

Migrations entre les deux rives du Sahara

Sylvie Bredeloup *, *Olivier Pliez* **

Depuis le début des années 1990, les flux migratoires au départ de l'Afrique subsaharienne et en direction de l'Afrique du nord prennent une ampleur inédite. Alors que les déséquilibres régionaux s'exacerbent et que de fortes turbulences remettent en question les fonctions d'accueil de certains pays africains, de nouvelles configurations se dessinent pour atteindre les « forteresses » du Nord. La migration par étapes redevient un scénario fréquent pour des migrants africains qui ont subi de plein fouet les ajustements structurels et la dévaluation du franc CFA, assortis d'une détérioration de leur pouvoir d'achat et qui sont confrontés, par ailleurs, à la généralisation du régime des visas dans l'espace Schengen. La distinction habituelle entre pays d'émigration et pays d'immigration s'estompé face à des combinaisons plus complexes. Les États maghrébins sont aujourd'hui soumis à de fortes pressions pour lutter contre les migrations irrégulières et ont été conduits notamment à réviser les conditions d'entrées, de séjour et d'emploi des étrangers dans leurs pays. L'Europe entend bien impliquer de plus en plus largement « les pays de transit » dans le règlement politique de ces mouvements, leur attribuant la fonction de « zone tampon » et leur demandant un double contrôle des frontières avec l'Europe et l'Afrique, procédant ainsi à l'externalisation des procédures d'immigration et d'asile. Face à cette obsession sécuritaire et cette volonté d'imposer de nouvelles frontières au sud de l'Europe, rares sont pourtant les États d'Afrique subsaharienne à vouloir remettre en question l'approche unilatérale des politiques migratoires ainsi que le lien établi entre les accords de réadmission des migrants en situation irrégulière et une aide accrue au développement dans le pays de départ [Follana, 2004].

Quelques premiers travaux de recherche avaient permis de pointer cette nouvelle donne migratoire notamment à travers le numéro de la revue *Autrepart* coordonné en 2000 par Emmanuel Grégoire et Jean Schmitz et intitulé *Afrique*

* Socio-anthropologue, Institut de recherche pour le développement, Laboratoire Population, Environnement et Développement, sylvie.bredeloup@up.univ-mrs.fr.

** Géographe, CNRS, CEDEJ, Po box 392, Muhammad Farid, Le Caire, Égypte, olivier.pliez@laposte.net.

noire et monde arabe. Mais, les mouvements migratoires n'avaient pas encore pu être décrits dans leur globalité ni dans toute leur complexité; l'information relative aux personnes impliquées dans ces déplacements ou encore les conséquences en termes de changement urbain et de développement local sur les lieux traversés n'avaient pas non plus été analysées. En l'état, il était donc difficile de donner pleinement sens à ces mouvements et de repérer s'il s'agissait d'un épiphénomène circonscrit à quelques régions du Sahara en crise ou d'un système migratoire en formation.

À l'évidence, en moins d'une décennie, les relations entre les deux rives du Sahara se sont à la fois accrues et diversifiées. C'est ainsi que la question des flux migratoires depuis l'Afrique subsaharienne vers l'Europe occupe régulièrement le débat politique euro-méditerranéen et africain, et bien évidemment l'actualité, au rythme des noyades dans le détroit de Gibraltar, au large de Lampedusa ou du passage meurtrier des barrières à Melilla et Ceuta. Les associations de droits de l'homme et les ONG sont nombreuses à se pencher sur la question mais jusqu'à présent, ce sont surtout les descriptions de ces flux qui ont primé, au risque de remettre sur le devant de la scène certaines menaces connues comme la pauvreté africaine aux portes de l'Europe. Une réflexion est à mener sur les itinéraires migratoires, sur les carrières des migrants ainsi que sur les conséquences de ces mouvements dans les territoires parcourus – pays d'origine, pays de transit et pays d'accueil. Dans quelle mesure les accords bi- ou multilatéraux sur la circulation des personnes, signés par les États riverains du Sahara, la mise en œuvre par les dirigeants politiques des pays riverains de la Méditerranée et de l'Union européenne des premières décisions dans le sens d'une gestion plus restrictive de ces flux migratoires se répercutent-ils sur la question migratoire? Dans quelle mesure les fortes turbulences qui remettent en question les fonctions d'accueil de certains pays africains (Côte d'Ivoire) ou déstabilisent des régions d'émigration anciennes (Darfour) ont-elles également une incidence sur le processus migratoire?

