



HAL
open science

Une géographie de Khartoum à travers les ânes et les arbaji

Noé Parot

► **To cite this version:**

Noé Parot. Une géographie de Khartoum à travers les ânes et les arbaji. Architecture, aménagement de l'espace. 2021. dumas-04596617

HAL Id: dumas-04596617

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04596617v1>

Submitted on 31 May 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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License



Noé Parot

Une géographie de Khartoum à travers les ânes et les arbaji

PAROT, Noé. *Une géographie de Khartoum à travers les ânes et les arbaji* **[en ligne]**. Sous la direction d'Alice FRANCK. Version expurgée. Reproduction de : Mémoire de master recherche 2^e année : Gestion des territoires et développement local. Mondes émergents, mondes en développement. Lyon : Université Jean Moulin Lyon 3, 2021.

Disponible sur : <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/MEM-UNIV-LYON3/dumas-04596617>



Document diffusé sous le contrat *Creative Commons* « **Attribution – Pas d'utilisation commerciale - Pas de modification** »

Vous êtes libre de le reproduire, de le distribuer et de le communiquer au public à condition d'en mentionner le nom de l'auteur et de ne pas le modifier, le transformer, l'adapter ni l'utiliser à des fins commerciales.



Mémoire de Master 2 – Gestion des Territoires et Développement local
Parcours Mondes Emergents, Mondes En Développement

UNE GÉOGRAPHIE DE KHARTOUM À TRAVERS LES ÂNES ET LES ARBAJI

Par Noé PAROT

Sous la direction de Alice FRANCK

Octobre 2021

Remerciements

Au CEDEJ-Khartoum et toute son équipe, Luisa, Khalid, Barbara, Amir...

A Nabaha, Azza et Mohammed, ce mémoire leur doit beaucoup

A Anaël et Livio

A ma famille, mes amis, encore des relectures...

A Alice Franck pour m'avoir fait découvrir le Soudan

INTRODUCTION. à la recherche des animaux en ville	4
CHAPITRE 1. L'ELEVAGE URBAIN DANS KHARTOUM, POINT DE DEPART DE LA RECHERCHE.	8
1. Khartoum : présentation d'une capitale soumise à de nombreuses contraintes dans son développement.	8
2. La morphologie urbaine favorise-t-elle la cohabitation entre humains et animaux en ville.....	13
3. Choix du terrain d'étude: mesurer la présence animale en fonction d'un gradient centre-périphéries	18
CHAPITRE 2. UNE METHODOLOGIE IN SITU ET QUALITATIVE : QUAND LA RECHERCHE DES PRATIQUES D'ELEVAGE ABOUTIT A LA QUESTION DES ANES EN VILLE.	25
1. Protocole méthodologique choisi : à la recherche des animaux	26
2. Les difficultés rencontrées sur le terrain khartoumois.....	35
3. Étudier les animaux dans les pays en développement, expérience comparée sur comment saisir l'opportunité.....	39
CHAPITRE 3. PORTER LA VILLE SUR LE DOS DES ANES	47
1. Une géographie des ânes au Soudan et à Khartoum	47
2. Qui sont les <i>arbaji</i> des quartiers péri-centraux de Khartoum	59
3. L'ambivalence de la présence des ânes dans la ville	66
CONCLUSION. Ce que l'âne apporte à la géographie de Khartoum, ce que les animaux apportent à la géographie urbaine	74
Bibliographie	76
Annexes	85
Grille d'entretien.....	85
Profil des interrogés	88
Entretiens	90
Tables des Matières	118

INTRODUCTION. À LA RECHERCHE DES ANIMAUX EN VILLE

Selon l'ONU, les villes des pays en développement tel que le Soudan font face à une importante croissance démographique depuis quelques décennies (UN-habitat, 2020). Le taux de croissance atteint des niveaux quasiment inégalés. L'Afrique connaît un taux de croissance urbaine de près de 3,4% (UN-habitat, *ibid*). C'est le rythme de croissance le plus rapide au monde (Forster et al., 2018). Le Soudan connaît un taux de croissance urbaine similaire au continent. Cela se traduit par de considérables transformations urbaines et sociales. Les autorités urbaines doivent donc faire face à de nombreux enjeux dans la gestion et l'aménagement des villes: accès au logement, accès aux services de base, accès à l'emploi... Ces mutations urbaines se traduisent différemment dans l'espace: certaines villes se densifient et se verticalisent quand d'autres connaissent un fort étalement urbain, c'est le cas de Khartoum (Denis, 2005). Bien souvent, les villes connaissent les deux processus en simultané comme le Caire. Il nous faut cependant reconsidérer ces transformations à la lumière de l'environnement et du milieu dans lequel les villes se développent. En effet, loin d'être déconnecté d'un quelconque substrat environnemental (Humain-Lamoure et al., 2017), la croissance des villes se fait en relation avec leurs environnements proches. C'est pourquoi s'ajoute un enjeu parfois négligé, celui de la cohabitation en ville des humains et animaux, entendu comme des êtres vivants non-humains mobiles dotés d'agentivité¹. Ce phénomène de cohabitation n'est ni récent (Baratay, 2012) ni concentré dans les pays en développement (Blanc, 2000). Mais la croissance actuelle des villes des pays en développement tel que le Soudan fait apparaître ces espaces comme un laboratoire pour étudier les enjeux d'une telle cohabitation. C'est aussi analyser les pratiques sociales et spatiales et les politiques entreprises au regard d'une certaine urgence, d'une temporalité brève qui connaît des changements réguliers et importants. Avec le développement des villes et leur pouvoir attractif, des populations rurales, parfois travaillant dans l'agriculture, viennent s'y installer et amènent avec elle des animaux, dans un objectif d'auto-consommation ou de rente. En parallèle, l'étalement rapide des villes englobent des populations animales. Les villes attirent de plus en plus d'animaux car elle leur offrent de nombreuses opportunités dont la première est se nourrir (Gilsoul, 2020). Les grandes villes africaines regroupent donc en leur sein humains et animaux (Estebanez, 2015 ; Paulet, 2009) et Khartoum s'inscrit pleinement dans ce constat (Wilson, 2018a).

Khartoum est la capitale du Soudan, un pays à l'interface entre l'Afrique du Nord et l'Afrique subsaharienne (figure 2). Khartoum est de loin la plus grande ville du pays. Le rapport entre la première ville et la seconde ville la plus peuplée, Nyala (923 000

¹ Agentivité : Capacité à prendre des décisions de façon autonome (Estebanez et al., 2013).

habitants), est de 1 à 6 (UN-habitat, 2020) ce qui illustre une macrocéphalie très importante (Cadène et al., 2017). Khartoum a de plus connu un très fort taux de croissance urbaine qui l'a fait passer de 260 000 habitants en 1956 à 5,8 millions d'habitants aujourd'hui. La ville s'est nourrie ces dernières décennies de l'arrivée de migrants et de déplacés venus de tout le Soudan et des pays voisins. Considérant cela, "La ville de Khartoum apparaît comme un observatoire idéal des transformations en cours dans les métropoles africaines" (Arango, 2009, p.6). La capitale soudanaise peut nourrir cette réflexion sur la cohabitation entre humains et animaux, tant elle illustre de nombreuses problématiques que connaissent les grandes villes des pays en développement. L'étude des animaux à Khartoum n'est pas un thème nouveau. Toutefois la littérature sur le sujet n'est pas très abondante. L'une des entrées pour l'étude des relations entre humains et animaux en ville est l'élevage urbain (Mohamed Sali, 1984 ; Richardson et al., 1995 ; Franck, 2001, 2007 ; Wilson, 2018a, 2018b). L'élevage domestique a aussi été le point de départ de notre recherche à propos des animaux en ville. C'est-à-dire un élevage organisé dans un cadre restreint, le foyer, le quartier et non pas à un niveau industriel. Analyser l'élevage domestique dans ces quartiers résidentiels participe de la réflexion globale sur l'évolution des relations entre humains et animaux dans les villes des pays en développement. Les travaux sur la présence des animaux en ville, en lien avec l'agriculture ou non, concerne beaucoup les périphéries (Chaléard et al. 2016). Ce sont en effet ces espaces aux franges des villes et des campagnes qui attirent le plus d'animaux (Gilsoul, 2020) et où se développent des espaces d'élevages dédiés (Franck, 2007). Notre projet de recherche souhaite donc analyser la place des animaux dans les quartiers péri-centraux plus anciennement intégrés dans l'agglomération de Khartoum: Deim, Saggana, Nuzha, Al-Sahafa. La présence de cet élevage domestique est aussi un moyen de comprendre dans quelles mesures cette activité persiste dans un environnement urbain et politique qui ne lui est pas forcément favorable. L'enquête de terrain, in situ, a été effectuée lors d'un stage de recherche en collaboration avec le CEDEJ-Khartoum en Juillet et Août 2021. Organisée autour de l'observation directe (Van Campenhoudt et al., 2011), d'entretiens exploratoires et d'entretiens semi-dirigés, ce travail de terrain a permis d'évaluer la présence des animaux d'élevage domestique en ville mais a surtout fait apparaître l'omniprésence de l'âne dans les rues des quartiers péri-centraux. Nous allons donc nous demander ce que la présence des ânes en ville nous révèle du contexte économique et politique et de la persistance de la pauvreté dans la ville de Khartoum.

Ce travail de recherche s'inscrit dans une géographie du développement qui souhaite comprendre les processus de transformations sociales et économiques dans les pays des Suds, dans un contexte de mondialisation (Chaléard et al., 2017) ainsi qu'une géographie sociale qui s'intéresse à la manière dont les populations se représentent et construisent leur territoire, à la lumière de leur statut dans la société (Di Méo, 1998).

Dans un premier chapitre, nous reviendrons sur les dynamiques du développement de Khartoum depuis l'indépendance du Soudan. Nous articulons cette présentation avec l'élevage urbain au sein de Khartoum. Les migrations qui ont alimenté la croissance démographique expliquent en partie les difficultés dans la gestion et l'aménagement de

la capitale soudanaise et la permanence de la pauvreté dans laquelle s'inscrit une activité telle que l'élevage. Nous verrons aussi quels sont les enjeux de la cohabitation entre humains et animaux. Enfin, nous présenterons le terrain d'étude à la lumière des explications autour de l'ensemble de la capitale.

Le deuxième chapitre est un moyen pour nous de revenir sur l'enquête de terrain et le protocole méthodologique. Il s'agira de comprendre les raisons qui expliquent l'apparente disparition de certains animaux d'élevage et la présence manifeste des ânes. De plus, mener une enquête de terrain au Soudan suggère aussi des défis. Nous reviendrons donc sur le contexte de l'enquête de terrain pour comprendre dans quelles conditions les données de terrain ont été collectées. Enfin, ce travail de terrain sur les animaux s'inscrivant sur deux années de travail avec une étude en Inde en 2019 et une à Khartoum en 2021, nous évaluerons les adaptations dans ce travail d'enquête.

Le troisième chapitre correspond aux résultats de la recherche. Nous dresserons tout d'abord une géographie des ânes au Soudan en suivant un plan multiscalaire, du pays jusqu'aux quartiers. Ensuite, nous analyserons le profil des propriétaires d'ânes et leur inclusion dans l'économie informelle. Enfin, nous élargirons l'analyse de la présence des ânes aux dynamiques spatiales, économiques et politiques que connaît Khartoum et plus généralement les soudanais.

CHAPITRE 1. L'ELEVAGE URBAIN DANS KHARTOUM, POINT DE DEPART DE LA RECHERCHE.

Dans ce premier chapitre, nous allons voir tout d'abord comment s'est développé Khartoum depuis l'indépendance. L'omniprésence du thème des migrations, des déplacements de populations et d'une croissance démographique considérable nous aident à saisir les difficultés économiques et sociales que connaissent les khartoumois. L'élevage urbain témoigne de ce constat d'une grande pauvreté. Elle apparaît comme une activité refuge avec l'agriculture urbaine (Franck, 2007). Mais cette activité est également l'enjeu de problématique dans la cohabitation en ville.

1. Khartoum : présentation d'une capitale soumise à de nombreuses contraintes dans son développement.

1.1. L'histoire urbaine de Khartoum, le développement de trois centralités

A la confluence des Nil Blanc et Bleu, Khartoum est la capitale du Soudan. Située proche du tropique du Cancer qui passe un peu plus au Nord, au 15° 38' 00" nord, 32° 32' 00" est, à la lisière entre le Sahara et la zone sahélienne (El Kheir, 2012 ; Franck, 2001), Khartoum connaît un climat désertique (Lavergne, 1997), *BWh*, selon la classification de Koppen. Khartoum ne reçoit que 160 mm de précipitations annuelles, principalement pendant la saison des pluies de juillet à Septembre. L'agglomération est entourée par le désert au Nord et par la plaine de la Gezira au sud, vaste ensemble agricole irrigué. L'agglomération du Grand Khartoum se compose en réalité de trois villes distinctes : Khartoum, à proprement parlé, au sud, Omdurman, à l'ouest et Khartoum Bahri au nord. C'est la conurbation des "trois villes" qui en fait l'une des premières agglomérations d'Afrique, du point de vue démographique (Franck, 2007). Elle compte, en 2020, 5,8 millions d'habitants, en septième position sur le continent (UN-Habitat, 2020). C'est en revanche, la première agglomération du Sahel. Le Grand Khartoum compte aussi pour près de 13% de la population soudanaise et 37% de la population urbaine du pays (World Bank, 2021). Cela témoigne d'une importante polarisation (Denis, 2005 ; 2006 ; Sauloup, 2011) et d'une macrocéphalie en faveur de la capitale soudanaise, schéma qui se retrouve dans pratiquement tous les pays sahéliens (Cadène et al., 2017). Pour éviter les confusions, nous entendrons par Grand Khartoum, l'agglomération tricéphale et désignerons la ville sud imbriquée entre Nil blanc et Nil bleu par Khartoum.

La capitale soudanaise est une ville récente même si des travaux évoquent une occupation antérieure du site de la confluence (Franck, 2007) comme sur l'île de Tuti. La Khartoum contemporaine est fondée ex nihilo en 1821 (Franck, 2007), par les Turco-égyptiens qui ont remonté le Nil depuis l'Egypte (Dubois, 1991). La situation de confluence était une localisation adaptée dans cette région désertique. C'est durant cette période dite de la Turkiya (1820-1885) que se développe une cité sur l'emplacement

actuel de Khartoum. Centralité militaire, administrative et commerciale, la ville s'étend sans planification le long du Nil bleu, son axe fondamental qui la relie à l'Égypte (Choplin, 2006) mais aussi à l'Éthiopie et au sud du Soudan. La ville, par son dynamisme économique, attire les populations environnantes (Franck, 2007) et s'étend de façon spontanée. C'est dans les dernières années de la Turkiya que sont entrepris des travaux d'ingénierie urbaine, sous l'influence notamment du modèle européen (Dubois, 1991) afin d'améliorer notamment les conditions sanitaires (Lavergne, 1997).

Mais ces transformations urbaines ont été de courte durée, car en 1885, la ville est assiégée par les Mahdistes, les partisans d'un courant rigoriste de l'Islam (Dubois, 1991), porté par Muhammad Ahmed Abdallah (Franck, 2007). Les partisans de la Mahdiya détruisent Khartoum et fondent alors Omdurman au Nord-Ouest, plus tournée vers les routes transsahariennes que sur le Nil (Dubois, 1991 ; Lavergne, 1997). Nouvelle capitale d'un nouvel État théocratique, lui aussi éphémère (1885-1898), Omdurman est édifée autour d'une grande Mosquée, du palais du Khalifa et du tombeau de son fondateur, le Mahdi.

L'État Mahdiste a pris fin avec la colonisation anglo-égyptienne et le siège d'Omdurman en 1898. Khartoum Bahri est érigée avec l'arrivée du chemin de fer en 1899. Le tricéphale Grand Khartoum se constitue progressivement au tournant du XXe siècle sous la domination du condominium anglo-égyptien. Kitchener, gouverneur du Soudan, a alors fondé une nouvelle Khartoum, coloniale (Dubois, 1991). Planifiée pour la première fois, la ville est construite selon un plan en damier évoquant le drapeau de l'Union Jack. Omdurman est préservée même si elle perd son statut de capitale. Avec la domination coloniale se met en place une ségrégation socio-spatiale (Franck, 2007).

1.2. Une explosion démographique depuis la décolonisation au cœur des problématiques urbaines

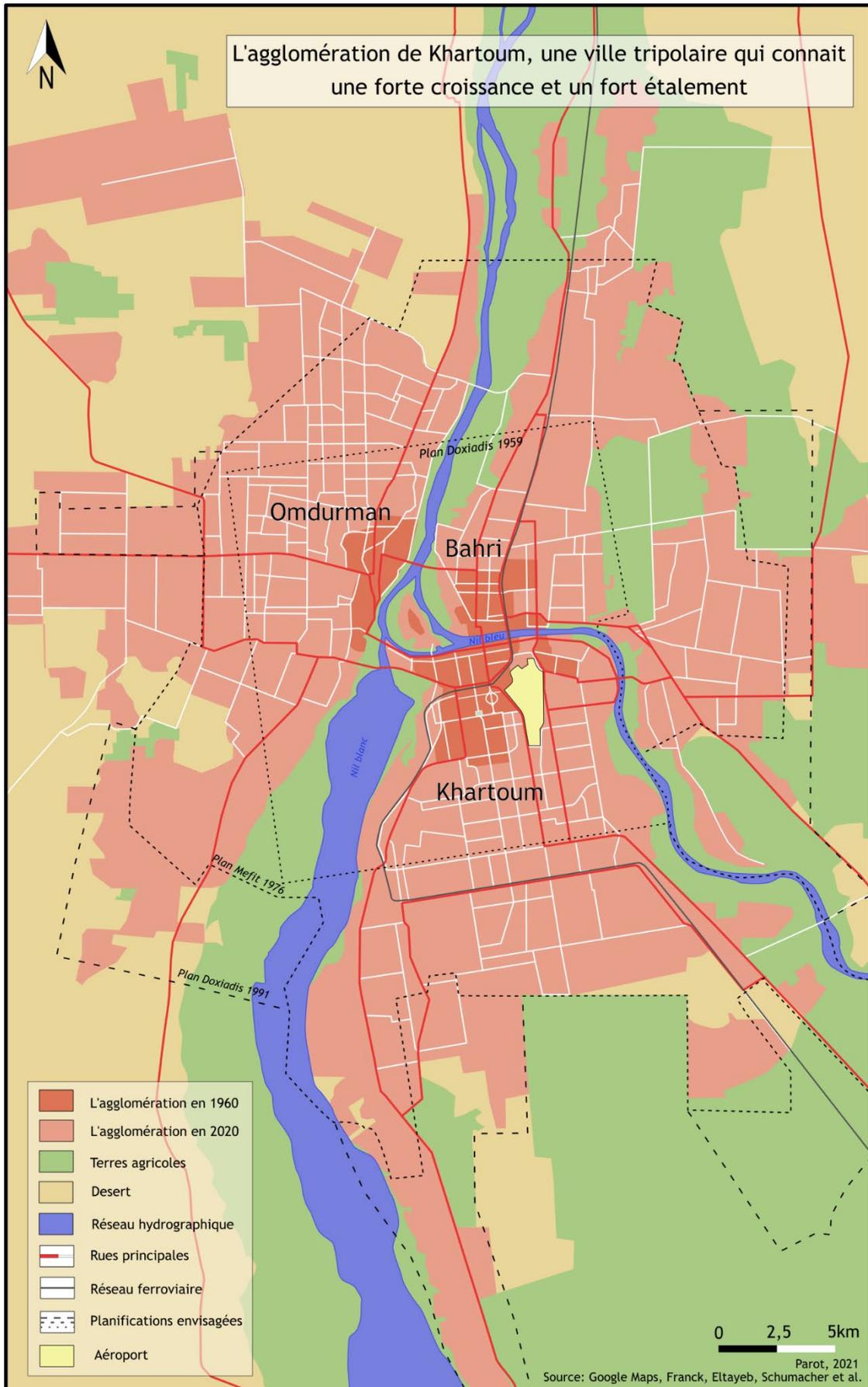
Après la décolonisation, en 1956, le Grand Khartoum connaît alors une explosion démographique très importante (Denis, 2006 ; Franck, 2007 ; Lavergne, 1997). L'agglomération frôle les 6 millions d'habitants aujourd'hui alors même que de nombreux Sud-Soudanais ayant vécu à Khartoum en sont partis avec la fin du conflit en 2005 et après l'indépendance du Nouvel État en 2011 (Franck, 2016). Les causes de cette forte croissance démographique sont nombreuses: politiques, environnementales, économiques... Il y a eu tout d'abord un important exode rural dû à la mécanisation de l'agriculture et une rétraction du besoin de main d'œuvre agricole. Les sécheresses de 1974 et 1984 (El Kheir, 2012) ont massivement alimenté les vagues migratoires en direction de la capitale soudanaise. Enfin, les guerres civiles (1955-1972 et 1983-2005) qui ont particulièrement marqué la seconde partie du XXe siècle et le conflit au Darfour ont fait des millions de victimes et de déplacés. Les migrants qui arrivent dans la capitale proviennent principalement du Soudan du Sud et du Darfour mais aussi des autres pays voisins du Soudan comme l'Éthiopie ou l'Érythrée. Un climax apparaît très nettement dans les années 1980 (Lavergne, 1997) quand le taux de croissance annuelle du Grand

Khartoum a atteint un maximum de 8% (Denis, 2006 ; Franck, 2020 ; Sauloup, 2012) alors que la sécheresse de 1984 a ravagé les récoltes et que les conflits ont repris dans le sud du pays. Cela signifie une augmentation annuelle moyenne de 150 000 habitants, en grande partie portée par les migrations. En 1990, il y a plus de 1,8 millions de déplacés au sein de la capitale (Bakhit, 2016) renforçant encore la primauté de l'agglomération sur les autres villes du pays (Denis, 2006). Le grand Khartoum qui concentre les emplois et les services (Pantuliano et al., 2011) est soumis à une forte croissance démographique induisant d'importantes difficultés en matière d'aménagement et d'accès aux services de base.

Concomitamment à cette croissance considérable que connaît le Grand Khartoum depuis l'indépendance du Soudan en 1956, les autorités politiques ont pris plusieurs séries de mesures. L'agglomération est divisée depuis la colonisation en quatre catégories de quartiers, réduite à trois après l'indépendance. Les quartiers de première classe accueillent les populations les plus aisées sur des parcelles vastes (1000 m²), la deuxième classe correspond à des parcelles de 500 m² et la troisième classe aux populations les plus pauvres sur des parcelles réduites (Denis, 2006 ; Franck, 2007). Aux différentes classes correspondent aussi des matériaux de constructions spécifiques. Cette classification inscrit durablement la ségrégation socio-spatiale dans le paysage urbain et la morphologie de la capitale, les quartiers de troisième classe étant établis toujours plus en périphérie (Pantuliano et al., 2011). Ensuite, trois planifications successives sont envisagées pour tenter d'endiguer la croissance démographique et l'étalement urbain anarchique : Doxiadis en 1959, Meffit en 1974, restées à l'état de projet ont tout de même entériné la ségrégation spatiale en trois catégories (Sauloup, 2011). Le troisième plan, Doxiadis 2 établi en 1991 a surtout permis de justifier l'éviction des nouveaux-venus vers les périphéries par les autorités politiques (Franck, 2020). Il faut ainsi mentionner les nombreuses entreprises de démolition de quartiers informels et des camps de réfugiés et la relocalisation de leurs populations dans les périphéries (Pantuliano et al., 2011). Les évictions se sont intensifiées durant les décennies 1990 et 2000, conséquence de la croissance du prix du foncier. Aujourd'hui, 85 % de la population du grand Khartoum vit dans des quartiers de troisième catégorie ou dans des camps planifiés ou informels, défavorisés et précaires (Denis, 2006 ; Salenson, 2020). La principale caractéristique du Grand Khartoum pointée par les chercheurs est son étalement considérable (Abdalla, 2008 ; Ahmad, 1992 ; Denis, 2006 ; Franck, 2007 ; Lavergne, 1997). Ce qui nous renseigne aussi sur l'efficacité réduite des politiques d'aménagement urbain mises en place depuis 1956 qui visaient la réduction de l'étalement urbain. L'agglomération s'étend sur près de 50 km du Nord au Sud, 30 d'Est en Ouest en suivant le deux Nil (El Kheir, 2012) (figure 3). La surface urbanisée a été multiplié par 50 durant la deuxième moitié du XXe siècle alors que la population a été multiplié par 17 (El Tayeb, 2003 ; Franck, 2007). L'agglomération s'est étendue à mesure que les populations arrivaient en provenance des campagnes ou des pays voisins (Casciarri, 2016 ; Franck, 2007). La prédominance d'un habitat traditionnel de plein pied organisé autour d'une cour, le hosh, explique cette expansion (Franck, 2007 ; Lavergne, 1997). Seulement une petite minorité,

6,5%, des habitants du Grand Khartoum, vivent dans des appartements ou des villas (Pantuliano et al., 2011). Pour autant, “la densification s'associe à l'extension” (Denis, 2006, p.11). Cette densification qui pendant longtemps ne s'est pas illustrée par une élévation du bâti mais par une augmentation du nombre de ménage par parcelle. C'est pendant la première décennie du XXI^e siècle, avec la fin de la guerre civile dans le sud et l'augmentation de la rente pétrolière que Khartoum a connu une embellie économique. La politique néo-libérale du régime d'Omar El-Béchet suivie du début de l'exploitation de la rente pétrolière à la fin des années 1990 a favorisé les investissements étrangers, principalement en provenance des pays du Golfe ainsi que de la Chine et de la Malaisie (Sauloup, 2011). Avant l'indépendance du Soudan du Sud, le pays était l'un des pays les plus attractifs d'Afrique en ce qui concerne les investissements directs étrangers (Pantuliano et al., 2011). Entre 1999 et 2008, le PIB du pays a été multiplié par cinq (Sauloup, *ibid*). Cela s'est illustré matériellement à Khartoum par l'édification de gratte-ciel empruntant leur design aux villes de Dubaï et Doha (Choplin et al., 2010 ; Pantuliano et al, 2011 ; Sauloup, 2012). Mais la dernière décennie n'a pas vu l'affirmation de cette croissance économique, au contraire (Bach et al., 2020). Plusieurs facteurs économiques cette dernière décennie ont conduit à l'instauration d'une crise économique et financière durable dans le pays. Il y a d'abord eu l'indépendance du Soudan du Sud, possédant 75% des réserves pétrolières du pays (Stora-Calté, 2013), privant ainsi le pays de l'accès à une ressource fondamentale pour son économie. Ensuite, le régime d'Omar El-Béchet a été la cible de plusieurs sanctions de la part de la communauté internationale. Le pays a aussi connu des bouleversements politiques majeurs comme la Révolution de 2019 qui a mis fin au régime d'Omar el-Béchet. Le Soudan connaît depuis une lente transition démocratique avec pour objectif des élections en 2022.

Figure 3. Croissance de l'agglomération de Khartoum (Parot,2021)



Nous l'avons vu, l'agglomération du Grand Khartoum a connu une histoire récente animée par une croissance démographique effrénée qui n'est pas sans conséquence sur la morphologie et le développement urbain. Cette forte croissance démographique s'est matérialisée par un fort étalement urbain. Les problèmes que cela provoquent en terme d'accès aux services de bases sont au cœur des réflexions autour de l'aménagement de la ville. La généralisation de la pauvreté au sein de l'agglomération est aussi cause et conséquence des nombreuses crises économiques et politiques que traversent le pays (Chevrillon-Guibert et al., 2020). Nous allons maintenant voir, à travers l'élevage urbain, certaines relations entre la pauvreté urbaine, l'exode rural et les opportunités économiques au sein du Grand Khartoum.

2. La morphologie urbaine favorise-t-elle la cohabitation entre humains et animaux en ville

2.1. L'élevage urbain, une forme d'agriculture urbaine structurante pour les pays en développement.

Il existe un intérêt croissant pour les activités agricoles dans les pays en développement (Nahmias et al., 2012 ; Soulard, 2014). Cela s'explique par le fait que pour beaucoup de pays d'Afrique subsaharienne et en Asie du Sud, le secteur primaire représente le premier secteur d'emplois pour ces pays et une part très importante du PIB (Chaléard et al., 2017 ; Landy et al., 2015). Il faut aussi ajouter à cela le problème de la faim qui reste encore une problématique considérable pour beaucoup de pays en développement (OCDE, FAO, 2016). L'agriculture urbaine est en effet un phénomène loin d'être dérisoire puisque 800 millions d'urbains sont concernés par l'agriculture urbaine, dont 200 millions de producteurs (Donadieu, 2003). La majorité se situe dans les pays en développement. Cette agriculture permet l'approvisionnement des habitants urbains en passant notamment par les circuits marchands mais en favorisant la proximité, dans des contextes où les transports sont souvent chers et peu efficaces (Franck, 2001). De plus, cette agriculture permet à de nombreux urbains un accès à une alimentation (Donadieu, *ibid*) ainsi que leurs animaux d'élevage (Franck, 2001). Les villes africaines sont très tributaires de cette agriculture de proximité (Cofie et al., 2003), qui est, en outre, plus rémunératrice que dans les territoires ruraux. Le Grand Khartoum n'échappe pas à ce constat des villes des pays en développement où l'agriculture est un domaine important de son économie (Abdalla, 2008).

L'agriculture urbaine se compose des cultures et de l'élevage. Nous avons fait le choix de nous concentrer sur l'élevage urbain qui permet de mettre en lumière les enjeux de la cohabitation entre les humains et les animaux en ville. L'élevage urbain est entendu comme un ensemble des pratiques visant "la reproduction et l'entretien d'animaux domestiques afin d'en obtenir des produits (viande, lait, œuf, miel, etc.) et des services (traction, fumure, récréation)" (Cesaro et al., 2020). Ainsi, l'élevage s'inscrit pleinement dans le domaine de l'agriculture urbaine (Cesaro et al., 2020). Cependant, l'élevage est,

comparativement aux cultures végétales, beaucoup moins analysé au sein des études sur l'agriculture urbaine (Robineau et al., 2017 ; Cesaro et al., 2020). C'est peut-être le manque de visibilité de l'élevage dans l'espace urbain qui explique cette relative absence. En effet, l'emprise spatiale de l'élevage est difficile à déterminer car les lieux d'élevage peuvent se noyer dans le tissu urbain (Franck, 2007). Pourtant, la FAO (1999) notait à la fin du XXe siècle, une forte expansion de l'élevage urbain commercial dans les pays en développement de manière à répondre aux nouveaux besoins alimentaires des populations. Cet accroissement de l'élevage urbain dans les pays en développement s'explique de multiples façons. Il y a bien entendu la nécessité d'approvisionner des populations urbaines en forte croissance (Cesaro et al, 2020). Mais les problématiques de transport dans les pays en développement et la quasi-absence de chaîne de froid complète contraignent les éleveurs à favoriser la proximité avec le bassin de consommation. Dans des pays comme le Soudan où le climat est chaud et sec, cette dimension est très prégnante en termes de santé animale et de consommation de produits altérables tels que le lait et la viande.

2.2 Quel forme prend l'élevage à Khartoum ?

A Khartoum, il existe un effet deux formes d'élevage urbain. Un élevage qui s'est professionnalisé et spécialisé à partir des années 1980 (Mohammed Sali, 1984) et qui se situe en majeure partie dans les périphéries de la ville (Franck, 2001). Le Soudan est un pays exportateur de bêtes, principalement en direction des pays du golfe (Wilson, 2018b). Khartoum est un important lieu pour l'exportation d'animaux avec près de 3,4 millions de bêtes exportées par année, en premier lieu les moutons suivi des chameaux et des bovins (Direction générale du trésor, 2020). De plus, pour répondre à la demande en lait qui ne fait qu'augmenter, de nombreux élevages spécialisés se sont développés dans les périphéries de la ville (Franck, 2001). Les élevages de volailles, pour les mêmes raisons, se concentrent aussi à proximité de l'agglomération: 24% des poulets du Soudan étaient élevés dans l'Etat de Khartoum (Franck, 2007). Ainsi dans certains quartiers, les animaux cohabitent au quotidien avec les habitants de l'agglomération. Omdurman possède ainsi des grands marchés pour les bestiaux: chameaux, ânes, moutons (Franck, 2001 ; Mohammed Sali, 1984). En plus des élevages sur place, de nombreux éleveurs viennent avec leurs troupeaux afin de vendre leurs bêtes à Khartoum. Ils restent ainsi plusieurs mois (Franck, ibid). Ces élevages font exister une filière économique autour des animaux, ces derniers ayant besoin d'être nourris, soignés... La culture de fourrage reste importante dans et autour de Khartoum (Franck, 2007) afin de nourrir les animaux. Une myriade d'acteurs gravite autour de ce secteur économique. Cependant, comme dans d'autres pays d'Afrique du Nord et subsaharienne, l'élevage domestique persiste (Jabiot, 2015), notamment pour le lait. Il y a donc une coexistence d'un élevage spécialisé et domestique dans l'agglomération de Khartoum (Franck, 2011, 2007). Les ménages possèdent quelques animaux dans la cour de leurs maisons. Cela assure un apport de nourriture constant mais peut également apporter un revenu complémentaire au foyer à travers la vente soit de viande, soit de lait. En 1995, au sein de l'agglomération, près de 16% des

ménages possédaient au moins un animal (Richardson et al., 1995). La plupart des foyers ne possède pas plus de deux animaux. Les chèvres sont les animaux les plus répandus. L'attrait pour cet animal est justifié par leur coût d'achat et d'entretien moins élevé (Franck, 2001). Cela explique la présence manifeste longtemps observée par les chercheurs des chèvres qui erraient dans les rues de la ville (Franck, 2007 ; Richardson et al., 1995 ; Wilson, 2018a). L'élevage, comme les cultures, demeure une activité pour les populations les plus défavorisées (Richardson et al., 1995 ; Wilson, 2018a, 2018b). En premier lieu, les femmes, qui sont les principales actrices de la filière de l'élevage domestique, même si elles ne sont que rarement propriétaires des animaux (Elniema, 2012). Elles génèrent ainsi un revenu supplémentaire pour le ménage (Richardson et al., 1995). L'élevage domestique demandant peu de qualification, c'est un secteur qui permet aux femmes d'accéder à un emploi (Elniema, 2012). Ce sont bien les familles les plus pauvres qui possèdent le plus d'animaux. En revanche, l'origine rurale n'est pas toujours déterminante dans le recours à l'élevage urbain (Richardson et al., 1995) même si elle reste importante (Franck, 2007). L'élevage comme l'ensemble de l'agriculture urbaine, est considéré comme un levier de développement, dans le sens où c'est un secteur qui permet de produire un revenu pour les populations les plus pauvres. Ces dernières n'ont pas besoin d'avoir accès à du foncier afin de cultiver comme dans le maraîchage ou la culture de céréales. Toutefois, posséder un animal témoigne d'un certain capital de départ, pour acheter l'animal notamment. Les éleveurs ont souvent des parents qui possèdent des animaux, dont ils ont hérité la progéniture. Et c'est par cela qu'ils ont aussi acquis les quelques rudiments concernant l'élevage des animaux (Franck, 2001).

Toutefois, plusieurs facteurs pèsent sur l'avenir de l'élevage en milieu urbain. La densification et l'étalement urbain laissent de moins en moins de place à l'agriculture urbaine dans les quartiers centraux et péri-centraux de manière générale (Chaléard et al., 2016 ; Schumacher et al., 2009). Cela pourrait nous laisser penser que l'élevage urbain pourrait potentiellement résister à ce phénomène d'externalisation des activités agricoles. L'élevage domestique peut en effet être pratiqué dans les cours des maisons, dans les friches urbaines. Mais l'élevage est une activité davantage réglementée. En effet, de nombreuses politiques de contrôle sont envisagées afin de réduire l'emprise de l'élevage en ville (Franck, 2007 ; Robineau, 2018). L'élevage est favorisé hors de la ville ou dans les périphéries dans des emplacements qui répondent à des critères d'hygiène (Franck, 2001 ; Bruckert 2019). Mais c'est aussi parce que la présence des animaux est de plus en plus considérée comme une nuisance que l'élevage urbain est relégué en périphérie.

L'élevage n'a pas disparu des villes des pays en développement mais la géographie et les transformations de cette activité doivent être abordées au regard de mutations urbaines. Cette activité, si elle n'est pas circonscrite à des espaces décrétés et contrôlés par les autorités apparaît marginalisée dans le cadre domestique. Pour autant, sa persistance nous interroge sur les formes de cohabitation possible entre les humains et les animaux dans les villes. C'est aussi cette dimension d'un espace de vie commun que nous allons analyser maintenant.

2.2 Les enjeux de la cohabitation homme-animal en ville, à travers l'élevage urbain.

L'élevage urbain, nous l'avons compris, n'est pas une activité marginale dans les villes des pays en développement. Avec les cultures, il forme un secteur d'activité important pour l'économie urbaine. Mais la présence des animaux n'a jamais été aussi importante dans les villes en termes de population. Deux phénomènes participent de l'explication de cette cohabitation : d'une part, l'urbanisation récente qui a intégré les animaux avec les humains. D'autre part, dans le cadre de l'exode rural, des populations se sont établies avec leurs animaux dans les villes (Estebanez, 2015). Malgré de nombreuses entreprises pour maintenir les animaux hors des centres urbains, force est de constater que les animaux restent nombreux dans les villes des pays en développement (Parot, 2020).

A la distinction entre élevage spécialisé et domestique s'ajoutent celle entre stabulation et divagation (Cesaro et al., 2020). La stabulation est la forme d'élevage promue par les politiques urbaines actuelles qui visent à circonscrire un espace où les animaux demeurent. La divagation, qui caractérise une partie de l'élevage domestique, concerne les animaux laissés en libre pâturage dans les espaces urbains (Franck, 2007). Ces deux formes d'élevage cohabitent dans les villes africaines. Cependant, les différentes stratégies politiques de l'agglomération de Khartoum visent à réduire la divagation des animaux en ville. Plusieurs enjeux sont soulevés par ce pâturage en milieu urbain. Tout d'abord, la présence des animaux d'élevage participe de la thèse souvent mobilisée de *ruralisation de la ville* (Franck, 2007 ; El Kheir, 2012). Khartoum souffrirait ainsi d'un processus de ruralisation. C'est-à-dire que la ville ne posséderait pas de caractère suffisamment urbain. Plusieurs facteurs sont invoqués: une architecture basse en matériaux traditionnels, les comportements des habitants qui emprunteraient trop largement aux racines rurales, les animaux dans les rues... Ainsi, la ville tente, nous l'avons vu ces dernières décennies, de se transformer selon le canon des villes du Golfe en se verticalisant et en évacuant les activités considérées comme proprement rurales comme l'élevage. Celui-ci est de plus en plus circonscrit dans les périphéries, dans de vastes ensembles destinés à l'élevage spécialisé (Franck, 2007).

Le contrôle des populations animales dans les villes répond aussi à des préoccupations sanitaires, essentielles. En effet, la ville, dans son acception générale, représente un véritable garde-manger pour les animaux. Les animaux vivant en ville bénéficient d'un accès à la nourriture facilitée car la ville produit des déchets qui dans les cas de Khartoum ne sont que partiellement collectés (Abuelzein, 2021 ; El Kheir, 2012 ; Mofadel et al., 2016). Ainsi, en plus des animaux d'élevage, les villes permettent aux commensaux, comme les chiens errants, de survivre en milieu urbain (Mohammed, 2019). La présence des animaux errants est bien souvent corroborée à une collecte des déchets erratiques. Pourtant, le contrôle des populations animales est primordial pour lutter contre les zoonoses et les éventuelles épidémies (Wilson, 2018a). Les animaux sont en effet vecteurs de nombreuses maladies (Cesaro et al., 2020 ; Richardson et al., 1995).

