the Informal Cross Border Trade in Western Africa, a Study of Nigeria and Niger », *Jurnal Aplikasi Manajemen, Ekonomi dan Bisnis* 4(2): 34-42.

ANKOMOA, Yao, Emmanuel KUNI, Thomas YEBOAH. 2016. « Better to be a head porter (kayayei) than to be unemployed : reflecting on the role of headportering in Ghana informal economy », *GeoJournal* 81(2) : 293 – 318.

ANKOMOA, Yao, Emmanuel KUNI, Thomas YEBOAH. 2016. « Better to be a head porter (kayayei) than to be unemployed : reflecting on the role of headportering in Ghana informal economy », *GeoJournal* 81(2) : 293 – 318

AWUMBILA, Mariama et Elizabeth ARDAYFIO-SCHANDORF. 2008. « Gendered poverty, migration and livelihood strategies of female porters in Accra, Ghana », *Norsk Geografisk Tidsskrift - Norwegian Journal of Geography* 62(3) : 171-179.

Baden, S., & Barber, C. (2005). *The Impact of the Second-hand Clothing Trade on Developing Countries*.

BERTRAND, Monique. 2010. « De l'accès au logement à la relation domicile-travail : enjeux sociaux et spatiaux des mobilités dans la région du grand Accra (Ghana) », *Revue Tiers Monde* 1(201) : 87-106

CHALFIN, Brenda. 2009. « La rénovation du port de Tema. Économie politique de la frontière maritime du Ghana », *Politique africaine* 116(4) : 63-84.

LESCLINGAND, Marie. 2004. « Nouvelles stratégies migratoires des jeunes femmes rurales au mali : de la valorisation individuelle à une reconnaissance sociale », *Sociétés contemporaines*, 3 (55) : 21-42

Lombard Jérôme. (2003). *Transports et circulations dans l'espace ouest-africain : échanges, acteurs et lieux*. In : Lesourd M. (coord.). *L'Afrique : vulnérabilité et défis*. Nantes : Editions Du Temps (FRA), p. 241-265

OTENG-ABABIO, Martin, Augustine TANLE, Samuel TWUMASI AMOAH, Louis KUSI, Enoch Akwasi KOSOE, Ernest BAGSON.2019. « Labour Migrants' Creative Entrepreneurship

Prahalad C. K, *The Fortune at the Bottom of the Pyramid. Eradicating Poverty Through Profits*, Wharton School Publishing, 2009.