D'autre part, si les relations entre les deux rives du Sahara transcendent les limites entre aires culturelles considérées souvent comme fermées l'une à l'autre par l'obstacle physique du désert, on ne peut pour autant en conclure que les camions, chargés de migrants et de marchandises aujourd'hui, ont succédé aux caravanes et aux esclaves d'hier. Renouvelons également cette vision désuète du Sahara, terre de passage, en considérant attentivement les recompositions sociales et spatiales qui s'y dessinent. Le Sahara n'est pas seulement un espace traversé; il est aussi un espace «travaillé» par la cohabitation de populations hétérogènes, migrantes ou non dont l'installation plus ou moins durable dans les villes sahariennes et d'Afrique du nord – ces nouvelles «portes migratoires» vers l'Europe – est perçue tantôt comme une source de problèmes accrus dans la gestion d'espaces urbains, tantôt comme une manne pour le développement local.

Des anthropologues, des géographes et des sociologues proposent dans cette livraison de revenir sur la facette migratoire de ces échanges, mentionnée mais encore peu fouillée jusqu'ici, et de mieux cerner les contours de cette migration

entre les deux rives du Sahara à partir d'études de cas réalisées récemment dans tous les États d'Afrique du nord (Maroc, Algérie, Tunisie, Libye et Égypte) aussi bien qu'au Sahel (Mauritanie, Niger, Burkina Faso et Soudan).

Chiffrer ou déchiffrer les statistiques

Les appareils statistiques existants ne permettent pas de mesurer les flux migratoires dans cette région ni de distinguer ceux qui migrent de ceux qui transitent. Pourtant, Maliens et Nigériens en Algérie, Sénégalais, Maliens, Gambiens ou Guinéens en Mauritanie, Soudanais et Tchadiens en Libye, Soudanais, Éthiopiens, Érythréens et Somaliens en Égypte font généralement partie de la première catégorie et sont, de ce fait, assez précisément recensés comme résidents. Or, cette immigration ancienne depuis les pays voisins constitue l'essentiel de la présence subsaharienne en Afrique du nord pour des raisons de proximité, d'histoire et d'accords bi ou multilatéraux.

Mais, à défaut de pouvoir apporter des réponses précises sur le nombre de ressortissants subsahariens présents en Afrique du nord, les observateurs de la région laissent le champ libre à toutes les formes de spéculation, comme lorsqu'en juillet 2004, M. Pisanu, Ministre italien de l'Intérieur, estimait que deux millions d'Africains et d'Asiatiques présents en Libye étaient en attente d'un passage clandestin vers l'Europe. C'est oublier que la *Grande Jamahiriya* (nom arabe de la Libye) ne peut être réduite à un pays de transit vers l'Europe dans la mesure où, depuis quatre décennies, son économie se fonde sur l'installation de travailleurs immigrés et bien que cet accueil se fasse en l'absence de politique. Le nombre de migrants africains qui accostent en Europe demeure infime en dépit d'une forte médiatisation des naufrages et arrestations au cours des dernières années. Au regard des estimations récoltées, l'île de Lampedusa a vu passer 20 500 clandestins entre 2002 et 2004. À ce rythme-là, il faudra plus de deux siècles pour que 2 millions de clandestins traversent à cet endroit la Méditerranée. Les récents «assauts massifs» à mains nues des barrières des deux enclaves espagnoles au Maroc concernaient à chaque fois moins de 500 personnes mais, très rapidement, les media ont transformé ces estimations en parlant de milliers de clandestins ou «desperados» se ruant sur les barbelés. Puis ce fut, entre autres au tour du président de la Commission française des libertés publiques de s'alarmer: «Ce qui était prédit il y a 35 ans par le Club de Rome: "Le Sud va monter au Nord" c'est fait». On voudrait inventer un «péril noir» aux portes de l'Europe que l'on ne s'y prendrait pas autrement! La «menace» n'est pas nouvelle, ce sont ses représentations sociales qui le sont et les media en portent une lourde responsabilité faisant le jeu des structures nationales et internationales de sécurité. En l'absence de données fiables, il est encore plus facile de procéder à la construction sociale de la menace; l'immigré, aujourd'hui en l'occurrence le «Subsaharien», est perçu comme un potentiel usurpateur des privilèges auxquels aspirent déjà ardemment les citoyens des pays du Maghreb, lesquels ont à leur manière accepté la collaboration avec les polices des frontières [Sayad, 1991]. À

partir de l'instant où on lui reconnaît la capacité de s'organiser, de se regrouper pour transgresser les frontières, la victime se transforme en ennemi public. Le migrant entre alors dans la catégorie criminalisée [Palidda, 1999] et intègre les rangs des déviants ou des délinquants. Ce renversement de position légitime alors toute réaction policière même musclée.