Les zoonoses sont fréquentes dans les pays d'Afrique car les mesures en faveur de la santé des animaux sont réduites, du fait de leur coût notamment (Kheder et al., 2021). Les maladies animales représentent une perte pour les éleveurs ainsi qu'un danger pour la santé humaine. Alors que la malaria avait fait l'objet de mesures d'éradication précoce (Malik et al., 2003), le taux d'incidence a augmenté à partir des années 1970 à mesure que la gestion et l'aménagement de la ville se complexifiaient. Les moustiques responsables du paludisme se reproduisent particulièrement dans les zones humides et les petites fermes urbaines (Malik et al., *ibid*).

Mais il est délicat de lutter aveuglément contre toute présence animale en ville. En effet, les animaux font partie d'un cycle économique urbain (Cesaro et al, 2020 ; Cofie et al., 2003). Premièrement, ils sont une nourriture ou une force de travail pour les populations pauvres des villes (El Kheir, 2012). L'accès à l'énergie est inégal dans les pays en développement. Les animaux comme les ânes, les chevaux et les dromadaires sont des alliés puissants pour certaines populations, leur permettant de travailler (Lhotse, 2004 ; Estebanez, 2016). Le nombre d'animaux de trait n'a jamais été aussi élevé en Afrique en ce début de millénaire (Lhotse, *ibid*). Ensuite, les animaux se révèlent être d'importants acteurs pour le recyclage de matière organique, qui est un facteur d'attraction des commensaux (Estebanez, 2015). Les chèvres sont nombreuses dans les petites décharges de quartiers à manger les déchets, qui représentent une part non négligeable de leur alimentation (Abdalla, 2008 ; Richardson et al., 1995). Enfin, les animaux produisent eux-mêmes des déchets qui s'avèrent être des ressources pour les populations urbaines, en premier lieu les agriculteurs. Les animaux produisent des engrais naturels que les éleveurs peuvent vendre (Estebanez, 2016) et qui sont accessibles aux petits maraîchers. L'agriculture urbaine est ainsi alimentée par la présence des animaux. En retour, la nourriture des animaux comme le foin est souvent achetée par les éleveurs chez les agriculteurs des campagnes péri-urbaines (Wilson, 2018a). Enfin, il ne faut pas minorer la dimension idéale des animaux, dans un contexte musulman. L'Aïd est un moment privilégié de cohabitation entre humains et animaux en ville (Franck et al., 2015 ; Ninot, 2010). Les moutons envahissent les rues des villes (figure 4). Environ 1,5 millions de moutons ont été vendus pour l'Aïd de 2014 à Khartoum. Il s'agit donc d'un événement important pour l'économie urbaine mais aussi des campagnes, puisque des éleveurs de tout le Soudan sont mis à contribution pour approvisionner le premier marché de consommation du pays. Les moutons sont vendus plus chers durant cette période (Brisebarre, 2002). C'est un moment particulier où les habitants du grand Khartoum mais aussi des autres villes musulmanes comme Dakar (Ninot, *ibid*) partagent une grande proximité avec l'animal (Soulard, 2014). L'abattage des animaux a lieu en pleine rue aux yeux de tous selon un rituel très codifié.

Figure 4. Les moutons dans les rues de Khartoum, juste avant l'Aïd, (Parot, 2021).



Ainsi, derrière la présence de l'animal en ville, c'est une constellation de représentations qui sont exposées (Arnould et al., 2011). Il y a bien entendu l'exploitation des animaux d'élevage mais animaux et humains se rendent des services mutuels en milieux urbains (Cesaro et al., 2020). Si la dimension sanitaire et la question de la modernité apparaissent fondamentales dans le nouveau rapport émergent des humains envers les animaux, ces derniers subsistent en ville. Finalement, les animaux et leurs éleveurs s'adaptent aux transformations des villes. Dans ce contexte, le caractère mobile de cette activité et leur capacité d'adaptation respective sont une ressource pour répondre aux transformations de la ville. Les animaux se déplacent en fonction des différents aménagements de la ville (Guendel et al., 2002). La question du partage de l'espace se pose encore dans une ville comme Khartoum, différemment selon les parties de la ville.

3. Choix du terrain d'étude: mesurer la présence animale en fonction d'un gradient centre-périphéries

3.1 Le choix des quartiers péricentraux pour étudier une activité menacée

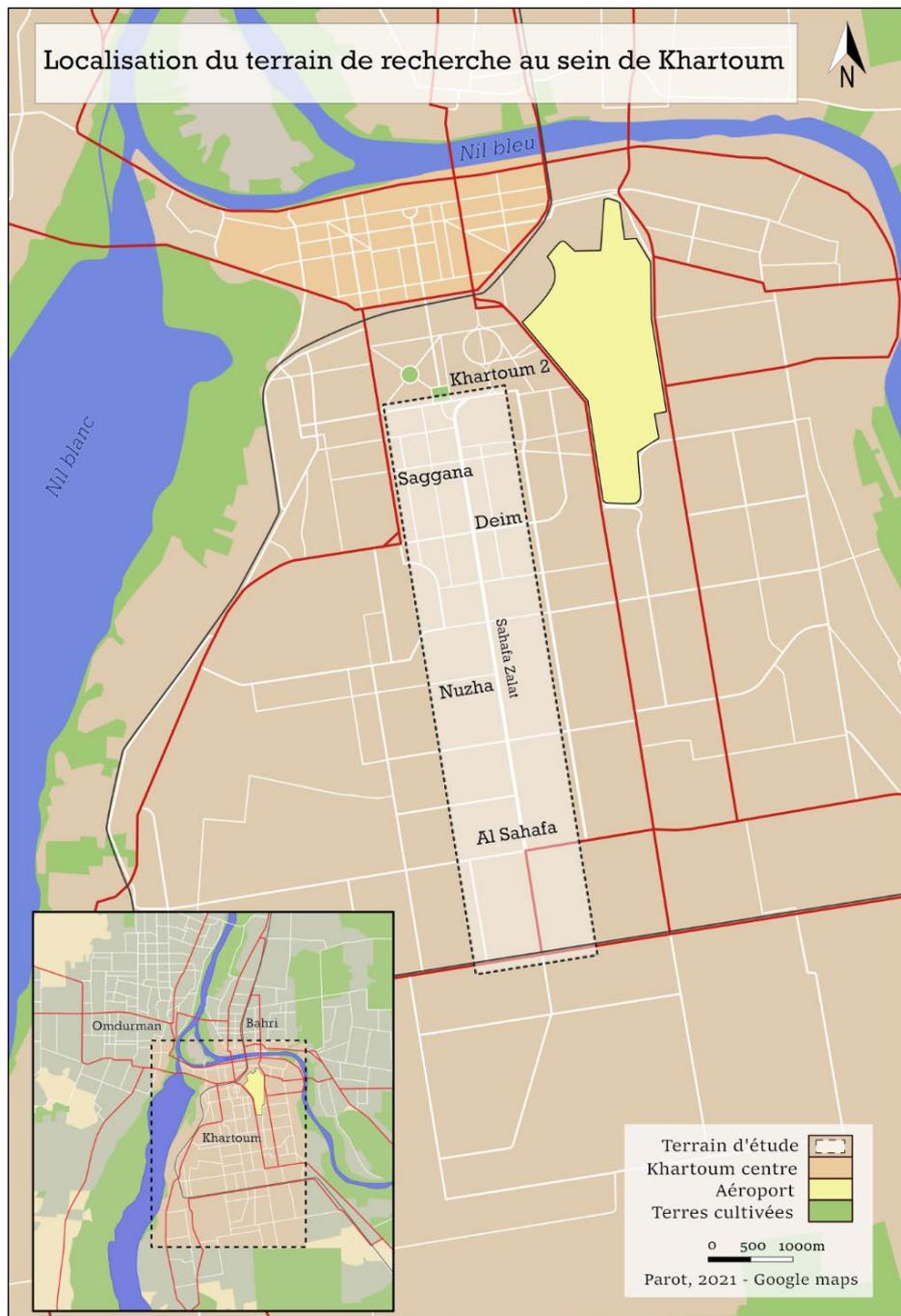
Le choix du terrain d'étude s'est quelque peu imposé dans notre démarche à la fois pour des raisons scientifiques et matérielles. Comme nous l'avons dit, la recherche sur l'agriculture urbaine se concentre beaucoup sur les périphéries et sur les relations entre la ville et les campagnes riveraines (Chaléard et al., 2016). Ces espaces entre urbain et rural connaissent d'importantes mutations et l'agriculture et l'élevage sont directement concernés par les évolutions du foncier et l'étalement urbain. Or, nous savons également que l'élevage reste une activité pratiquée par les populations urbaines, pauvres et éventuellement issues du monde rural (Richardson et al., 1995 ; Franck, 2006). C'est une activité refuge qui permet de créer un revenu supplémentaire pour les ménages urbains. Or, la pauvreté, dans les villes des pays en développement, comme Khartoum, n'est pas

l'attribut que des périphéries lointaines. Nous sommes donc en mesure de nous questionner sur la potentielle présence de l'élevage urbain dans des quartiers plus centraux de Khartoum. L'élevage est moins étudié dans de tels environnements car, contrairement aux cultures, il s'agit d'une activité moins visible (Robineau et al., 2017). Les élevages spécialisés et professionnels des périphéries urbaines d'Omdurman, du sud de Khartoum et de l'est de Khartoum Bahri (Wilson, 2018b) occupent de vastes espaces circonscrits. Les animaux y sont donc en grand nombre. Ces élevages sont plus facilement localisables et l'activité qui y gravite est plus aisément observable que les élevages domestiques. Les périphéries urbaines restent donc des portes d'entrée riches pour l'étude des animaux en ville et de l'élevage. En ce qui concerne les élevages domestiques et vivriers des villes des pays en développement, ils occupent bien souvent les interstices des villes, comme les friches, les chantiers ou des espaces cachés, comme les cours des maisons (Franck, 2001 ; Patwardhan et al., 2001). Ainsi, que ce soit dans les périphéries comme dans des espaces plus centraux, la présence des animaux dans le paysage urbain est manifeste même si leur population est moins importante. Cela a été démontré dans de nombreux contextes géographiques, à Khartoum (Franck, 2007) comme dans d'autres villes en Ethiopie (Zenebe et al., 2000) ou encore en Inde (Parot, 2020). L'élevage domestique participe de cette présence animale quotidienne au cœur des villes des pays en développement. Cet élevage domestique s'accommode de la variété d'espace que proposent les villes mais il réclame un minimum de main-d'œuvre pour l'entretien des animaux et la surveillance (Soulard, 2014). Il peut donc potentiellement concerner une population non négligeable au sein de l'agglomération de Khartoum. Il nous paraissait ainsi pertinent de se focaliser sur les formes et les pratiques d'élevage urbain dans des quartiers centraux et péri-centraux, qui sont donc moins largement étudiés. Aussi, comme nous l'avons vu, il s'agit d'une activité qui est beaucoup remise en cause par les politiques urbaines (Robineau, 2018). Dès lors, la présence d'une telle activité en ville peut s'apparenter à une persistance et nous renseigner sur les mutations économiques et sociales qui ont lieu dans le Grand Khartoum.

De plus, l'étude des formes et des pratiques d'élevage dans les quartiers centraux et péri-centraux s'est aussi imposée pour des raisons de faisabilité de la recherche. Pour faciliter la mise en place du terrain de recherche et du protocole d'enquête, l'idée était de favoriser un terrain à proximité du lieu de stage, le CEDEJ, et de notre quartier de résidence, Khartoum 2 de manière à limiter le temps pour se rendre sur le terrain. Le trafic dans l'agglomération est en effet très important et la congestion des principaux axes, quasi systématique (Abuelzein, 2021). Les temps de trajet sont variables et parfois très longs. N'étant pas motorisé, il était donc nécessaire de se déplacer en transport en commun. Les bus, principalement des minibus (Kumar et al., 2008), qui circulent dans Khartoum 2 et les quartiers en direction du Sud de Khartoum sont des bus privés (El Kheir, 2012). Bien que fréquents la plupart du temps, le service reste néanmoins irrégulier, voire incertain (Lombard et al., 2010), notamment lors de la saison des pluies, qui s'étend de Juin à Septembre (El Kheir, *ibid*). La circulation est rendue compliquée avec les pluies dont les eaux s'écoulent mal (Pantuliano et al., 2011). C'est pourquoi l'axe

Sahafa Zalaat, à proximité du CEDEJ, est apparu comme terrain privilégié de l'étude des animaux dans les quartiers péri-centraux. Si une partie du terrain de recherche était conditionnée par le passage des bus, une autre partie était clairement accessible à pied. Dans l'ensemble, se déplacer en transport en commun a été plutôt commode dans cette partie de la ville, qui représente un moyen de transport très populaire dans les villes d'Afrique subsaharienne (Kumar et al., 2008). Se déplacer plus loin aurait été, en revanche, trop chronophage pour le bon déroulement du terrain, comme cela a été expérimenté pour se rendre à Mayo, quartier périphérique de Khartoum.

Figure 5. Localisation du terrain d'étude (Parot, 2021)

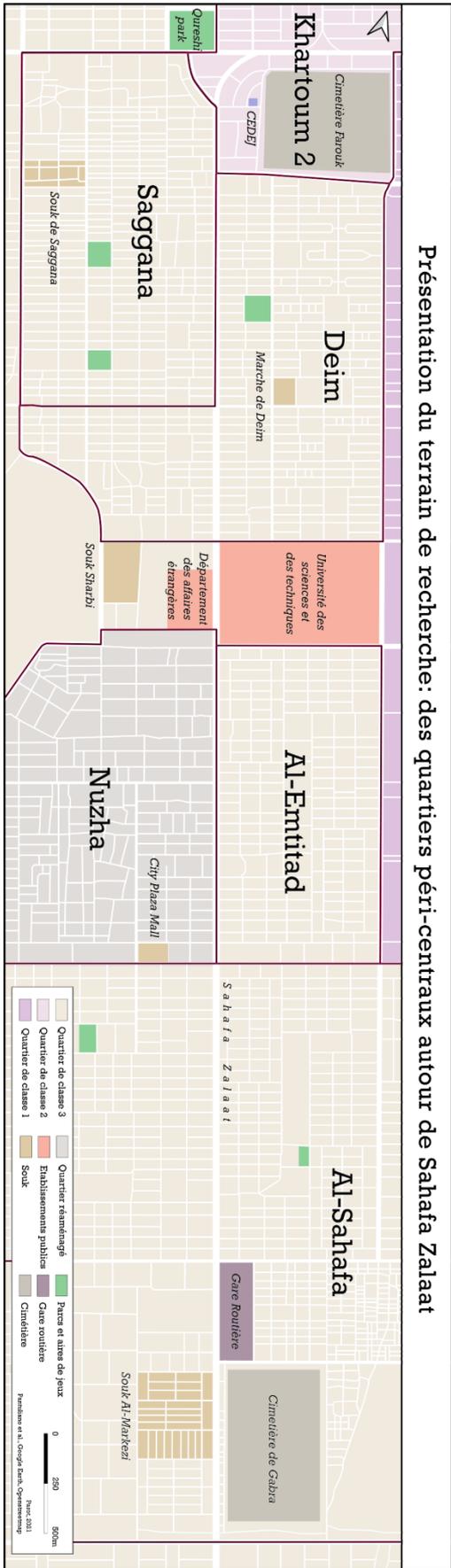


3.2 Présentation des quartiers constitutifs du terrain d'étude

Le terrain d'étude s'étend sur 7,5 km du Nord au Sud au sein de Khartoum et 1,5 km d'Est en Ouest (figure 5). Il s'établit le long de Sahafa Zalaat, au sein des quartiers de Khartoum 2, Saggana, Deim, Nuzha et Al Sahafa. Les quartiers, hormis Khartoum 2, le plus ancien, sont tous de troisième classe (Lavergne, 1997 ; El Kheir, 2012 ; Pantuliano et al., 2011) et accueillent à l'origine des populations défavorisées sur des parcelles de surface modeste (Denis, 2006 ; Franck, 2007). La plupart de ces quartiers ont été construits entre la fin des années 1940 et 1970. Ce sont principalement des quartiers formels (Eltayeb, 2003 ; Franck, 2020) dont l'architecture est constituée d'habitat sur cours, *hosh* (Gillette, 2014). A travers ces quartiers, c'est le gradient de centralité de la présence de l'élevage qui devait plus particulièrement être interrogé. La localisation des quartiers correspond également à un gradient historique au sens où plus les quartiers sont proches du centre, au Nord, plus ils sont anciens (Sauloup, 2011). Le terrain d'étude nous permet ainsi de remonter à la période coloniale pour Khartoum 2 et jusqu'à la fin des années 1970 pour des quartiers comme Al Sahafa. L'ensemble des quartiers d'étude ont connu et connaissent bien des transformations depuis les premières implantations (Gillette, 2014). Sahafa Zalaat représente alors une frise spatio-temporelle pour comprendre comment l'élevage domestique s'inscrit en ville en fonction de la densité urbaine, de l'ancienneté de l'établissement, de la proximité au centre et de la population des quartiers. L'ensemble des quartiers d'étude peuvent être considérés comme globalement résidentiels même s'il ne faut pas ignorer les activités économiques domestiques, plus informelles et moins visibles qui se déroulent au sein des quartiers.

Khartoum 2, que nous avons étudié uniquement dans sa marge sud est le quartier le plus septentrional. Il a été édifié par les Britanniques à la suite de la Seconde Guerre mondiale (Sauloup, 2011). Khartoum, dans ses limites de l'époque, avait alors besoin de s'étendre afin d'accueillir de nouvelles populations tout en évitant sa saturation. Avec Khartoum 3, le quartier voisin à l'ouest, Khartoum 2 est établi en lieu et place des Old Deim, dont nous reparlerons, juste au sud de l'actuel centre-ville, de l'autre côté de la ligne de chemin de fer, au début des années 1950. Catégorisé de classe 2 qui lui donne son nom (Franck, 2007 ; Lavergne, 1997), le quartier accueille des populations aux revenus moyens. Désormais, le quartier renvoie davantage à la présence britannique et à une forme de mondialisation aux yeux des habitants de Khartoum. De par sa localisation centrale au sein de l'agglomération et sa proximité avec l'aéroport, le quartier s'est embourgeoisé et quelque peu métropolisé (Sauloup, *ibid*), notamment pendant la décennie pétrolière (2000-2011). Khartoum 2 accueille ainsi plusieurs ambassades, des bureaux de l'ONU et d'ONG. Avec l'établissement de population étrangère s'ajoute le développement de chaînes de restaurants mondialisées comme KFC ou Pizza hut, ce qui reste rare à Khartoum et encore plus au Soudan. Il s'agit donc d'un quartier considéré comme central dans Khartoum (Sauloup, *ibid*).

Figure 6. Présentation du terrain d'étude (Parot, 2021)



Deim (figure 6) est situé au sud de Khartoum 2 et 3 est un cas particulier dans la littérature scientifique francophone. C'est en effet un quartier qui a fait l'objet de nombreux travaux de chercheurs francophones par rapport à d'autres (Arango, 2009 ; Casciarri, 2014, 2016 ; Gillette, 2014). Sa situation proche du CEDEJ et sa composition sociale, véritable laboratoire urbain pour Khartoum (Casciarri, 2016), expliquent en partie cet intérêt. Les références sont donc relativement abondantes et permettent de nourrir la réflexion de cette recherche. Les Britanniques qui souhaitaient évacuer la ville-centre des populations précaires, tout en accueillant de nouvelles, ont établi Deim après la seconde guerre mondiale, entre 1947 et 1953 (Arango, 2009). Il s'agit plus vraisemblablement d'une relocalisation, comme l'agglomération en a beaucoup connu, d'une partie des *old deim*. Ces quartiers précaires et informels, considérés comme hors catégorie, existaient depuis le début du Condominium et étaient situés à proximité du centre-ville (Arango, *ibid* ; Sauloup, 2011). Ces nouveaux Deim sont désormais formalisés par le gouvernement qui allouent des terres aux populations, mais dans ce qui était à l'époque la périphérie sud de Khartoum. Désormais appelé Deim, ce quartier accueille des populations très diverses. Il a longtemps été un lieu d'installation de populations venues du reste du pays (Pantuliano et al., 2011), voire même des pays limitrophes comme l'Erythrée et l'Éthiopie pour travailler (Casciarri, 2016 ; Gillette, 2014). Une longue tradition d'accueil anime ce quartier (Casciarri, 2016 ; Gillette, 2014). Désormais, sa situation quasi centrale dans l'agglomération de Khartoum explique les modifications en cours dans le quartier. Un processus de densification et de gentrification se déroule depuis le début des années 2000 dans le quartier (Casciarri, 2014, 2016) et en modifie sa structure sociale. Les populations les plus pauvres, non propriétaires, sont peu à peu exclues du quartier et remplacées par une classe moyenne émergente. Les loyers sont de plus en plus chers et les *hosh* sont progressivement remplacés (Gillette, 2014) par des immeubles de plusieurs étages (figure 7).

Figure 7. Nouveaux immeubles dans le quartier de Deim, (Parot, 2021).



Hormis Deim, la littérature spécifique à propos des quartiers du terrain d'étude est plus mince. Saggana, situé à proximité de Deim connaît aussi ce même processus de densification et de gentrification. Le quartier est composé d'un souk et de rues commerçantes très animées. Cependant, en allant vers le sud, on retrouve un bâti moins haut, composé de maisons de plain-pied avec *hosh*. En revanche, ce sont bel et bien des immeubles plus récents et plus hauts qui s'érigent le long de Sahafa Zalaat, comme dans le quartier de Nuzha. L'axe représente une percée de bâti plus dense dans les quartiers étudiés. C'est aussi sur cette avenue que s'implante une partie notable de l'offre commerciale. De vastes lieux publics, toutefois soumis à des contrôles d'accès, comme la faculté d'ingénierie et le département des affaires étrangères ainsi que des espaces privés comme le centre commercial *City Plaza Mall* ponctuent l'avenue et tranchent avec l'architecture plutôt modeste et basse des blocs environnants. Enfin, le quartier d'Al Sahafa s'articule autour du marché Al-Markezi, du cimetière et d'une gare routière. C'est la porte d'entrée sud de l'agglomération. Les bus relient Khartoum aux quartiers périphériques et aux campagnes à partir de cette gare routière. Il représente la partie méridionale de notre quartier d'étude. Al Sahafa est composé de rues résidentielles au nord et de rues plus mixtes fonctionnellement au Sud. Le sud du quartier connaît une activité économique importante autour de la réparation de véhicules et de poids lourds. Le trafic routier y est intense. Des chantiers ponctuent le quartier, surtout le long de grandes artères routières. Des immeubles de plusieurs étages sont en construction. Autour du marché et du cimetière, ce sont surtout des entrepôts construits en briques qui composent le paysage. Le quartier est traversé par la ligne de chemin de fer au sud où se concentrent des marchés d'animaux et des quartiers informels. La rue parallèle au cimetière est le lieu de concentration des charpentiers. La rue entière est dédiée au travail du bois.

CHAPITRE 2. UNE METHODOLOGIE IN SITU ET QUALITATIVE : QUAND LA RECHERCHE DES PRATIQUES D'ELEVAGE ABOUTIT A LA QUESTION DES ANES EN VILLE.

Dans cette partie, nous allons aborder le protocole méthodologique retenu lors de l'enquête de terrain. Nous allons tout d'abord revenir sur la chronologie du protocole méthodologique afin de reconsidérer la recherche de la présence des animaux et de leurs éleveurs dans l'espace et le temps. Ensuite, nous reviendrons sur les difficultés rencontrées lors de l'enquête, les obstacles auxquels le chercheur peut se heurter, notamment dans un pays en développement et en contexte de pandémie. Et enfin, nous amorcerons un retour réflexif sur l'enquête de terrain autour du thème des animaux, après deux années de recherches, dans deux contextes géographiques différents. Le terrain de recherche s'est déroulé durant deux mois, de début juillet à fin août 2021. Il s'agit d'une période suffisamment longue pour mettre au point, voire amender le protocole de recherche. Les allers-retours entre la recherche bibliographique et l'enquête ont été possibles. Toutefois, cette période peut aussi apparaître trop courte au regard de la saisonnalité de l'élevage urbain. En effet, l'étude des animaux se doit de prendre en compte ces changements de saisons qui peuvent influencer leur présence dans la ville (Robineau et al., 2017). La saison des pluies est potentiellement l'un des moments les moins propices pour l'étude des pratiques d'élevages. Les animaux sont souvent déplacés afin de bénéficier des pâturages péri-urbains (Robineau et al., *ibid*).

L'étude des animaux en ville avait déjà été éprouvée lors d'un terrain précédent en Inde. Il s'agissait donc ici de consolider les outils et techniques qui permettent d'étudier les animaux et leurs propriétaires. Contrairement au terrain précédent, l'étude des animaux était cette fois-ci circonscrite au thème de l'élevage urbain. Il fallait ainsi replacer la présence des animaux dans un contexte économique spécifique. Tous les animaux présents dans Khartoum n'ont donc pas été étudiés et ce malgré une présence quotidienne et importante dans les espaces publics. Les chiens errants, par exemple, parfois nombreux dans ces espaces (Mohammed, 2019) et les insectes tels que les moustiques n'ont pas été étudiés. L'étude des animaux en géographie se heurte régulièrement au même constat : les difficultés considérables pour mener une enquête ubiquiste, sur tous les animaux, dans tous les espaces (Blanc et Cohen, 2002). L'entrée par l'élevage urbain apparaissait donc comme un moyen de la recentrer sur un domaine plus précis tout en resituant ce travail dans un thème de géographie du développement (Chaléard et al., 2017) et sociale. Il s'agissait de comprendre les enjeux des pratiques d'élevage et donc de la présence des animaux en ville et comment cela nous renseigne sur le contexte socio-économique d'un pays en développement tel que le Soudan.

1. Protocole méthodologique choisi : à la recherche des animaux

1.1 Des explorations qui ne confirment pas le corpus bibliographique sur la présence des animaux

La première partie de l'enquête de terrain s'est donc déroulée durant les premières semaines de juillet. Il s'agissait d'un temps d'observation associé à des entretiens exploratoires sur la présence des animaux d'élevage dans les quartiers péri-centraux. L'exploration s'est déroulée en deux temps. Tout d'abord, j'ai déambulé au sein du quartier d'étude afin d'identifier les espaces clés pour la suite de l'enquête. Une fois ces espaces identifiés, j'ai donc mis en place une observation plus poussée, plus longue dans un petit nombre d'espaces, jugés pertinents. Ces espaces correspondaient pour la plupart à des lieux de fortes concentrations d'animaux. Mais ce sont souvent des quartiers denses en activités, chacun avec des spécialités bien distinctes (alimentation, ferronnerie, habits...)

Ces premières explorations ont véritablement été un moment de rupture dans l'enquête de terrain. Il est courant que les recherches bibliographiques effectuées en amont se heurtent à une réalité du terrain (Van Campenhout et al., 2011). Cette rupture dans l'enquête se révèle finalement un atout dans la compréhension du contexte géographique. Avec l'expérience du terrain indien, je m'attendais, en lien avec la bibliographie, à une ville remplie d'animaux (Franck, 2001). Les villes des pays en développement accueillent de nombreuses espèces animales, de par l'élevage urbain et le contexte biogéographique (Gilsoul, 2020). La présence des animaux dans les espaces publics urbains était particulièrement manifeste à Jaipur, une ville du Nord-Ouest de l'Inde. C'est cette évidence dans le travail de terrain qui avait servi de questionnement de base pour la recherche autour de la présence des animaux en ville. En revanche, le terrain à Khartoum s'est révélé moins spontanément évident. La présence des animaux dans les rues de la capitale soudanaise, ou plutôt dans les rues des quartiers d'étude s'est révélée en deçà des prévisions. Il y avait évidemment des chiens errants, comme à Jaipur, mais moins d'animaux en errance dans les rues comme cela avait pu être observé en Inde (Parot, 2020 ; Patwardhan et al., 2001).

Plusieurs explications peuvent potentiellement expliquer une présence moins manifeste. L'Inde et le Soudan se distinguent à propos de la densité d'animaux. En effet, l'Inde est considéré comme un pays mégadivers, c'est-à-dire un pays qui associe une grande diversité d'espèces d'animaux et une forte proportion d'endémisme (Mittermeier et al., 2007). Au contraire, le Soudan, ne fait pas partie de cette catégorie. De plus, Khartoum est situé en bordure du désert du Sahara. La diversité d'espèces animales est très liée à la densité des biomes et la présence de forêts. Cela ne signifie pas que le pays soit dénué de diversité d'espèces animales mais que le pays se situe en dessous d'un certain seuil. Cela s'est ressenti très rapidement dans les observations, la diversité des espèces animales dans les espaces publics était moindre à Khartoum qu'à Jaipur. Cette différence constatée entre les deux villes peut s'observer aussi entre Khartoum et d'autres

villes soudanaises, situées plus au Sud, en bordure des plateaux éthiopiens où vers les régions équatoriales où la biodiversité animale est plus importante. Ensuite, comme nous l'avons dit, la saisonnalité est un paramètre important dans l'étude des animaux (Robineau et al., 2017). N'oublions pas la saisonnalité des pâturages. Par ailleurs, la trame urbaine et le bâti peuvent aussi expliquer une moins grande visibilité de la présence des animaux dans les rues. En effet, Khartoum est une ville construite à partir de parcelles encloses autour d'une cour (Gillette, 2014 ; Pantuliano et al., 2011). Dans ces cours peuvent être conservés des petits animaux d'élevage afin qu'ils ne déambulent pas dans les rues. C'est donc un élevage en stabulation (Cesaro et al., 2020). La présence des animaux en ville peut être alors masquée alors même qu'ils représentent potentiellement une population non négligeable. En Inde, les quartiers centraux et péricentraux de Jaipur se densifient rapidement et la construction d'immeubles de plusieurs étages est intense. Les petites cours sont donc plus rares et les animaux plus largement laissés en errance dans les rues (Patwardhan et al., 2001). Enfin, le constat d'une ville remplie d'animaux fait notamment par Franck (2001 ; 2007), a été fait alors même que des politiques d'évacuation des animaux des quartiers centraux et péricentraux étaient entreprises. Ces politiques conduisent ou ont peut-être conduit à limiter la présence des animaux dans la ville centre. Elle est ressentie par certains habitants.

C'est par quelques conversations informelles dès mon arrivée à Khartoum que la question d'une disparition des animaux en ville a émergé. Par conséquent, trouver les animaux d'élevage dans les espaces publics va s'avérer plus difficile qu'à Jaipur où les vaches déambulent sans entraves dans les rues. Azza, Amir et Barbara, tous les trois chercheurs, résidant ou ayant vécu de nombreuses années à Khartoum, m'ont fait part d'une diminution du nombre de chèvres dans les rues et de la quasi-disparition des vaches. Les conversations se sont rapidement concentrées sur le seul animal que j'avais observé dans les rues de Khartoum dès les premiers jours, l'âne. C'est un fait notable car il s'agit d'un animal peu observé en Inde (Parot, 2020) alors qu'il est apparu directement, et presque "sans rival" dans les rues de Khartoum. Les ânes, nous le verrons par la suite, se sont révélés une porte d'entrée privilégiée pour l'étude des animaux en ville et la cohabitation avec les animaux. Lors des mêmes conversations sur les animaux, l'âne est apparu comme un acteur majeur dans le métabolisme urbain (Angara et al., 2011 ; Estebanez, 2015). Les trois chercheurs n'étaient pas sans ignorer les services rendus par ces animaux aux populations urbaines, alors même qu'ils ne les utilisent pas.

D'une étude sur les animaux d'élevage, de prime abord plutôt ample, souhaitant étudier une diversité d'animaux en ville, le terrain s'est rapidement resserré sur l'étude d'un seul animal, l'âne, témoignant d'une orientation et d'une évolution du chercheur (Verne, 2012). Les relations et les acteurs rencontrés sur place permettent d'enrichir les réflexions. L'âne est apparu à travers les observations et les entretiens exploratoires comme un acteur de l'urbain, intéressant à étudier afin de mieux connaître Khartoum et ses habitants. Une rupture dans la question de recherche est donc apparue rapidement et a marqué durablement ce travail. Elle a permis de repréciser la thématique (Van Campenhoudt et al., 2011) et l'objet de recherche tout en me permettant de réaliser un

travail de recherche dans les délais qui m'étaient accordés. Cette rupture découle aussi du travail autour de la question des animaux en sciences sociales, qui se nourrit aussi des situations d'étonnement produites par l'observation des animaux (Bates et al., 2007).

1.2 Observations et comptage : une disparition des animaux dans les quartiers centraux ?

Les études sur les animaux en géographie sont de plus en plus significatives dans la littérature francophone avec une intensification ces vingt dernières années (Staszak, 2002 ; Blanc et al., 2002 ; Benhammou, 2016). La difficulté première, souvent soulevée par les chercheurs, est l'élaboration d'un bon protocole méthodologique pour étudier qualitativement et quantitativement les phénomènes géographiques qui impliquent les animaux (Arnould et al., 2011). En effet, les statistiques à propos des animaux manquent souvent de précisions car elles sont difficiles à mettre en place face à la diversité des espèces animales et le manque de moyens pour compter tous les animaux. Les études quantitatives sur les animaux manquent pour établir des cartographies précises (Blanc et al., 2002). De plus, contrairement à de nombreux objets géographiques, l'animal *s'apparente* déjà davantage à un acteur (Estebanez, 2014), doté d'agentivité, c'est-à-dire la capacité à prendre des décisions. L'animal est mobile et c'est cela une des principales caractéristiques que les chercheurs tentent depuis des années de saisir (Buller, 2012). Parce qu'il sont des acteurs mobiles, les animaux agissent sur le territoire et dessinent des géographies à la fois variées et éphémères.

L'observation déambulatoire est une méthode qui avait déjà été éprouvée lors de mon terrain précédent pour étudier les animaux. Il s'agit d'établir un itinéraire sur un espace donné. Toutefois, il faut également se laisser une marge de manœuvre et bifurquer à certains endroits en fonction de leurs déplacements. Les observations sont notées sur un carnet afin de perdre le moins de données possibles (Van Campenhoudt et al., 2011). Cette observation en mouvement s'était révélée très utile l'année dernière pour comprendre les différents itinéraires, définir les espaces de circulation et d'arrêt. L'observation statique ne peut à elle seule répondre aux questionnements autour des animaux en ville. Dans les espaces urbains, les animaux sont nécessairement en cohabitation intense avec les humains. Ils sont dérangés par la circulation, déplacés, guidés... Ils sont donc très mobiles. Le mouvement a donc été le point d'entrée méthodologique pour les étudier (Buller, 2012). Toutefois, dans le cadre de cette étude à Khartoum, les animaux sont étudiés à l'instar de leurs maîtres et de tous les acteurs qui interagissent avec eux. Les animaux domestiques et plus particulièrement l'âne concourent aussi à une meilleure compréhension des populations humaines de Khartoum et des phénomènes sociaux qui les concernent. L'observation déambulatoire devait donc s'associer à des temps d'observations statiques afin de saisir au mieux les interactions, et de bien observer quels sont les lieux supports de ces interactions. L'année précédente, l'observation avait été effectuée sur un temps très court, à peine plus de quelques jours. Le terrain au Soudan offrait la possibilité de confronter deux expériences d'observation et d'amender le protocole pour qu'il réponde mieux aux interrogations du chercheur. La

principale limite d'une telle observation est de laisser passer trop d'informations car le chercheur se déplace trop. Pouvoir revenir plusieurs fois aux mêmes horaires à des jours différents a donc permis de renforcer l'apport des observations pour le travail de recherche. De plus, les observations ont pu être répétées même après les entretiens afin de renouveler le regard face aux explications données par les enquêtés. Le premier était celui du novice, celui qui est en situation de découverte (Retailé, 2010). Le second a été celui de quelqu'un de plus avisé, nourri grâce aux entretiens et aux conversations menées avec les habitants de Khartoum.

Trois types d'espaces sont apparus comme pertinents pour mener des observations longues (cf figure 6):

- Des espaces où la fonction commerciale domine tels que le marché de Deim, la rue principale de Saggana qui mène au Souk Sharbi et Al Markezi, un marché situé près de la gare routière au sud de l'avenue Sahafa Zalaat.
- Des espaces plus résidentiels comme la rue qui lie le marché de Deim à la faculté des sciences et techniques de l'Université de Khartoum et la rue entre le City Plaza Mall et le quartier Nuzha, toujours à proximité de l'Université.
- Le nord de l'avenue Sahafa Zalaat, entre le Parc Qureshi et la Rue 15, est un espace de forte circulation. L'activité de la rue y est intense, surtout tournée vers la réparation et le nettoyage de véhicules.

Par l'observation à une échelle très grande de ces quartiers de Khartoum, il était envisageable d'avoir accès grâce à l'observation directe (Van Campenhout et al., 2011) aux habitudes et aux comportements des habitants (Di Meo, 1998). J'ai donc fait le choix d'un petit nombre d'espaces assez variés qui pourraient être représentatifs de la vie urbaine au sein des quartiers péri-centraux de Khartoum.

En plus des observations d'ordre qualitatif sur les comportements des animaux et de leurs maîtres, j'ai mis en place un comptage systématique des animaux. J'ai premièrement compté tous les animaux d'élevage que j'observais sur les itinéraires : chèvres, moutons, ânes... avant de circonscrire mon étude aux ânes. Ces comptages ont été répétés plusieurs fois par jours à différents horaires afin de saisir l'impact de la temporalité sur la présence et les activités des animaux en ville. Ils ont aussi été effectués plusieurs jours de suite, avant et après l'Aïd el kébir, qui a eu lieu la semaine du 19 juillet 2021. Il s'agissait de comprendre à quel point cette fête a influencé la présence des animaux dans les espaces publics des quartiers péri-centraux, que ce soit les ânes et bien sûr les moutons. Ces comptages se sont révélés très utiles pour établir une géographie des animaux dans la ville et exposer l'importance des temporalités. Mais ces recensements, menés par un seul chercheur, ne peuvent prétendre à l'exhaustivité ou l'exactitude (Arnould et al., 2011). Au mieux, ils ne peuvent que révéler des tendances. En effet, mener des comptages d'animaux n'est pas toujours facile dans des espaces saturés par les circulations de tout type: véhicules, piétons, animaux... Les animaux ne sont pas toujours tous visibles, avancent vite, repassent plusieurs fois. Il est donc important de prendre des

notes ou des photos pour reconnaître un animal déjà vu. Ces comptages permettent d'illustrer par la cartographie certaines tendances qui se déroulent au sein de l'agglomération

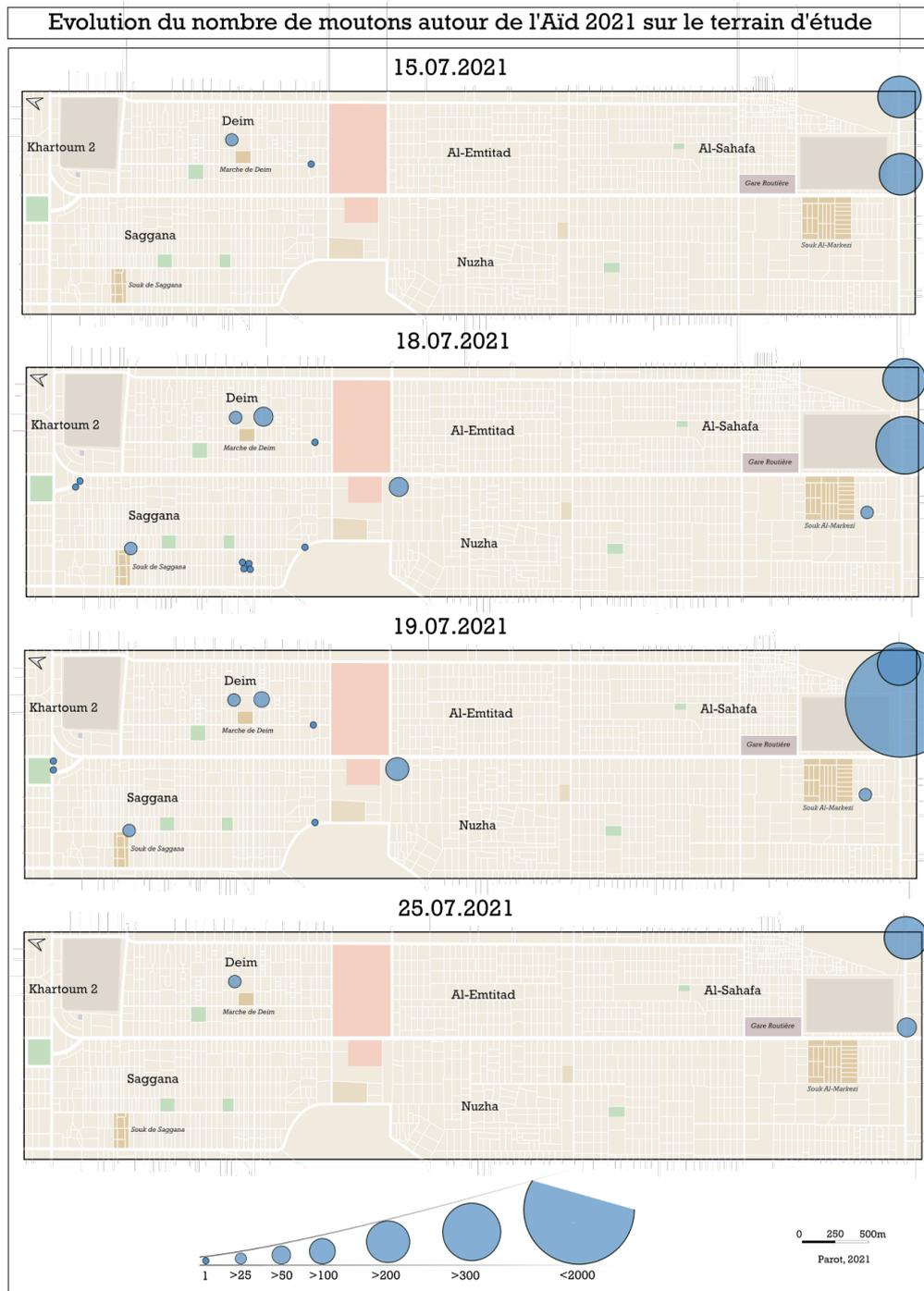
Les cartes (figures 8 et 9) ont été réalisées à partir des comptages effectués entre le 05 juillet et le 03 Août. Elles permettent de mettre en lumière les temporalités de la géographie des animaux au cours de la journée et de la semaine. Il est ainsi possible de voir des périodes d'affluence. Le vendredi est un jour où les ânes sont moins nombreux dans les rues.

Mais cette carte (figure 9) confirme aussi un événement majeur pour la vie urbaine de Khartoum et des villes des pays musulmans en général, l'Aïd el-Kébir. Il s'agit d'un moment où la ville se remplit d'animaux, principalement les moutons (Franck et al., 2015 ; Ninot, 2010) qui sont sacrifiés lors de cette fête. En 2012, ce sont plusieurs millions de moutons qui ont été sacrifiés pour l'Aïd dans l'ensemble des pays musulmans (Brisebarre, 2013). Les urbains achètent aussi des moutons qui sont acheminés depuis les régions alentour, comme El-Gezira, les jours qui précèdent l'Aïd. Il s'agit d'un moment de vente important pour ces éleveurs qui peuvent vendre leur bête plus cher durant cette période (Brisebarre, 2002 ; Ninot, 2010). Presque inexistant au début du mois de juillet dans les espaces étudiés, ils sont devenus omniprésents les jours précédant la fête avant de disparaître à nouveau après le sacrifice. Les quartiers étudiés se sont remplis progressivement la semaine précédant l'Aïd. Des espaces laissés libres par le bâti comme à Deim et Al Markezi sont devenus de véritables marchés à bestiaux à ciel ouvert. Une estimation du nombre de moutons (figure 9) a été réalisée le dernier jour avant l'Aïd alors que leur population était très importante.

Figure 8. Temporalité de la présence des ânes en ville (Parot, 2021)



Figure 9. Influence de l'Aïd (20.07.2021) sur la présence des moutons en ville (Parot, 2021)



1.3 Que peuvent nous dire les éleveurs d'animaux sur leur ville et leur pays.

La dernière étape du protocole méthodologique a constitué en une série d'entretiens semi-directifs menés auprès des populations qui interagissent avec les ânes. Trois types d'acteurs ont été interrogés : les propriétaires des ânes que l'on nommera les *arbaji*, les marchands ayant recours ou non aux services d'un propriétaire d'âne et enfin les membres

de comité de résistance², véritable instance de gestion de la vie en communauté à l'échelle du quartier (Revilla, 2020). La grille d'entretien a été élaborée à mesure que les observations, les comptages et les recherches bibliographiques étaient menées. Les réflexions de Franck (2001 ; 2007) m'ont inspiré pour construire cette grille. Elle avait en effet déjà interrogé des agriculteurs et des éleveurs urbains sur des thématiques proches : l'accès à la ville, les conditions de travail, la mobilité... Grâce aux entretiens, j'ai souhaité en apprendre davantage sur la manière dont les propriétaires des ânes travaillent, cohabitent, se déplacent avec leur animal... Enfin, en questionnant des acteurs qui ne possèdent pas d'âne mais qui les côtoient quotidiennement, je pouvais également interroger la manière dont cet animal est perçu dans l'espace public. Les animaux renvoient à des images mentales, des représentations qui nous éclairent sur la façon dont les habitants perçoivent la ville et la cohabitation avec les animaux en général (Michalon, 2013) et les ânes en particulier. Enfin, les entretiens permettent aussi de comparer les discours des *arbaji* avec mes propres observations et donc de pouvoir mesurer des décalages (Petit, 2010).

Au total, ce sont douze entretiens qui ont été menés auprès des propriétaires d'ânes et des acteurs qui interagissent avec eux. Les entretiens ont été menés grâce à deux interprètes³. Nous les avons rencontrés et interrogés directement sur leurs lieux de travail, dans la rue. J'avais préalablement circonscrit trois lieux majeurs pour mener les entretiens, issus des quartiers préalablement étudiés (Steck, 2006). Il s'agit du marché de Deim, de la rue principale de Saggana et du souk Al Markezi. Ces espaces sont des lieux majeurs de rassemblement entre humains et ânes. Se rendre dans ces quartiers augmentait donc les chances de rencontrer des propriétaires d'ânes. Mener l'entretien directement sur les lieux de travail permettait de ne pas faire perdre trop de temps à ces personnes tout en les observant directement dans leur environnement de travail quotidien. Il s'agit d'un aspect important. Les populations étudiées se sont bien souvent révélées dans une situation de précarité économique. Il ne fallait donc pas que les entretiens leur prennent trop de temps, d'un point de vue éthique. Nous avons donc privilégié les personnes qui ne travaillaient "manifestement" pas, qui effectuaient des temps de pause ou qui attendaient des clients. Aucun des propriétaires d'âne n'a refusé de répondre à nos questions. Il suffisait de leur demander, de leur expliquer les raisons de ces entretiens et ils acceptaient. Toutefois, même si l'implication dans les réponses était variable en fonction de leurs impératifs, une grande partie des *arbaji* a manifesté un certain intérêt pour les entretiens. Ils semblaient en effet satisfaits de pouvoir parler de leurs conditions de travail. En cela, une partie des entretiens s'est déroulée davantage comme des interactions (Petit, 2010), à la fois par cette envie de partager des *arbaji* et la présence

² Les comités populaires assuraient l'interface entre le gouvernement d'Omar El-Bechir et les quartiers. C'est l'échelon le plus fin de la gouvernance urbaine qui permettait de gérer la vie quotidienne (Pantuliano et al., 2011). Ils ont été remplacés avec la Révolution de 2019 par les Comité de Résistance qui tiennent toujours ce rôle organisationnel au niveau du quartier.

³ Nabaha et Azza

d'un interprète parlant leur langue. En revanche, certains commerçants ont été plus méfiants envers nous, même s'ils ont tous fini par répondre à nos questions. Les entretiens se sont souvent déroulés autour d'un sit-chai, une des nombreuses « femmes à thé » qui exercent dans les rues de Khartoum, ou directement dans le magasin des commerçants. En raison de ce contexte, les entretiens étaient courts et ont duré de quelques minutes à plusieurs dizaines de minutes. Les enquêtés ont accepté d'être enregistrés afin de faciliter la traduction de l'arabe vers le français par les interprètes, y compris a posteriori. Mais l'ambiance sonore des espaces publics de Khartoum a beaucoup altéré les enregistrements. Même si l'interprète a su tout traduire, ce ne fut pas sans difficulté.

Ce sont donc ces deux paramètres, les lieux d'entretiens et les personnes effectuant une pause dans leur travail, qui ont conditionné l'enquête. Hormis cela, c'est surtout le modèle du *hasard stratifié proportionnel* (Livian, 2015) qui a guidé le choix des personnes interrogées (Cf annexe). Je souhaitais interroger un échantillon de personnes dont le profil serait représentatif des populations travaillant avec les ânes. Ainsi, tous les enquêtés étaient des hommes, ce qui corrobore les observations faites en amont et celles des enquêtes précédentes menées autour des ânes à Khartoum (Angara et al., 2011). Mais alors que j'avais observé des enfants (à partir de 10 ans) travailler avec des ânes, la plupart ont décliné la discussion et nous ont renvoyé vers leurs aînés, collègues ou membres de leurs familles travaillant avec eux pour répondre aux questions. Je n'ai donc pas pu effectuer d'entretiens avec des enfants, alors même que la thématique du travail des enfants est particulièrement cruciale dans les pays en développement et notamment en Afrique subsaharienne (Manier, 2011). Un enfant sur quatre est en situation de travail dans cette région du monde. La présence d'adultes ou de personnes âgées a largement structuré notre accès aux populations travaillant avec les ânes. Ainsi, pour illustrer cette surreprésentation des personnes âgées, sur les huit propriétaires interrogés, un seul avait moins de 40 ans et la moyenne d'âge était de 48 ans.

Mais ces entretiens se sont révélés très enrichissants pour saisir les regards que portent ces hommes sur leur travail et sur les bêtes. Par ces échanges, j'ai pu entrevoir que le travail sur les ânes aurait pu ouvrir des perspectives d'études sur les pratiques d'élevages dans les quartiers péri-centraux de Khartoum. En effet, cinq des huit propriétaires interrogés possédaient des animaux chez eux, notamment des chèvres mais aussi parfois des moutons. Le travail sur les éleveurs d'animaux en ville à Khartoum est déterminé par les connaissances et le réseau que se constitue le chercheur. Il faut savoir accéder à une certaine intimité car les animaux sont largement gardés dans les habitations. A travers ces entretiens, nous sommes en droit de nous demander si le travail sur les pratiques d'élevage urbain dans les quartiers péri-centraux de Khartoum ne devrait pas partir d'une échelle plus fine comme la maison, la cour hosh, plutôt que des espaces publics tels que la rue. La cohabitation s'y fait de manière plus intime entre animaux et humains. Dans le cadre de notre étude, la cohabitation entre humains et animaux en ville et au travail se poursuit ensuite dans l'espace privé domestique chez ces populations qui travaillent avec les ânes.

2. Les difficultés rencontrées sur le terrain khartoumois

Après avoir fait le tour des méthodes utilisées pour l'enquête de terrain, nous allons revenir sur les enjeux et les difficultés rencontrés lors du terrain de recherche. Il s'agira d'explicitier la manière dont le contexte géographique et social a influé sur la collecte des données. Le terrain de recherche des géographes a émergé comme un sujet de recherche en soi dans la géographie francophone depuis le début des années 2000 (Volvey et al., 2012). Ces retours réflexifs nous permettent de saisir dans quelle mesure la mise en place d'un terrain de recherche ne va pas de soi. C'est-à-dire que le terrain n'attend pas le chercheur mais c'est bien ce dernier qui va le construire (Bonte, 2020 ; D'Alessandro-Scarpari, 2010 ; Petit, 2010 ; Verne, 2012) à partir de sa propre expérience et de son réseau d'interconnaissance. Nous avons déjà soulevé cette problématique en évoquant les contraintes de transport dans la définition du terrain de recherche. Un même espace géographique peut être le théâtre de plusieurs recherches très variées (Petit, 2010).

2.1 Une délicate immersion dans le terrain de recherche

De manière concise, nous pouvons déjà évoquer l'immersion dans un contexte géographique social très éloigné du cadre de référence, la France. Le choix d'une telle destination relève à la fois d'un choix et d'une opportunité. Un choix tout d'abord car ce terrain s'inscrit dans la lignée du terrain de recherche de Master 1 en Inde : une recherche sur les enjeux de la cohabitation entre humains et animaux dans les villes des pays des Suds. Cela reste cependant une opportunité, effectuer un stage dans un pays en développement, en contexte de pandémie mondiale, ayant freiné de nombreuses mobilités scientifiques, du moins au niveau des masters. Je ne connaissais que peu de choses sur le Soudan hormis quelques grandes caractéristiques générales. Le Soudan est l'un des pays de l'Afrique subsaharienne parmi les moins étudiés par les géographes français (Cadène et al., 2017 ; D'Alessandro-Scarpari, 2010) puisque historiquement pas lié à la colonisation française. Par ailleurs, l'expérience précédente dans un pays en développement m'avait aussi appris à quel point les connaissances théoriques n'empêchent que peu le dépaysement. Deux mois de terrain peuvent apparaître suffisants pour mener des recherches pour un mémoire de Master 2. Mais cela reste court lorsque le contexte nous est complètement étranger (Anduze Rivero, 2020 ; Olivier de Sardan, 2018).

Figure 10. Rue de Saggana, Khartoum (Parot, 2021)



J'ai souhaité illustrer au préalable mes propos sur le terrain par une photographie (figure 10). Loin d'être un cliché objectif (Mendibil, 2019), elle illustre ce qui m'a marqué dans cette expérience soudanaise. La photo suivante prise dans une des rues de Khartoum nous rappelle ce constat : Le Soudan fait partie de la classification de l'ONU des « Pays les moins avancés » (CNUCED, 2020). Cela signifie que le pays connaît un niveau de pauvreté monétaire très important et un niveau de développement (accès à l'éducation, au système de santé...) selon l'ONU, encore très bas. Le pays est le 170e dans le classement de l'IDH en 2019, classé à 0,510 (Conceicao, 2020). De manière plus empirique, cela peut s'observer par un certain dénuement dans le paysage urbain de Khartoum (Franck, 2001) qui marque aussi les chercheurs venus de pays plus riches (Dietrich, 2013). La pauvreté urbaine est l'une des caractéristiques majeures du Grand Khartoum (Denis, 2005, 2006). L'observation des terrains vagues, des décharges sauvages, des bâtiments aux fondations apparentes... s'ajoute à la pauvreté d'une partie importante des habitants. L'immersion se révèle donc peu aisée au regard du différentiel de richesse entre la France et le Soudan et elle n'est pas sans conséquence sur la position du chercheur (Dietrich, 2013). Il faut cependant se garder de présenter un constat uniquement misérabiliste de Khartoum. C'est aussi l'expérience de la vie dans les pays en développement qui a motivé ce terrain de recherche. Les conditions de vie des populations demeurent un sujet de questionnement, que ce soit au Soudan, en Afrique (Fournet-Guérin, 2011) ou en Inde.

Les terrains de recherches, en particulier dans un ailleurs éloigné du cadre de référence, commencent bien souvent par une expérience individuelle ou collective propre au chercheur (Petit, 2010). Mais dans le cadre de ce terrain de recherche, il n'y avait pas d'expérience antérieure du Soudan. De plus, la temporalité a beaucoup joué dans une immersion sans transition dans le quotidien du pays. En effet, le CEDEJ, qui m'accueillait pour mon stage, fonctionnait en activité réduite durant le mois de Juillet. A cela s'est

ajouté la période de l'Aïd ou de nombreux habitants de Khartoum repartent dans leurs familles dans d'autres régions du Soudan. La ville s'est vidée peu à peu d'une grande partie de ses habitants et est restée très calme pendant une dizaine de jours. Résultat, la formation d'un réseau de connaissances qui permet voire facilite la mise en place d'un terrain de recherche (Anduze-Rivero, 2020 ; Verne, 2012) a été un peu ralentie durant cette période. Cette lente intégration, qui ne s'est jamais totalement accomplie, a beaucoup renforcé cette impression d'une très grande altérité avec le terrain de recherche. Elle correspond à peu près à toute la période d'observation directe dans les quartiers d'étude, au mois de juillet. Lorsque les entretiens ont débuté au début du mois d'Août et que le CEDEJ s'est mis à accueillir davantage de chercheurs avec lesquels je pouvais partager, j'ai vraiment eu l'impression de « rentrer sur le terrain ». Ma position de simple spectateur s'estompait à mesure que l'aspect solitaire du travail de chercheur diminuait.

Il faut ajouter à cela la barrière de la langue qui a représenté un obstacle supplémentaire dans l'immersion. Apprendre la langue des locaux avait représenté un atout lors de mon terrain en Inde où les habitants avaient apprécié l'effort, même si ce n'était qu'à un niveau débutant. Les quelques rudiments de l'arabe soudanais m'ont principalement servi pour la vie de tous les jours : les chiffres et les directions. En revanche, pour l'aspect plus scientifique, je m'en suis remis à des interprètes. Nous le verrons plus tard, cela aura été à la fois bénéfique sur certains aspects tout en modifiant la manière de mener l'enquête. Cela m'a confirmé la pertinence d'apprendre la langue du pays que l'on étudie (Gelézeau, 2014). Mais c'est aussi ces contraintes, pour comprendre et se faire comprendre, dans les terrains lointains qui amènent le chercheur à se questionner sur sa présence et à se positionner par rapport à son terrain et à la population qu'il étudie (Michel et al., 2013). Ne pas comprendre la langue et se retrouver dans une situation de confusion peut aussi être un avantage dans certaines phases de l'enquête, notamment pour l'observation directe. C'est parce que le chercheur ne comprend pas ce qui relève de la communication verbale qu'il va se focaliser sur les attitudes, les comportements (Volvey et al., 2012). Le chercheur est à la fois étonné par ce qu'il voit, ces paysages urbains si différents du contexte d'origine, et par ce qu'il entend, mais qui ne sont pas forcément des paroles ou des mots (Volvey, 2016). Cet étonnement est aussi un appui pour la compréhension de ce nouvel environnement de travail (Retailé, 2010) car chaque détail devient important, par son aspect nouveau.

La pauvreté urbaine et les difficultés socio-économiques que connaît le Soudan a donc beaucoup importé dans la manière d'apprécier et d'observer le terrain de recherche. De manière plus large, ce contexte de crise et de pénurie affecte peut-être déjà l'accès à ces terrains lointains.

2.2 Une crise économique et une crise sanitaire qui nuit à l'entrée sur le terrain

Le terrain, initialement porté sur les pratiques d'élevage urbain puis sur les ânes, m'a amené à me concentrer sur un certain type de quartier. Depuis Khartoum 2 jusqu'à Al Markezi, nous traversons un pan entier de la ville à partir d'un quartier assez aisé

(Sauloup, 2011) jusqu'à des quartiers plus populaires (Pantuliano et al., 2011). Ces derniers quartiers étaient relativement accessibles en bus pendant la journée. Khartoum est souvent présentée comme une ville stable, avec un niveau de violence urbain faible. Ce qui s'explique notamment par l'imprégnation de l'ancien régime autoritaire d'Omar El-Béchir (Bach et al., 2020) dont la sécurité représentait l'un des premier poste de dépense (Ardol, 2019). Cependant, dès ma première visite des quartiers les plus au sud de mon terrain d'étude, l'un des habitants m'a mis en garde sur l'insécurité qui progressait, que les vols. Ce constat est aussi parvenu à d'autres chercheurs du CEDEJ. Les vols et la petite criminalité augmentent depuis quelques années (Abdalla, 2008) à mesure que le pays s'enfonce dans la crise économique. J'ai alors directement découpé des feuilles de mon carnet afin qu'elles rentrent dans les poches de pantalon, pour ne plus avoir à porter de sac. J'ai en effet observé que ce n'était pas un quartier où les gens en portaient. Cela était plus courant dans le quartier à proximité de l'Université. Mais à proximité du marché d'Al Markezi, un quartier plus populaire, c'était très rare. Les premières paroles de mon interlocuteur ont sûrement influencé ma façon de voir ce quartier. Je me suis senti moins vulnérable dès lors que je ne portais plus de sac. Je restais cependant dévisagé dans la mesure où j'étais l'un des seuls blancs et que je continuais d'écrire sur ces bout de papiers pour faire le comptage des animaux. A chaque fois que je me suis rendu dans ce quartier, j'ai poussé un peu plus loin l'enquête, en allant toujours plus loin dans le quartier afin que mon comptage soit le plus abouti possible.

Il reste des rues qui ne m'ont paru pas appropriées d'observer même si elles auraient pu se révéler intéressantes. C'étaient des espaces très pauvres: les familles y vivaient dans des habitats très rudimentaires et la limite entre l'espace privé et public était brouillée, donnant directement accès sur la rue. J'avais l'impression de pénétrer non pas dans une rue mais plutôt directement à l'intérieur d'un domicile. En franchissant ce seuil, la sensation d'être considéré comme un voyeur m'est apparue (Volvey et al., 2012). La limite me paraissait fine entre la posture du chercheur-débutant et l'explorateur un peu zélé. Je me sentais en droit d'observer certains espaces du quartier même s'ils étaient d'une grande précarité grâce à ce statut d'étudiant-chercheur qui légitime cette position d'observateur (Dietrich, 2013). Toutefois, en me rendant dans certaines rues, j'avais l'impression de m'introduire dans l'espace privé des habitants sans y être invité. Cette distance d'observation qu'il faut savoir maintenir est très importante pour ne pas entrer dans des relations qui peuvent devenir conflictuelles, sans toutefois être violentes (Hall, 1978).

Cependant, fin juillet, je me suis rendu dans le quartier Al Markezi durant la saison des pluies. Les précipitations des jours précédents avaient inondé les rues du quartier. Avec le sable et la terre, les rues étaient devenues de véritables bourbiers. Il était très difficile de marcher, le risque de glisser était grand. Comme tous les piétons, je me suis frayé un chemin sur les maigres espaces à peu près solides. Je me suis donc retrouvé coincé à un carrefour. Je devais choisir entre m'enfoncer dans la boue ou bien prendre une de ces rues que je n'avais jamais emprunté. J'ai choisi la seconde option. Je me suis retrouvé dans un de ces espaces d'habitat que l'on identifie aux bidonvilles, même si les

bâtiments étaient construits dans des matériaux relativement solides. Je me suis fait alors interpellé par une femme avec une machette qui s'est interposé afin de me barrer la route. Elle m'a fait comprendre que je devais repartir car j'apportais "le coronavirus". J'ai tenté de lui expliquer que, normalement, j'étais négatif à la COVID-19. Ce n'est pas pour autant qu'elle a été rassurée et elle a alors interpellé ses voisins et les personnes présentes dans la rue, dont certains buvaient des thés à un sit-chai. Tous m'ont alors fait signe de partir et de rebrousser chemin. Cette anecdote sert surtout à une réflexion plus large à propos de la façon de faire du terrain en temps de COVID-19. Pour cette femme et peut-être pour d'autres habitants de Khartoum, l'homme blanc que je suis est donc associé à la maladie, qui rappelons-le a d'abord touché les pays développés. Les chercheurs en sciences sociales eux aussi sont affectés dans leur manière de faire le terrain (Anduze-Rivero, 2020). Evidemment, les terrains proches ont été contrariés par les confinements successifs (Clouet et al., 2020) mais les terrains lointains ont aussi été chamboulés. Les chercheurs venus des pays les plus touchés par la pandémie ont aussi connu des situations de méfiance de la part des habitants. Anduze-Rivero (2020) qui menait son terrain de recherches au Mexique lors du début de la pandémie de 2020 nous raconte comment son terrain s'est progressivement fermé et comment les interactions sont devenues de plus en plus difficiles. Toujours est-il que ma capacité à me déplacer dans le quartier a été contrainte par ces différentes expériences. Je n'avais pas la possibilité de me faire plus discret, comme cela est possible en France (Petit, 2010). J'ai donc favorisé davantage l'observation des rues commerçantes, que celles plus résidentielles.

En conclusion, cette expérience de terrain m'a appris de manière franche comment des espaces peuvent rester fermés et impréhensibles. C'est une expérience qui m'a rarement été possible de vivre auparavant. J'avais surtout expérimenté une mobilité facilitée, au sein de mon propre pays et sur le continent européen. La mobilité et son encouragement dans le contexte de mondialisation peut nous faire penser que cela est un droit partout et tout le temps. Pourtant, c'est bel et bien un privilège dont profite avant tout les hommes et les classes urbaines aisées des pays développés (Bacqué et al., 2007). La mobilité liée à la libre-circulation des biens et des personnes est un idéal profondément valorisé par le système néo-libéral. Alors que l'accès à mon terrain s'est quelque peu complexifié, cela permet de nous interroger aussi sur ce que notre présence peut évoquer, à quoi elle renvoie chez les populations étudiées (Bonte, 2020). La confrontation à la grande pauvreté, l'insécurité et le contexte de pandémie ont beaucoup marqué cette expérience dans les quartiers populaires de Khartoum.

3. Étudier les animaux dans les pays en développement, expérience comparée sur comment saisir l'opportunité

Après avoir abordé l'expérience du chercheur à Khartoum dans la constitution du terrain de recherche, nous allons voir comment ce travail s'inscrit dans une démarche plus large autour de la question des animaux en ville dans les pays en développement. Cette partie nous permettra d'explicitier les éléments de comparaison entre le terrain de

master en 1 en Inde à Jaipur et celui-ci, au Soudan. Il s'agira aussi de resituer ce travail dans le courant de la géographie des animaux en ville.

3.1 Expérience comparée entre Jaipur, Inde et Khartoum, Soudan

Cette première partie nous permettra d'aborder les points communs et les différences sur les deux expériences de terrain urbains. Nous profitons de l'existence d'un thème commun, les animaux, pour nous permettre une telle comparaison. Nous commencerons par les différences avant d'examiner les points communs.

Nous avons déjà évoqué les difficultés d'entrer sur le terrain, expliquées par une immersion immédiate sans transition et dans une temporalité bien spécifique. En revanche, en Inde, le terrain s'est constitué lors d'un échange universitaire à l'université du Rajasthan, qui a duré près de six mois. J'ai donc eu plus largement le temps de m'imprégner de la culture et du contexte social. J'ai ainsi vécu plusieurs mois dans un quartier que j'ai choisi par la suite de constituer comme terrain d'étude, notamment pour des raisons de temps. Il s'agissait véritablement d'un micro-terrain, à l'échelle du quartier. En comprenant trois quartiers aux fonctions économiques complémentaires, le terrain faisait à peine plus de 1km². A vélo ou à pied, le terrain était facilement accessible, à toute heure de la journée. En revanche, afin d'être plus large et de pouvoir étudier des situations plus variées, il a été décidé en amont du séjour au Soudan, d'établir un terrain d'étude le long de Sahafa Zalaat. Il s'agissait d'explorer tout un transect à travers les quartiers péri-centraux de Khartoum afin de saisir le gradient de centralité. Au total, en considérant l'ensemble du terrain d'étude, c'est pas moins de 10 km² qui ont été parcourus pour ce travail. Cette étude s'inscrit donc à une échelle plus large, celle de la ville. A Khartoum, il a fallu se déplacer en transport en commun et donc prendre en compte des temps de déplacement plus longs. En Inde, j'étais certes l'étudiant mais aussi le voisin qu'une partie du quartier connaissait. J'ai pu avoir des conversations plus aisément car je savais déjà avant de commencer l'enquête quels étaient les lieux les plus pertinents, les parcs notamment, pour débiter une interaction. A Khartoum, les sit-chai peuvent potentiellement être ces espaces privilégiés de conversation, mais la barrière de la langue m'a freiné. Autre différence notable, le terrain de recherche à Jaipur se focalisait sur tous les animaux errants, qui sont nombreux dans les villes indiennes. En conséquence, cette première expérience en Inde était surtout une découverte des méthodes et des enjeux d'une recherche dans un pays étranger. Il y a eu beaucoup de tâtonnements, d'expérimentations qui ont pris peu à peu forme et se sont inscrits dans un travail rédigé (Petit, 2010). Au Soudan, les outils et les méthodes devaient répondre à un thème de recherche, l'élevage urbain, prédéfini à l'avance. Il s'agissait d'une nouvelle tentative, qui se devait toutefois d'être améliorée par rapport à l'expérience précédente (Anduze-Rivero, 2020). C'était aussi le moyen de saisir une opportunité pour reproduire une enquête de terrain dans laquelle le protocole méthodologique permettrait de répondre à la question initiale. En effet, le travail de recherche à Jaipur avait laissé beaucoup de place à la surprise et la sérendipité. Mais c'est aussi cette démarche qui aura incarné ce travail sur les animaux d'élevage à Khartoum.

La sérendipité représente cette faculté à se laisser surprendre par une situation qui permet ensuite de mieux comprendre l'objet d'étude (Catellin et al., 2013 ; Lévy, 2004). En Inde, alors que je me concentrais de façon très terre-à-terre sur la cohabitation entre humains et animaux dans l'espace public, c'est bien la dimension religieuse et idéale de la relation entre humain et animaux qui est ressortie de ce travail (Parot, 2020). Alors que je pensais que cela était conjoncturel à mon terrain de recherche en Inde, un phénomène surprenant (Catellin et al., 2013) similaire a transformé mon terrain de recherche à Khartoum. C'est aussi pour cela que le sujet des animaux d'élevage domestique a dérivé sur le travail des ânes et de leurs propriétaires en ville. La quasi-disparition des animaux d'élevage dans les espaces péri-centraux et la présence quotidienne des ânes dans les rues m'a interpellé. Le terrain de recherche n'a pas répondu aux attentes, ou disons qu'il a répondu différemment. C'est aussi ce que beaucoup de chercheurs en géographie des animaux démontrent à travers leurs propres expériences (Estebanez, 2010 ; Estebanez et al., 2013). Lorsqu'il s'agit d'étudier les animaux, il faut savoir faire preuve d'ouverture d'esprit et de souplesse car le sujet étudié est par définition non-humain et transcende quelque peu les représentations que nous pouvons avoir sur les acteurs du territoire. La question est maintenant de savoir si derrière l'étude des animaux, je ne me suis pas laissé aller vers trop de sérendipité. L'expérience précédente m'avait démontré que la surprise peut être constructive dans la démarche de recherche. Cette expérience a certainement influencé ma manière de faire du terrain, qui a deux reprises, en Inde et au Soudan, aura été remanié partiellement. D'un autre côté, se laisser la possibilité de la découverte, de la surprise permet aussi de prendre du plaisir dans son enquête de terrain, ce qui est un atout dans son travail. Aussi, comme nous l'avons mentionné précédemment, c'est aussi à travers les propriétaires d'ânes que nous avons pu retrouver la trace des animaux d'élevages tels que les chèvres dans les quartiers péri-centraux de Khartoum.

Finalement, dans les deux situations, l'étude des animaux en ville est un bon moyen pour le géographe pour traiter de l'interface entre nature et société en milieu urbain (Benhammou, 2016). Aussi, ces deux expériences nous montrent à quel point le terrain n'est pas un ensemble de données vierges, toutes prêtes mais bien le fruit d'une construction, d'un processus (Verne, 2012) et qu'il nécessite une adaptation permanente de la part du chercheur. L'étude des animaux requiert aussi cette capacité à toujours s'étonner et à ne pas tomber dans une forme d'interprétation trop inspirée des représentations humaines (Descola, 2015 ; Johnston, 2013) et qui réduirait les animaux à des objets.

3.2 Une géographie des animaux et/ou une géographie des populations possédant des animaux ?

Les études en géographie à propos des animaux ne sont pas récentes (Bortolamiol et al., 2017) mais elles se sont véritablement développées à la fin des années 1990 dans les pays anglo-saxons et depuis les années 2000 en France (Benhammou, 2016) avec le courant post-moderniste et l'influence d'autres disciplines comme l'anthropologie et l'histoire. La même question revient régulièrement dans la méthodologie établie par le

chercheur: comment considérer de façon pertinente l'agentivité des animaux (Estebanez et al., 2013) autant que celles des humains tout en considérant pleinement la manière dont les animaux participent à la co-construction du territoire (Kolher, 2012) ? Ainsi, l'année précédente, j'étais parti de la présence de l'animal que j'avais suivi et observé avant de me concentrer sur les discours et les représentations des habitants. Mais ici, à Khartoum, le sujet initial était les formes et les pratiques d'élevage domestique. La dimension économique et sociale était donc au cœur de la réflexion. Elle l'est restée à travers les ânes et avec le rapport au travail et à l'informalité en période de crise économique. La co-présence des ânes et de leurs maîtres dans l'espace urbain était donc au fondement de l'observation. Le même souci sur la place laissée à l'animal dans la recherche se pose. Il est difficile de lui promouvoir une place spécifique alors même que notre moyen de communication, le langage, nous amène surtout à écouter le point de vue des humains. De plus, dans le contexte d'une étude sur des animaux de travail, produisant un service pour les humains, la question de leur bien-être émerge. Mais cette problématique est aussi issue de mon contexte d'origine. Le bien-être animal est devenu une question prégnante dans les sociétés industrialisées ou post-industrielles avec l'émergence de courants en faveur de la protection des animaux (Blanc et al., 2002). Pour autant, la situation économique et sociale du Soudan reste une clé de lecture pour comprendre le recours à l'âne. En procurant assistance, bien souvent plus que nécessaire pour ces populations, l'âne se rend indispensable. En cela, la prise en compte de leur santé reste tout de même notable chez les *arbaji*.

Quoi qu'il en soit, cette étude s'est surtout focalisée sur ces populations qui détiennent des ânes, qui travaillent et se déplacent avec dans la ville. L'observation directe s'est concentrée sur les ânes, point d'entrée pour observer leurs maîtres, les personnes qui interagissent avec, les quartiers où ils se trouvaient. En savoir davantage sur les animaux avant de mener les entretiens est aussi un apprentissage de mon expérience en Inde. Cela peut paraître trivial mais c'est en réalité très utile. En effet, noter des anecdotes, des comportements des animaux sert aisément de préambule pour les entretiens. Dans un pays où la présence des autorités, des forces de sécurité et de l'armée dans l'espace public a été massive pendant des décennies, débiter des entretiens à partir du sujet des animaux permettait souvent d'outrepasser la méfiance que peuvent avoir les interrogés à l'égard des étrangers et des questions que l'on peut leur poser (Sauloup, 2011). Comme en Inde, les animaux font partie du quotidien des habitants de Khartoum. Ainsi, il s'agit d'un sujet de conversation facile sur leur ville, sur leur rue et qui permet aussi de mettre en confiance les interlocuteurs. Faire de l'animal le cœur de la réflexion scientifique en géographie reste délicat tant nous sommes influencés par les comportements, les moyens de communication et les représentations propres à l'être humain (Buller, 2012, Johnston, 2013). Il demeure tout de même un enrichissement pour la compréhension des sociétés humaines. Parler des animaux, c'est donc saisir une partie des représentations des humains sur leur espace, sur leur société (Blanc et al, 2002). Mais en cela, le risque est donc de ne prendre l'animal que comme prétexte pour étudier les humains, comme l'on pourrait prendre d'autre objet géographique (Michalon, 2013).

Cela avait beaucoup été fait avant le tournant post-moderniste des années 1990, l'animal était souvent pris comme entrée pour étudier les géographies des humains (Emel et al., 2002). Dans notre étude, nous n'avons pas la prétention de rendre toute l'agentivité à l'animal et de faire une véritable géographie humanimale (Estebanez et al., 2013) des animaux d'élevage et des ânes. En effet, le thème de cette étude, l'élevage urbain, nous a amené dès le départ à concentrer nos efforts sur une activité économique et ses spatialités dans Khartoum. En s'orientant vers le travail des ânes et de leurs propriétaires, les enjeux sont restés similaires. La présence des ânes, en contexte urbain, nous permet aussi d'analyser la cohabitation entre humain et animal et la façon dont les habitants conçoivent cette présence, notamment dans une capitale. L'âne est de plus une force de travail, d'énergie pour ces populations. En cela, leur présence interroge aussi le rapport à la mécanisation, la technicisation des sociétés et aux représentations de la modernité.

3.3 Retour réflexif sur l'interprétation et la traduction

L'étape finale de cette partie sur la méthodologie du chercheur est le moyen pour nous de revenir sur ce qui a véritablement évolué entre le terrain à Jaipur et celui de Khartoum. En effet, si la finalité a quelque peu évolué, passant de la cohabitation entre humains et animaux en ville à l'étude des ânes et de leurs maîtres en ville, le protocole est resté similaire dans l'ensemble. A part quelques modifications dans l'observation et le comptage, sur le choix des animaux et des lieux, je me suis aidé de mon expérience précédente pour cette présente enquête. En effet, en Inde comme au Soudan, j'ai mené les entretiens après les observations pour entamer une discussion avec les habitants. Hormis cette similitude, les variations ont été importantes.

En Inde, j'avais mené des entretiens à partir des lieux préalablement choisis: les personnes dans les parcs, dans la rue, à proximité d'un temple... Au Soudan, deux données sont entrées en compte : l'identité des interrogés, c'est-à-dire ceux qui étaient de près ou de loin conditionnés par la présence des ânes d'une part et la nature des espaces: les quartiers à dominante commerciale qui concentrent les ânes et leurs *arbaji*, d'autre part. A cela, il faut ajouter la contribution non négligeable de deux interprètes lors de mes entretiens avec les *arbaji*. Mener des entretiens s'est donc révélé être une toute autre expérience. En Inde, j'avais mené les entretiens seuls en anglais et en m'appuyant de quelques mots d'Hindi appris durant le séjour. Les entretiens ont donc bien souvent été courts car les habitants ne comprenaient pas forcément bien l'anglais. Il y a avait une part de déchiffrage des deux côtés. Mais ces entretiens avaient quand même permis d'éclairer de nombreux points, j'étais donc assez optimiste quant aux entretiens que j'allais mener avec les *arbaji*, car j'avais l'assistance d'un interprète. L'expérience s'est révélée très intéressante autant pour les informations récoltées que dans la manière de faire du terrain.