Face aux deux écueils que représentent l'absence de statistiques officielles et les évaluations discutables, les estimations ne peuvent être proposées que localement, en confrontant des données de diverses origines de manière à pondérer les affirmations erronées. C'est ainsi que selon le dernier recensement de la population en Libye (1995), près de 90 % des résidents d'Afrique subsaharienne sont originaires de trois États: le Soudan, le Tchad et le Niger. Or, depuis 2000, les estimations les plus fantaisistes circulent; relayées par la presse de la sous-région, elles évaluent la présence africaine entre 1 à 4 millions de personnes pour une population totale de 6 millions. Les officiels libyens distinguent aujourd'hui, quant à eux, 60 000 travailleurs étrangers réguliers pour 750 000 à 1,2 millions irréguliers. Mais la présence égyptienne a été évaluée à environ 1 million de personnes et celle des Soudanais à plus de 500 000. Au regard de telles approximations, on peut s'interroger sur les contours de l'Afrique évoquée: est-il question du continent dans sa globalité ou bien seulement de l'Afrique subsaharienne?

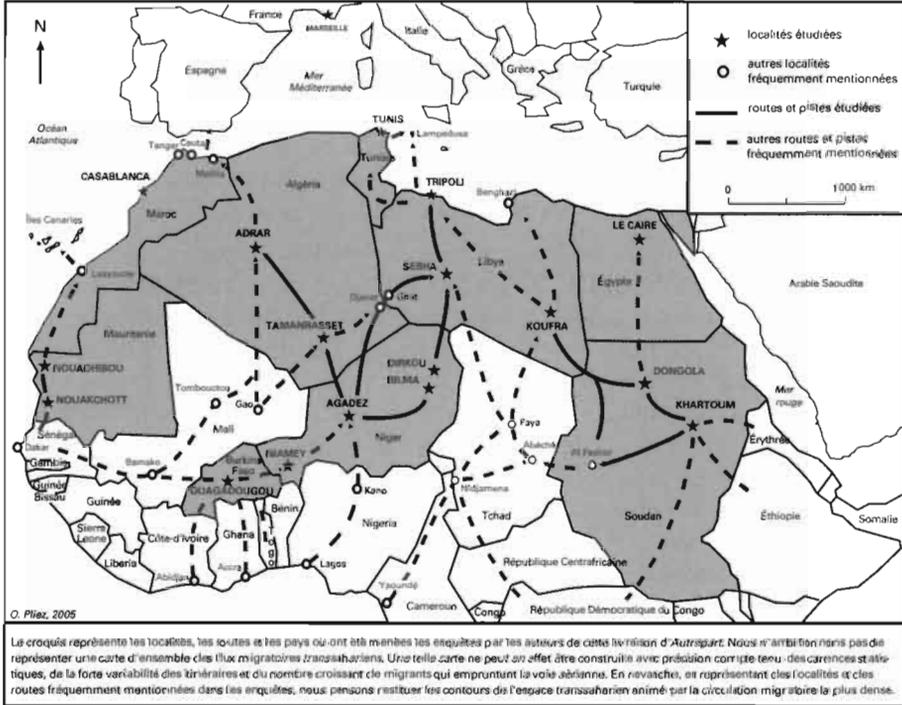
L'invention du Sahara comme espace circulatoire séculaire: une mystification

Rien ne serait plus faux que d'imaginer le Sahara comme un vaste corridor de circulation, sans frontières ni contrôles, emprunté par des migrants en partance pour l'Europe via le Maghreb. Cette vision romantique d'un Sahara des nomades qui renouerait avec sa vocation première du mouvement est démentie par la plupart des travaux menés.