La présence d'un interprète sachant parler parfaitement arabe et français, en l'occurrence Nabaha pour la plupart des entretiens puis Azza et Mohammed pour quelques entretiens supplémentaires, a été un atout pour approcher les personnes étudiées. C'est en effet grâce à leur présence que les interrogés ont si aisément répondu

favorablement aux demandes d'entretiens. Le fait que je sois accompagné par des personnes originaires du Soudan a permis d'outrepasser une certaine méfiance ou une incompréhension concernant ma présence. Le dialogue a aussi été facilité par le fait que ces interprètes habitent Khartoum. Ils pouvaient ainsi faire vivre les questions et les adapter aux mieux pour que les enquêtés comprennent et réagissent de manière spontanée. Ce sont parfois des vraies conversations qui naissent à partir de l'entretien car interprètes comme enquêtés vivaient des situations, toute chose égale par ailleurs, similaires. Il y avait donc un certain confort pour moi d'être accompagné par un interprète. Cependant, cette co-présence a eu des conséquences sur la façon de mener des entretiens et donc sur les informations récoltées. Puisque la discussion avait lieu totalement en arabe, je suis donc resté très en retrait, bien souvent dans l'incompréhension. Dans toute réalisation de grille d'entretien dans un cadre semi-directif, les questions sont souvent amenées à se modifier. Ce sont ces modifications que je n'ai pas pu suivre et sur lesquelles je n'avais pas prise. Je découvrais après coup, lors de la retranscription des enregistrements, quelles questions l'interprète avait posé en fonction de la situation. La prise d'initiative de l'interprète était précieuse pour faire vivre l'entretien mais cela a aussi amené à des modifications dans la récolte d'information. De plus, par mon incompréhension, je suis resté globalement silencieux et en retrait. Mon introduction par l'interprète auprès des *arbaji* restait donc limitée. Pour autant, ne pas comprendre la langue reste un atout pour observer les attitudes et les comportements non-verbaux. C'est une dimension de l'entretien qui est essentielle, et souvent reléguée en second plan. Durant ces entretiens, j'avais donc toute latitude pour observer cette communication non-verbale qui nous renseigne aussi sur les interrogés. Il y avait donc comme une division du travail entre l'interprète et moi lors des entretiens.

Réaliser des entretiens successivement avec plusieurs interprètes a aussi été enrichissant dans la manière de récolter des informations. La présence de l'interprète a ainsi influencé la nature des informations récoltées. En effet, en fonction de l'interprète, certaines dimensions de la grille d'entretien ont plus ou moins été valorisées. Nabaha, étudiante en biologie, a par exemple beaucoup insisté sur la dimension économique du travail des *arbaji*, les questionnant de façon précise sur les prix des ânes, les variations de ce prix. Elle pouvait parler de manière naturelle et très spontanée sur les conséquences de la crise économique et sur le coût de la vie. En revanche, Azza, qui est anthropologue à l'université de Khartoum, a davantage insisté sur les questions d'identité, d'origine géographique des enquêtés. Ce qui correspondait aussi à ses centres d'intérêt en général. A ces variations à propos des intérêts disciplinaires s'ajoutent celles provoquées par l'identité même des interprètes: des femmes qui parlaient à des hommes à propos de leur travail. Étant soudanaises, les interprètes n'étaient pas extérieures mais intégrées dans des rapports sociaux bien spécifiques. Ainsi, la présence même de Nabaha, qui se rendait très rarement dans les quartiers étudiés, interrogeait beaucoup les enquêtés. A maintes reprises, elle a été questionnée sur ses origines géographiques, sur la profession de ses parents. Nabaha est en effet originaire du nord du Soudan, de la région de Nubie. L'origine géographique des habitants de Khartoum, qui sont pour beaucoup issus d'autres

provinces, reste assez cruciale dans les rapports sociaux. En fonction de leurs origines et de leurs couleurs de peau, les habitants du Soudan ne bénéficient pas des mêmes statuts dans les mentalités. Le clivage, souvent réinterprété, amplifié et instrumentalisé politiquement entre arabe (clair de peau) et africain (noir) (Bach et al., 2020) demeure marquant au Soudan. La Nubie est ainsi une région du nord du Soudan, le long du Nil et qui est considérée comme dans la sphère culturelle arabe. L'ethnie est partagée entre l'Égypte et le Soudan. Les Nubiens profitent d'un statut valorisé auprès des populations du Soudan (Fogel, 2003) alors même que c'est l'inverse en Égypte (Bennafla, 2020). C'est cette double condition des Nubiens qui est paradoxale. Alors qu'ils souffrent d'une stigmatisation concernant leur couleur de peau en Égypte, celle-ci est inverse au Soudan où les Nubiens ont la peau plus claire que les autres ethnies (Harabech, 2017). Ainsi la présence de Nabaha soulevait chez les personnes interrogées des comportements spécifiques et a potentiellement influencé leur manière de répondre. Dans le cadre des entretiens, l'origine géographique de l'interprète pouvait provoquer la méfiance car les populations du nord sont perçues comme appartenant à l'élite et par extension proches du gouvernement (Sauloup, 2011). La couleur de peau blanche renvoie à une pléiade de représentations, notamment autour du thème de la pureté ou de la beauté. C'est le concept de "blanchité" (Harabech, 2017) qui désigne précisément cette valorisation de la couleur de peau claire. Ces images mentales demeurent ancrées dans un pays comme le Soudan qui a connu la domination coloniale des européens ainsi que des régimes politiques valorisant la couleur de peau blanche des arabes en opposition à celle des noirs. Ce modèle où les populations noires ont intériorisé des formes de supériorité morale et physique des populations blanches se retrouvent dans d'autres pays du Sahel, profondément marqué par l'esclavage et la colonisation (Catier et al., 2018). Toutefois, comme nous pouvons le constater avec le cas des Nubiens, les bénéfices tirés d'une certaine blanchité ne se retrouvent pas dans tous les contextes géographiques et politiques.

Néanmoins, les entretiens ont souvent été bien reçus par les principaux intéressés, les *arbaji* et par les interprètes. Même si la structure des entretiens n'a rien de novatrice, cela reste un échange classique de questions et de réponses, les enquêtés ont manifesté de la satisfaction à parler de leur travail. C'était un moment où ceux qui n'ont pas beaucoup de moyen de s'exprimer en dehors de leur contexte quotidien, ont pu parler de leurs situations (Volvey et al., 2012). Même les interprètes ont montré de l'intérêt pour cet objet d'étude original, les ânes. Nabaha s'est investie pour avoir des réponses sur ce thème dont elle voit tous les jours les manifestations, la présence des ânes, sans s'y être intéressée davantage. Azza a terminé les entretiens en déclarant "c'est plus facile qu'avec [un sujet sur] les humains !". Chez les Soudanais comme chez les étrangers, l'évocation de mon sujet d'étude a provoqué beaucoup de sourires d'amusement. Que je fasse un si long trajet depuis l'Europe pour venir leur parler de leurs ânes leur est apparu bien souvent pittoresque. Pourtant nous allons le voir, la présence des ânes dans les rues de Khartoum est révélatrice de multiples dynamiques socio-économiques.

CHAPITRE 3. PORTER LA VILLE SUR LE DOS DES ANES

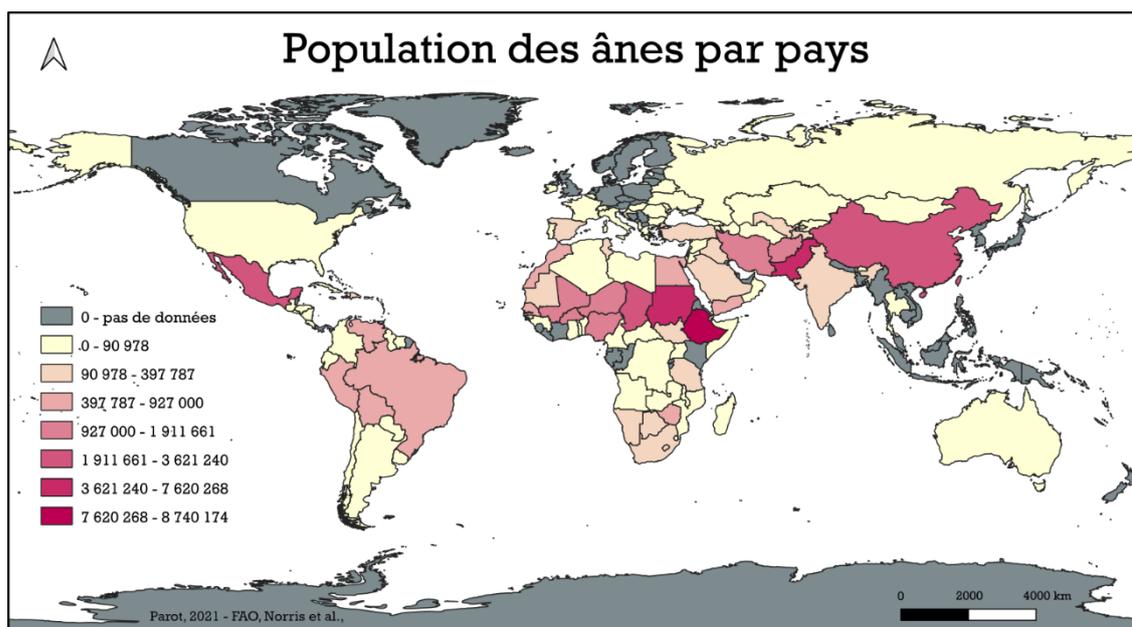
Cette dernière partie est l'occasion de présenter les résultats de terrain de recherche à Khartoum. L'âne et leurs maîtres, les *arbaji*, sont les fils conducteurs de cette partie. Nous retenons ici l'âne uniquement et pas la mule qui n'est pas très présente au Soudan, avec 638 spécimens seulement selon la FAO (2021). Il s'agira tout d'abord d'estimer la présence des ânes à toutes les échelles du pays, notamment dans le contexte urbain. Ensuite, nous verrons qui sont les *arbaji* de Khartoum plus précisément et ce que leur présence donne à voir de la structure sociale et spatiale de Khartoum. *Arbaji* est un mot issu du mot arabe, dans le sens de bédouin et qui est donné par les habitants de Khartoum à ces dresseurs d'ânes pour souligner leur caractère mobile⁴. Ces maîtres d'ânes ne se sont pas identifiés eux-mêmes comme *arbaji*. Nous l'utiliserons dans la mesure où il permet de différencier ceux qui possèdent des ânes comme outil de travail et ceux qui ont recours aux services des *arbaji*. Dans une troisième partie, nous aborderons l'ambivalence de la présence des ânes en ville et des rapports de cohabitation entre humains et animaux dans le contexte d'une ville capitale de près de 6 millions d'habitants.

1. Une géographie des ânes au Soudan et à Khartoum

Si le dromadaire est l'animal qui illustre le plus les pays du Sahara, en tant que moyen de transport inégalé à travers le désert (Porphyre et Faye, 2011), l'âne est également un animal très usité par les populations des pays en développement, surtout en Afrique subsaharienne (Angara et al., 2011 ; Oudman, 2004 ; Starkey et al., 2000). Leur population est par ailleurs en augmentation dans les pays d'Afrique alors qu'elle diminue dans les pays émergents tels que la Chine, l'Inde et le Brésil (FAO, 2019). La croissance de la population des ânes s'inscrit dans un phénomène global d'augmentation des animaux de traits pour l'agriculture (Lhoste, 2004) durant la deuxième moitié du XXe siècle. En effet, la mécanisation de l'agriculture depuis les années 1960 ne concerne pas tous les territoires et n'empêche pas la cohabitation avec l'utilisation d'animaux de traits. Mais même si l'âne est utilisé dans l'agriculture et dans les territoires ruraux (Wilson, 2007), c'est aussi un animal de l'urbain (Angara et al., 2011). Les ânes représentent en général une force de travail, pour transporter, soulever des objets. C'est la raison majeure pour laquelle il a été domestiqué il y a déjà plus de 7000 ans (Lhoste, 2004). Cependant, les ânes peuvent être élevés pour d'autres usages comme la production de lait, de cosmétiques, de produits pharmaceutiques (Norris et al., 2021). En revanche, l'âne est très peu consommé (Camps et al., 1988 ; Cesaro et al., 2021 ; Fernando et al., 2004) dans la majeure partie des aires culturelles.

⁴ Discussion informelle avec l'interprète, Khartoum, Aout 2021.

Figure 11. Population des ânes dans le monde (Parot, 2021)



1.1 Un animal du quotidien au Soudan

La domestication de l'âne sauvage a débuté il y a près de 7000 ans en Egypte du Nord (Lesur-Gebremariam, 2010) et dès les III^e millénaire au Soudan. L'Afrique du Nord-est semble être le foyer majeur de domestication de l'âne. Il s'agit du seul ongulé à avoir été domestiqué uniquement en Afrique (Beja-Pereira et al., 2004) avant de se diffuser dans de nombreuses sociétés à travers le monde. L'Afrique est donc historiquement le continent des ânes. Elle le reste encore de nos jours. Les ânes sont très présents en Afrique du Nord et dans l'Afrique subsaharienne des savanes (Lhoste, 2004 ; Norris et al., 2021), moins dans l'Afrique équatoriale. Le Soudan accueillerait le deuxième plus grand contingent d'âne au monde, 7,62 millions de têtes, après l'Ethiopie, au sommet du podium avec 8,5 millions d'ânes (figure 11). Les recensements concernant les ânes souffrent d'un manque de données ou de suivi. Après deux recensements officiels menés par le gouvernement soudanais en 1961 et 1962 (FAO, 2021), c'est la FAO qui établit des estimations jusqu'au nouveau recensement mené par le Soudan en 2016. La population des ânes du Soudan est recensée à 578 000 en 1961. Elle augmente légèrement jusqu'en 2011 où les ânes sont dénombrés à 751 000. En 2012, La FAO revoit ces estimations à la hausse et comptabilise pour le seul Soudan plus 7,5 millions d'ânes soit une augmentation de 900% en un an. Les estimations des années suivantes viennent ensuite concorder avec le nouveau recensement produit par le Soudan en 2016 (7 586 000 ânes). Une telle croissance en un an n'est certainement pas vraisemblable. D'autres recensement menés par le ministère de l'agriculture soudanais parlent déjà de 7,5 millions d'ânes dès 2009 (Angara et al., 2013) avec une croissance annuelle de 3%, soit un chiffre plus crédible. La première possibilité est que le premier recensement a été incomplet, ce qui a falsifié les estimations de la FAO (Norris et al., 2021). La seconde hypothèse selon laquelle les estimations de la FAO n'ont pas pris la mesure de l'augmentation de la

population des ânes est aussi possible. Ce qui est aussi peut-être le cas de recensement nationaux comme celui de 1998 (M.A.R) qui parle aussi de 660 000 ânes. La croissance de la population des ânes aura pu s'étaler sur les cinquante dernières années. Nous voyons là un exemple des difficultés rencontrées pour recenser les animaux, alors même qu'ils sont domestiqués donc normalement plus faciles à dénombrer que les animaux sauvages (Arnould et al., 2011). Au niveau infra-étatique (figure 12) , ce sont les États du centre du pays qui compte le plus d'ânes en densité : *Al-Jazirah* ou Gezira, Nil Blanc, Sinnar et Khartoum et le Haut-Nil, région qui appartient désormais au Soudan du Sud (Angara et al., 2011). Avec plus de 1,9 millions d'ânes pour 195 000 km², c'est à peu près 8 ânes au km². Gezira est par ailleurs un État important pour l'élevage des ânes. Ainsi, nombreux sont les *arbaji* qui ont mentionné Gezira comme l'origine de leurs ânes: "La plupart [des ânes vendus à Mayo⁵] viennent de Gezira"⁶. Il y a même un dicton populaire concernant les habitants de Gezira qui a été évoqué lors d'un entretien au marché des ânes de Mayo: "quand quelqu'un naît dans Gezira, on lui offre un âne avec lequel il travaillera plus tard"⁷. Gezira est un État au sud de Khartoum, situé entre les deux Nil blanc et bleu. Il abrite l'une des plus importantes zones d'agriculture irriguée au monde et est considéré comme le grenier du Soudan, produisant 50% de la production de blé (Brachet, 2021). L'agriculture est donc le pilier de son économie malgré un contexte économique actuel peu favorable: épuisement de la terre, maladies... La présence de zones urbaines à proximité comme Khartoum, Wad Madani et Sennar explique aussi la forte concentration d'ânes qui sont à la fois utilisés comme moyen de transport dans les zones rurales, animal de trait par les agriculteurs ou bien vendus dans les marchés des villes voisines. En dehors de cette concentration sur les États du centre du Soudan, ce sont les États de l'ouest, autour du Darfour, qui possèdent le plus d'ânes, plus de 4 millions. Cette répartition montre que les ânes se situent aussi bien dans les régions très peu peuplées et très rurales à l'ouest (Camps et al., 1988) que dans les États plus urbanisés et plus densément peuplés du pays comme Gezira (Angara et al., 2011 Wilson, 2007).

En général, les raisons qui expliquent le recours à l'âne dans les pays en développement sont d'ordre économique. En effet, l'âne est un animal qui coûte relativement peu cher en considération des services qu'il peut rendre (Starkey, 1994 ; Oudman, 2004). C'est dans ce rapport qualité prix que réside les nombreux avantages à la possession d'un âne. C'est un animal qui possède en effet une très bonne capacité de résistance et de travail (Oudman, 2004). L'âne est en effet un animal très robuste et s'adapte très bien aux climats désertiques chauds (Camps et al., 1988 : Fernando et al., 2004) comme au Soudan. Il résiste cependant moins bien aux climat plus humides (Oudman, 2004) de l'Afrique équatoriale notamment à cause de la présence de maladies infectieuses (Lesur-Gesbremariam, 2010). C'est donc un atout pour les populations des pays en développement. L'âne est une assistance pour les travailleurs dans des pays où la

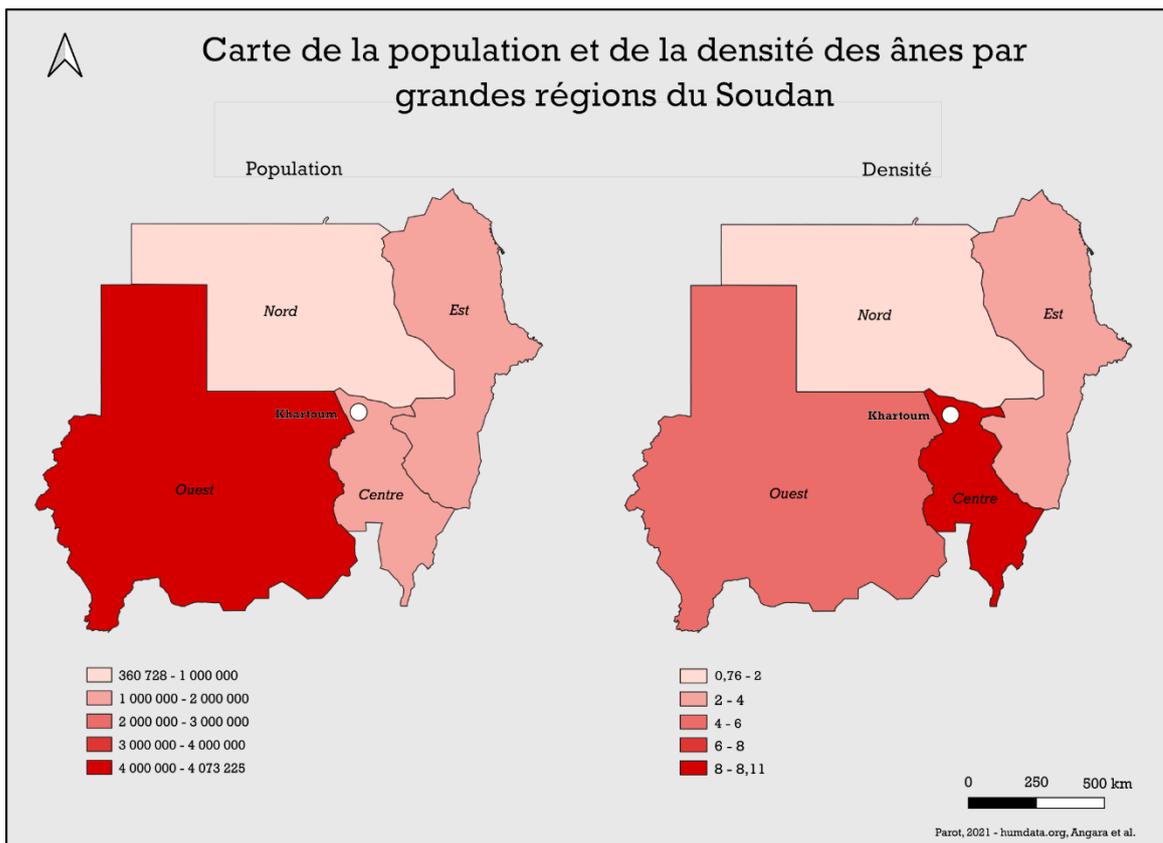
⁵ Mayo est un marché aux bestiaux et aux ânes, situé au sud de Khartoum

⁶ Entretien Ramis, 03.08.2021

⁷ Observation, 21.08.2021

mécanisation du travail est partielle (Lhoste, 2004) que ce soit pour l'agriculture comme pour d'autres tâches. L'âne peut en effet porter jusqu'à 100 kg et ce, pendant plusieurs heures (Zenebe et al., 2000.) D'autres avantages sont avancés par les chercheurs (Oudman, 2004). L'âne est en effet facile à domestiquer et à dresser. Malgré son caractère souvent indiqué comme teigneux et flegmatique (Chebel, 2013 ; Khatab et al., 1993) par les populations, l'âne est plutôt bienveillant et peu violent. C'est un animal frugal, qui ne demande que peu d'entretien en eau et nourriture mais aussi en soin car c'est un animal résistant aux maladies. Hormis, dans le cas des zones équatoriales déjà évoquées, à conditions égales, l'âne résiste mieux que les bovins et les moutons aux conditions climatiques et aux maladies (Oudman, 2004). Il apparaît ainsi comme un animal essentiel de par son faible prix et sa rentabilité sur le long terme. Mais il présente quand même quelques désavantages. C'est un animal qui souffre de la solitude. C'est aussi pour cela qu'il est utilisé comme gardien pour d'autres troupeaux, comme les moutons. L'âne grandit peu vite ce qui peut représenter un frein dans son usage comme force de travail. Les ânes sont parfois utilisés comme animaux de trait trop jeune, ce qui entrave leur croissance et les rend moins efficaces et plus fragiles. Le fait que sa viande ne soit pas consommée provient aussi du fait qu'elle est peu goûteuse. Sa viande est donc rarement consommée et ne peut représenter un produit de vente pour les populations les élevant. Ce n'est que dans des rares cas de famine que la viande de l'âne est consommée, ce qui démontre le caractère exceptionnel d'une telle consommation.

Figure 12. La répartition des ânes au Soudan (Parot, 2021)



Le gouvernement notait une diminution de la population des ânes du Soudan à la fin des années 1990 (M.A.R., 1998) due notamment à la progression d'autres moyens de transport motorisé (Angara et al., 2011). Nous voyons qu'il n'en est rien. Jusqu'au recensement de 2019, le dernier en date, la population d'ânes continue d'augmenter. Son utilisation reste nécessaire pour de nombreuses populations, notamment dans l'agglomération de Khartoum.

1.2 A Khartoum, la présence des ânes fait émerger la question de l'accès à l'eau dans la capitale.

Les ânes sont bel et bien présents dans les rues de Khartoum (Angara et al., 2011). C'est en effet, un animal qui évolue beaucoup dans les espaces publics. C'est ainsi le premier animal observé dès mon arrivée dans Khartoum : « le seul animal rencontré est un âne, aperçu proche de l'entrée du Qurashi parc à Khartoum 3, vers Sahafa Zalaat, il est accroché à une charrette à deux roues »⁸. Les autres animaux d'élevage sont apparus moins nombreux que les ânes car moins faciles à observer car ils évoluent certainement dans le domaine privé, domestique. L'âne avait cette caractéristique d'être facilement observable dans l'espace public car c'est en tant que moyen de transport qu'il est utilisé. L'âne est pratiquement toujours rattaché à un *karro*, une charrette à deux roues (Arango, 2009) ou sont déposés les biens et/ou les personnes (figure 13).

Figure 13. Un âne et son karro (Parot, 2021).



La présence des ânes en ville répond à un gradient centre-périphérie. En effet, les observations menées lors du mois de juillet dans les quartiers péri-centraux de Khartoum ont pu être mises en relation avec d'autres observations menées dans des quartiers plus centraux ou bien plus périphériques ainsi qu'avec des affirmations d'autres chercheurs.

⁸ Observation, 01.07.2021

Les ânes sont apparus quasiment absents du centre de Khartoum alors que leur présence s'est affirmée lors de déplacement dans des quartiers plus périphériques comme Mayo, au sud de Khartoum : « les ânes sont beaucoup plus nombreux [à Mayo] que dans les autres zones plus centrales »⁹.

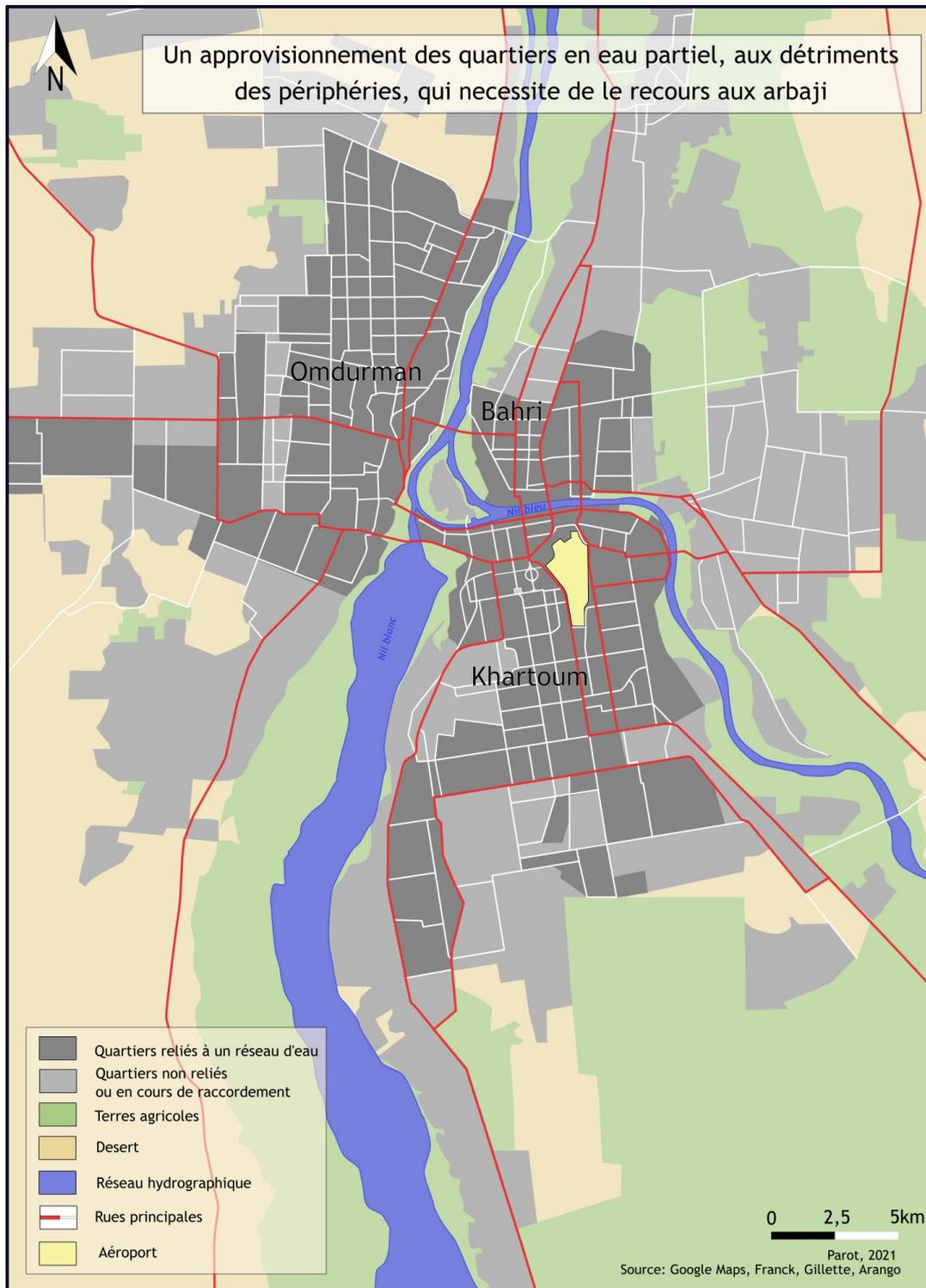
Cette illustration du gradient centre-périphérie s'explique par plusieurs raisons. Tout d'abord, cette présence des ânes est liée à la morphologie urbaine de Khartoum. De fait, les populations pauvres ont régulièrement été repoussées dans les périphéries de la ville par les autorités urbaines (Pantuliano et al., 2011). Ainsi, plus l'on s'éloigne du centre-ville, plus les quartiers abritent des populations démunies. Ces populations sont plus rarement en possession d'un véhicule comme cela peut être observé dans les quartiers plus riches. L'âne représente alors un moyen de transport non négligeable dans ces quartiers pauvres, en périphérie de la ville (Angara et al., 2011). Les routes non goudronnées sont parfois difficiles à pratiquer pour les voitures et les transports en commun, le recours au transport par les ânes est alors aussi dynamisé par l'état du réseau viaire urbain. Une minorité du réseau viaire est goudronné dans l'agglomération et une grande partie de ces routes ne sont pas en très bon état (Zumrawi et al., 2017). La circulation n'est donc ni fluide ni rapide. De plus, les lignes de bus sont souvent privées et une partie des quartiers de la ville n'est pas toujours bien desservie en transport en commun. Alors que le transport par âne peut paraître rétrograde (Angara et al., 2011), il reste une alternative notable dans de nombreux quartiers périphériques de la ville (Alalawi, 2014). Dans les quartiers plus riches, plus proches du centre, la propriété d'un véhicule est plus courante, le recours aux ânes est donc moins courant.

Ensuite, la population des ânes est plus importante dans les quartiers périphériques de la ville car elle est liée à l'approvisionnement en eau des quartiers. La croissance exponentielle et l'étalement urbain de la ville a débouché sur de nombreuses disparités entre les quartiers en terme d'accès à l'eau au courante. Certains quartiers ne possèdent pas de réseau d'approvisionnement d'eau ou ne sont pas reliés à un réseau d'assainissement (Gillette, 2014). Il y donc une distinction entre la ville connectée par ces réseaux, qui correspond surtout aux quartiers centraux et péri-centraux, et le reste de l'agglomération qui ne bénéficie pas d'un tel service de base (Franck et al., 2014 ; Gillette, *ibid*). C'est là que la présence des ânes intervient. Avec leur *karro*, les ânes transportent des citernes d'eau afin de la vendre dans les quartiers où il n'y a pas de réseau d'eau (Arango, 2009 ; Franck, 2001). Ce service rendu par les *arbaji* et leurs ânes pour pallier le manque d'accès à l'eau est totalement intégré dans les mentalités, que ce soit au niveau du quartier ou au niveau des autorités urbaines. En effet, même le *Cadre stratégique de sécurité de l'eau potable au Soudan*, édité par le Ministère des eaux (Ministry of water, 2017) évoque l'importance des ânes pour l'approvisionnement des populations en eau. C'est donc un service privé qui assure une mission de service public car celui-ci n'est pas en mesure de subvenir aux besoins de toutes les populations. Les

⁹ Observation, 21.08.2021

arbaji sont habilités à transporter de l'eau depuis les puits (qui eux sont publics) et à la vendre (Ministry of water, 2017) mais pour cela, ils doivent être enregistrés auprès des autorités locales et leurs ânes doivent avoir des certificats vétérinaires. La carte suivante (figure 14) dresse un constat, partiel, des quartiers de la ville raccordés à un réseau d'approvisionnement en eau afin d'illustrer où les ânes sont susceptibles de plus circuler.

Figure 14. Croquis des quartiers reliés à un réseau d'eau dans Khartoum (Parot, 2021)



Enfin, il ne faut pas non plus oublier les politiques d'éviction des animaux mises en place qui expliquent la présence moins importante des ânes en ville. Ainsi la circulation des ânes est interdite dans le centre-ville de Khartoum comme nous l'ont stipulé les *arbaji* à maintes reprises. Hassan, un membre du comité de résistance, nous a mentionné des campagnes de collecte des ânes pour éloigner ces animaux du centre-ville durant le régime d'Omar El-Bachir: « pendant Al Inqaz, les campagnes pour ramasser les ânes étaient prises au sérieux pour les faire sortir du centre »¹⁰. C'est donc à la fois pour des motifs économiques et des raisons politiques que la présence des ânes est plus importante dans les zones périphériques de l'agglomération. C'est d'ailleurs dans ces périphéries que l'on trouve les marchés des animaux. Mayo est « le marché principal des ânes »¹¹. C'est à cet endroit, au sud de Khartoum, que sont achetés les ânes de la ville. Mayo est un ancien camp de déplacés originaire surtout des monts Nuba, du Darfour, du Soudan du Sud et d'Afrique de l'ouest (Abdallah, 2008) qui a été formalisé (Franck, 2007 ; Pantuliano et al., 2011). Il existe d'autres marchés aux animaux, notamment le souk Kandahar à Omdurman mais pour ce qui est des ânes, Mayo fait figure de référence.

Nous pointons du doigt une des caractéristiques majeures de la présence des ânes en ville, celle du lien qu'elle entretient avec la pauvreté urbaine. Les ânes demeurent très utiles pour les populations pauvres pour se déplacer, pour avoir accès à de l'eau potable. La croissance démographique et l'étalement urbain ont aussi favorisé la croissance des ânes malgré le développement depuis une vingtaine d'années de nouveaux modes de transport motorisés comme les moto-charrettes, les rickshaw, plus rapides, mais qui nécessitent de l'essence (Angara et al., 2011). La présence des ânes met en lumière la géographie de l'accès à l'eau dans l'agglomération et montre à quel point la problématique de l'accès au service de base pour les habitants de Khartoum reste d'une actualité criante (Gillette, 2014). Plus précisément, au-delà de ce gradient centre-périphérie, les ânes se retrouvent aussi en plus grand nombre à Khartoum Bahri que dans les deux autres villes, Khartoum et Omdurman, de l'agglomération (Angara et al., 2011). C'est très certainement la nature des fonctions des quartiers qui explique ces distributions spécifiques au sein de la ville. Bahri est un grand pôle industriel et artisanal historique dans l'agglomération (Ahmad, 1992). L'usage des ânes est en effet très lié aux fonctions de commerce, d'artisanat, de proto-industrie.

1.3 Des ânes qui restent présents dans les quartiers péri-centraux d'artisanat.

Les quartiers étudiés, par leur situation péri-centrale, bénéficient donc d'une certaine ancienneté et de la proximité avec certaines centralités : centre de Khartoum, gare routière, aéroport... Tous les quartiers d'études sont par exemple reliés au réseau d'approvisionnement en eau (Gillette, 2014). L'eau représente un motif important du transport par âne dans les quartiers populaires de Khartoum. Même si l'eau n'est donc

¹⁰ Entretien avec Hassan, 01.08.2021

¹¹ Entretien avec Ramis, 03.08.2021

pas la ressource transportée prioritairement, les circulations d'ânes restent importantes pour d'autres raisons. Les ânes sont plus particulièrement concentrés vers les quartiers du petit artisanat et de commerce. C'est en effet dans les quartiers de Deim, autour du marché, à Saggana et au souk d'Al Markezi que les ânes ont le plus souvent été observés. Ces quartiers polarisent une partie de l'activité d'artisanat dans les quartiers péri-centraux étudiés. Chacun possède des particularités en termes de produits vendus (figure 15) :

- Le souk de Deim est plus tourné vers l'alimentation.
- Les rues principales de Saggana et son marché sont dévolus aux matériaux de construction et de décoration pour la maison : carrelage, ferronnerie et serrurerie, quincaillerie...
- Le souk d'Al Markezi, le marché central de gros, est très hétérogène, chaque rue possède des spécialités de produits: oignons, foin, farine, cigarette, produits manufacturés comme les jouets. La rue principale qui part de la gare routière est davantage tournée vers la réparation des véhicules et des poids lourds. Il y a quelques restaurants, notamment pour les travailleurs ou les personnes effectuant des voyages et qui prennent le bus. Enfin, la rue le long du cimetière est caractérisée par le travail de charpenterie.

Les ânes avec leur *karro* participent ainsi de la congestion des rues dans ces quartiers d'artisanat (Zenebe et al., 2000). Cependant, tous les quartiers d'artisanat et de commerce ne concentrent pas les ânes de la même façon. Ainsi, le quartier autour du souk Sharbi, au sud de Saggana, est un quartier où l'activité de négoce est extrêmement importante. Des produits mondialisés comme des habits, des meubles, des vélos... sont vendus dans le souk mais aussi tout autour. Le souk attire de nombreuses personnes de part et d'autre de la ville comme le suggèrent les multiples bus qui s'y acheminent. Le souk est situé sur l'avenue Jabra. Cette artère est très fréquentée et la présence du souk produit une congestion très importante. Les ânes sont donc nettement moins présents dans cette partie de la ville, alors même qu'ils sont très nombreux un peu plus au nord à Saggana. Ce même constat se retrouve aussi vers Al-Markezi, les ânes sont très nombreux dans les petites rues, mais sont quasiment absents à proximité de la gare routière où le trafic de véhicule est très important. Les ânes se concentrent davantage dans les petites rues moins fréquentées par les grands véhicules motorisés. Même chose autour du City plaza Mall, un nouveau centre commercial construit le long de Sahafa Zalaat.