Nomades historiques versus nouveaux nomades

La construction de l'espace migratoire saharo-sahélien ne peut s'expliquer par la seule filiation avec les routes séculaires du commerce pré-colonial transsaharien [Pliez, 2006]. Sa genèse est, en effet, étroitement liée à l'histoire récente de la région, des indépendances (années 1950 et 1960), aux cycles de sécheresses du Sahel (années 1970) puis aux guerres qui ont secoué la zone (années 1970-1980) et enfin aux différentiels de développement entre les versants maghrébin et sahélien du Sahara. Deux types de mouvements, encore peu connus, en ont découlé. D'une part, de nombreuses communautés de pasteurs ont cherché dans l'émigration des compléments à leurs revenus durablement amputés en partant notamment travailler sur les chantiers ou les sites d'exploitation des hydrocarbures [Grégoire, 1999; Clanet, 1981]; d'autre part, plusieurs dizaines de milliers de réfugiés se sont installés dans des camps aussi bien en Libye qu'en Algérie, lesquels progressivement se sont transformés en villes. Nombre de ces nomades

Fig. 1 – Les migrations internationales entre les deux rives du Sahara



sont devenus, par la suite, transporteurs. Ils convoient aujourd'hui tant les hommes que les marchandises, se branchant avec aisance sur l'actualité des flux migratoires. Ils créent ce qu'on appelle localement des « agences de voyage » et font transiter les candidats à la migration à bord de camions bâchés ou de pick-up, contribuant à l'essor des villes de transit comme Agadez, au Niger, et Dongola, au Soudan.

C'est donc de ville à ville que les nomades d'hier sont devenus les acteurs des mobilités d'aujourd'hui. Leur dispersion entre plusieurs États, conjuguée à l'urbanisation massive des cités du Sahara central, a favorisé l'émergence d'un dispositif diasporique [Bourgeot, 1995] à la charnière saharo-sahélienne. Une fois mobilisé, le cadre tribal s'est redéployé dans un espace transfrontalier pour devenir en quelques années le nœud d'un espace transnational à cheval entre l'Afrique du nord et l'Afrique subsaharienne. Les grandes voies de passage des migrants subsahariens sont donc à l'origine des routes d'émigration des communautés pastorales du Sahara et de leurs marges : Zaghawa du Darfour soudanais et Toubous du Tchad vers la Libye (Pliez et Drozd); Réguibi, Kounta ou Beraber du Mali et Touaregs du nord du Niger vers l'Algérie (Spiga).

Une circulation entravée

Une fois qu'ils quittent l'Afrique sahélienne, les migrants circulent dans des espaces de transit produits par d'autres acteurs. Gendarmes, policiers, militaires et nomades sont ici les principaux protagonistes du passage des frontières. De ce point de vue, l'énumération des taxations auxquelles sont soumis les migrants entre le Niger, l'Algérie et la Libye est édifiante comme le note ici J. Brachet; relevant à la fois des finances locales et de la corruption, ces ponctions transforment chaque halte en un lieu ressource paradoxal où le migrant doit, par toutes les voies, rechercher de nouveaux moyens de financer la poursuite de son périple après avoir épuisé ses économies pour l'atteindre.

De la même manière, contrairement aux objectifs visés, les communautés régionales telles que la CEDEAO ou la CEN-SAD ne se révèlent pas dans la pratique des instruments assurant une plus grande fluidité des déplacements au sein du continent africain. Bien au contraire! La fragile santé économique notamment des États de l'Afrique de l'Ouest a constitué un obstacle majeur aux efforts d'intégration conduits dans le cadre de la CEDEAO [Bundu, 1996]. Par conséquent, les mesures visant à reconnaître le droit de résider et de s'installer dans n'importe quel pays de la région et à faciliter la libre circulation des personnes dans l'espace régional grâce à un «carnet de voyage» valable dans 16 États africains en lieu et en place du visa demeurent, dans la réalité, totalement inopérantes. À l'inverse, on assiste à une intensification des procédures de refoulement [Bredeloup, 1995]. Quant à l'initiative prise par M. Kadhafi visant à éliminer tous les obstacles entravant l'unité des 23 États membres de la CEN-SAD, Bredeloup et Zongo ainsi que Pliez et Drozd montrent à quelles concrétisations elle aboutit en Libye même.

La traversée du désert et des détroits: un itinéraire parmi d'autres

Si les migrants subsahariens sont de plus en plus nombreux à considérer les pays arabes – le Maroc, la Tunisie, l'Algérie et la Libye – comme une étape vers l'Europe et à s'y installer plus durablement que prévu, d'autres orientations sont aussi envisagées. Autrement dit, la traversée des déserts puis des détroits reste un itinéraire parmi d'autres. Des migrants s'orientent vers la Turquie ou certains pays de l'Est (Pologne, Norvège, Suède) pour rentrer en Europe; d'autres encore optent pour un territoire africain plus au Sud (Togo, Ghana, Nigeria, Gabon, Afrique du Sud) avec parfois l'espoir de pouvoir rejoindre par voie aérienne les États-Unis ou le Canada, une fois qu'ils se seront refaits une santé financière dans ces places africaines. D'autres encore envisagent une installation du côté de Dubaï ou en Asie du Sud-est, à Singapour. «La diversification des courants migratoires, plus que l'augmentation de leurs volumes est sans doute le trait le plus marquant des changements contemporains dans le régime migratoire...» [Guilmoto, Sandron, 2003].