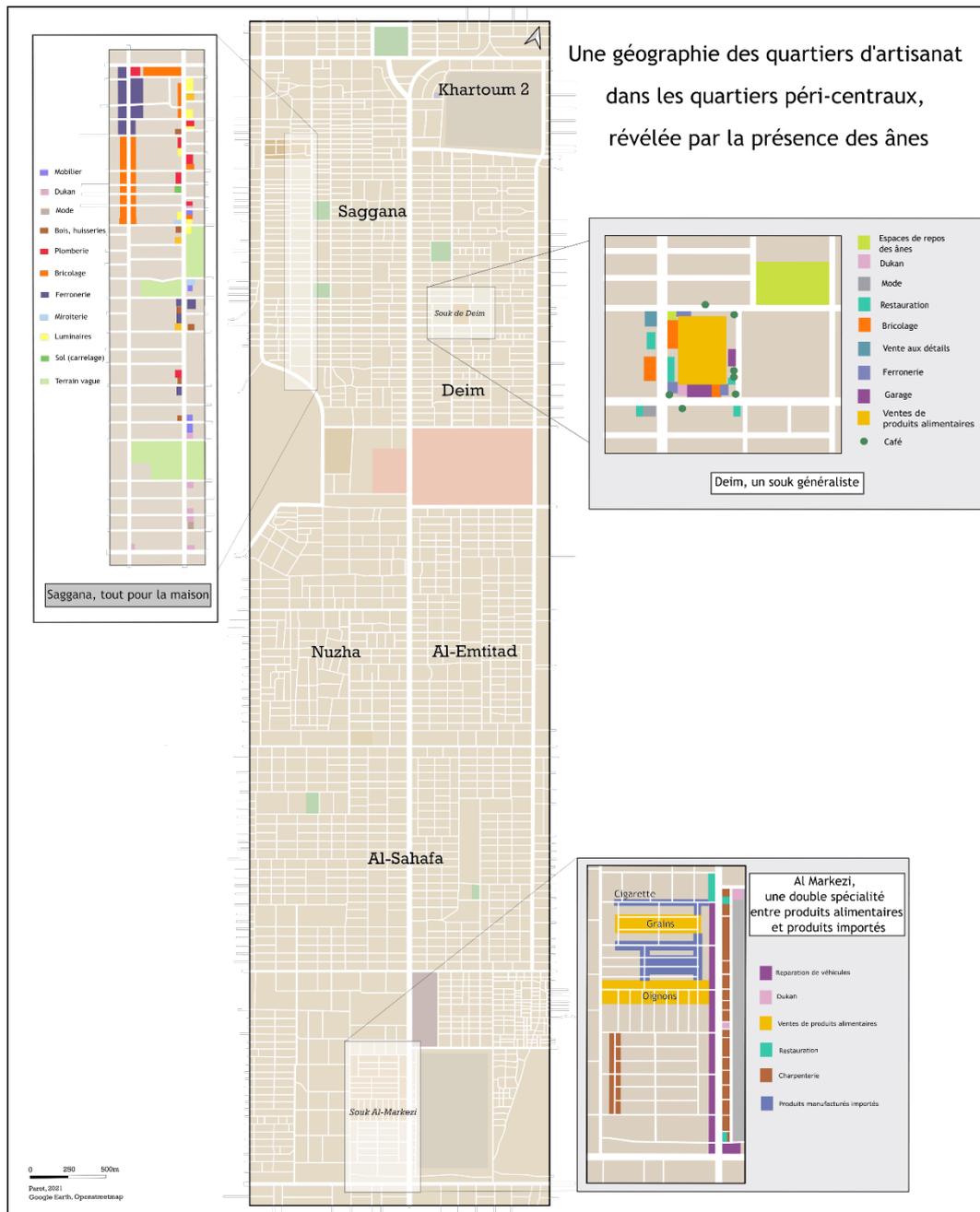


Figure 15. Géographie des quartiers d'artisanat (Parot, 2021)

C'est donc à partir de ces quartiers d'artisans que s'organise une activité de livraison dont les ânes et les *arbaji* sont parties prenantes. Le travail des *arbaji* consiste à venir avec leurs ânes dans les quartiers concentrant les activités d'artisanat. "Les commerçants les appellent quand ils ont besoin d'eux"¹² pour effectuer une livraison ou aller chercher des matériaux qu'ils souhaitent. Les *arbaji* sont alors requis pour faire de petites livraisons dans l'ensemble des quartiers et aux alentours à partir de ces polarités artisanales. "Les ânes sont utilisés pour le transport de matériel sur de petites distances,

¹² Entretien Abdel Farir, 13.08.2021

autour du souk [...] Pas plus de 10 km”¹³. Il s’agit donc d’un service de proximité car les ânes ne sont pas très rapides, environ 6km/h en moyenne mais cela dépend aussi de la charge transportée (Oudman, 2004). La nature des objets transportés permet aussi d’expliquer la concentration des ânes dans les quartiers d’artisanat. En effet, le souk *sharbi* et le city *Plaza Mall* sont des lieux de vente de produits manufacturés, déjà transformés, que les consommateurs peuvent acheter directement. Hors dans les quartiers comme Deim et Saggana, les ânes transportent beaucoup des produits entre artisans afin qu’ils soient transformés par eux: bois, métal... Ces circulations de matériaux et de produits entre fabricants représentent une part non négligeable du travail des *arbaji*. Ce sont surtout des petites distances, pour lesquelles la livraison par âne est avantageuse (Zenebe et al., 2000). Les commerçants ont recours aux *arbaji* car le prix de la livraison est plus faible qu’avec d’autres modes de transport et que ce prix peut toujours être négocié. Ainsi, les produits transportés par les ânes sont aussi une aide afin de comprendre l’offre commerciale d’un quartier. En fonction de la spécialité des quartiers, les *arbaji* ne transportent pas la même chose. La possibilité d’observer un âne transporter du bois était plus importante à Al-Markezi, vers la rue des charpentiers. Les ânes transportent davantage de fer et de carrelage vers Saggana. Les ânes sont aussi utilisés pour livrer des matériaux de construction, notamment dans les quartiers ou les chantiers sont nombreux comme Deim (Casciarri, 2016). Cela nous indique aussi que les *arbaji* livrent prioritairement dans les quartiers d’artisanat ou il se trouvent (figure 18). Lorsqu’ils se situent à Saggana, ils livrent avant tout à Saggana, à Deim quand ils sont à Deim et ainsi de suite. S’ils doivent se déplacer en dehors de ces quartiers, c’est généralement pour livrer vers des quartiers comme Ryad ou Amarat. Situés de part et d’autre de l’aéroport, ces deux quartiers accueillent des populations plus aisées (Pantuliano et al., 2011). Livrer dans ces quartiers peut donc représenter un objectif pour les *arbaji* afin d’être mieux rémunérer¹⁴ mais cela reste “loin”¹⁵ pour eux et cela n’est pas sans leur poser des problèmes.

Les deux graphiques suivants ont été réalisés à partir des données collectées lors de cette enquête (figure 16) et celles issues d’une étude réalisée dix ans auparavant (figure 17) par Angara et al. (2011). Cela nous permet de comparer les produits transportés par les ânes dans les quartiers péri-centraux pour notre étude et pour l’ensemble de l’Etat de Khartoum pour l’étude d’Angara et al. (2011). Nous voyons l’importance des colis dans les quartiers péri-centraux. Ils représentent la principale marchandise transportée quand les matériaux de construction et les produits agricoles le sont pour l’Etat de Khartoum dans son ensemble. Le transport d’eau, de produits alimentaires et de personnes se maintient dans les quartiers péri-centraux mais à des taux inférieurs à l’ensemble de l’Etat. Cela confirme l’étude menée 10 ans plus tôt par Angara et al. (2011) qui montre

¹³ Entretien Abdel Farir, 13.08.2021

¹⁴ “Les gens à Amarat payent plus cher” : Entretien Ahmed, 30.07.2021

¹⁵ Entretien Abdallah, 29.07.2021

que l'usage des ânes diffèrent selon les quartiers de la ville. Enfin, de par l'emploi des ânes pour le transport de produits et de matériaux pour les artisans, une grande variété de produits sont transportés dans les quartiers péri-centraux (qui sont éventuellement considérés comme "autres" dans l'étude de Angara et al.).

Figure 16. Graphique sur la composition des produits transportés par les arbaji pour notre étude (Parot, 2021)

Composition des 79 produits transportés recensés par les ânes pour notre étude

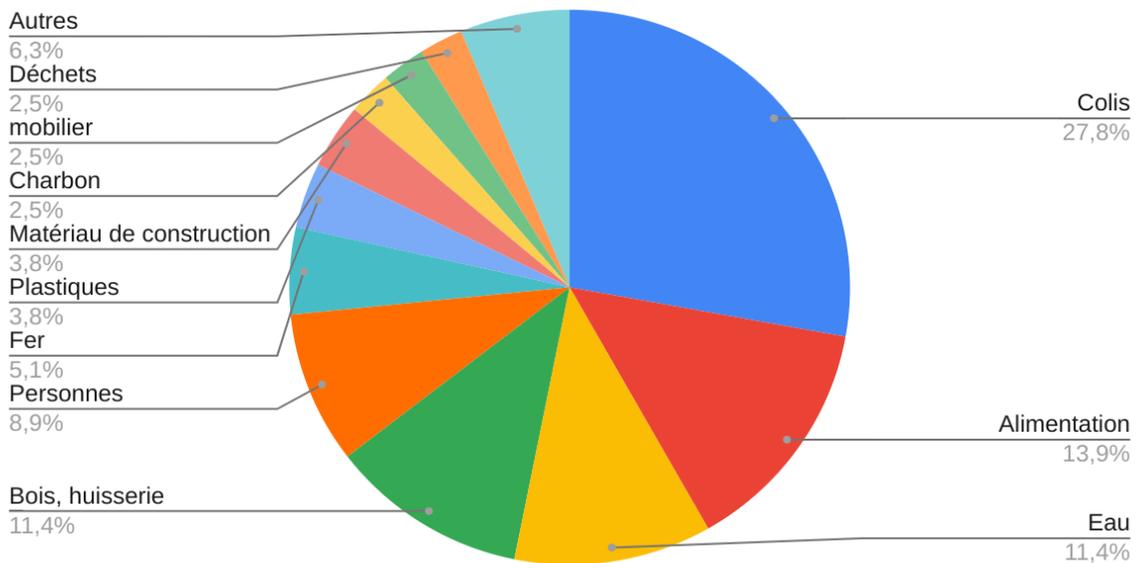
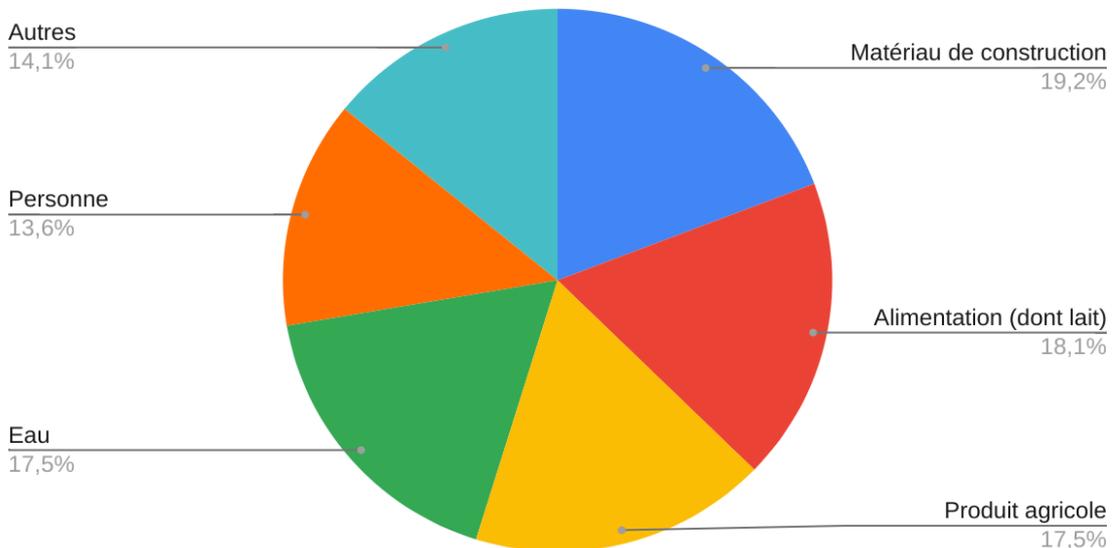


Figure 17. Graphique sur la composition des produits transportés par les arbaji pour l'étude d'Angara et al., 2011 (Parot, 2021)

Composition des 177 produits transportés par des ânes recensés par Angara et al., 2011



Nous voyons donc une certaine concentration des ânes dans les quartiers de souk et de petit artisanat. C'est dans ces quartiers que la présence des ânes persiste le plus alors même qu'ils sont moins utilisés pour vendre de l'eau ou transporter des personnes. L'usage de l'âne se perpétue dans ces quartiers péri-centraux à travers la livraison de matériaux et d'objets. Cela peut aussi nous renseigner sur la persistance d'une pauvreté urbaine dont le travail avec les ânes est l'une des manifestations.

2. Qui sont les *arbaji* des quartiers péri-centraux de Khartoum

Dans leur ensemble les ânes sont des animaux utilisés par les populations pauvres à travers le monde. Nous l'avons vu, la géographie dessinée par la présence des ânes est révélatrice des différentiels de richesse dans le monde. L'Afrique subsaharienne et les pays les plus pauvres concentrent en général le gros contingent des ânes (Norris et al., 2021) et les pays émergents voient leur population d'âne se réduire à mesure que se développent de nouvelles formes de transport. Nous allons voir dans cette partie qui sont ces *arbaji* qui utilisent les ânes pour travailler. Après avoir considéré leurs caractéristiques sociales et géographiques, nous examinerons l'informalité dans laquelle ils évoluent.

2.1 Une population pauvre : Qui sont-ils ? Où habitent-ils ? D'où viennent-ils ?

Le premier constat le plus apparent sur l'activité des *arbaji* est qu'il s'agit d'une profession essentiellement masculine. Aucune femme n'a été observée conduisant un âne dans les rues des différents quartiers d'étude et ce ne sont que des hommes qui ont été interrogés lors des entretiens. Dans l'ensemble de l'État de Khartoum, les femmes conduisant un âne sont peu nombreuses, moins de 1% (Angara et al., 2011). En revanche, elles sont plus nombreuses dans les campagnes et dans les pays tels que l'Éthiopie (Zenebe et al., 2000). L'autre caractéristique commune aux interrogés est le faible niveau d'instruction. Aucun des *arbaji* interrogés n'avait terminé leur scolarité. Le taux d'échec et l'abandon de scolarité reste important au Soudan. Mais c'est encore plus vrai pour les *arbaji* qui se situent en dessous de la moyenne des 7,6 ans de scolarité (UNESCO, 2021), la plupart ont fait entre 5 et 6 ans. La plupart avait arrêté à la fin de la scolarité obligatoire, c'est-à-dire à 13 ans (UNESCO, *ibid*). Certains avaient même arrêté avant comme Abdallah, Ahmed et Mubarak. Le fait que Abdallah, 55 ans et Mubarak 18 ans n'aient pas terminé leur scolarité, à une génération d'écart nous indique les insuffisances du système éducatif et une progression réduite. En 2011, seul 2% du PIB du Soudan était dévolu à l'éducation soit bien moins que le budget de l'armée (Pantuliano et al., 2011) alors que des régions entières comme le Darfour ne possédait pratiquement pas de système éducatif (Bach et al., 2020). Les écoles publiques ne sont pas gratuites et beaucoup de familles

pauvres n'ont pas les moyens de financer une scolarité entière comme l'attestent les *arbaji* interrogés: « C'était difficile de continuer [de financer] l'école. Donc j'ai arrêté »¹⁶.

Comme nous l'avons déjà mentionné, travailler avec un âne est bien souvent synonyme d'une certaine pauvreté urbaine. Cette pauvreté à Khartoum est bien souvent liée à ce phénomène de migrations et de déplacement qu'a connu le Soudan depuis une cinquantaine d'années. En 2011, c'était près de 40% de la population de Khartoum qui provenait d'autres régions du Soudan (Sauloup, 2011). L'une des raisons majeures évoquées par ces migrants pour justifier de tels déplacements est bien souvent la recherche de travail (Franck, 2006), qui peut être la conséquence directe ou indirecte de crises économiques, de conflits ou de catastrophes climatiques qui entraînent des famines (Lavergne, 1997). Les *arbaji* font donc partie de ces populations néo-urbaines. Ils ont bien souvent des racines rurales. Seuls deux des huit *arbaji* interrogés étaient nés dans le Grand Khartoum (Khartoum Nord et Omdurman). Le reste des *arbaji* viennent pour beaucoup du Kordofan et du Nord du Soudan. Un seul des enquêtés provenait du Soudan du Sud. Le Darfour n'était pas représenté dans cette étude mais cela reste une région d'origine très importante dans le grand Khartoum (Choplin 2006 ; Sauloup, 2012), pour les *arbaji* également (Angara et al., 2011). Ces origines géographiques sont le reflet des inégalités et des crises qui ont marqué l'histoire contemporaine du Soudan. Le Soudan s'est développé de façon asymétrique entre le centre et les périphéries (Bach et al., 2020 ; Bakhit, 2020). C'est la conséquence de la colonisation anglo-égyptienne qui a favorisé une économie extravertie et s'est appuyé sur une petite élite. Ce sont ces mêmes élites qui ont repris le pouvoir depuis l'indépendance. Le différentiel de développement entre les différents États du Soudan ne s'est donc jamais réduit. Certaines régions périphériques ont souffert d'un manque chronique d'investissement de la part des gouvernements centraux quand d'autres ont également connu des conflits très violents: Darfour, Soudan du Sud... L'attraction de l'agglomération de Khartoum au niveau démographique et économique s'explique par les difficultés que rencontre le Soudan dans son développement. Mais cela nuit aussi au développement des autres régions du Soudan car c'est une fraction importante de leur population active qui émigre vers la capitale. En définitive, Khartoum et son agglomération attire une partie conséquentes des richesses créées au Soudan alors que les régions périphériques font partie des territoires les plus pauvres du monde (Bakhit, 2020). Puisque ce différentiel de développement a attiré à Khartoum de nombreuses populations, cette diversité régionale se retrouve dans les quartiers populaires comme ceux qui ont été étudiés.

L'origine géographique des *arbaji* confirme cette importance de la capitale et le manque d'opportunités économiques dans leurs régions d'origine. Toutefois, même si les *arbaji* ont des racines rurales, la plupart sont habitants de Khartoum depuis un bon nombre d'années, voire des décennies comme pour Muhammad qui vit à Khartoum depuis la fin des années 1980. Parmi les interrogés, deux catégories se dessinent. Il y a

¹⁶ Entretien Moussa, 03.08.2021

en effet les *arbaji* qui travaillent à Saggana et Deim mais qui n'habitent pas dans ces quartiers alors que ceux qui travaillaient à Al-Markezi vivent à proximité de leur lieu de travail. Cela rejoint le constat déjà évoqué à propos de Saggana et Deim, de quartier en voie de gentrification (Casciarri, 2014, 2016), de moins en moins accessibles pour les populations les plus pauvres. Les *arbaji* travaillant à Deim étaient de ceux qui habitent le plus loin puisqu'ils habitaient à Khartoum Bahri. Ils faisaient le trajet tous les matins pour venir à Deim pour travailler. Ils leur arrivaient donc de laisser leurs ânes à Deim pendant la nuit, au nord-est du marché, là où d'autres ânes séjournent. Les raisons invoquées pour un tel déplacement, de Bahri à Deim, pour leur travail tient dans la possibilité de facilement "trouver du travail" et "de connaître un réseau"¹⁷. Les *arbaji* interrogés à Saggana habitaient plus ou moins loin de leur lieu de travail : de Al-Remila, situé non loin du marché de Saggana, à Mayo et à Al-Kalakla, au sud de Khartoum. Là aussi, ceux qui habitent le plus loin laissent aussi leurs ânes au marché de Saggana et les retrouvent le matin lorsqu'ils reviennent. Mais, selon Ramis qui habitait à Al-Remila, il était quand même préférable pour lui de ramener son âne chez lui le soir pour éviter qu'il ne se fasse voler. Enfin, les *arbaji* d'Al-Markezi vivaient avec leurs ânes car ils vivent plus proches du marché d'Al-Markezi (figure 18).

Les origines géographiques et les caractéristiques sociales des *arbaji* sont un moyen de saisir les tensions et les dynamiques sociales, régionales et identitaires qui animent le pays. Le clivage entre arabe et les populations appelées noires ou "africaines", qui sont en réalité issues d'ethnies différentes, demeure une clé de lecture des relations de pouvoir et de domination au Soudan (Bakhit, 2016 ; Casciarri et al, 2020). Les ethnies arabes et nubienne ont été favorisées politiquement et socialement alors que les populations noires ont été marginalisées (Bakhit, 2020). Les Sud-Soudanais encore présents dans la capitale se sentent mal considérés (Bakhit, 2016). L'arabe est la seule langue officielle alors que le pays en compte pas moins de 77. Le couleur de peau est l'objet d'une catégorisation en fonction de la "blanchité" comme nous l'avons vu (Aziz, 2020). C'est en définitive une forme de hiérarchie entre ethnies et régions d'origine qui s'est instaurée. L'origine géographique et l'identité sont donc des freins pour la mobilité sociale et économique des populations pauvres. Ils viennent de régions en conflit, en retard de développement (Bakhit, 2020). Ils n'ont pas accès à la même qualité d'éducation. Ils sont donc plus couramment amenés à occuper des emplois précaires (Sauloup, 2011). Dans le cas de notre études, tous les *arbaji* interrogés sont en majorité noirs. Toutefois, lors de l'observation de terrain, nous avons pu remarquer que les *arbaji* avaient des couleurs de peau plus variées. Ce n'est donc pas une activité assignée aux populations noires. Les origines des interrogés étaient aussi diverses : certains venaient du nord du pays, du Kordofan ou même de Khartoum Bahri. Les *arbaji* ont donc des profil plus variés dans cette enquête sans s'extirper totalement de cette grille de lecture clivée des ethnies comme le montre le cas de Ramis, qui vient du Soudan du Sud et Mubarak, originaire du Kordofan et qui présentent les caractéristiques déjà étudiées des populations des régions

¹⁷ Entretien Ahmed, 30.07.2021

périphériques (Sauloup, 2011). Cette diversité des profils signifie peut-être qu'il s'agit d'un emploi facile d'accès pour les populations pauvres. Au-delà du constat d'un développement enrayé dans les régions périphériques, les arbaji nous permettent d'entrevoir peut-être une généralisation de la pauvreté dans la capitale.

Figure 18. Carte des circulations des arbaji (Parot, 2021)



En définitive, le profil type de l'*arbaji* rejoint celui des éleveurs urbains : racines rurales, niveau d'éducation en dessous de la moyenne nationale, faible revenus... Ils habitent des quartiers périphériques (Richardson et al., 1995). Les *arbaji* élèvent non seulement des ânes mais aussi de "moutons"¹⁸ pour l'Aïd, de "chèvres"¹⁹. En revanche, les *arbaji* sont des hommes alors que les femmes jouent un rôle prépondérant dans l'élevage urbain (Mohammed Sali, 1984 ; Wilson, 2018a).

2.2 Une catégorie de population qui travaille dans l'informalité.

Une fois considéré les facteurs géographiques et identitaires qui expliquent le statut d'*arbaji* nous allons nous concentrer sur les conditions économiques. Les *arbaji* sont aussi un moyen d'étudier l'informalité économique et sociale à Khartoum. Le thème de l'activité informelle est un sujet qui dépasse le seul cadre du Soudan et qui est aussi bien étudié dans les pays en développement que dans les pays riches (Bennafla, 2015). L'informalité, d'une manière générale, désigne les modes de fonctionnement et de décision qui reposent sur des relations sociales qui ne sont pas reconnues par les autorités réglementaires et les institutions (Depraz, 2017). Ici, nous nous intéresserons à la dimension économique de l'informalité, illustrée par les *arbaji*, c'est-à-dire les activités économiques productrices de biens et de services qui ne sont pas reconnues par l'Etat. Au Soudan, c'est ce dernier qui définit l'informalité économique en refusant toute forme de régularisation et la rejetant dans le domaine de l'illégal. Les activités informelles se distinguent pourtant des activités illégales car elles se déroulent dans le cadre même de l'Etat, perçu ici dans la complexité de son organisation qui tolère à toutes les échelles du dispositif de décision des arrangements, des modulations (Bennafla, ibid). L'activité informelle reste donc un "élément incontournable [...] des paysages urbains, notamment africain" (Steck, 2006, p.73) et des pays en développement en général. Mais le Soudan apparaît comme une exception par la proportion de l'emploi informel dans l'emploi total. Si 74,8% de l'activité, hormis l'agriculture, en Afrique relève de l'informel (Sauloup, 2011), ce taux reste en deçà au Soudan, environ 45% (Abdallah, 2008) du fait de la dimension longtemps autoritaire de l'Etat et de ses administrations. En revanche, Khartoum rejoint le constat fait pour les autres pays en développement. De par son attractivité considérable, elle concentre une part importante de l'emploi informel (Abdalla, ibid). C'est en effet le seul secteur qui emploie sans limite (Bakhit, 2016). Le secteur s'est donc beaucoup développé avec la crise économique et la montée du chômage (Pantuliano et al., 2011) tout en étant alimenté par les déplacements de population (Sauloup, 2012).

Les *arbaji* appartiennent à ce domaine de l'économie informelle. Ils sont peu considérés par l'Etat soudanais : « ce n'est pas un métier pour le gouvernement »²⁰.

¹⁸ Entretien Osman, 05.08.2021

¹⁹ Entretien Ramis, 03.08.2021

²⁰ Entretien Hassan, 01.08.2021

Certaines de leurs activités sont pourtant reconnues par les autorités alors que d'autres ne le sont pas. Par exemple, la vente d'eau dans les quartiers non reliés au réseau d'approvisionnement, fait l'objet d'un dispositif de réglementation sur la base de déclaration. Les *arbaji* doivent obtenir un certificat auprès des vétérinaires pour pouvoir vendre l'eau (Ministry of water, 2017) ce qui leur permet de sortir de l'illégalité. Dans les faits, ces déclarations sont partielles car il faut que l'*arbaji* ait les moyen de payer le vétérinaire, ce qui n'est pas toujours le cas, comme nous l'indique certains *arbaji* : « c'est très cher »²¹. Concernant la vaccination de leurs ânes, les *arbaji* ont été plutôt évasifs. Pouvoir changer de statut entre l'informel et le formel, cela demande souvent une compensation financière. Beaucoup reste dans un entre-deux entre illégalité et informalité. A côté de la vente d'eau, les *arbaji* effectuent d'autres tâches, services qui ne sont ni déclarés ni reconnus et qui entrent dans le domaine de l'informalité. Les *arbaji* sont de fait surtout des livreurs. Ils transportent des objets pour des commerçants ou des particuliers. L'âne est aussi un moyen de transport pour l'*arbaji* afin qu'il effectue des prestations comme « plombier »²² ou « maçon »²³. Les *arbaji* sont donc très polyvalents dans les tâches effectuées. L'adaptation est une des caractéristiques de cette économie informelle. Les *arbaji* sont un bon exemple de cette adaptabilité. Ainsi, dans les quartiers pauvres, qui connaissent des problèmes d'accès au service de base comme l'eau et le transport, l'activité des *arbaji* vient en remplacement des services publics manquant (Abdalla, 2008). L'informel assure ainsi des fonctions urbaines essentielles à la vie des habitants (Sauloup, 2012). L'adaptabilité et la polyvalence sont aussi des réponses aux importantes variations des conditions de travail du secteur informel (Sauloup, 2011). De nombreux *arbaji* ont mentionné les fluctuations de salaire, de travail en fonction des jours : « avant on pouvait juste gagner 500 SGD ça suffisait. Maintenant même si on gagne 5000 voire 10000 c'est pas assez »²⁴. Les *arbaji* ne sont jamais assurés d'un salaire fixe ou minimum. Ils gagnent en moyenne 2000 SDG par jour (soit 4 euros). Cela les obligent aussi à adapter leur temps de travail en fonction des livraisons effectuées dans la journée. Les *arbaji* interrogés étaient plutôt âgés et avaient tous des enfants, hormis Mubarak. Les fils représentaient aussi une assistance pour le travail d'*arbaji*. Abdallah, Ahmed, Moussa nous ont expliqué que leurs enfants allaient à l'école mais que les fils venaient les aider pendant les vacances scolaires. Le travail des enfants a été de multiples fois observé lors de cette enquête. Dans la rue principale qui relie Saggana au souk Sharbi, les maîtres étaient de tout âge. Tous étaient des hommes, parfois de jeunes garçons²⁵. C'est aussi le cas dans d'autres enquêtes menées au Soudan (Angara et al., 2011) ou dans d'autres pays d'Afrique subsaharienne comme l'Éthiopie (Starkey, 1994 ; Zenebe et al., 2000). L'âne

²¹ Entretien Osman, 05.08.2021

²² Entretien Abdallah, 29.07.2021

²³ Entretien Ramis, 03.08.2021

²⁴ Entretien Ahmed, 30.07.2021

²⁵ Observation, 06.07.2021

est en effet un animal qui se dresse facilement (Oudman, 2004). Il est donc possible pour les enfants de travailler sans l'aide permanente d'un adulte contrairement aux chevaux. Le travail des enfants est relativement fréquent au Soudan (Pantuliano et al., 2011) ainsi que dans l'ensemble de l'Afrique subsaharienne. Le nombre d'enfants travaillant a même augmenté tout au long de la décennie 2000, poussé par la forte croissance démographique et les difficultés économiques (Manier, 2011). C'est dans le secteur informel que travaillent ces enfants comme le montre l'exemple des *arbaji* (figure 19). C'est en effet un secteur où les réglementations nationales ne sont pas respectées, notamment pour le droit des enfants. Ils sont donc amenés à travailler. Mais c'est surtout comme assistance auprès de leurs parents, afin de subvenir aux besoins des familles que les enfants sont amenés à travailler (Manier, *ibid*). Dans notre enquête, les fils aidaient leur père sur leur temps libre afin d'augmenter leur revenu et de réduire la peine au travail.

Figure 19. Un enfant et un âne dans les rues de Khartoum, (Parot, 2021).



L'âne est donc le pivot de ces activités et un « outil » de travail essentiel pour l'*arbaji*. Même s'il ne possède pas forcément les ressources pour vacciner son animal, l'*arbaji* va tout de même faire tout son possible pour en prendre soin. Les travailleurs du secteur informel sont soumis à une forte précarité d'un point de vue légal et économique (Sauloup, 2011). Ils peuvent être la cible d'amendes de la part des autorités et subir les instabilités politiques. Ainsi, l'âne est aussi d'une certaine manière la seule assurance pour avoir un travail pour ces travailleurs. La nourriture pour nourrir l'âne est donc un paramètre incontournable du travail des *arbaji*. Ils dépensent entre 300 et 500 SDG (entre 60 centimes et 1 euro) par âne chaque jour. Même s'il ne gagne pas assez d'argent, ils essayent de toujours s'arranger pour nourrir leur animal. Les temps de travail sont aussi conditionnés par le travail avec l'animal. Les *arbaji* ne travaillent pas la nuit car c'est considéré comme dangereux pour plusieurs raisons. Les ânes peuvent être éblouis par les phares et les luminaires. Mais le plus courant dans le cas de Khartoum, c'est l'absence de lumière qui pose problème aux *arbaji* car elle rend les ânes plus vulnérables. Ces derniers

arrêtent donc de travailler en fin d'après-midi. La grande majorité des *arbaji* interrogés nous ont expliqué qu'ils ne transportaient pas de ciment car cela était trop dangereux à la fois pour la karro, qui risquait de briser et pour l'âne, car cela était trop lourd. Dans une ville qui connaît des transformations urbaines importantes et où le secteur de la construction représente des opportunités de travail considérables, cela nous montre bien le choix que font les *arbaji* afin de privilégier la santé de leurs ânes. Ils doivent donc renoncer à transporter certains matériaux, quitte à subir la concurrence d'autres modes de transport, plus performants (Angara et al., 2011).

Posséder un âne reste donc une nécessité et une assistance profitable pour les *arbaji*. Toutefois, cela n'est pas sans conséquence sur la façon dont ces populations appréhendent la ville. L'âne, en tant qu'animal dans un espace profondément anthropisé (Blanc, 2000) renvoie à une série de représentations auprès des habitants de la ville et qui affectent aussi la façon dont les *arbaji* sont perçus.

3. L'ambivalence de la présence des ânes dans la ville

L'âne est nous l'avons vu un animal des pays en voie de développement, son utilité auprès des populations démunies n'est plus à démontrer. Toutefois, l'association de l'âne avec la pauvreté en fait de lui un animal relativement déconsidéré (Angara et al., 2013). Nous allons voir dans cette dernière partie combien la présence de l'âne est à la fois considérée comme un problème par les autorités et certains habitants mais aussi que cette présence est un filet de sécurité nécessaire pour les populations pauvres de la ville.

3.1 Une volonté d'éviction pour faire de Khartoum "une capitale"

Dans de nombreux pays en développement, les animaux investissent les espaces publics urbains, que ce soit à travers l'élevage urbain ou les commensaux. Alors que les animaux ont participé aux économies aussi bien rurales qu'urbaines, nous assistons à un mouvement de reconsidération de la cohabitation avec les animaux en ville. Les représentations des populations envers les animaux évoluent en fonction des époques et des contextes (Estebanez et al., 2013). La présence de l'animal est remise en cause dans les villes. La globalisation et la métropolisation participent de la diffusion d'un modèle de ville issues des pays développés où les humains vivent séparés des animaux. Effectivement des enjeux d'ordres sanitaires s'imposent de par la cohabitation entre humain et animaux en ville. Les animaux sont vecteurs de maladie (Ahmed et al, 2013 ; Cesaro et al., 2021). La prévalence des zoonoses dans les pays d'Afrique subsaharienne reste préoccupante (Kheder et al., 2021). L'image des animaux errants qui viennent se nourrir parmi les déchets des rues des villes devient synonyme de problèmes pour une partie de la population de Khartoum. Progressivement, la place de l'animal en ville est reconsidérée et certains habitants leurs assignent une place (Mauz, 2002), à l'extérieur de la ville: « les animaux, c'est mieux aussi qu'ils soient en périphéries »²⁶. Cette séparation

²⁶ Entretien Hassan, 01.08.2021

est perçue comme bénéfique par les humains habitant la ville (Estebanez, 2016). Dans le cas de Khartoum, la présence des animaux accrédite la thèse selon laquelle la ville se ruralise (El Kheir, 2012) et qu'elle ne se modernise pas. L'animal est donc le symbole d'une réalité qui ne correspondrait pas aux ambitions des autorités urbaines et des citoyens.

Cette reconsidération de la place des animaux est réaffirmée dans le contexte de Khartoum par rapport à d'autres villes des pays en développement car il s'agit d'une capitale. Les animaux affectent la représentation que se font les habitants de leur ville. En évoluant presque exclusivement dans les espaces publics, pour sa fonction de transport, l'âne y est particulièrement visible. En revanche, les autres animaux d'élevage se font plus rares dans les quartiers péri-centraux. La capitale d'un État, dans les États modernes, est le symbole même de son autorité, de son pouvoir qui est matérialisé dans un espace (Raffestin, 1993 ; Sauloup, 2011). Ce sont donc des espaces urbains où se cristallisent les ambitions d'un pays et de ses populations. Le contrôle et l'aménagement de cet espace relève donc d'un enjeu primordial pour un état, afin qu'il corresponde à ce qu'il en imagine (Raffestin, 1987). L'aménagement de la capitale passe donc pour les autorités soudanaises par une séparation plus nette entre territoires des animaux et des humains. La mise au propre de la ville (Cadène, 1991) est un enjeu pour les autorités dans leur quête d'une ville aménagée selon les critères des villes du Golfe. Parmi les interrogés, Hassan, membre du comité de résistance et Abdelkafi, commerçant à Al-Markezi, ont insisté sur ce statut de capitale. Khartoum se doit pour eux de n'avoir pas d'animaux qui déambulent dans les rues. Vous allez quand même écrire qu'il y a des ânes dans la capitale du Soudan ? nous demande Hassan²⁷. Cela "dégrade" la perception que les populations, mais surtout les étrangers, ont de la ville. Si l'État soudanais se donne à voir particulièrement à Khartoum, il ne faut donc pas que cette image soit entachée par des présences et des phénomènes non désirés.

Hassan évoque également le constat d'une mauvaise gestion de la ville que la présence des animaux illustre: "Il ne faut pas qu'il y ait des animaux dans la capitale [...] Il faut des lois pour mieux organiser cette présence"²⁸. L'âne souligne en effet les insuffisances dans l'aménagement dans la ville. Sa présence est le signe d'une transformation inachevée de la ville et qui ne correspond pas encore aux aspirations des décideurs. L'âne souffre d'une mauvaise image dans les mentalités des habitants de Khartoum, notamment auprès des couches les plus aisées de la population (Fernando et al., 2004 ; Pearson et al., 1999). L'âne est en effet un animal associé aux populations précaires et illustre la présence encore majeure de la pauvreté dans la ville. Il ne bénéficie pas d'un statut privilégié comme pouvaient ou peuvent encore avoir certains animaux, les bovins par exemple, dans de nombreuses sociétés. L'âne cristallise à lui seul deux problématiques soulevées par Hassan : une mauvaise gestion de la ville et une

²⁷ Entretien Hassan, 01.08.2021

²⁸ Entretien Hassan, 01.08.2021

omniprésence de la pauvreté dans la ville de Khartoum. L'âne est donc l'objet de politique d'éviction pour réduire sa présence dans les rues. Ainsi, Le centre de Khartoum est totalement proscrit aux ânes qui ne peuvent donc s'y rendre. Dans d'autres quartiers de la ville comme Amarat, les *arbaji* peuvent être soumis à des amendes de la part des autorités locales: Mahaliya, comité de résistance, police (Sauloup, 2011). Enfin, ce sont les ponts entre les trois villes qui leur sont aussi interdits, ce qui représente une limite très contraignante pour les *arbaji* qui, comme Abdallah, viennent de Bahri pour travailler à Deim. Au-delà des interdictions formelles de se rendre dans ces quartiers centraux qui accueillent les institutions centrales du gouvernement soudanais et les ambassades, c'est l'aménagement de la ville dans son ensemble qui ne prend pas en considération la présence des ânes. La ville se dote en infrastructures routières comme des voies express ou des autoponts, qui ne sont pas accessibles pour les *arbaji* : « les nouveaux autoponts dans les quartiers où on peut pas aller, on les évite. Parce que c'est dangereux ». Ces aménagements participent d'une requalification de la ville, en faveur des véhicules motorisés souvent incompatible avec le transport animal. Ces mutations urbaines illustrent un gradient centre-périphérie. Les aménagements sont plus importants à proximité du centre et vers l'aéroport. En dehors des quartiers péri-centraux, la motorisation des ménages est moindre, les routes sont moins souvent goudronnées. Les ânes sont alors davantage utilisés comme moyen de transport (Angara et al., 2011).

« Les animaux participent ainsi de la qualification et de la disqualification de certains lieux urbains » (Estebanez, 2016, p.127). L'âne dans les quartiers centraux et péri-centraux de Khartoum entache le mythe d'une capitale moderne (Raffestin, 1993). Il est donc important pour les élites urbaines de mettre en place un aménagement qui rationalise la place de l'animal en ville. Ces discours sur une nécessaire transformation de la ville, nous le voyons sont relayés par des populations plus aisées: commerçants ou promoteur immobilier, comme Hassan. Cela nous montre que l'importance performative de la pensée des élites qui se diffuse à travers la société et construisent un certain modèle de ville (Fournet-Guerin, 2011). Mais des facteurs d'ordre socio-économiques font persister cette présence des *arbaji* et de leurs ânes.

3.2 Des dynamiques économiques qui maintiennent les ânes et leurs maîtres en ville

Quoiqu'en dise Hassan et les commerçants, qui souhaitent voir les ânes disparaître de la capitale, force est de constater que les ânes perdurent comme outils de travail dans les quartiers péri-centraux. Nous assistons à un double mouvement d'éviction entrepris par les autorités publiques et une adaptation des *arbaji* au contexte de crise économique.

La variabilité des conditions de travail est très courante dans le secteur informel (Sauloup, 2011). Toutefois, il serait hasardeux de parler uniquement de capacité de débrouillardise ou de passivité de la part des travailleurs informels (Roy, 2011 ; Fournet-Guerin, 2011). C'est plutôt le reflet d'une nécessaire adaptation au contexte économique souvent difficile que connaît le pays. Le Soudan connaît l'une des plus fortes inflation au

monde, après le Venezuela et le Liban notamment (Ardol, 2019). Les prix des produits s'envolent et également les pénuries de produits de première nécessité (Lavergne, 2020). Le taux de change depuis la livre soudanaise vers l'euro et le dollar s'est effondré. 1 euro représentait 65 livres soudanaise au début de l'année 2021. En Aout 2021, il faut près de 500 livres pour 1 euro. Le taux de change qui était décidé par la banque centrale a été libéralisé en de début d'année pour contrecarrer l'émergence du marché noir et ramener des devises auprès des institutions bancaires formelles. Les *arbaji* nous ont longuement parlé des difficultés à gagner assez d'argent au regard de l'inflation des prix. Cette situation complique d'une part le travail de l'*arbaji* qui doit faire davantage de livraison pour gagner plus d'argent sans pour autant augmenter ces revenus. Ainsi, Ramis nous explique qu'il a commencé la livraison pour 1 SDG, il y a 8 ans. Désormais, les *arbaji* ne peuvent accepter de faire une livraison pour « moins de 1000 SDG »²⁹. D'autres part, ces augmentations importantes des prix ont aussi des répercussions sur leurs ânes. Trouver de la nourriture pour leurs animaux devient plus difficile. « Avant, il y a 5 ans la nourriture de l'âne c'était 50 SDG/jour, maintenant c'est 300 SDG »³⁰. Les *arbaji* nous ont aussi expliqué qu'ils devaient faire des choix lorsqu'il ne gagnaient pas assez d'argent pour nourrir leurs ânes, alors qu'ils ont toujours présenté l'alimentation des animaux comme fondamentale car nécessaire pour leur travail. Mubarak a ainsi avoué qu'il avait réduit la nourriture pour son âne ces dernières années.