L'expérience de l'altérité

Une question souvent négligée dans l'étude des migrations transsahariennes concerne la rapidité et l'efficacité avec laquelle les trajectoires migratoires ont pu se déployer sur des milliers de kilomètres de pistes et de routes, traversant plusieurs États et reliant des capitales sahéliennes et nord-africaines mais aussi des petites villes sahariennes dans ce qui ressemble aujourd'hui à un réseau urbain transnational. Les migrants expérimentent vite l'altérité, à travers les paysages d'abord comme lorsque, se rendant de Nouakchott à Nouadhibou, ils essaient de parcourir au plus vite les 500 km de désert et tentent une fois qu'ils atteignent la deuxième ville mauritanienne de se convaincre que cet itinéraire vaut mieux que celui qui traverse le Niger ou le Mali (Ba et Choplin).

Toutes les villes qui, versant sahélien, marquent le vrai point de départ des mobilités transsahariennes (Nouadhibou, Gao, Agadez...) sont déjà loin de l'Afrique, du point de vue de certains migrants, familiers de la forêt, de la densité démographique et des rituels chrétiens. Ceux-là n'ont pas tous compétence ou leur parcours professionnel et familial ne les a pas préparés à jouer opportunément sur plusieurs registres de l'altérité. Le Sahara tout comme le Maghreb, pourtant plus «proches» que l'Afrique du Sud, demeurent «lointains» pour les Africains noirs [Bastide, 2000]. Et le sentiment d'étrangeté ne fait que s'accroître à mesure de la remontée vers le nord, posant avec acuité de nouvelles questions: comment le long de parcours migratoires aussi hétéroclites gère-t-on à la fois l'éloignement vis-à-vis de la société d'origine mais aussi la différence avec l'hôte, l'Arabe, le nanti et, il y a des siècles, l'esclavagiste? Comment se repère-t-on dans des lieux où l'arabe prévaut comme langue de communication et d'écriture? Dans quelle mesure les relations raciales qui s'inscrivent dans des contextes culturels, historiques et dans des structures sociales particuliers peuvent-elles déboucher sur de nouvelles formes de confrontations raciales renforçant ou non un sentiment d'exil?

Une première réponse est apportée par S. Bava qui montre comment les espaces religieux musulmans (confréries, associations religieuses, universités islamiques), qui se déploient sur les routes migratoires, font pleinement office d'espaces ressources, voire de supports aux réseaux subsahariens. À chaque étape du parcours migratoire, aussi bien à Marseille, à Niamey qu'au Caire, mais selon des formes différentes et en fonction de contraintes spécifiques, les rituels du mouridisme sont ainsi exportés et réinventés pour s'adapter au mieux à leur condition de «dispositif religieux migrant». L'exil, processus méritoire caractérisant la confrérie mouride plus encore que l'islam, y est «resymbolisé» pour permettre aux migrants de puiser de nouvelles forces, de renforcer leur foi avant la dangereuse traversée du désert. Les structures associatives (regroupement par nationalité et parfois par «ethnies») jouent également un rôle important dans la vie quotidienne des migrants. Elles peuvent servir de courroie de transmission entre les migrants et leurs ambassades. C.O. Ba et A. Choplin expliquent qu'un système de chambres de passage a été mis en place par des associations de migrants implantées à Nouadhibou, notamment pour aider leurs compatriotes à trouver du travail, à régulariser leur situation mais aussi à financer le visa et le

billet d'avion d'un des leurs pour rejoindre l'Espagne. D'autres structures encore plus élaborées, avec à leur tête des *chairmen*, ont été identifiées de l'autre côté du Sahara, au Maroc, par M. Alioua [2003]. Renouant avec la figure séculaire du *njaatigui*, ces intermédiaires assurent l'hébergement des migrants au sein de foyers d'accueil et font office de courtiers, mettant en contact leurs occupants avec des passeurs. Les organismes internationaux caritatifs comme les Églises accueillent également des migrants en détresse mais, compte tenu de leur position institutionnelle, ils apportent un soutien empreint d'une grande ambiguïté, balancés «entre un discours moralisateur et légaliste, et une pratique d'entraide» (Mazzella et Boubakri).

Villes de transit ou villes «durables» entre Sahel et Méditerranée?

À l'évidence, le transit constitue un enjeu de connaissance et de réflexion scientifiques. Les lieux dévolus au transit se multiplient : souks, gares, quartiers de villes, villages, routes. Converties provisoirement en cités refuges en lien avec les soubresauts politiques qui bouleversent la sous-région, certaines villes sahéniennes ne sont-elles pas plus propices que d'autres à jouer cette fonction de transit? L'une des premières précautions consiste à prendre quelques distances vis-à-vis du vocabulaire qui tend à s'imposer dans le champ des recherches sur les migrations internationales depuis quelques années. Si une partie de ces mouvements se révèlent transnationaux, ils demeurent majoritairement transfrontaliers. Des villes sahariennes prennent l'allure de carrefours quand d'autres, tout aussi rapidement, se transforment en impasses. Des migrants se déplacent en même temps qu'ils s'adossent à des réseaux marchands. Le terme générique de «transit» reste donc avant tout un qualificatif commode pour attirer l'attention sur le fait que, de taille, d'échelle et de localisation très variables, les espaces traversés associent presque systématiquement circulation des personnes à celle des marchandises.

Les restrictions réglementaires prises à l'entrée dans l'espace Schengen ainsi que la redéfinition en cours des politiques économiques et législatives de l'accueil des immigrés dans les pays du Maghreb conduisent inévitablement à un allongement de la durée du transit des migrants subsahariens. Dorénavant, l'installation transitoire se mesure en années et non plus en mois. En situation illégale, les migrants rencontrent des difficultés accrues pour gagner le pécule nécessaire à leur passage ultérieur en Europe. Autrement dit, à la fois par leurs pratiques et les modalités d'interaction avec la société hôte qui se développent selon une nouvelle temporalité, ils contribuent activement à la transformation des lieux où ils résident et travaillent.

Le migrant subsaharien : un nouvel acteur de la fabrique urbaine

C'est sans doute le long des routes du Sahara que la présence des migrants subsahariens est la plus visible, là aussi où ses effets structurants sont les plus lisibles pour l'observateur. Ces circulations migratoires et marchandes transsaha-

riennes participent, en effet, de la construction de réseaux urbains transfrontaliers. Pour bien comprendre ce phénomène, rappelons que le Sahara contemporain est parsemé de villes où se concentre aujourd'hui la majeure partie des populations [Bisson, 2003; Côte, 2002]. Or ce processus est à la fois récent, puisqu'il date des années 1970, et présente de fortes disparités spatiales. En effet, alors que les régions sahariennes des États du Sahel enregistrent des taux de croissance démographique nuls voire négatifs, les zones les plus méridionales de Libye et d'Algérie connaissent des taux supérieurs à 4 % l'an. La croissance démographique contribue donc à différencier les deux versants du Sahara, maghrébin au Nord et sahélien au Sud. Dans le Sahara maghrébin, le processus d'urbanisation, qui accompagne cette croissance, relève moins d'un mouvement spontané que d'un parti pris d'aménagement des portions désertiques des territoires nationaux par les pouvoirs publics. On compte ainsi 53 villes dans le Sahara maghrébin pour 8 seulement dans le Sahara sahélien. Les différences sont très marquées entre le Tchad et le Mali, sans villes sahariennes de plus de 10000 habitants et le Maroc, l'Algérie et la Libye où des agglomérations dépassent désormais les 150000 habitants [Fontaine, 1996].