L'inflation touche aussi le prix des ânes. Ce paramètre est particulièrement crucial car l'âne est l'outil de travail des *arbaji* mais il n'est pas éternel. Un âne peut travailler en général cinq ans (Zenebe et al., 2000). Ensuite il devient trop vieux, trop fragile pour travailler. Les *arbaji* sont donc contraints de racheter assez régulièrement un âne pour travailler. L'envolée des prix a totalement bouleversé le prix d'un âne au Soudan. Lors de notre enquête, nous avons demandé les prix d'achat des ânes en fonction des années. Le constat est impressionnant. Alors que Omar évoque 2000 SDG le prix pour un âne acheté durant les années 2000, il a coûté 30 000 SDG à Abdallah en 2018 et 150 000 SDG à Mubarak en 2021. Lorsque nous nous sommes rendus à Mayo, au marché des ânes, les éleveurs d'ânes venus vendre leurs ânes faisaient démarrer les prix à 250 000 SDG. Cela fait changer le statut de l'âne. Alors qu'il était considéré comme un simple outil de travail pour des populations précaires, l'âne devient une marchandise convoitée. En effet, afin de pallier à l'inflation et l'envolée des prix, il est important pour les populations d'investir leur monnaie dans des objets. Ainsi, ils ne perdent pas d'argent car le prix de la marchandise suit l'inflation alors que la monnaie s'effondre. C'est particulièrement le cas pour l'immobilier (Denis, 2006). Mais pour des populations plus précaires, le choix d'investir son argent va se porter sur des marchandises plus modestes comme des véhicules ou des ânes. En plus de travailler avec leurs ânes, certains *arbaji*

²⁹ Entretien Abdallah, 29.07.2021

³⁰ Entretien Omar, 05.08.2021

nous ont aussi indiqué qu'ils achetaient des ânes pour les revendre ensuite car comme nous l'avons vu, leur prix augmente avec l'inflation.

A partir d'un tel constat, nous pouvons penser que le travail des *arbaji* est de plus en plus difficile car ils ont moins d'opportunités de faire des livraisons et le prix de leurs ânes augmentent sans cesse. Toutefois, si cela est le cas pour une certaine fraction des *arbaji*, la crise accroît le recours aux ânes. En qualité de moyen de transport qui ne nécessite pas de carburant, l'âne tire son épingle du jeu dans un contexte de pénurie d'essence. Le transport par âne reste donc moins cher, l'un de ses principaux atouts (Fernando et al., 2004). L'âne résiste face aux nouveaux modes de transport. Par exemple, les moto-charrettes (figure 20) qui sont plébiscitées par les marchands pour leur efficacité et la productivité qu'elles permettent, et qui s'inscrivent dans la politique de modernisation de la ville, peuvent devenir caduques lors des pénuries d'essence ou lors de l'envolée des prix des carburants. Les avis s'opposent à propos de l'augmentation des ânes. Certains commerçants estiment que les *arbaji* sont en diminution alors que les *arbaji* eux-mêmes pensent être de plus en plus nombreux car l'âne est un bon moyen d'accéder à un emploi. Un vendeur d'âne au marché de Mayo nous explique que les *arbaji* persistent car ils « profitent des crises et des coupures pour faire du commerce »³¹. Les coupures d'eau dans les quartiers péri-centraux amènent les habitants à acheter de l'eau aux *arbaji*. Les pénuries d'essence affaiblissent la concurrence des autres moyens de transport. En définitive, malgré les volontés politiques d'exclure les ânes et les *arbaji* de la ville, ils se maintiennent dans un contexte de crise économique.

³¹ Observation, 21.08.2021

Figure 20. Une moto-charrette dans le souk d'Al Markezi (Parot, 2021)



3.3 Ce que nous disent la présence de ces *arbaji* sur l'importance de la crise politique qui touche le pays

Etudier les *arbaji* et leurs ânes est donc un moyen de saisir la précarité et la pauvreté dans la ville de Khartoum. Le spectre de la crise économique et de l'inflation a particulièrement marqué les échanges avec les *arbaji*. Toutefois, cette crise économique s'inscrit aussi dans une temporalité politique remarquable dans l'histoire contemporaine du Soudan. Le pays a en effet connu un soulèvement populaire à la fin de l'année 2018 qui a abouti à la destitution du dictateur Omar el-Béchar le 11 avril 2019. Depuis, le pays est dirigé par un gouvernement de transition, le conseil souverain, composé à la fois par des militaires et des civils (Abdourahim et al., 2020). Ce gouvernement a pour objectif la tenue d'élections libres en 2022, les premières depuis des décennies (Bach et al., 2020) alors même que le contexte économique et géopolitique est houleux (Lavergne, 2020). Le Soudan n'en est pas à son premier soulèvement, mais à son troisième : 1964, 1985 et 2019 (Bakhit, 2020). Analyser ces événements politiques en cours est un exercice délicat (Casciarri et al., 2020). Cependant, il ne faut pas non plus minorer le contexte politique

qui influence aussi la vie des *arbaji* dans leurs quotidiens. Nous tenterons donc d'esquisser ce que ces évènements politiques provoquent chez les *arbaji* tout en décentrant la focale sur les enjeux de citoyenneté et de droit à la ville.

Les différentes politiques menées aux temps d'Omar el-Béchir concernant la présence d'animaux en ville ne se sont pas interrompues. L'objectif reste de mettre un terme à une cohabitation trop proche. Néanmoins, Hassan constate que « Pendant Al Inqaz, les campagnes pour ramasser les ânes étaient prises au sérieux pour les faire sortir du centre. Les gens payent des amendes très chères »³². Les mesures pour lutter contre la présence des ânes se sont un peu assouplies ces deux dernières années. Elles restent malgré tout d'actualité. Le centre-ville et les ponts leur restent interdits même si Ahmed note des assouplissements des contraventions dans des quartiers comme Amarat. Les amendes sont donc des éléments du quotidien des *arbaji* qui, comme les marchands de rue étudiés par Sauloup (2011), subissent donc des politiques répressives à leur encontre. Abdallah explique qu'il ne peut ramener son âne que tard la nuit afin de traverser le pont sans être vu par la police. C'est aussi pour cela qu'il laisse son âne sur son lieu de travail et ne le ramène pas chez lui. Ces restrictions dessinent une géographie réduite pour les *arbaji* qui sont condamnés à n'évoluer que dans les quartiers périphériques. Ils ne peuvent accéder au centre-ville. Les *arbaji* sont un exemple assez marquant des politiques ségrégatives de la capitale. Le processus d'appropriation d'un espace, étape incontournable de la fabrique de la citoyenneté des populations qui proviennent d'autres régions, est tronqué. La citoyenneté selon Gervais-Lambony (2001) est une construction permanente qui désigne les représentations et les pratiques spatiales des habitants dans l'espace urbain. Les représentations nourrissent les pratiques et vice-versa (Levy et al., 2003). Si l'on considère que le citoyen, aux sens de Gervais-Lambony (2001) est un habitant ayant accès à la ville à laquelle il est attaché, s'approprie son espace et s'intègre à un réseau de sociabilité large, nous pouvons estimer que la citoyenneté des *arbaji* est amputée par les différentes mesures qui sont prises à l'encontre d'eux et de leur âne. Le droit de se déplacer, qui est aussi une façon de s'approprier la ville, d'accéder aux services qu'elle propose et de construire sa citoyenneté, est donc affecté. Ces restrictions dans la citoyenneté ne sont pas l'apanage des seuls *arbaji*. Les sud-soudanais et les populations venant de régions périphériques connaissent aussi ce même processus de ségrégation et de discrimination (Bakhit, 2016, 2020). Pourtant les *arbaji* participent aussi de la fabrique de la ville (Berry-Chikhaoui, 2009). Et en persistant à travailler dans les quartiers-péricentraux qui leur sont de moins en moins accessibles, en continuant à se montrer au quotidien dans ces espaces, les *arbaji* revendiquent, volontairement ou non, cette citoyenneté (Sauloup, 2011).

Les *arbaji* n'en restent pas moins revendicatifs en effet. Alors qu'aucun des entretiens ne portait spécifiquement ou directement sur le contexte politique, tous l'ont mentionné. Ils ont fait part de leur avis sur le contexte actuel et du peu d'espoir qu'ils en

³² Entretien Hassan, 01.08.2021

avaient. N'oublions pas que ces avis, aussi intéressants qu'ils soient, ne sauraient représenter les positions de tous les *arbaji*. En effet, ce sont des hommes principalement âgés qui ont répondu. Leur argumentation reposait beaucoup sur une comparaison avec les régimes politiques antérieurs. Certains ont évoqué leur nostalgie d'un régime politique sévère, celui d'al Inqaz, mais dont les conditions de vie matérielles étaient meilleures selon eux. Ramis est revenu encore plus loin en rejetant le régime d'Omar El-Bachir pour citer celui de Nimeiri, qui a pris fin en 1985 après un soulèvement populaire. Il manquait dans ces déclarations celles des *arbaji* plus jeunes. Malgré leur volonté de mentionner le contexte politique, les *arbaji* ne sont pas allés jusqu'à évoquer leur participation aux soulèvements de 2018-19. Nous savons que les soulèvements ont eu lieu de manière dispersée dans les quartiers d'études (Bakhit, 2020). Hormis à Deim et Al-Sahafa, les manifestations ont été moins nombreuses. Ces quartiers de Khartoum avaient toutefois connu des manifestations en 2012 et 2013 qui ont été violemment réprimées par le régime d'el-Béchir. La particularité de la révolution de 2019 est qu'elle a impliqué des populations plus aisées de plus en plus affectées par la crise économique (Bach et al., 2020). Les *arbaji* ont plutôt insisté sur leurs conditions de vie qui se dégradent. L'impression générale qui ressort des entretiens avec les *arbaji* est une saturation compréhensible des crises économiques et politiques qui s'enchaînent. Hassan, malgré son rejet des ânes en ville, admet que la situation ne permet pas que les *arbaji* y renoncent. En mentionnant le travail des enfants qui se maintient et en invoquant l'émigration comme solution, Hassan et Ramis dresse un tableau sombre des perspectives des *arbaji*. Le Soudan est certainement à un moment charnière dans son histoire récente. Le nouveau régime se doit aussi de permettre à ses habitants de se projeter au-delà des seules pénuries de pain et d'essence. Le Soudan était le troisième pays par l'origine des migrants en Méditerranée en 2019 (Ardol, 2019). En considérant que les migrants parvenant en Europe sont en général les plus aisés des déplacés, cela nous montre que la migration est un spectre qui plane au-dessus de beaucoup de Soudanais. Dans le contexte plus circonstancié de cette enquête, l'âne est un motif pour rester en ville.

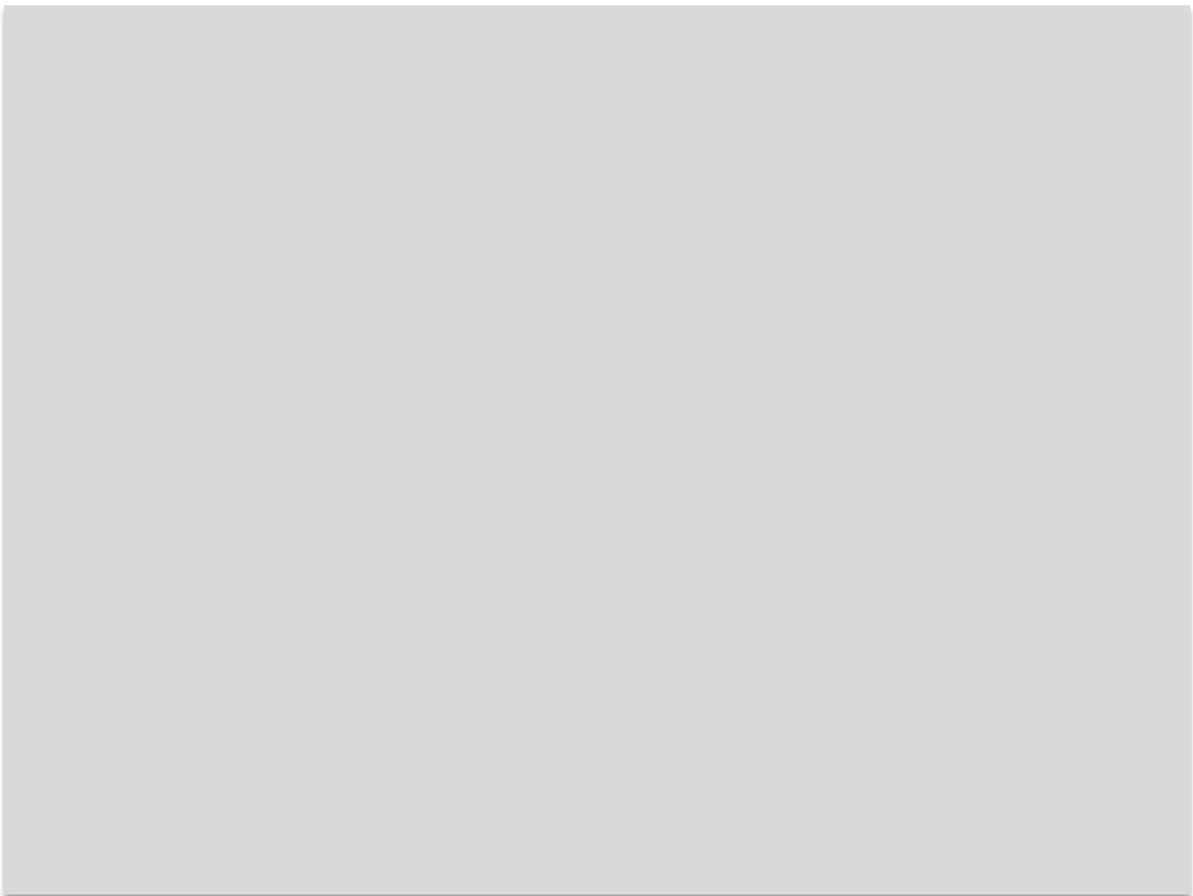
CONCLUSION. CE QUE L'ÂNE APPORTE À LA GÉOGRAPHIE DE KHARTOUM, CE QUE LES ANIMAUX APPORTENT À LA GÉOGRAPHIE URBAINE

L'étude des animaux d'élevage domestique en ville a dérivé sur l'étude plus spécifique des ânes. Quoi qu'il en soit, ce travail nous permet d'envisager comment une fraction marginalisée de la population participent à la construction de la ville (Robineau et al., 2014). L'âne est un donc animal qui évolue dans l'ambivalence : déconsidéré mais utile, peu étudié pourtant présent partout (Lompech et al., 2020). L'âne traverse les époques, à l'image de *Patience, l'âne* de Victor Hugo (1880). La présence des ânes dans les pays en développement peut servir de référent pour évaluer l'évolution de la pauvreté. Il apparaît comme un animal du quotidien parmi les pays les plus pauvres du monde (Norris et al., 2021) et encore plus au Soudan, qui abrite la deuxième population au monde d'âne. Il illustre aussi une autre réalité sur les pays d'Afrique subsaharienne, loin des clichés de la faune sauvage dans une nature préservée (Fournet-Guerin, 2011). L'âne appartient autant aux contextes ruraux qu'urbains où il dessine une géographie des inégalités et de la pauvreté. Le fait que sa population ne diminue pas au Soudan signifie que son utilisation est toujours d'actualité et de circonstance, dans un contexte de crise économique. Les *arbaji* qui travaillent avec les ânes appartiennent surtout à l'économie informelle, c'est à dire un secteur de l'économie qui n'est pas reconnu par l'État. Même si le secteur informel ne signifie pas forcément pauvreté (Bennafla, 2015), les *arbaji* illustrent quand même une catégorie pauvre de ce secteur économique. Leurs conditions de travail, déjà précaires, se complexifient avec la perpétuation de la crise économique. Alors même que l'avenir des ânes en ville étaient, pour une partie des habitants de Khartoum, révolu, nous nous apercevons que cet horizon est brouillé par les différents événements socio-politiques.

Au terme de deux années de recherche à propos des animaux en ville dans les pays en développement, l'animal apparaît incontournable dans le quotidien des urbains. Que ce soit dans les pays en développement ou sa présence persiste ou dans les pays développés où les animaux se réapproprient les espaces urbains (Gilsoul, 2020). Il s'agit donc d'un thème riche pour comprendre les enjeux urbains et environnementaux de la géographie (Benhammou, 2016). L'étude de la présence des animaux dans ces contextes urbains en grande transformation nous a permis d'évoquer l'imprégnation des considérations religieuses dans le quotidien des Indiens (Parot, 2020), les enjeux liés à la gestion et à l'aménagement aussi bien en Inde qu'au Soudan, l'importance de l'emploi informel et de la pauvreté dans la ville de Khartoum. Sujet en apparence déconnecté des considérations politiques, l'animal s'avère être une porte d'entrée pertinente pour accéder aux représentations et aux aspirations d'une partie de la population sur l'avenir de leurs villes. A travers l'étude des animaux, se dessinent des cartographies insoupçonnées des espaces urbains : des mobilités encore trop peu considérées par les décideurs politiques, des espaces refuges inconnus, des transgressions de frontières, des temporalités aussi

diverses que celles des humains. Mais cela reste mince tant l'animal, en qualité d'être vivant mobile, construit des géographies parallèles dans les villes (figure 21). Les dimensions sanitaires de la cohabitation, les conséquences de la destruction des environnements, la cohabitation forcée ou choisie, les impacts des aménagements sur les animaux, l'appropriation des nouveaux espaces urbanisés par les animaux... sont autant de sujet à part entière qui peuvent fournir des renseignements précieux dans l'objectif d'un aménagement durable des territoires urbains. L'étude des phénomènes urbains et des territoires s'enrichit avec les terrains de recherches sur les animaux. Les animaux, une géographie "sociale, politique et affective à poursuivre" (Estebanez, 2015, p.125).

Figure 21. Aquarelle d'un âne dans une rue, Soudan, Hussein, 2021



BIBLIOGRAPHIE

- **Abdalla, M. A.** (2008) « Poverty and Inequality in Urban Sudan: Policies, Institutions and Governance », *African Studies Collection*, vol. 13.
- **Abdourahim, K., Debuyser, C.** (2020) « Soudan, l'esprit de la révolution », *Arte*, France, Allemagne, 24 min.
- **Abuelzein, O.A.** (2021) “Sustainable Urban Corridors in Khartoum Case of Mohammed Najeeb Street”, *International Journal of Engineering and Management Research*, Volume-11, Issue-1.
- **Ahmad, A-M.** (1992) « The Neighbourhoods of Khartoum Reflections on their Functions, Forms and Future », *Habitat international*, vol. 16, pp 27-42.
- **Alalawi, H.** (2014) “Sudan: Donkeys provide an old-fashioned solution”, *BBC News*, 7 octobre.
- **Anduze Rivero, V.** (2020) « Observer l’usage de l’espace (dans des espaces vides), Un séjour de terrain au Mexique en temps de coronavirus », *EchoGéo*, n°52
- **Angara, T.E, Ibrahim, A., Ismail, A.** (2011) “The use of donkeys for transport: the case of Khartoum State”, *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, Vol 150, WIT Press.
- **Angara, T. E., Ismail, A. A., & Ibrahim, A. M.** (2013) “The role of donkeys in income generation and the impact of endoparasites on their performance”, *Journal of Veterinary Medicine and Animal Production*, n°2(2).
- **Arango, L.** (2009) « L’eau derrière le tuyau », *Mémoire de Master 2*, Université Paris VIII, 128p.
- **Ardol, M.** (2019) “Sudan’s December Revolution is not an Arab Spring” *Sudan Tribune*, 16 Fevrier.
- **Arnould, P., Le Lay, Y-F., Dodane, C., Méliani, I.** (2011) « La nature en ville : l'improbable biodiversité », *Géographie, économie, société*, vol. 13, n°1, pp. 45-68.
- **Aziz, A.** (2020) “Living an Embodied and Narrated Skin Tone: Shifting Power Relations and Social Landscapes in Contemporary Sudan”, *Cahiers d'études africaines*, n°240, 895-918.
- **Bach, J., Chevrillon-Guibert, R. & Franck, A.** (2020). « Introduction au thème. Soudan, la fin d’une domination autoritaire ? », *Politique africaine*, n°2, pp 5-31.
- **Bacqué, M.H., Fol, S.** (2007) « L’inégalité face à la mobilité : du constat à l’injonction », *Revue suisse de sociologie*, vol. 33 (1), pp. 89-104.
- **Bakhit, M. A. G.,** (2016) « The citizenship dilemma of Southern Sudanese communities in the post-secession era in Khartoum », *Égypte/Monde arabe*, Troisième série, n°14, pp. 47-63.
- **Bakhit, M.A.G.** (2020) “Shantytowns Identity versus Middle Class Identity: A Reading of the Historical and Geographical Dimension of December 2018-April 2019 Uprising across Khartoum”, *Cahiers d'études africaines*, n° 240, pp. 919-941.

- **Baratay, É.** (2012) « La promotion de l'animal sensible. Une révolution dans la Révolution », *Revue historique*, vol. 661, no. 1, pp. 131-153.
- **Bates L. A., Byrne R. W.** (2007), « Creative or created: Using anecdotes to investigate animal cognition », *Methods*, vol 42, pp. 12-21.
- **Beja-Pereira, A., England, P. R., Ferrand, N., Jordan, S., Bakhiet, A. O., Abdalla, M. A., Luikart, G.** (2004) "African origins of the domestic donkey", *Science*, n°304.
- **Benhammou, F.** (2016). « Une histoire contemporaine de la géographie française de l'animal », Denis Chartier éd., *Manifeste pour une géographie environnementale*. Géographie, écologie, politique. Presses de Sciences Po, pp. 141-164.
- **Bennafla, K.** (2020) « Frontières et dynamiques frontalières contemporaines de l'Égypte (2011-2019) », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 282, pp. 331-360.
- **Bennafla, K.** (2015) « notion à la une : l'informalité », *Géoconfluences*.
- **Berry-Chikhaoui, I.** (2009) « Les notions de citoyenneté et d'urbanité dans l'analyse des villes du Monde arabe », *Les Cahiers d'EMAM*, 18, pp. 9-20.
- **Blanc, N.** (2000) *Les animaux et la ville*, Paris, Odile Jacob.
- **Blanc, N., Cohen, M.** (2002) « l'animal, une figure de la géographie contemporaine » dans la place de l'animal, *Espaces et sociétés*, 3, 2002, ERES.
- **Bonte, M.** (2020) « Faire du terrain dans l'univers noctambule de Beyrouth. La distance comme négociation et comme assignation », *Émulations*, n° 33.
- **Bortolamiol, S., Raymond, R. & Simon, L.** (2017). « Territoires des humains et territoires des animaux : éléments de réflexions pour une géographie animale. » *Annales de géographie*, n°716, pp. 387-407.
- **Brachet, E.** (2021) « Au Soudan, le gouvernement rêve de relancer le projet agricole de la Gezira », *Le Monde*, 26 juillet.
- **Brisebarre, A.M.** (2002) « Le statut du moutons du sacrifice de l'Ayd Al-Kabir : rapport à l'animal, à son sang et à sa viande », *Anthropozoologica*, n°35.
- **Brisebarre, A.M.** (2013) « La redistribution de la viande sacrificielle en Islam », *Sens-Dessous*, 2(2), pp. 19-30.
- **Bruckert, M.** (2019) « L'abattage en Inde. Modalités techniques, recompositions spatiales et contestations politiques », *Anthropology of food*, vol. S13.
- **Buller, H.** (2012) « "One slash of light, then gone" », *Études rurales*, n°189, pp. 139-153.
- **Cadène, P.** (1991), « La mise au propre des villes indiennes : De la dégradation à la différenciation ? », *Les Annales de la recherche urbaine*, n°53, pp. 13-22.
- **Cadène, P., Dumortier, B.** (2017) « Chapitre 6: l'Urbanisation en Afrique du Sahel et du Sahara à la Méditerranée », dir. Dumortier, B., *L'Afrique du Sahel et du Sahara à la Méditerranée*, Armand Colin, Paris.
- **Camps, G., Musso, J.C., Chaker, S.** (1988) "L'âne", *Encyclopédie berbère*, n°5, pp. 647-657.
- **Casciarri, B.** (2014) "A central marginality: the "invisibilization" of urban pastoralist in Khartoum state", dir. Gertel, J., Rottenburg, R., Calkins, S., *Disrupting territories*, James Currey ed.

- **Casciarri, B.** (2016) « Être, devenir et ne plus être janûbi : parcours de l'identité « sudiste » entre le CPA et l'après 2011 dans un quartier populaire de la ville de Khartoum (Deim) », *Égypte/Monde arabe*, Troisième série, n°14.
- **Casciarri, B., Franck, A., Manfredi, S. & Assal, M.** (2020) « Ethnicité, religion, nationalisme: Intersections et ambiguïtés dans un Soudan en mouvement », *Cahiers d'études africaines*, n°240, 761-778
- **Catellin, S., Loty, L.** (2013) « Sérendipité et indiscipline », *Hermès*, La Revue, C.N.R.S. Editions, n° 67, pp. 32-40
- **Catier D., Gelas, J., Glissant, F.** (2018) « Sur les routes de l'esclavage, partie 1 », *Arte*, France, 52 mn.
- **Cesaro, J.D., Apolloni, A.** (2020) « Élevage et urbanité, dans les villes développées ou en développement, quelles oppositions et quelles complémentarités ? », *Territoire en mouvement, Revue de géographie et aménagement*, n°44-45.
- **Chaléard, J-L., Berger, M., Ninot, O.** (2016) « Métropolisation et recompositions des espaces à dominante rurale à la périphérie des métropoles des Sud », *Revue Tiers-Monde*, Hors-série, 2, pp. 199-221.
- **Chaléard J-L., Sanjuan, T.** (2017) *Géographie du développement. Territoires et mondialisation dans les Suds*, Paris, Armand Colin, coll. U. 270 p.
- **Chebel, M.** (2013) *L'imaginaire arabo-musulman*, Presses Universitaires de France, Paris, 392 p.
- **Chevillon-Guibert, R., Marchal, R.** (2020). « L'histoire n'est jamais écrite. » Entretien avec Roland Marchal sur la révolution de 2019 au Soudan. *Politique africaine*, n°158, pp. 187-203.
- **Choplin, A.** (2006) « Fabriquer des villes capitales entre monde arabe et Afrique noire: Nouakchott (Mauritanie) et Khartoum (Soudan), étude comparée », thèse de Doctorat en Géographie, Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 536 p.
- **Choplin, A., Franck, A.** (2010) « A glimpse of Dubai in Khartoum and Nouakchott, Prestige Urban Projects on the Margins of the Arab World », *Built Environment*, Alexandrine Press, 36 (2), pp.64-77
- **Cofie, O.O., Van Veenhuizen, R., Drechsel, P.** (2003) "Contribution of urban and peri-urban agriculture to food security in sub-Saharan Africa", *Africa session of 3rd WWF*, Kyoto, 17th March.
- **Clouet, H., Madon, J., Oudot, J.** (2020) « Enquêter en temps de crise. Quelles transformations pour le travail de terrain ? », CSO, *SciencesPo*.
- **Conceiao P.** (2020) "Human Development Report 2020", *United Nations Development Programme*, New York, 412 p.
- **D'Allessandro-Scarpari, C.** (2019) "La géographie urbaine tropicale française en Afrique subsaharienne : une géographie de villes « fantômes » ? », dir. Velasco-Graciet. H., *les tropiques des géographes*, pp. 101-114.
- **Descola, P.** (2015) *Par-delà Nature et Culture*, Paris, Folio.
- **Denis, E.** (2005) « De quelques dimensions de Khartoum et de l'urbanisation au Soudan » *Lettre de l'Observatoire Urbain du Caire Contemporain*, pp.21-31.

- **Denis, E.** (2006) “Khartoum : ville refuge et métropole rentière”, Cahiers du Gremamo, pp.87-127.
- **Depraz, S.** (2017) « Chapitre 1. “Une théorisation des marges : approches épistémologiques et conceptuelles » *La France des marges: Géographie des espaces « autres »*, Armand Colin, pp. 13-39.
- **Di Meo, G.** (1998) *Géographie sociale et territoires*, Paris, Nathan.
- **Dietrich, J.** (2013) « Critique du terrain ou terrain critique : de la construction d’un positionnement éthique de recherche dans l’altérité », *Carnets de géographes*, n°5, Rubrique Carnets de terrain.
- **Donadieu, P.** (2003) « La construction actuelle des villes-campagnes: De l’utopie aux réalités », *Histoire urbaine*, vol. 8, 157-170.
- **Dubois, C.**, (1991) « Morphologies de Khartoum : Conflits d’Identité (1820-début de XXe siècle) », dir. H. Bleuchot, C. Delmet., D. Hopwood ed. Sudan, History Identity, ideology, Oxford: Ithaca Press. pp. 13-33.
- **El Kheir, O.** (2012) « The urban environment of Khartoum », *Proceedings of National Civic Forum (NCF)*, Rio+ 20 Civil Society Preparatory Process.
- **Elniema M.** (2012) “Involvement of women in livestock husbandry in urban and peri-urban of Khartoum North Province (KNP) of Sudan”, *Research Opinions in Animal & Veterinary Sciences*, pp. 141-143
- **Eltayeb, G.E.**, (2003) « The case of Khartoum, Sudan », *Urban slums reports*, IGAD, pp. 1-20
- **Emel, J., Wilbert, C. and Wolch, J.** (2002) « Animal Geographies », *Society & Animals*, Leiden.
- **Estebanez, J.** (2010). « Le zoo comme dispositif spatial : mise en scène du monde et de la juste distance entre l’humain et l’animal. » *L’Espace géographique*, vol. 39(2), pp. 172-179.
- **Estebanez, J., Gouabault, E. et Michalon, J.** (2013) « Où sont les animaux ? Pour une géographie humanimale », *Carnets de géographes*, n°5.
- **Estebanez, J.** (2014) « Des animaux-objets ? », *Géographie et cultures*, pp. 91-92.
- **Estebanez, J.** (2015) « Pour une ville vivante ? Les animaux dans la fabrique de la ville, histoire d’une requalification partagée », *Histoire urbaine*, vol. 44, no. 3, pp. 5-20.
- **Estebanez, J.** (2016) « Les animaux et la ville. Une histoire sociale, politique et affective à poursuivre », *Histoire urbaine*, vol. 47, no. 3, pp. 125-129.
- **Fernando, P., Starkey, P.** (2004) “Donkeys and development: socio-economic aspects of donkey use in Africa”, *Donkeys, People and Development*, Technical Centre for Agricultural and Rural Cooperation (CTA).
- **Förster, T., Ammann, C.** (2018) « Les villes africaines et le casse-tête du développement. Acteurs et capacité d’agir dans la zone grise urbaine », *Revue internationale de politique de développement*, n°10.
- **Fournet-Guérin, C.** (2011). “Les villes d’Afrique subsaharienne dans le champ de la géographie française et de la production documentaire : une géographie de villes « fantômes » ?”, *L’Information géographique*, vol. 75, pp. 49-67

- **Franck, A.** (2001) “Des agriculteurs dans la ville”, Mémoire de Master 2, CEDEJ-K.
- **Franck, A.** (2006) « Maraîchers à Khartoum : entre intégration et marginalisation étude des capacités intégratrices de l'agriculture urbaine », *Revue Tiers Monde*, vol. 185, no. 1, pp. 39-55.
- **Franck, A.** (2007) « Produire pour la ville, produire la ville: Etude de l'intégration des activités agricoles et des agriculteurs dans l'agglomération du Grand Khartoum (Soudan) », thèse de géographie, Université Paris X- Nanterre.
- **Franck, A., Iverné, C.** (2014) « Khartoum, capitale mutante », *La vie des idées*. 29 décembre.
- **Franck, A., Gardin, J. & Givre, O.** (2015) « La mort animale rituelle en ville: Une approche comparée de la « fête du sacrifice » à Istanbul, Khartoum et Paris », *Histoire urbaine*, vol. 3(3), pp. 139-168.
- **Franck, A.** (2016) « Le Grand Khartoum sans Sudistes ? », *Égypte/Monde arabe*, Troisième série, n°14.
- **Franck, A.** (2020) « Trois décennies de politiques de logement populaire à Khartoum : entre violence, clientélisme et consensus social », *Politique africaine*, n°158, pp. 149-174.
- **Gelzéau, V.** (2014) « Voyager en ignorance, voisiner en connivence. Le terrain d'une géographe française en Corée », *Croisements*, pp. 110-127.
- **Gervais-Lambony, P.** (2001) « La citadinité, un arbre dans la forêt ou comment un mot peut en cacher d'autres », *Vocabulaire de la ville*, Editions du temps, pp. 92-108.
- **Gillette, C.** (2014) « L'assainissement à Khartoum, un problème qui ne se pose pas ? », Mémoire de Master 1, Université Paris-1.
- **Gilsoul, N.** (2020), « Les animaux des villes, des citoyens étonnants », *Télérama* n°3668, 1 Mai.
- **Guendel, S., Richards, W.** (2002) “Peri-urban and urban livestock keeping in East Africa-a coping strategy for the poor”, *DFID Livestock Production Programme*, Natural Resources Institute.
- **Hall, E.T.** (1978) *La dimension cachée*, Paris, Points.
- **Harabech, H.** (2017) « Se faire nubien.ne au Caire et au-delà : Visibilité et mémoire chez les 2e et 3e générations d'immigré.e.s. », Mémoire de M2, IEP Aix-en-Provence.
- **Hugo, V.** (1880) *L'ane*, Babelio, 34 p.
- **Humain-Lamoure, A-L., Laporte, A.** (2017), « Ville et environnement », *Introduction à la géographie urbaine*, Paris, Armand Colin, pp. 177-200.
- **Jabiot, I.** (2015) « Faire pâturer des chèvres dans un cimetière à Chefchaouen », dir. Dupret, B., Rhani, Z., Boutableb, A., Ferrié, J.N, *Le Maroc au présent*, pp. 995-1005.
- **Johnston, C.** (2013) « Entangled in language », *Carnets de géographes*, n°5.
- **Khatab H.I., Verdier V.** (1993) “Livestock resources”, dir. Darag A., Lamarque G., *Livestock production and sahelian rangelands potential: Republic of Sudan.*, CIRAD-IEMVT, pp. 29-31

- **Kheder, D., Mohamed, A.** (2021) “A study on causes of cattle liver condemnation at an abattoir in Omdurman area, Khartoum State, Sudan”, *BMC Veterinary Research*, vol. 17, n°58.
- **Kohler, F.** (2012) « Sociabilités animales », *Études rurales*, n°18.
- **Kumar, A., Barrett, F.** (2008) “Stuck in traffic: Urban transport in Africa”, *AICD Background paper, 1*.
- **Landy, F., Varrel, A.** (2015) *L’Inde : Du développement à l’émergence*, Paris, Armand Colin.
- **Lavergne, M.** (1997) « La violence d’État comme mode de régulation de la croissance urbaine: le cas de Khartoum (Soudan) », *Espace, populations, sociétés*, pp. 49-64.
- **Lavergne, M.** (2020) « Reconstruire le Soudan ? », *Esprit*, pp. 39-42.
- **Lesur-Gebremariam, J.** (2010) « Domestication animale en Afrique », *Les nouvelles de l’archéologie*, vol. 120-121, pp. 38-46.
- **Lévy, J.** (2004) « Serendipity », *EspacesTemps.net*, Dans l’air.
- **Lévy, J., Lussault, M.** (2013) *Dictionnaire de géographie et de l’espace des sociétés*, La Documentation Française, Paris, 1137 p.
- **Lhoste, P.** (2004) « La traction animale en Afrique subsaharienne : histoire et nouveaux enjeux », *Revue d’élevage et de médecine vétérinaire des pays tropicaux*, Vol. 57, 3–4, p. 125–31.
- **Livian, Y.** (2015), « Initiation à la méthodologie de recherche en SHS : réussir son mémoire ou thèse », HALSHS.
- **Lombard J., Ninot O.** (2010) « Connecter et intégrer. Les territoires et les mutations des transports en Afrique », *Bulletin de l’Association de géographes français*, 87e année, n°1 pp. 69-86.
- **Lompech, M., Ricard, D.** (2020) « Des ânes partout, pourquoi et pour quoi faire ? », *Économie rurale*, n°374, 17-34.
- **Malik, E.M., Ahmed, E.S., El khalifa, S.M., Hussein, M.A., Sulieman; A.M.N** (2003) “Stratification of Khartoum urban area by the risk of malaria transmission”, *Eastern Mediterranean Health Journal*, Vol. 9, No. 4, pp. 559-69.
- **Manier, B.** (2011) *Le travail des enfants dans le monde*, Paris, La Découverte, 128 p.
- **M.A.R.** (1998) “Animal Census”, *Ministry of Animal Resources statistical book*, Khartoum, Sudan.
- **Mauz, I.** (2002) « les conceptions de la juste place des animaux dans les alpes françaises », dans la place de l’animal, *Espaces et sociétés*, n°3, ERES
- **Mendibil, D.** (2019) « Chapitre 19. Pourquoi les géographes vont-ils sur le terrain ? », dir. Clerc, P., Deprest F., Labinal G. et al., *Géographies. Épistémologie et histoire des savoirs sur l’espace*, Paris, Armand Colin, U, p. 121-125.
- **Michalon, J.** (2013) « L’animal : entre urbanité, esthétique, et politique », *Carnets de géographes*, n°5.
- **Michel, B., Ouellet, A.** (2020) « Faire de la recherche en Chine », *Carnets de géographes* n° 14.