Il s'agit alors de comprendre en quoi et comment deux processus aussi différents dans leurs logiques que l'urbanisation étatique et les circulations transnationales contribuent à redéfinir notablement les constructions territoriales dans le Sahara contemporain. Ainsi, au moment où la plupart des États maghrébins procèdent à un bilan mitigé de trois décennies de politique d'aménagement au Sahara, l'arrivée massive de migrants subsahariens tantôt fait l'effet d'un révélateur de crise, tantôt participe à la revitalisation des régions enclavées. Assurément, les principales villes sahariennes, situées à la charnière entre routes goudronnées et pistes transfrontalières, sont aussi les premières à avoir bénéficié de la manne du transit. C'est le cas d'Agadez au Niger [Grégoire, 1999], de Tamanrasset en Algérie [Spiga, 2002] mais aussi de Sebha et de Koufra en Libye [Pliez, 2003], et d'Abéché au Tchad [Bennafla, 2004]. Les places marchandes déchues du commerce transsaharien comme Agadez, jadis grand caravansérail et les cités administratives créées de toutes pièces comme Tamanrasset font à présent parties de vastes espaces de transit transfrontaliers. À Sebha, en Libye, «porte d'entrée» principale depuis le Niger et le Tchad, près de 40 % de la surface de la ville correspond à des quartiers habités par des réfugiés ou des migrants [Pliez, 2003]. Entre ces «grandes» villes, ce sont aussi des dizaines de petites agglomérations qui connaissent une croissance spectaculaire car elles constituent autant de points de rupture de charge le long des itinéraires transsahariens et proposent aussi des services en matière de logement, de négoce, de maintenance de véhicules. C'est bien sûr le cas de tous les postes et les villes frontière algériens et libyens où furent installés les réfugiés du Sahara occidental (Tindouf), Touaregs et Toubous (Al Qatroun, Koufra et Sebha). Entre Agadez et le Sud libyen, la bourgade de Dirkou compterait aujourd'hui, selon J. Brachet, 7 à 10000 personnes, là où le recensement de la population n'en décompte qu'un peu plus de 2000.

Des quartiers africains se structurent à Ghardaïa, Tamanrasset, Adrar et Djanet. La transformation est tout aussi radicale à Nouadhibou, où nombre de migrants subsahariens, qui cherchent à continuer leur route vers l'Espagne, investissent en attendant le secteur de la pêche. À Sebha, alors que les Libyens occupent logements d'État et lotissements dans le périmètre de la ville planifiée par les pouvoirs publics, les immigrants africains se dispersent dans les quartiers informels à la périphérie ou encore dans des tissus urbains anciennement «bidonvillisés», désignant eux-mêmes ces espaces sous le terme de «ghettos». Toute une nouvelle toponymie urbaine est là pour rappeler l'origine des mouvements migratoires sahéliens participant de la construction nouvelle d'une mémoire collective: du *souk libya* de Khartoum (Pliez et Drozd) aux «garages» où les migrants à la fois travaillent, dorment et se cachent en passant par les *tchad*, qui sont synonymes en Libye d'une attente d'embauche ponctuelle dans l'espace public et rebaptisés les *charka* à Nouadhibou, les migrants subsahariens laissent des traces de leur passage dans l'espace urbain. La présence de l'étranger dans la rue maghrébine, sur les places ou aux entrées de ville devient alors exposition [Sennett, 2000].

*Des incidences sociales, environnementales
et de développement local mal évaluées*

L'installation en ces villes procède aussi de nouvelles formes de ségrégations socio-spatiales qui atténuent la portée du clivage séculaire entre Arabes et Noirs, souvent mis en avant comme une ligne de fracture majeure et, en conséquence, comme un facteur d'impossible coexistence dans les villes traversées. Là où les «autochtones» ou «nordistes» (nom donné aux migrants venant des régions nord du Maghreb pour s'installer dans les villes sahariennes) hésitent à occuper les tâches les plus pénibles (le bâtiment et l'agriculture sont des secteurs d'activités en pénurie constante de main-d'œuvre dans les villes sahariennes), les réfugiés hier, les migrants en transit aujourd'hui trouvent là le moyen d'acquérir une qualification dans la perspective de poursuivre leur itinéraire vers l'Afrique encore plus au nord. Il est désormais plus pertinent d'observer ces villes au prisme de leur réalité sociologique et, par conséquent, selon des clivages plus fins: nationaux et étrangers, ancienneté de l'insertion dans la ville, statut (migrant ou réfugié), populations installées ou en transit, religion, affiliations tribales...

Dans les capitales comme Tunis, Le Caire, Nouakchott ou même Casablanca, plus diffuse, la présence des migrants subsahariens est aussi beaucoup moins perceptible. En l'absence de concentrations urbaines particulières, elle est même parfois ignorée des autochtones comme au Caire, où la *dahira* mouride n'a pas d'implantation précise (Bava). «Mais l'accueil de l'autre ne saurait plus être résolu par son intégration c'est-à-dire son invisibilisation» [Gotman, 2001]. D'autant que dans la capitale tunisienne, les «BADois» (surnom donné aux employés de la Banque Africaine de Développement par les étudiants subsahariens) s'installent dans les quartiers résidentiels au grand dam de la population tunisoise (Boubakri et Mazzella). L'implantation dans une ville saharienne ou

nord-africaine dépend de la législation développée dans le pays mais elle est aussi conditionnée par le statut social du migrant. Le migrant clandestin ne pourra pas circuler dans la cité ni y séjourner avec la même légèreté que le cadre de la Banque Africaine de Développement qui a le droit d'y travailler et les moyens d'accéder aux ressources que la ville propose.