- **Ministry of water** (2017) “Sudan Drinking Water Safety Strategic Framework (SDWSSF)”, Sudan.
- **Mittermeier R. A. Brooks, T., Da Fonseca, G., Brito D.** (2007) « Focus : les pays de mégadiversité », Pierre Jacquet et al., *Regards sur la Terre*, Presses de Sciences-Po.
- **Mofadel, H., Ibrahim A., Awad, S., Saad, M., Elsheikh, ; K.M.A.** (2016) “Waste Management in Sudan: A case of Waste Characterization in Khartoum State”, *Global waste management symposium*.
- **Mohamed Sali, M.** (1984) *Pastoralism in town*, Development and research centre, (DSRC), University of Khartoum.
- **Mohammed, S.S** (2019) “Animal Welfare: Road Traffic Accidents and Animals Loss, Khartoum State, Sudan”, *Sudan Journal of Science and Technology*, vol. 20, No. 1.
- **Nahmias, P., Le Caro, Y.** (2012) « Pour une définition de l’agriculture urbaine : réciprocity fonctionnelle et diversité des formes spatiales », *Environnement urbain*, vol. 6.
- **Ninot, O.** (2010) « Des moutons pour la fête : l’approvisionnement de Dakar en moutons de Tabaski », *Les Cahiers d’Outre-Mer*, n°249, 141-164.
- **Norris, S. L., Little, H. A., Ryding, J., Raw, Z.** (2021) “Global donkey and mule populations: Figures and trends”. *PloS one*, n°16(2).
- **OCDE/FAO** (2016), « L’agriculture en Afrique subsaharienne : Perspectives et enjeux de la décennie à venir », *Perspectives agricoles de l’OCDE et de la FAO 2016-2025*, Éditions OCDE, Paris.
- **Olivier de Sardan, J.** (2018) « La rigueur du qualitatif », *L’Autre*, vol. 19, pp. 223-234.
- **Oudman, L.** (2004) “Donkeys for traction and tillage”, *Agromisa Foundation, Wageningen*, dir. Jan H. Loedeman (ed), The Netherlands, 84p.
- **Pantuliano, S. Assal, M. et al.** (2011) « City limits: urbanisation and vulnerability in Sudan Khartoum case study», Humanitarian policy group/Overseas Development institute, London, 52 p.
- **Parot, N.** (2020) “Une géographie des animaux dans les villes indiennes », Mémoire de Master 1, Université Lyon 3.
- **Patwardhan, A., Nalavade, S., Ghate, U.** (2001) « Urban wildlife and protected areas in India. » *Parks Cities and Protected Areas*, n°11, pp. 28-34.
- **Paulet, J-P.** (2011) *Géographie urbaine*, Paris, Armand Colin, 125p.
- **Pearson, R. A., Nengomasha, E., Krecek, R. C.** (1999) “The challenges in using donkeys for work in Africa”, *Meeting the challenges of animal traction*, pp. 190-198.
- **Petit, E.** (2010) « Du fil de l’eau en fils à retordre: Comment bricoler des techniques de terrain protéiformes en une méthodologie qualitative cohérente en géographie ? », *L’Information géographique*, vol. 74, pp. 9-26.
- **Raffestin, C.** (1987) « La fonction capitale est-elle nomade ? », *Urbanisme*, n°217, p. 132-135

- **Raffestin, C.** (1993) « Une capitale est-elle l'expression d'une sémiosphère nationale ou le lieu de mise en scène du pouvoir? », *capitales: perspectives internationales*, pp. 7-29.
- **Retailé, D.** (2010) « Au terrain, un apprentissage », *L'Information géographique*, vol. 74, n° 1, pp. 84-96.
- **Richardson, G.M., Whitney, J.** (1995) « Goats in garbage in Khartoum, Sudan », *Human Ecology*, Vol 23, No. 4-5.
- **Robineau, O.** (2018) « Elever des porcs dans une ville d'Afrique de l'Ouest : arrangements entre acteurs pour gérer la proximité ville-élevage », *Revue d'élevage et de médecine vétérinaire des pays tropicaux*, n° 71, vol 1-2, pp. 23-31
- **Robineau, O., Soulard, C.** (2017) « Comprendre la complexité des liens ville-agriculture : intérêt d'une approche par le système agri-urbain. Le cas de Bobo-Dioulasso, Afrique de l'Ouest », *Natures Sciences Sociétés*, vol. 25, pp. 36-47.
- **Roy, A.** (2011) "Slumdog Cities: Rethinking Subaltern Urbanism", *International Journal of Urban and Regional Research*, volume 35, p. 223-238.
- **Salenson, I.** (2020) « L'Afrique de demain sera ruraine », *L'économie africaine 2020*, La Découverte, pp. 57-76.
- **Sauloup, G.** (2011) « Les marchands de rue à Khartoum 2. Métropolisation et citadinité au cœur de la capitale soudanaise » Mémoire de Master 2, Université de Paris 1.
- **Sauloup, G.** (2012) "Dans l'ombre de l'Etat, les informels de la rue à Khartoum (Soudan) », *Márgenes*, Vol.9, n° 11, pp. 126-135.
- **Schumacher, J., Luedeling, E., Gebauer, J., Saied, A., El-Siddig, K., & Buerkert, A.** (2009) "Spatial expansion and water requirements of urban agriculture in Khartoum, Sudan", *Journal of arid environments*, n°73(4-5), pp. 399-406.
- **Soulard, C-T.** (2014) "Pratiques, politiques publiques et territoires : construire une géographie agricole des villes". HDR en Géographie. Université Michel de Montaigne-Bordeaux III, 189 p.
- **Starkey, P.** (1994) "Donkey utilization in sub-Saharan Africa: recent changes and apparent needs", *Working equines*. Proceedings of second international colloquium held, pp. 20-27.
- **Starkey, P., Starkey, M.** (2000) "Regional and world trends in donkey populations". *Starkey P and Fielding D* (eds), pp. 10-21.
- **Staszak, J-F.** (2002) « Introduction », la place de l'animal, *Espaces et sociétés*, n°3, ERES.
- **Steck, J.** (2006) « La rue africaine, territoire de l'informel ? », *Flux*, vol. 66-67, pp. 73-86.
- **Stora-Calté, C.** (2013) « Pétrole dans les deux Soudan. Production, répartition et exploitation des champs pétroliers », *Afrique contemporaine*, n°246, 119-120.
- **Van Campenhoudt, L., Quivy, R.** (2011) *Manuel de recherche en sciences sociales*, Dunod, 4^e édition, 384 p.

- **Verne, J.** (2012) « Le terrain, c'est moi ? » Reflections on the emergence of the field in translocal research”, *Annales de géographie*, 687-688, pp. 561-582.
- **Volvey, A., Calbérac, Y., Houssay-Holzschuch, M.** (2012) « Terrains de je. (Du) sujet (au) géographique ». *Annales de géographie*, n°687-688, pp. 441-461.
- **Volvey, A.** (2016) « Sur le terrain de l’émotion : déconstruire la question émotionnelle en géographie pour reconstruire son horizon épistémologique », *Carnets de géographes*, n° 9.
- **Wilson, R. T.** (2007) “Working equines in the sudan: resources, use in the rural and urban economies and effects on the global and local environments”, *Fifth International Colloquium on Working Equines*, Addis Ababa, pp. 324-330.
- **Wilson, R. T.** (2018a) « Domestic Livestock in African Cities: Production, Problems and Prospects », *Open Urban Studies and Demography Journal*, n° 4, pp. 1-14.
- **Wilson, R. T.** (2018b) « Livestock in the Republic of the Sudan: Policies, production, problems and possibilities», *Animal Husbandry, Dairy and Veterinary Science*, 2(3), pp.1-12.
- **Zenebe, S., & Fekade, T.** (2000). “The role of donkey pack-transport in the major grain market of Addis Ababa”, dir. Starkey P. and Fielding D., *Donkeys, people and development*, The Netherlands, pp. 71-78.
- **Zumrawi M., Margani K.M** (2017) “Improving Maintenance Practice for Road Network in Sudan”, *MOJ Civil Eng.*, vol. 2(6), pp. 202-207.

- **Direction générale du trésor** (2020) « Les perspectives macro-économiques du Soudan » (<https://www.tresor.economie.gouv.fr/Pays/SD/contexte-et-conjoncture>)
- **FAO** (1999) « Questions relatives à l'agriculture urbaine, focus, magazine, Janvier » (<http://www.fao.org/ag/fr/magazine/9901sp2.html>)
- **UNESCO** (2021) « Soudan : éducation et alphabétisme » (<http://uis.unesco.org/fr/country/sd>)
- **UN-Habitat** (2020) « World cities report 2020 », (<https://unhabitat.org/wcr/>)
- **The World Bank data** (2021), (<https://data.worldbank.org/indicator>)

ANNEXES

Grille d'entretien

Travail avec les ânes

- Pouvez-vous me dire comment vous en êtes venu à travailler avec des ânes ?
- Êtes-vous propriétaire de votre âne ?
- Depuis quand avez-vous votre âne ?
- Combien en avez-vous ? Quel âge ont-ils ?
- Avez-vous des mâles ou des femelles ?
- Si femelle, faites-vous la traite de lait ?
- Combien coûte un âne aujourd'hui ? le vôtre vous l'avez acheté ? où ? quand et combien ?
- Où et quels sont les marchés d'ânes de Khartoum ?
- Connaissez-vous un éleveur d'ânes ? Y en a-t-il ? Où bien sont-ils dans les campagnes ?
- Est-ce que vous avez acheté votre karro ? Où ?
- Avez-vous d'autres animaux ? si oui, lesquels ?
- Pouvez-vous m'expliquer en quoi consiste votre travail ?
- Qu'est-ce que vous transportez avec ? Quelles marchandises ?
- Comment fixez-vous le prix d'une course ? Est-ce que cela dépend du poids transporté, de la distance, du temps pour décharger ? des trois
- Avez-vous exercé un autre travail avant ou en même temps
- Où vous postez vous pour trouver du travail ? Pourquoi ? Toujours ?
- Avec l'augmentation du prix de l'essence avez-vous plus de travail qu'auparavant ?

Les Ânes dans la ville

- Dans quels quartiers faites-vous vos livraisons ? Y a-t-il des quartiers où vous vous rendez plus souvent ? Quel est l'endroit le plus éloigné où vous vous êtes rendu pour une livraison ?
- Vous rendez-vous dans des quartiers centraux comme Khartoum centre, Khartoum 2, Amarat ?
- Avez-vous travaillé dans d'autres quartiers de la ville ? où ?
- Y a-t-il des endroits, des rues que vous évitez et pourquoi ?
- Quels itinéraires prenez-vous avec votre âne pour les déplacements ?
- Est-ce que vous prenez Sahafa Zalaat avec votre âne ? Rarement, souvent, toujours ?
- Quelles sont les rues interdites aux ânes ? Combien coûte une amende ? Cela vous est-il déjà arrivé ? pouvez-vous nous raconter dans quelles circonstances ? Depuis quand ces rues sont-elles interdites aux ânes ?
- Quelle est la principale contrainte dans votre travail et dans vos déplacements ?

- Avez-vous déjà eu un accident avec votre charrette ? pouvez-vous nous raconter ?
- A quelles heures de la journée faites-vous des livraisons ? Pour quelles raisons vous déplacez-vous à certains horaires plutôt qu'à d'autres ? Quels jours ? Pourquoi ?
- Allez-vous à Omdurman et à Khartoum Nord avec votre âne ? Si oui par quel pont passez-vous et pourquoi ?

Vivre au quotidien avec des ânes ?

- Où vivez-vous ? Dans quel quartier ?
- Où gardez-vous votre âne pour la nuit ? en avez-vous plusieurs à la maison ? Y a-t-il d'autres animaux ?
- Avez-vous un véhicule en plus de votre karro ?
- Etes-vous né à Khartoum ? Sinon, où êtes-vous né ? Depuis combien de temps vivez-vous à Khartoum ? Pour quelles raisons avez-vous quitté votre région d'origine ?
- Quelle était votre activité avant votre arrivée à Khartoum ?
- Etes-vous allé à l'école ?
- Lorsque vous rentrez dans votre région d'origine, qui garde et nourrit votre âne ? Y acheter un âne pour le ramener à Khartoum est-ce intéressant ?
- Vos enfants savent-ils dresser un âne ? Peuvent-ils se déplacer avec ?
- Est-ce que vos enfants vont à l'école ?
- Est-ce qu'ils vous aident dans votre travail ?
- Ou est-ce que vous achetez de la nourriture pour votre âne ?
- Quel est le coût moyen de l'entretien de votre âne: nourriture...
- Dans le contexte actuel d'augmentation des prix, avez-vous réduit son apport de nourriture ou trouvé d'autres moyens pour parvenir à la nourrir ?
- Avez-vous consulté un vétérinaire pour votre âne ? Dans quelles circonstances ? Si non, pour quelles raisons ?
- Et de manière générale, consultez-vous un vétérinaire pour des soins, vaccins réguliers ?

Les ânes et les transformations de la ville

- Y a-t-il des associations qui regroupent les propriétaires d'ânes ? Y'en a-t-il eu ?
- Vos parcours de livraisons ont-ils été modifiés ces dernières années ? Si oui, comment ?
- Avez-vous remarqué des modifications dans les produits que vous transportez ?
- Est-ce que vous transportez des personnes ? plus ou moins ces dernières années qu'auparavant ?
- Y a-t-il plus/moins d'ânes dans les rues ces dernières années ?
- Votre activité se renforce-t-elle avant l'Aïd ?
- Participez-vous à la distribution de viande auprès des populations avec votre âne ?

- Est-ce que vous connaissez d'autres propriétaires d'ânes qui accepteraient de nous renseigner sur son travail ?

Commerçant

- Âge ? profession ? quel artisanat ?
- Utilisez-vous des ânes pour transporter vos marchandises ?
- Si non: pour quelles raisons ?
- Si oui, pourquoi utilisez-vous les ânes pour vos livraisons plutôt que d'autres moyens de transport ?
- Quelles marchandises livrez-vous avec les ânes ?
- Dans quels lieux livrez-vous grâce aux ânes ?
- Pouvez-vous livrer dans n'importe quels lieux grâce aux ânes ?
- sur une échelle de 1 à 5 : Trouvez-vous que le transport par âne est efficace/pertinent en ville ?
- Quels sont vos arguments en faveur de la livraison par âne ?
- Comment percevez-vous la présence des ânes en ville ?
- Y-en a-t-il plus/moins qu'auparavant ?
- A quoi est associée leur présence ?

Voisins

- Comment percevez-vous la présence des ânes en ville ?
- Sont-ils plus/moins nombreux qu'auparavant ?
- A quoi est associée leur présence ?
- Utilisez-vous parfois les ânes comme moyen de déplacement ?
- si oui, pour quelles raisons ? sinon, pour quelles raisons ?

Profil des interrogés (Parot, 2021)

	Age	nombre d'ânes	Résidence	Origine	Scolarité	prix âne	Ou a t-il acheté l'âne	âne vient d'où	Autres activités	Croissance karro	mentionne migration
Deim											
Abdallah	55 ans	3	Bahri	Kabushiya (Nile)	Non	30 000 SDG (2018)	Mayo	North state, Gezira	plombier	non	Oui
Ahmed	43 ans	1	Al Samrab (Bahri)	Ba bikr	11 ans	100 000 SDG (2021)	Mayo			oui	oui, indirectement
Saggana											
Moussa	50 ans	1	Mayo	Omdurman	13 ans	100 000 SDG	Mayo	North state, Gezira		non	non
Ramis	47 ans	1	Rimela	Juba, Soudan du Sud	13 ans	110 000 SDG (2020)	Mayo	North state, Gezira	Maçon		Oui
Mubarak	18 ans	1	Al Kalakla	Kordofan	12 ans	150 000 SDG (2021)	Mayo			Oui	non
Sahafa											
Osman	60 ans	1	Al Injaz	Tandali		150 000 SDG	Mayo				
Omar	54 ans	1	Al Injaz	El Guetina			El Guetina				
Comité populaire											
Hassan	45 ans		Deim						agent immobilier	oui	
constructeur Karro											
Amir	57 ans			Shendi					constructeur de karro	oui	
Commerçant											
Ahmed	55 ans		Sahafa						Commerçant	non	
Abdelkafi	40 ans		Jabra						Commerçant	non	oui
Abdel Farir	35 ans		Saggana						Commerçant	non	

	Transporte	Prix course	Salaire quotidien	budget nourriture âne	horaire de travail	Traverse pont	Quartier de livraison	Quartier interdit	Amende	Enfant arbjï ?	Véhicule	autres animaux
Deim												
Abdallah	Tout sauf des personnes	1000 SDG	2000 SDG	300 SDG	pendant le jour	la nuit	Deim	Khartoum Centre, Amarat	500 - 1000 SDG	Oui	Oui	Oui
Ahmed	Dechets, carrelage... mais pas de personne		2000 SDG	400 SDG	pendant le jour	la nuit	Deim, Amarat, Ryad	Khartoum Centre	500 SDG	pendant les vacances	Oui	Oui
Saggana												
Moussa	Tout	400-500 SDG (Saggana) 1000 (en dehors)		400 SDG	Matin	la nuit	Saggana, Souk Sharbi, Stablat, Nizha, Ryad	Khartoum Centre		pendant les vacances	Oui	Oui
Rannis	Tout sauf du ciment	500 SDG		1000 SDG	Pendant le jour	la nuit	Al Sahafa, Saggana, Jeréf, Abu Adam	Khartoum Centre			Non	
Mubarak	Tout sauf des personnes		3000 SDG		8h-17h	non	Souk Sharbi, Saggana, Z.I, Jeréf	Africa Road, Khartoum Centre			non	oui
Sahafa												
Osman	Tout sauf des personnes	400 SDG		300 SDG			Al Markezi, Al Ingaz					Oui
Omar	Tout sauf des personnes	400 SDG		300 SDG			Al Markezi, Al Ingaz					
Comité populaire												
Hassan												
onstructeur Karro												
Amir												
Commerçant												
Ahmed												
Abdelkafi												
Abdel Farir												

Entretiens

Entretien n°1 - Abdallah, 55 ans, Deim

- *Comment est venue l'idée d'avoir un âne ?*

Idée venue il y a longtemps.

- *Et le karro, tu l'as acheté ?*

Non je l'ai fait moi-même. Et j'ai ensuite transporté des marchandises avec le karro.

- *Es-tu propriétaire de l'âne ?*

Oui.

- *Est ce que c'est cher d'acheter un âne*

jusqu'à 30000 SGD

- *Maintenant ou il y a quelques années ?*

30000 avant maintenant c'est plus cher à cause du comité populaire

- *Ça fait longtemps que tu l'as acheté ?*

Oui ça fait longtemps.

- *Il a quel âge ?*

2 ans.

- *C'est grand ou c'est petit pour un âne ?*

J'ai aussi deux autres ânes, de trois et quatre ans .

- *Là- bas il y a trois ânes, c'est quoi leur âge ?*

Le petit il a six mois.

- *Est-ce qu'il y a des mâles et des femelles ?*

On n'achète jamais les femelles. On la laisse avec les autres femelles mais pas ici.

- *Pourquoi ?*

Elle ne peut pas travailler, pas assez forte pour travailler. Trop fragile.

- *Donc elle ne travaille pas ?*

Non, elle s'occupe des petits. Le lait est pour les petits.

- *Tu aurais pas une idée d'un prix des ânes en ce moment*

50000 SGD maintenant. Les prix augmentent. Tous.

- *Il est où le marché des ânes, le souk principal ?*

A Mayo, au sud de Khartoum. C'est là qu'on peut acheter les ânes et tout ce qui concerne les ânes.

- *Même les karro ?*

Non les karro, on peut les construire ou les acheter n'importe où.

- *Ça coûte cher les karro ?*

On peut le faire nous-même mais c'est compliqué.

- *Ça coûte combien à peu près ?*

2000-3000 voire 5000 SGD.

- *Au marché des ânes, est-ce qu'il y a des éleveurs d'ânes ?*

Ils viennent de la campagne. C'est au souk Mayo qu'ils vendent leurs ânes. Les gens se réunissent et discutent sur les ânes. les gens veulent acheter ?

- *D'où viennent-ils exactement ?*

Northern State et El Gezira, surtout. Ils vendent à Khartoum.

- *Tu as fait toi-même ton karro ?*

J'ai acheté les différentes pièces et je l'ai construit (bruit de la rue)

- *Tout le monde fait comme toi ?*

La plupart achète leur karro.

- *C'est quoi le travail principal d'un livreur d'âne ?*

Transporter des choses.

- *Quoi d'autres ? d'autres choses qu'on peut faire avec un karro ?*

Je peux faire du travail de plombier aussi, de la construction.

- *Tout ça avec un karro ?*

Non, moi à côté.

- *Est-ce que vous transportez des légumes et des fruits par exemple ?*

Non, ce n'est pas le travail que je fais. Tout ce qui concerne la plomberie et la construction. Parce que je fais moi-même ce métier, donc plus pratique avec un karro et transporter le matériel.

- *C'est quoi le prix moyen d'une course de karro ?*

1000 SGD par course environ, c'est le moins que je puisse accepté.

- *Si je veux me déplacer de Deim à Nuzha ?*

Plus ! plus cher. Le poids ca peut faire la différence sur le prix. Oui certainement, mais on peut toujours négocier.

- *En fonction du poids, expliquez-vous.*

C'est la proximité surtout qui décide du prix. La distance quoi.

- *Est ce que tu travailles que à Deim ?*

Non, je travaille partout. Je peux aller travailler partout, sans mon karro. A Deim, c'est le travail pour les karro. C'est un endroit que je connais bien, on trouve facilement du travail. les gens peuvent nous appeler pour faire une course. Ils peuvent facilement nous contacter. Je voulais aussi aller en France, voir et revenir après.

- *Vous êtes mariés ?*

Oui. j'ai un fils qui travaille avec moi. Il est grand, il est marié lui aussi. J'ai une fille, mariée aussi. Elle est née en 1993. La avec moi, ce sont mes neveux.

- *Ils conduisent aussi les ânes ?*

Oui

- *Est ce qu'il ya des endroits ou vous ne pouvez pas aller ?*

Non jamais.

- *Tu peux aller partout dans Khartoum ?*

Si tu demandes d'aller d'un endroit j'y vais, si on est d'accord sur le prix.

- *Tu vas aller au Ryad par exemple ?*

C'est loin mais on peut y aller

- *C'est pas un problème d'y aller avec un karro ?*

Non il n'y a pas de problème. Mais on double le prix.

- *Est ce qu'il y a des rues interdites au Karro ?*

A Amarat, oui. La mairie l'interdit.

- *Qu'est ce qu'il se passe si tu y vas avec ton âne ? Tu payes une amende ?*

On paye des amendes si on y va. L'amende dépend du gars qu'on croise. Des fois, c'est 1000, des fois c'est 500. Le gars du comité populaire nous fait payer cher. il faut qu'on paye pour rentrer chez nous, sinon on peut pas.

- *Ça fait longtemps que vous payez des amendes si chères ?*

Depuis 2014. Mais on y va quand même. Je prends des rues moins fréquentées pour ne pas me faire prendre. On fait attention de ne pas être près du siège du comité populaire.

- *Qu'est ce qui est le plus dur dans votre travail ?*

Ce qui est très lourd. On doit le porter. A part ça, ça va.

- *Avez-vous déjà eu des accidents avec votre karro ?*

Pas moi mais j'ai écrasé un mec en vélo. C'est plutôt pour le vélo que c'est dangereux. Pour l'âne et moi il ne s'est rien passé.

- *Vous préférez travailler le matin, le midi ou le soir ?*

Non, j'attends souvent les appels, peu importe l'heure à laquelle c'est. Les gens m'appellent et je viens transporter. Quand on m'appelle, je viens. Après le Maghreb, je préfère pas travailler, c'est dangereux pour moi et le karro car il n'y a pas de lumière publique, je peux me faire écraser par une voiture.

- *Tu travailles aussi le weekend ?*

le vendredi je travaille pas l'après midi. Je m'arrête à la prière.

- *Est ce que c'est possible d'aller à Amarat en âne ?*

Normalement c'est interdit mais on y va quand même, si on fait attention de ne pas croiser un membre du comité de résistance.

- *Avez-vous déjà traversé le pont pour aller à Bahri ?*

On l'évite parce que c'est dangereux. Y a moyen qu'on se fasse écraser par les voitures. (laisse son âne dans le souk de Deim).

Ici c'est très compliqué, si on trouve un moyen de sortir du Soudan, on va peut-être avoir de l'aide en Europe. Si on va en Europe, un pays européen va nous aider dans un premier temps. Après, si on trouve un emploi, on paye les impôts.

- *Tu penses à sumbuk ?*

C'est dangereux mais on n'a pas le choix.

- *Vous habitez où du coup ?*

Khartoum Nord.

- *Tu es né à Khartoum Nord ?*

Oui. A la base, mon grand père, il est marocain. Mais nous on est Soudanais, désormais. Mes parents viennent de Kabushiya, c'est un village dans le Nord. Moi je suis né à Khartoum. Ça fait longtemps qu'on est à Khartoum. Depuis les années 1980. Je suis venu travailler ici depuis l'âge de 13 ans. Mes filles sont mariées. Non, on a pas besoin de beaucoup d'argent pour accepter un mari. S'ils viennent me parler sérieusement pour se marier avec mes filles, je vais le peut-etre lui dire oui.

- *la première fois que tu es venu ici, tu as pensé à acheter un karro ?*

Non, j'ai pas commencé comme Arbaji. J'ai commencé à travailler comme Tulba (employé du bâtiment).

- *Pourquoi avez-vous acheté un karro ?*

C'est un travail à côté pour gagner plus d'argent.

- *Vous avez un autre véhicule que votre karro ?*

Oui, une moto.

- *As-tu des enfants ?*

Oui. Un qui travaille avec moi. Il a quitté l'école pour travailler avec moi. Je voulais qu'il reste à l'école mais lui ne voulait pas.

- *Et pour l'âne, ça coûte beaucoup d'argent pour le nourrir ?*

Au moins 300 SGD/jour pour le nourrir. Ça fait beaucoup d'argent. Ça fait beaucoup par mois.

- *Et si l'âne est malade ? Vous allez voir un vétérinaire ?*

On va régulièrement voir le vétérinaire, quand c'est nécessaire, ça coûte très très cher. Des fois, si on va pas vite voir le vétérinaire, l'âne meurt. Ça arrive souvent ça.

- *Et vous, en tant que Arbaji, vous vous connaissez entre vous ? vous avez des meeting des fois ?*

Oui, on se connaît. Mais y'en a plusieurs qui sont partis à l'étranger. On travaille dans les mêmes quartiers donc on se connaît. On se connaît par quartier: les arbaji de Deim se connaissent, les arbaji de Saggana... Si un jour, je ne peux pas travailler, je peux appeler un arbaji que je connais dans le quartier pour qu'il me remplace.

- *Ça arrive que vous travailliez ensemble ?*

Oui si on a besoin de plusieurs karro, on s'appelle l'un l'autre pour s'entraider. il y a de la solidarité entre nous.

- *Pensez vous que les karro sont plus nombreux ou pas qu'auparavant ?*

Ils sont moins qu'avant parce que y'a d'autres moyens pour les transporter. les voitures, les tuk-tuk, les motocharette. Dans 10 ans, il y aura peut-etre plus de karro.

- *Du coup, vous êtes en compétition avec les motocharette ?*

Non, chacun fait son travail. Non pas de compétition. d'autre part, il y a des quartiers ou on ne peut pas aller avec les ânes alors que les tuk-tuk et les motocharettes oui. Il y a des commerçants qui préfèrent les motocharettes.

- *Donc il y a bien une compétition ?*

La vie est compliquée. Des fois, quand je ne peux pas travailler, je dois nourrir l'âne donc je paye de ma poche. C'est la première chose que je dois faire, nourrir l'âne.

- *Vous transportez aussi des personnes ?*

Non, non. Sauf des fois les enfants, ils veulent faire un tour, juste pour s'amuser. ils payent la course mais c'est juste pour s'amuser. Ils conduisent l'âne. Quand ils grandissent, ils pourront faire arbaji.

- *Pendant l'Aid, comment faites-vous ? Vous trouvez du travail ?*

Oui, pendant les fêtes du ramadan on trouve du travail, c'est plus facile que pendant la fête du mouton. Y'a rien à transporter pendant l'Aïd. tout le monde, il est chez soi. Dès fois, des gens m'appellent pour un petit boulot mais c'est pas souvent. Le travail reprend après le troisième jour de l'Aïd.

Ca arrive aussi que le jour avant l'Aïd, ca arrive que j'ai trop de travail car il faut décorer les maisons avant l'Aïd. Je fais aussi maçon et donc je me déplace avec le karro.

Je travaille plus en fin de mois, quand les gens touchent leur salaire et qu'ils peuvent facilement me payer. Parce que nous on travaille pas à crédit. S' ils ne peuvent pas nous payer, on ne travaille pas. Même si je suis sûr qu'il a de l'argent sur son compte mais qu'il a pas de cash, je n'accepte pas. Car j'ai besoin de cash tout de suite. On préfère ne pas travailler que d'attendre que l'on soit payé. C'est devenu très compliqué avec des jours où on travaille pas du tout. Parce que j'ai d'autres animaux (des chèvres) à la maison et que j'ai besoin de les nourrir donc j'ai besoin d'argent tout de suite. Et puis il y a les enfants, l'âne. les chèvres sont très importantes car elles font le lait donc besoin d'être nourries tous les jours. je laisse les chèvres pendant la journée se balader dans le quartier mais ça arrive que des gens du comité ramassent toutes les chèvres et les vendent. Et puis il y a des voleurs. Et même si les gens du comité savent qu'elles sont volées mais ne disent rien. C'est pas la peine de porter plainte car ça va durer longtemps et rien changer dans l'histoire.

[Débat entre Abdallah et un autre sur la politique.]

- *Vous êtes sûr que c'est les membres du comité populaire ou juste des voleurs ?*

Même si c'est des voleurs les gens du comité participent, ils touchent de l'argent pour laisser passer les voleurs.

- *Pourquoi vous les laissez se balader sans surveillance ?*

C'est comme ça, tout le monde fait comme ça. et puis ça ne sert à rien de porter plainte. C'est plutôt la faute des inspecteurs de quartier.

(Le jeune à côté d'Abdallah) je me suis fiancé y a 1 an. Mais je n'ai pas d'argent. La préparation du mariage est très chère. Je suis près à travailler tout le temps. Même le foul est devenu cher. Tout le monde cherche à partir du Soudan. Les parents de ma fiancée m'ont mis la pression. Même si le régime était totalitaire, on avait plus de moyens et les comités de résistance nous mettent dans le pétrin. Ils se comportent comme le régime d'Al Inqaz. Y en a marre. Je gagne 2000 SGD par jour donc comment je peux faire, je peux rien faire.

Entretien n°2 - Ahmed

- *Comment vous êtes venu à avoir un âne ?*

Ça fait 25-30 ans que j'ai un âne.

- *Vous avez quel âge ?*

43 ans.

- *Vous avez combien d'ânes ? Males ou femelles ?*

Un seul. Mais j'en achète et après un moment je les revends. J'ai toujours des mâles, on n'achète jamais les femelles car le mâle est travailleur

- *Avez vous une idée de combien coûte un âne en ce moment ?*

100000 et quelques. C'est incroyable l'augmentation du prix des animaux. La première fois que j'ai acheté un âne, j'ai payé 10000. et c'était déjà très cher. Après ça dépend, ça peut aller jusqu'à 125000

- *C'est quoi la différence de prix, qu'est ce que ça signifie ?*

s'il est grand, s'il est fort, le bien-être.

- *A quel marché achetez-vous les ânes ?*

A Mayo, on trouve les ânes. Moi je suis un expert, je sais quand l'âne il est bien, en bonne santé, je peux faire la différence.

- *Y a-t-il des éleveurs d'ânes à Mayo ?*

Pas précisément des éleveurs, mais des revendeurs qui achètent et revendent des ânes.

- *Vous avez un karro ?*

Oui.

- *Vous avez fait le karro vous-même ?*

Non je l'ai acheté.

- *C'est quoi votre principale activité ?*

Je transporte tout: les déchets, le carrelage, tout.

- *Il y a des choses que vous n'acceptez pas de transporter ?*

Rien, je transporte tout.

- *Concernant le prix de la course, ça dépend de quoi ?*

Ça dépend du prix. Hier, j'ai fait une course à Amarat, ça fait 7000 SGD.

- *Vous gagnez bien du coup ?*

Non ça c'est parce que c'est Amarat et loin d'ici donc c'est pour ça que c'est plus cher. Ici, les gens ne payent pas autant. Les gens à Amarat payent plus cher.

J'ai entendu que c'était interdit d'aller à Amarat avec un âne ?

Non, c'était avant. au temps de Al Inqaz. Il y avait des amendes de 500 SGD si on croisait un inspecteur de quartier. Maintenant, on peut circuler facilement.

- *Le poids, comment faites- vous pour porter des trucs lourds ?*

Non, quand même je fais attention à mon âne sinon il tombe malade.

- *Vous vous connaissez dans ce quartier entre Arbaji ?*

Oui.

- *Concernant le prix de la course, le prix est-il élevé ?*

J'ai l'habitude de travailler avec une dame, rue 37 et à chaque fois elle payent 1000 SGD. Je peux aller n'importe où.

- *C'est quoi le quartier ou vous faites beaucoup de livraisons ?*

Amarat.

- *et le quartier le plus loin ou vous êtes aller pour transporter des marchandises ?*

Ryad, à côté de l'aéroport.

- *Avez vous déjà circuler dans le centre de Khartoum.*

Le plus loin ou je suis allé c'est Khartoum 2. On peut aller à Al Sahafa, Jabra...

- *Vous habitez où ?*

Samrab east.

- *Mais vous travaillez ici ?*

Oui. Ici on trouve du travail, on connaît les gens ici, on a un réseau. Des fois on a du travail dans d'autres quartiers quand les gens nous appellent.

- *Ca vous arrive de refuser une livraison ?*

Je ne vais pas à côté de la mairie de quartier. J'évite. pour ne pas payer d'amende.

- *la mairie de tous les quartiers ?*

Des fois j'y vais quand même en espérant ne pas croiser les membres des comités populaires. Je connais quelqu'un qui travaille dans les mairies, je l'appelle quand j'ai un problème et il m'aide, et je ne paie pas. Mais maintenant, il est parti aux E.A.U.

- *Vous payez des amendes de 500 SGD.*

Pas plus de 500 SGD. Ça m'arrive souvent de me faire arrêter mais je paye pas à chaque fois.

- *C'est quoi le plus dangereux dans votre travail ?*

Transporter le ciment

- *Avez-vous eu un accident avant ?*

Non jamais. Ça arrive car il y a des nids de poule mais c'est pas très dangereux.

- *Vous travaillez jusqu'à quelle heure ?*

Fin d'après-midi. C'est difficile de travailler la nuit. Mais pendant le ramadan, on travaille la nuit, même s'il n'y a pas de lumière. on fait attention et on s'en sort. Je travaille la nuit que pendant le Ramadan.

- *Est ce que vous travers les ponts avec les ânes ?*

Oui ça m'arrive. Parfois pour aller chez moi, je traverse le pont avec mon karro. Mais c'est très tard le soir, après minuit.

- *Voulez vous achetez un deuxième âne ?*

Non, c'est compliqué. Ça coûte cher de le nourrir. Min 300-400 SGD/jour. Si on trouve un bon travail, on peut avancer la nourriture pour quelques jours. Mais normalement, on dépasse 2000 SGD/jour. On déduit la nourriture de l'âne des 2000.

- *Vous êtes né à Khartoum*

Oui à côté de Id-babikir, dans Khartoum Nord.

- *Vous êtes originaire de la bas ?*

Oui.

- *Avez vous été à l'école ?*

Oui jusqu'à la 5e année, j'ai fait que 5 ans.

- *Avez vous des enfants ? Est ce qu'il travaillent avec vous ?*

Oui, j'ai des enfants. Mais non, ils ne travaillent pas, ils sont à l'école. Un a fini l'école scolaire et ma fille a fini aussi. Mon fils ne travaille avec moi que pendant les vacances.

- *Vous consultez le vétérinaire si l'âne est malade ?*

Non. Moi je sais que mon âne va bien ou non. Je sais le soigner.

- *Comment vous faites ça ?*

Parce que j'ai l'expérience avec les animaux.

- *Vous connaissez d'autres arbaji, dans Deim et d'autres quartiers ?*

Oui bien sûr. On s'entraide pour trouver du travail, dès fois pour trouver l'un pour l'autre.

- *Avant et après la révolution ?*

C'était mieux avant. Avant on pouvait juste gagner 500 SGD ca suffisait. Maintenant même si on gagne 5000 voir 10000 c'est pas assez. C'est toujours la galère. Le sucre est hyper cher. On a besoin de gagner min 3000-4000 SGD/jour.

- *Vous transportez les gens ?*

Non.

- *Comment vous trouvez la tendance des karro ces dernières années ?*

Ils ont sûrement augmenté ces trois dernières années.

- *Moi je pensais que c'était moins qu'avant.*

Non ça va sûrement augmenter car les gens ont besoin d'argent et les karro coûtent moins cher que les tuk-tuk. les gens peuvent trouver du travail plus facilement.

- *Et pendant l'Aïd, comment ça se passe ?*

Certainement les deux trois jours avant l'Aïd, il y a beaucoup de travail. Mais le jour de l'Aïd, tout le monde reste chez soi.

- *Avez-vous d'autres animaux à la maison ?*

J'ai une chèvre chez moi, pour le lait.

- *Comment avez-vous eu cette chèvre ?*

On me l'a offert. Et puis j'en ai acheté deux autres. C'est pas très cher, moins cher que l'âne

- *Tous les gens qui ont un karro ont des animaux à la maison ?*

Non pas tous, mais je préfère avoir des chèvres à la maison. Parce que ça aide.

Entretien n°3 - Conversation sur les ânes

Hassan : les gens ne veulent pas travailler.

Le jeune: non ne l'écoute pas.

Un autre: Il y a des problèmes d'eau, d'électricité. L'essence est hyper cher. 1400 le litre. l'agriculture c'est très compliqué, il y a besoin de beaucoup de ressources

Mais avant le projet El Gezira, il était très grand, c'était le principal projet d'agriculture au Soudan.

Avant c'était pas comme ça. Cette année était quand même beaucoup mieux que l'année dernière car il a plu donc moins besoin d'essence pour l'irrigation.

Il y a des ânes en dehors de Khartoum. Voyez entre vous et dites moi si vous avez besoin de moi pour voir les ânes. Il faut une journée pour arriver là-bas. Avec la pluie c'est compliqué d'y aller

- *Non, il faut aller à Mayo, c'est là le marché des ânes.*

Hassan: C'est sur les animaux dans la ville, ils n'ont pas besoin de sortir de Khartoum. Vous allez quand même écrire qu'il y a des ânes dans la capitale du Soudan ? Mais non, dans notre pays, les animaux ne se baladent pas comme ça dans la ville.

- *J'ai l'impression que le nombre d'ânes va se réduire*

Hassan: Non, je pense pas, ça va augmenter au contraire. Sauf si il y a un gros changement de politique ou une nouvelle loi pour interdire la circulation des ânes dans la ville. C'est que le gouvernement qui peut faire un choix la dessus. Si le gouvernement s'en fout, ça va rien changer au nombre d'ânes. les gens achètent de plus en plus d'ânes et même les enfants ont des karro.

- *Mais il y a des quartiers où les ânes ne peuvent pas aller ?*

Hassan: La plupart des quartiers, ils peuvent s'y rendre. Peut-être Khartoum centre. Même Amarat et Khartoum 2 ou c'est interdit, on trouve des ânes. les gens ne respectent pas les règles, parce que c'est leur seul moyen de vivre. En plus, on trouve des karro sur l'autoroute de l'aéroport, c'est très dangereux. On en trouve au moins 5 par jour pas loin de l'aéroport.

Personnellement je vois souvent des ânes près du Afra Mall. C'est un endroit où il ne faut pas qu'on voit d'ânes là- bas, ça abîme l'image de la capitale. Au milieu de l'autoroute. Ça crée des accidents, évidemment.

- *Alors peut-être un changement dans 10 ans*

Pour faire un changement, il faut changer les infrastructures et l'aménagement de la ville. Aider les gens à trouver un autre travail et peut-être que là ça aura des conséquences sur le nombre d'ânes qui circulent dans la ville. L'économie du Soudan doit s'améliorer considérablement pour lutter contre la croissance des ânes en ville.

Et tout ça c'est au milieu de Khartoum. Vous pouvez imaginez ce que c'est en périphérie...Vous voyez dans Deim, il y a combien de karro ? Y a pas moyen que le nombre de karro se réduise.

- *L'amélioration de l'éducation peut aider ?*

Mais regarde tous les petits garçons qui sont là, ils vont pas à l'école car c'est pas la peine. ils voient leurs futurs. Même avec l'école ça ne va rien changer, ils préfèrent travailler avec leurs parents.

Entretien n°4 - Hassan

- *Que pensez-vous des animaux en ville, en général ?*

C'est une image dégradante de la capitale. l'âne est un animal qui vit dans la ville, ca donne une mauvaise image de la ville.

- *Êtes-vous d'accord si les animaux sont en périphéries que dans le centre ?*

Bien sur bien sur parce que Khartoum c'est une capitale. Il ne faut pas qu'il y ai des animaux dans la capitale, ça détériore l'esthétique. Et pour les animaux, c'est mieux aussi qu'ils soient en périphéries, pour leur santé. Les animaux à Khartoum ils sont mal traités. Les éleveurs ne leur donnent pas assez de nourriture et ils travaillent trop.

- *Mais vu la situation économique, c'est difficile de faire sortir les animaux de la ville, beaucoup de gens en dépendent*

C'est vrai mais ça reste toujours la capitale. Il faut des lois pour mieux organiser cette présence. Il se souvient d'une campagne lancée par les comités populaires pour remplacer tous les ânes par des Tuk-tuk. C'était un échec. parce que les gens peuvent pas acheter des tuk-tuk, c'est trop cher.

- *Concernant le nombre d'ânes à Khartoum, pensez-vous que ça a augmenté ?*

Oui, largement. Et surtout dans le quartier de Deim, ça a augmenté ces 5 dernières années. Même la construction de nouveau bâtiment n'a pas empêché croissances des ânes. Si on se balade un petit peu, on trouve encore plus de karro dans les rues de Deim.

- *Pourquoi ?*

Parce que c'est un animal accessible, ça coûte moins cher.

- *Ca vous est déjà arrivé de vous transporter avec le karro ?*

Jamais. Dans les quartiers À Omdurman, c'est le seul moyen de se déplacer entre les quartiers. Les karro sont décorés différemment, ils mettent de la musique, ça donne plus envie. Transporter les gens en karro, c'est pas pratique.

- *Si je veux poser des questions à d'autres membres du Comité de résistance, quels seraient leurs avis ?*

Finalement, ça ne change rien leur avis sur l'augmentation du nombre d'ânes à Khartoum. Le seul changement possible, c'est par la loi. et que les policiers se chargent de la faire respecter, assurent le respect des lois. Le comité de résistance vont rien changer de la situation, c'est que la police qui le pourra. J'ai des amis dans la police mais ils ont de la sympathie pour les karro. ils savent que c'est leur seul moyen de subsistance. C'est inhumain de les priver de ça. Donc ils ne luttent pas contre l'augmentation du nombre d'ânes.

Pendant Al Inqaz, les campagnes pour ramasser les ânes étaient prises au sérieux pour les faire sortir du centre. Les gens payent des amendes très chères. Mais c'est plus le cas maintenant. Il faut leur donner une alternative pour vivre avant de leur prendre leur karro. il faut une solution durable. Vous voyez bien qu'il y a des constructions de nouveaux bâtiments, et ca dans le long terme, ca va avoir des conséquences sur la circulation des karro.

Le bâtiment en construction là bas, regardez il y a des chèvres qui s'y abritent. La propriétaire a complètement abandonné l'idée de finir la construction. Il ne pourra pas

faire de profit. Il est parti dans les pays du Golfe, il n'est jamais venu voir le résultat. Il pense même à vendre son terrain.

De plus en plus, dans le quartier, il y a des appartements à louer. Mais il faut que les ânes disparaissent, les gens ne veulent pas louer. Les gens ne veulent pas louer quand il y a trop d'ânes, d'animaux, de bruit autour, si c'est sale...

Ce n'est pas un métier pour le gouvernement, cotise pas donc n'ont pas de retraite.
Marginal works.

Entretien n°5 - Moussa

- *Comment vous en être venu à travailler avec un âne ?*

Ça fait longtemps.

- *Vous achetez les ânes pour les revendre ?*

Oui.

- *Vous avez quel âge ?*

50 ans

- *Avez-vous un mâle, une femelle ?*

Un mâle. non pas de femelle.

- *Les femelles ne travaillent pas ?*

Non, elles ne peuvent pas travailler ?

- *Ça coute combien un âne en ce moment ?*

On peut trouver un bon âne jusqu'à 300 000 SGD.

- *A quel âge ?*

Il travaille bien l'âne, à ce prix là.

- *On a demandé et on nous a dit qu'on pouvait trouver un âne à 50000 SGD ?*

Oui on peut mais il va pas travailler aussi bien.

- *A quel marché d'âne allez-vous ?*

Mayo.

- *A Mayo, c'est comment le souk ?*

Les gens achètent des ânes et les revendent après pour gagner de l'argent. Mais les ânes viennent de la campagne, de Gezira et du nord.

- *Vous l'avez acheté où votre âne ?*

A Mayo.

- *C'est quoi votre principal travail avec l'âne ?*

Je travaille avec mon karro. je transporte tout, tout ce que je peux transporter.

- *Ça coûte combien la course avec le karro ?*

Ça dépend de la distance.

- *Ça dépend ce que vous transportez aussi ?*

Oui. Ils nous payent pour mettre les carrelages dans les karro, pour transporter mais aussi pour charger et décharger. Ils nous payent ça à part. Je trouve un boulot car je reste toujours à côté des magasins. 400

- *Le prix de la course à augmenter ces derniers temps ?*

Oui certainement, car tout a augmenté ces derniers temps. On commence 400 SGD au sein du marché, 500 jusqu'à 1000 en dehors du marché.

- *Dans quels quartiers faites vous des livraisons ?*

Souk sharbi, Stablat.

- *Quel est l'endroit le plus loin ou vous êtes allé pour livrer ?*

Riyad.

- *C'est pas interdit ?*

Non.

- *Et Khartoum 2 et Amarat, vous y allez quand même ?*

Oui oui

- *Vous habitez ou ?*

A Mayo.

- *Vous venez de Mayo jusqu'ici pour travailler ici ?*

Je laisse mon karro ici, parce que c'est loin de rentrer chaque jour avec la karro.

- *Vous transportez les gens aussi ?*

Dans mon quartier, ça arrive des fois de transporter des gens, au sein du même quartier, mais pas pour aller plus loin.

- *Tu vas jusqu'à Sahafa aussi ?*

Oui

- *C'est quoi les quartiers interdits ?*

Tout le centre-ville. on ne peut pas traverser tous les ponts, sauf très très tard le soir, vers 1h du matin. si vous croisez la police, il faut payer des amendes, souvent. pas trop cher.

- *qu'est ce que vous trouvez difficile dans votre travail ?*

Transportez le ciment, parce que c'est très lourd pour moi et pour l'âne.

- *et pour l'âne et le cheval, c'est quoi le plus difficile pour eux ?*

je fais attention de ne pas mettre des choses très lourdes ou d'aller à des destinations trop loin.

- *Avez-vous eu un accident avec votre âne ?*

Ca arrive souvent de faire écraser notre karro par une voiture.

- *Quels sont vos horaires de travail ?*

Des fois jusqu'à midi, 15h maximum. Si les commerçants ferment leurs boutiques, on arrête de travailler. après on s'occupe des ânes et des chevaux, on leur donne de la nourriture.

- *Avez-vous traversé les ponts avec votre karro ?*

Ça m'est arrivé d'aller chercher un karro avec le cheval a Omdurman.

- *Avez vous d'autres animaux ?*

Non. juste un âne et un cheval.

- *Vous êtes né à Khartoum ?*

Oui.

- *Ça fait combien de temps que vous travaillez avec les ânes ?*

Plus de 20 ans. Je suis né à Omdurman mais j'habite à Mayo.

- *Vous êtes allé à l'école ?*

Jusqu'à 13-14 ans. C'était difficile de continuer l'école. Donc j'ai arrêté.

- *Avez vous des enfants ?*

Oui oui.

- *Ils travaillent avec vous ?*

Non, ils sont à Mayo. Des fois, ils viennent pour m'aider pendant les vacances.

- *Ou vous achetez la nourriture de l'âne ? Combien ça coûte ?*

Je paye 800 pour les deux, par jour.

- *Du coup vous gagnez combien d'argent par jour et ça suffit pour nourrir les deux ?*

Oui, il faut surtout bien les nourrir car si on le nourrit pas, ils travaillent pas. Donc c'est la priorité de les nourrir.

- *S' ils tombent malades ?*

Je vais chez le vétérinaire mais c'est cher pour le payer et acheter les médicaments. Ça arrive une ou deux fois par an que l'âne tombe malade. Mais moi, je m'occupe bien de mes animaux.

- *et les vaccins ?*

Oui oui bien sûr.

- *Vous vous connaissez entre arbaji ? vous avez une association ?*

Oui, on se connaît entre nous, dans chaque quartier. On file du travail si jamais il y a quelqu'un qui a besoin.

- *Trouvez-vous que les rues ont changé ces dernières années ?*

Non. Sauf les nouveaux autoponts dans les quartiers ou on peut pas aller, on les évite. Parce que c'est dangereux.

- *Ce que vous transportez, ça a évolué ou pas ?*

Non, c'est toujours la même chose.

- *En général, le nombre de karro à Khartoum a augmenté ?*

Non, moins d'augmentation que les tuk-tuk (motocharette). Y a moins de karro que de tuk-tuk. Mais les tuk tuk sont plus petits. Ça affecte le travail des karro.

[quelqu'un l'appelle pour une livraison → il est d'accord]

Je vais y aller, j'ai un travail à faire.

- *Et pendant l'Aïd, vous faites comment ?*

On travaille pas pendant l'Aïd.

- *Même les jours avant l'Aïd ?*

Non, je travaille pas.

- *Ni les moutons dans votre quartier*

Les gens ont pas besoin de karro pour transporter les moutons, ils ont leurs voitures.

Entretien n°6 - Amir

Moussa c'est le meilleur pour poser les questions, il est fiable. Il travaille depuis l'âge de 7 ans avec les ânes et les animaux.

- *Quand est-ce que vous avez commencé ?*

Je construis les karro pour les vendre. C'est mon père qui faisait ça avant.

- *Tu travaillais avec votre père quand vous étiez petit ?*

Depuis le collège.

- *Vous allez continuer à construire de karro ? Est-ce que vos enfants vont aussi faire ce métier ?*

Non, ça dépend. Les karro avant n'étaient pas cher. Maintenant ils sont devenus cher. on construit des karro pour 10000 SGD, mais y'en a qui coûte plus cher que 10000 SGD. Tout ce que les gens me commande de faire, je le fais: fenêtre, porte... C'est un travail sur commande.

- *Est ce que les gens reviennent pour réparer les karro ?*

Pas très souvent parce que tout ce que je construis ça résiste longtemps.

- *Il y a eu une augmentation des prix du karro donc ?*

Avant le confinement, c'était 10000 mais maintenant c'est presque 100000 SGD.

- *mais les gens achètent, aussi cher ?*

Oui bien sur. la plupart des gens, les arbaji qui travaillent dans le souk de saggana, ce sont eux qui achètent.

- *Moussa m'as dit que le nombre de karro n'augmentait pas, à cause de la compétition avec les tuk-tuk, vous êtes d'accord avec ça ?*

Y a une augmentation des karro, si. Les tuk-tuk sont plus fragiles que les karro. Il faut faire beaucoup de réparations pour les tuk-tuk.

- *Vous connaissez d'autres personnes qui font le même métier que vous ?*

Pas beaucoup, on a commencé à trois magasins. Maintenant, on est 10 magasins dans le souk. On se connaît entre nous.

- *Y a du travail que vous refusez de faire des fois ?*

Non, je suis sur commande, je fais tout ce que je peux faire.

- *Quels sont vos horaires de travail ?*

J'ouvre mon magasin à 5h30 jusqu'au Maghreb, au coucher de soleil. C'est l'heure où le marché ferme le soir.

- *Moussa dit qu'il a acheté son karro à Omdurman, est ce que ca vous arrive que des gens d'Omdurman viennent acheter un karro ici, et traversent les ponts ?*

Pas précisément. Il met toutes les parties du karro, les déplacent jusqu'au lieu de rendez-vous. On construit sur place.

- *Vous êtes nés ou ?*

Je suis né dans un petit village à l'ouest de Chendi. Le village s'appelle Om Ali. On traverse le Nil pour aller dans notre village.

- *Votre famille était de Chendi, quand est-ce que vous avez déménagé à Khartoum ?*

Mon père travaillait à Khartoum même si moi et ma famille vivaient au village. Moi j'ai fini le collège la bas et je suis venu ici dans les années 1980. Et depuis je travaille avec mon père dans son magasin.

- *Vous avez des frères et sœurs ?*

J'ai des frères et sœurs mais un seul frère qui travaille avec les karro aussi.

- *Vous avez des enfants ? Est ce qu'il y un de vos enfants qui est intéressé par ce métier.*

Oui, mais il est très petit, il a 13 ans. Tous mes enfants sont allés à l'école. J'ai trois garçons et deux filles.

- *En tant que hadad, vous pensez quoi des karro dans la ville et des ânes ?*

Le seul inconvénient c'est qu'il détériore l'image de la ville, ils sont sales. Leurs propriétaires ne font pas attention à leurs ânes et a nettoyer derrière. La plupart des adolescents qui ont des karro, ils ont des problèmes avec l'école et les drogues. Il y a beaucoup d'accidents car ils sont sous l'emprise de drogue.

Faut pas dire que tous les Arbaji sont comme ça. il y en a plein qui sont responsables et qui respectent les règles. Ils travaillent bien et gagnent bien leur vie pour s'occuper de leurs familles.

- *Avez-vous construit un karro pour un de vos enfants ?*

C'est arrivé qu'un de mes frères veuillent travailler avec un karro mais il a finit par abandonner. C'est arrivé qu'il travaille un jour et puis après n'arrive pas a trouver du travail pendant plusieurs jours.

Pour les ânes, il faut que les arbaji doivent les nourrir. C'est leur priorité, que l'âne est bien mangé.

Entretien n°7 – Ramis

- *Quand est-ce que vous avez acheté votre 1er ane ?*

Je me souviens la première fois que j'ai acheté un âne, c'était en 1988.

- *Ca fait donc longtemps, vous avez quel âge maintenant ?*

J'ai 47 ans.

- *Vous avez commencé très jeune à travailler avec les karro ?*

Quand j'ai commencé, j'avais un karro avec un poney. Je travaillais avec mon karro dans le souk Al-Aarabi dans le centre. Après je suis allé au souk de Deim. Et finalement je suis venu ici, à Saggana. Ça fait presque 27 ans que je travaille ici.

- *Quand vous avez acheté votre 1er ane, c'était pour travailler avec ou juste pour le revendre ?*

A la base, on achète les ânes pour travailler avec, mais si on trouve une opportunité de le revendre pour faire plus d'argent, on fait comme ça. Et on en rachète un autre plus tard.

- *Il a quel âge votre âne ?*

C'est surtout l'éleveur qui connaît l'âge. Nous, on se soucie surtout de si il travaille bien ou pas. Le plus important c'est de bien le nourrir, c'est ça qui compte. Si l'âne est bien nourri, il va bien travailler. Vous voyez des gens qui ont 60 ans qui travaillent bien car il ont bien mangé toute leur vie, c'est pareil pour l'âne.

- *Mâle ou femelle ?*

Bien sûr, le mâle.

- *Vous avez payé combien pour acheter votre âne ?*

J'ai payé 110 000 SDG. je l'ai acheté il y a un an.

- *Où ça ?*

A Mayo. C'est le marché principal des ânes à Khartoum.

- *Et le marché d'Omdurman, vous n'y allez jamais ?*

La bas, c'est le marché principal des karro. Mais pour les ânes, c'est mieux Mayo. A Omdurman, c'est la haute cour de karro. Entre nous, les Arbaji, on appelle ça la tête de l'éléphant.

- *Vous connaissez des éleveurs d'ânes à Mayo ?*

Oui, je connais les éleveurs de Gezira et du Nord qui viennent vendre leurs ânes à Mayo. La plupart viennent de Gezira state.

- *Vous l'avez acheté ou votre karro ?*

A Mayo, aussi.

- *C'est quoi la principale activité que vous faites avec votre karro ?*

Je fais beaucoup de choses, je dépends pas seulement du karro. Mais je travaille aussi avec le mec qui construit les karro, je travaille comme maçon.

- *Vous transportez quoi précisément avec votre karro ?*

Tout ce qui est transportable. Mais je fais attention de ne pas transporter des choses trop lourdes, je fais attention à l'âne. Par exemple, le ciment, je ne le transporte pas car c'est très lourd. J'ai vendu un poney il y a deux ans,

- *Pourquoi ?*

Parce que je voulais partir à l'étranger et j'avais besoin d'argent.

- *Sumbuk ?*

Non non, je fais pas ça non. Non, j'ai un visa, je fais tout légalement.

- *Combien tu as eu pour ton poney ?*

800 000 SDG.

- *Et vous l'avez acheté pour combien le poney ?*

Je l'ai pas acheté, je l'ai hérité de mon père. Finalement, je veux arrêter, je vais vendre mon karro pour partir en Italie, maximum dans 3 mois. Je vais essayer de rester 5 ans et après je vais voir.

- *Vous avez une famille ?*

Non.

- *Vous faites quoi en plus du karro ?*

Je cherche de l'argent chaque jour, donc je fais tout ce que je peux pour gagner de l'argent avec le karro, ou sans . Même ça arrive que je fasse le travail de pompier si on me demande.

- *Vous venez d'où ?*

Je viens du Sud-Soudan. Je suis né là-bas mais j'ai grandi ici, dans le Nord.

- *C'est clair, vous parlez bien l'arabe.*

Oui je parle aussi anglais et le dialecte de mon village, près de Juba.

- *Concernant le prix d'une course, est ce que ça a augmenté ?*

Ça dépend. parce que les ouvriers on est pas bien traité, chacun donne son prix. Ça arrive que je transporte coûte très cher mais on est pas bien payé à la fin. Donc le prix, ça dépend de ce qu'on transporte mais aussi de la personne qui commence, si il a de l'argent...

- *Est ce qu'il y a des quartiers ou vous refusez d'aller ?*

Tout Khartoum mais je ne traverse pas les ponts et pas à Khartoum Centre. Mais je vais à Al Sahafa, Jeref, jusqu'à Abu Adam.

- *Ça doit être bien payé une source jusqu'à Abu Adam?*

Oui bien sûr, parce que si je vais jusqu'à Abu Adam, je n'ai plus le temps de travailler après. Ça va être la course de la journée.

- *Vous payez des amendes si vous allez dans des quartiers interdits au karro ?*

C'est à l'époque de Bicha oui. il a détruit toute une génération. Détruit l'éducation, la santé, tout le système. Mais tout le monde aimait Nimeiri, car il avait investi dans l'éducation, la santé lui. Nimeiri parlait du peuple, il était le peuple alors que Bachir, il n'arrête pas de faire des promesses dans le vent.

J'ai commencé les prix de courses à 1 SDG, il y a 8 ans. L'amende pendant le régime c'était minimum 500 SDG. Ça nous arrive de ne pas gagner ça par jour. C'est pour dissuader de faire ce métier.

ils venaient parfois ramasser tous les ânes pour qu'après on viennent payer des amendes. Et si on venait pas, ils vendaient les ânes et garder l'argent.

- *Qu'est-ce que vous trouvez difficile dans votre travail ?*

Il faut faire attention à l'âne, de pas mettre des trucs trop lourds. C'est comme un humain, si on met des trucs trop lourds, il peut pas travailler.

- *Avez-vous déjà eu des accidents avec votre âne ?*

Oui ça m'est arrivé une fois qu'une voiture m'a percuté. derrière le karro. C'était un grave accident, j'ai perdu une dent. je me suis fait hospitalisé.

- *Quels sont vos horaires de travail ?*

Ça dépend, il y a des jours ou je travaille jusqu'à la fin de journée, d'autres fois jusqu'à midi si je gagne assez d'argent.

- *Avez-vous déjà traversé les ponts avec votre karro ?*

Oui mais c'est très rare, c'est tard le soir parce qu'il faut éviter de croiser les inspecteurs sur le pont. D'autre part, il y a moins de voitures, c'est plus sûr pour l'âne et l'arbaji.

- *Vous habitez ou ?*

Rimela, pas très loin de Saggana.

- *Vous rentrez avec votre karro à la maison en fin de journée ?*

Oui je rentre avec car j'habite pas loin et ça me rassure d'avoir mon ane avec moi.

- *Vous avez d'autres animaux ?*

J'ai des moutons, des chèvres, un chien, Brahim. Mon chien est parfois très agressif, mais avec moi il est très mignon. Il reste à la maison toute la journée et je le fais sortir le soir car il y a des Ali-baba dans le quartier.

Il y a une guerre civile au Sud Soudan, les gens veulent partir. C'est pour ça je suis venu ici très jeune. Depuis que j'ai commencé le travail avec le karro, J'ai encore mes frères au Sud-Soudan.

- *Vous avez un autre véhicule que le karro ?*

Non.

- *Avez-vous été à l'école ?*

Jusqu'à 13 ans. On parle aussi anglais à l'école. Maintenant les frais d'inscription pour l'école sont très chers. J'ai pas pu continuer car c'était trop cher.

- *Vous gagnez bien votre vie avec le karro ?*

Je compte pas seulement sur mon karro pour vivre, c'est un travail que je fais à côté. Si je trouve pas d'autres travail, je travaille avec mon karro.

- *Vous payez combien pour nourrir l'âne ?*

Jusqu'à 1000 SDG par jour. Je paye aussi cher pour les vaccins, s'il tombe malade. Ca coute cher d'avoir un âne.

- *Vous vous connaissiez entre vous, les arbaji ?*

Je connais presque tout le monde dans le souk.

- *Vous avez changé de chemins, d'itinéraires par rapport à avant ?*

Non, je prends toujours les mêmes trajets.

- *Et pendant l'Aid, ça se passe comment, avant et après ?*

Pendant l'Aid, c'est les vacances pour nous. je préfère rester chez moi, les gens restent chez eux aussi. Si il y a un mariage pendant les jours de l'Aid, j'aide à la préparation.

Entretien n°8 - Commerçants

[Pense qu'on fait partie du comité de résistance. Ca ne l'embête pas d'avoir des karro dans le souk, il faut les laisser travailler selon lui, c'est leur seul moyen de subsistance.]

D'après nos conversations avec d'autres arbaji, ils préfèrent travailler avec les karro que les tuk-tuk...

- *Vous vous appelez comment ? Vous avez quel âge ?*

Ahmed Maarouf. 55 ans

- *Ça fait longtemps que vous avez ce magasin au souk ? Qu'est ce que vous vendez ?*

Oui ca fait longtemps. Je travaille principalement sur les raisins et les pates et les noodles.

Vous utilisez des karro pour transporter les marchandises ?

Non non, c'est pas du tout pratique dans le souk. Je loue des voitures de transport, des pick-up.

- *Qu'est ce que vous pensez de la tendance des karro ces dernières années ?*

Il y a de plus en plus de moto charrettes mais les arbaji restent avec leurs karro car ils ne savent pas conduire les tuk-tuk.

[Il ne veut pas dire une opinion contre les arbaji car pensent qu'on est du Comité de résistance]

il faut avoir de la sympathie pour eux, il faut les laisser travailler. il faut pas les priver de leurs ânes ou de leur karro. Vous voulez ramasser tous les karro de Khartoum ?

Entretien n°9 - Commerçant

C'est quoi votre nom ? Vous avez quel âge ?

Abdelkafi M. 40 ans

- *C'est vous le propriétaire de ce magasin ? Vous vendez quoi ?*

Vous avez des questions sur les karro non ? Je travaille dans la papeterie.

- *Vous utilisez les karro pour transporter des marchandises ?*

Non, on utilise pas les karro, on utilise les motocharettes. Il y a de plus en plus de tuk-tuk, le travail de karro sert de moins en moins.

- *Le tuk-tuk transporte autant de choses que le karro ?*

Les deux trouvent du travail ici mais les gens préfèrent les tuk-tuk car plus efficaces et plus rapides. Les gens qui ont pas beaucoup d'argent utilisent les karro car il n'y a pas d'essence à payer. Pendant la période où il y avait plus d'essence, les karro trouvaient plus facilement du travail. Si vous regardez bien, vous trouvez qu'il y a plus de pik-up et de tuk-tuk que de karro à Al Sahafa.

- *Pourquoi les gens préfèrent les tuk-tuk ?*

premierement: la distance, les karro peuvent pas aller très très loin. ils sont moins pratiques. Ils peuvent pas traverser les ponts. Je suis plutôt branché tuk-tuk que karro. Il y a moyen qu'on perde des choses si on transporte avec des karro. Ça n'arrive pas avec les tuk-tuk.

- *Que pensez-vous des animaux à Khartoum, et plus précisément les ânes ?*

C'est sûr qu'on préfère les tuk-tuk dans la capitale que les karro. ça détériore l'esthétique de la capitale, c'est évident. Personnellement, je trouve que les tuk-tuk sont plus safe et plus pratiques que les ânes. Au final, c'est un animal, il faut s'occuper de lui, c'est une perte de temps. il faut nettoyer derrière. C'est pas du tout pratique d'avoir un animal en ville. Des fois il tombe malade et il meurt. Il faut les nourrir aussi, ça coûte de l'argent.

- *Qu'est-ce que vous pensez du nombre de karro dans le souk de Sahafa ?*

Il va y avoir de moins en moins de karro. Il va y avoir d'autres moyens de déplacer des karro.

- *Vous venez de quelle ville ?*

On vient de Gezira state.

Le marché est largement affecté par l'inflation. il y a des marchandises qu'on peut plus acheter. Tu ne les trouves pas dans le marché. Les gens n'achètent plus car ça coûte

très cher. On n'achète plus de sardines car elles coûtent trop cher désormais, les gens ne les achètent plus. Les ananas non plus. L'inflation affecte notre travail. Je vais bientôt partir de Khartoum, je vais aller en Arabie Saoudite. J'ai ma carte pour y aller. On cherche une vie meilleure qu'ici, c'est devenu trop difficile. surtout quand on a une famille.

C'est pour ça que je veux partir parce que j'ai une famille. Il y a que les capitalistes qui peuvent vivre à Khartoum et la middle class va disparaître entièrement.

Entretien n°10 et 11

- *Vous vous appelez comment ? Quel âge ?*

M.O. 60 ans.

- *C'est quand que vous avez acheté votre premier âne ?*

M.O: Je me souviens pas exactement de la date mais ça fait à peu près 20 ans que je travaille avec un âne.

- *Ça coûtait combien à cette époque d'acheter un âne ?*

2: 2000 SDG. J'ai acheté le karro à 1600 SDG. Si je veux acheter un âne aujourd'hui, ça va coûter près de 150 000 SDG. Vous voulez acheter un âne ?

- *Vous l'avez acheté où votre âne ?*

M.O: on achète tous les ânes à Mayo.

2: Moi je l'ai acheté à El-Guetina, c'est dans un village entre Khartoum et Gezira. Mais le karro je l'ai acheté à Mayo. J'avais plusieurs ânes mais je les ai tous vendus, il ne m'en reste qu'un.

- *Vous achetez des ânes du marché d'Omdurman*

M.O: Non, à Khartoum, on les achète à Mayo.

- *Vous êtes originaire d'où ?*

2: El-Guetina. Je suis né là- bas.

- *Vous habitez où ?*

les 2: pas loin, dans Inqaz.

- *C'est quoi votre principal travail avec les karro ?*

M.O: transportez, livrer.

- *Des personnes ou des marchandises ?*

M.O: Non, que les marchandises. On ne fait pas les déplacements des gens avec le karro.

- *C'est combien le prix d'une course*

2: 500 SDG au sein du souk, parce qu'on ne se déplace pas en dehors du souk.

M.O: oui on fait des déplacements que dans le souk. maintenant, on est trop vieux pour se déplacer trop loin.

- *Qu'est-ce que vous en pensez des tuk-tuk dans le souk ?*

M.O: ça ne nous dérange pas, chacun fait son travail.

- *Vous ne voulez pas acheter un tuk-tuk à la place de votre âne ?*

M.O: Non c'est très cher, je ne peux pas m'en acheter. Ca coute plus de 900 000 SDG le tuk-tuk.

2: moi je travaille dans le souk, je gagne ma vie dans le souk. Surtout que je vis à Inqaz. C'est juste à cote, je viens tous les matins avec mon karro et je repars le soir avec mon karro.

- *L'augmentation du prix de l'essence a-t-elle affecté votre travail ? Vous avez augmenté votre travail ?*

2: Oui, bien sur. On travaille que dans le souk, on ne sort pas de ce souk Mahali.

L'augmentation des prix du quotidien aussi ca affecté le prix de la course de karro. Avant, il y a 5 ans la nourriture de l'âne c'était 50 SDG/jour, maintenant c'est 300 SDG.

- *Vous n'avez que des mâles ?*

M.O: oui, que les mâles. Personne n'achète les femelles, tout le monde achète les mâles.

- *qu'est-ce que vous trouvez difficile dans votre travail ?*

M.O: Les jours où on trouve pas de travail alors que je dois nourrir mon âne, c'est très problématique. Je suis obligé de nourrir mon âne tous les jours. Mais je ne trouve pas du travail tous les jours.

- *Avez-vous eu un accident avec votre karro ?*

M.O: non, non jamais, pas d'accident.

- *Et si l'âne est malade, vous faites comment ?*

Surement, on doit aller voir le vétérinaire pour le faire soigner, à Mayo. Mais on paye cher, mais c'est comme ça.

- *Et les vaccins ? il prend des vaccins ?*

M.O: ouais ouais...

- *Avez-vous d'autres animaux à la maison*

M.O: oui, j'ai un mouton. C'est pour l'aïd. Je l'achète moins cher quand il est petit, je le fais grandir chez moi. Des fois je le vends pendant l'Aïd. J'achète pas à 5-60000 mais que à 2-30000 SDG quand il est petit. Là j'ai acheté deux moutons.

- *Vous êtes né à Khartoum ?*

M.O: non mais j'ai grandi à Khartoum. Je suis né à Tandalti. Je suis venu ici j'étais encore un enfant. Maintenant j'ai des enfants qui vivent à Khartoum.

- *Vous êtes allé à l'école ?*

M.O Non, je suis allé à l'école coranique quand j'étais petit.

- *Vous rentrez toujours avec votre âne ?*

M.O: oui je rentre tous les soirs avec mon karro. Ca me rassure. Je me suis déjà fait voler mon âne.

- *Vos enfants travaillent avec vous ?*

M.O: Non, mes enfants sont grands, ils sont mariés et ont eux-mêmes des enfants. J'ai des petits-enfants mais il travaille pas avec moi. Moi je travaille ici pour gagner plus d'argent. Je suis vieux (= complément de la retraite, enfin de ce que donne les enfants).

- *Vos enfants ne font pas le même travail que vous ?*

M.O: non, non, pas du tout.

- *Vous vous connaissez entre vous dans ce quartier ?*

M.O: oui, on se connaît très bien. Je connais lui mais aussi d'autres.

- *Avez-vous des changements dans le nombre de karro depuis la fin de Al-Inqaz ?*

M.O: le nombre d'ânes a augmenté depuis la révolution.

- *et par rapport au tuk-tuk ?*

On est de moins en moins de karro par rapport au tuk-tuk. Maintenant les tuk-tuk sont partout dans le souk. on travaille encore parce qu'on est moins cher. Mais avant il n'y avait pas de tuk-tuk. Mais depuis la révolution, c'est les ânes qui sont de plus en plus nombreux.

- *Alors il y a une compétition ?*

Non, pas de compétition car on reste les moins chers. La course de tuk-tuk, ca coute le double, au moins 1000 SDG alors que nous, 400-500 SDG dans le souk.

Entretien n°12 - Mubarak

Il a commencé avec des chevaux avant les ânes. Il a son âne depuis 6 mois.

Acheté à Mayo 150 000 SDG, augmenté de 50. Mais il y a aussi Mouele et Kandahar à Omdurman

Son frère aîné est le seul à travailler avec lui, dans l'armée. Il a 22 ans (sûrement plus jeune que ça). Il a 3 frères et 4 sœurs. Il est né à Khartoum, il laisse son âne à Rimela dans un enclos loué et sinon il habite à Al Kalakla. Sa famille a aussi des bovins à Rimela. il n'a pas de moyen de transport hors du karro.

Transporte du matériel, pas de personne. C'est le poids du matériel qui détermine le prix du trajet. Ce n'est pas la distance. Il achète la nourriture vers Toyo: du pain sec et des herbes. il dépense 3000 SDG par jour pour le nourrir. il a réduit la quantité de nourriture avec la crise éco. Il y a un centre de soins destiné aux animaux, a Abu Adam. C'est là qu'il va soigner son âne. 10000 SDG par soin. Il arrive parfois que son âne soit malade, il préfère aller le soigner même si ca coute cher car sinon il ne peut pas travailler. Pas de vaccins, que des vitamines.

Il travaille toujours autant, pas de changement significatif. Mais il trouve que la qualité du matériel s'est détériorée. Il livre à Sharbi, Deim, Z.I, Saggana, à Jeref, rue 60, à côté du centre cardiaque (08'10 - 08'40). Il va aussi dans des usines pour récupérer du matériel. Mais il reste globalement autour de Saggana.

il évite la voie de l'aéroport, car il y a trop de trafic et les voitures vont trop vite. La voie entre Soba et Mayo. Il peut pas aller au souk Arabi car la mairie interdit les ânes dans le centre. Il ne traverse pas les ponts. Parfois il doit rebrousser chemin, ou changer de chemin quand il voit les agents de circulation. Ils les empêchent de prendre certaines routes. Il se méfie des routes ou il y a beaucoup de circulation.

Il commence à 8h du matin et finit vers 5h. C'est pour que l'âne ne soit pas fatigué, pour préserver son énergie, et pour qu'il puisse avoir le temps de rentrer chez lui. il ne travaille pas tout le temps de 8h à 17h. Le travail avant l'Aid diminue car l'activité des marchands diminue, est liée au prix du dollars (mais ce n'est pas le cas à Al Sahafa). Il dit qu'il n'y a pas d'association. Mais il dit connaître quand même les autres arbaji.

Il dit qu'il vient de l'Ouest, Azza comprend que c'est dans le Kordofan. Mais il n'y est jamais allé, il répète ce qu'on lui a dit car il a toujours vécu à Khartoum. Il a arrêté l'école à 12 ans, il n'avait pas les moyens de continuer, son père est mort il y a deux ans.

Il trouve qu'il y a une augmentation des ânes en ville. Les gens comparent les prix, ils voient donc que le travail avec les karros est rentable donc il travaille de plus en plus comme ça.

Entretien n°13 - Abdel Farir

Les ânes sont utilisés pour le transport de matériel sur de petites distances, autour du souk de Saggana. Pas plus de 10 km. Ça coûte moins cher mais ce n'est pas pour toutes les destinations. Va surtout à Al-lamap, Souk Sharbi pour livrer. Il trouve que c'est plus efficace les voitures et les motocharettes. Mais les ânes c'est une "tradition", donc ça reste ancrée dans la société. Il préconise d'investir dans les transports motorisés.

Il pense que les ânes vont disparaître avec le temps, il y a de plus en plus de voiture, de motocharette. Ils vont remplacer les ânes. Il livre de plus en plus loin donc a besoin de transport motorisé. Il trouve que la présence des ânes est nuisible dans la ville, salit les rues. Il ne les trouve pas efficaces. Il ne leur donne pas plus de 2 ans (ce à quoi répond Mubarak en haussant les épaules, pas sur que ca change en 2 ans). Il pense que les ânes

vont disparaître car le gouvernement à changer et donc il va faire en sorte de faire partir les ânes.

Les “gamins” attendent autour des magasins et les commerçants les appellent quand ils ont besoin d’eux.

TABLES DES MATIÈRES

INTRODUCTION. à la recherche des animaux en ville	4
CHAPITRE 1. L'ELEVAGE URBAIN DANS KHARTOUM, POINT DE DEPART DE LA RECHERCHE.	8
1. Khartoum : présentation d'une capitale soumise à de nombreuses contraintes dans son développement.	8
1.1. L'histoire urbaine de Khartoum, le développement de trois centralités	8
1.2. Une explosion démographique depuis la décolonisation au cœur des problématiques urbaines	9
2. La morphologie urbaine favorise-t-elle la cohabitation entre humains et animaux en ville.....	13
2.1. L'élevage urbain, une forme d'agriculture urbaine structurante pour les pays en développement.	13
2.2 Quel forme prend l'élevage à Khartoum ?.....	14
2.2 Les enjeux de la cohabitation homme-animal en ville, à travers l'élevage urbain. ..	16
3. Choix du terrain d'étude: mesurer la présence animale en fonction d'un gradient centre-périphéries	18
3.1 Le choix des quartiers péricentraux pour étudier une activité menacée	18
3.2 Présentation des quartiers constitutifs du terrain d'étude.....	21
CHAPITRE 2. UNE METHODOLOGIE IN SITU ET QUALITATIVE : QUAND LA RECHERCHE DES PRATIQUES D'ELEVAGE ABOUTIT A LA QUESTION DES ANES EN VILLE.	25
1. Protocole méthodologique choisi : à la recherche des animaux	26
1.1 Des explorations qui ne confirment pas le corpus bibliographique sur la présence des animaux.....	26
1.2 Observations et comptage : une disparition des animaux dans les quartiers centraux ?	28
1.3 Que peuvent nous dire les éleveurs d'animaux sur leur ville et leur pays.....	32
2. Les difficultés rencontrées sur le terrain khartoumois.....	35
2.1 Une délicate immersion dans le terrain de recherche	35
2.2 Une crise économique et une crise sanitaire qui nuit à l'entrée sur le terrain	37
3. Étudier les animaux dans les pays en développement, expérience comparée sur comment saisir l'opportunité.....	39

3.1	Expérience comparée entre Jaipur, Inde et Khartoum, Soudan	40
3.2	Une géographie des animaux et/ou une géographie des populations possédant des animaux ?	41
3.3	Retour réflexif sur l'interprétation et la traduction	43
	CHAPITRE 3. PORTER LA VILLE SUR LE DOS DES ANES	47
1.	Une géographie des ânes au Soudan et à Khartoum	47
1.1	Un animal du quotidien au Soudan	48
1.2	A Khartoum, la présence des ânes fait émerger la question de l'accès à l'eau dans la capitale.	51
1.3	Des ânes qui restent présents dans les quartiers péri-centraux d'artisanat.	54
2.	Qui sont les <i>arbaji</i> des quartiers péri-centraux de Khartoum	59
2.1	Une population pauvre : Qui sont-ils ? Où habitent-ils ? D'où viennent-ils ?	59
2.2	Une catégorie de population qui travaille dans l'informalité.....	63
3.	L'ambivalence de la présence des ânes dans la ville	66
3.1	Une volonté d'éviction pour faire de Khartoum "une capitale"	66
3.2	Des dynamiques économiques qui maintiennent les ânes et leurs maîtres en ville..	68
3.3	Ce que nous disent la présence de ces <i>arbaji</i> sur l'importance de la crise politique qui touche le pays.....	71
	CONCLUSION. Ce que l'âne apporte à la géographie de Khartoum, ce que les animaux apportent à la géographie urbaine	74
	Bibliographie	76
	Annexes	85
	Grille d'entretien.....	85
	Travail avec les ânes	85
	Les Ânes dans la ville	85
	Vivre au quotidien avec des ânes ?	86
	Les ânes et les transformations de la ville	86
	Commerçant.....	87
	Voisins	87
	Profil des interrogés	88
	Entretiens	90
	Entretien n°1 - Abdallah, 55 ans, Deim	90

Entretien n°2 - Ahmed	95
Entretien n°3 - Conversation sur les ânes	99
Entretien n°4 - Hassan	100
Entretien n°5 - Moussa	102
Entretien n°6 - Amir	105
Entretien n°7 – Ramis	107
Entretien n°8 - Commerçants.....	111
Entretien n°9 - Commerçant	112
Entretien n°10 et 11	113
Entretien n°12 - Mubarak	115
Entretien n°13 - Abdel Farir	116