L'accroissement rapide de la mobilité provoque de surcroît des mutations environnementales qui ont déjà été largement étudiées dans d'autres aires géographiques [Domenach, Gonin, 2002]. Nombre d'auteurs dans ce numéro expliquent également comment l'installation transitoire des ressortissants d'Afrique subsaharienne dans ces villes sahariennes a entraîné des changements perceptibles dans les modes d'utilisation et d'appropriation de l'espace. La concentration soudaine de ces populations sur des espaces restreints et notamment sur les tissus oasiens, déjà insuffisamment équipés en infrastructures et réseaux, peut accentuer leur dégradation en l'absence d'intervention concertée des pouvoirs publics. On peut ainsi s'interroger sur le sens à accorder à la notion de «ville durable» dans les milieux désertiques oasiens. Mais le catastrophisme qui est souvent de mise mérite pourtant d'être nuancé. La présence de ces migrants peut aussi favoriser le développement local, à condition que les autorités municipales mettent en œuvre un programme de gestion urbaine capable d'en tirer parti. L'exemple algérien est particulièrement explicite comme le démontre S. Spiga. Les autorités sont conduites à contrôler la circulation des migrants – du moins leur montée vers le nord du pays – tout en ayant pris conscience que le développement du Sahara passe nécessairement par une insertion de ces derniers dans les villes du Sahara algérien où la pénurie de main-d'œuvre est chronique. Dans la Libye voisine, l'agriculture périurbaine connaît également un essor notable grâce à cette présence africaine. *A contrario*, la fermeture durable des pistes transsahariennes a eu des effets directs sur l'économie de ces bourgades. C'est ainsi qu'à Dongola, porte d'entrée des Soudanais en Libye, ce sont près de 80 % des commerces du quartier de la gare des camions à destination de Koufra qui ont fermé (Pliez et Drozd). À Sebha, autre cité libyenne, les quartiers périphériques où transitaient migrants et marchandises, véritable épicerie économique de la ville trois années plus tôt, sont aujourd'hui désertés par des migrants depuis les dernières négociations de M. Kadhafi avec l'Union Européenne (Bredeloup et Zongo). Ces derniers exemples rappellent la réversibilité des flux migratoires et la faculté d'adaptation ou de recyclage des marchands transsahariens.

Un projet migratoire reconfiguré en permanence

Contrairement aux discours habituellement tenus, le départ en migration ne répond pas toujours à un impératif économique. Autrement dit, ce ne sont pas les plus démunis en capital économique ou social qui partent en migration. Le recours à des passeurs tout au long de ces périple a un coût non négligeable. Il faut par ailleurs prendre en compte le prix des billets d'avion (les trajets intera-

fricains ont un coût élevé), celui de l'inscription dans une université ou une grande école, le coût d'entretien pendant tout le cursus des étudiants qui n'ont pas l'autorisation légale de travailler en parallèle. Les migrants ne peuvent compter sur leur seule épargne et une grande partie des investissements nécessaires à leur migration est supportée par la parentèle restée au pays ou, de plus en plus, par celle qui se trouve déjà en migration. À l'instar d'autres recherches conduites sur la migration interafricaine dans le milieu des années 1990 [Ba, 1995; Bredeloup, 1995], les solidarités obligées semblent atteindre leurs limites, les parents incitant leurs enfants à auto-financer leur départ ou à faire pression sur les migrants déjà installés pour obtenir satisfaction en cours de route.

Quand l'aventure devient source d'inspiration

À l'évidence, ce départ en migration est vécu pour quelques-uns comme une forme de libération vis-à-vis de contraintes familiales, ce qui augure du processus d'individualisation à l'œuvre, entendu au sens dynamique et par lequel l'individu conserve une emprise sur les pratiques qu'il décline. Le projet migratoire est présenté le plus souvent comme un moyen pour découvrir le monde, ce monde que les médias ne cessent de décliner sous toutes ses formes. Ce désir de voyager, cette soif de liberté, cette envie de se construire individuellement et parfois héroïquement, déjà repérés dans nos travaux conduits plus au sud de l'Afrique [Bredeloup, 1994], semble être la forme positive de l'aventure migratoire. Nombre de migrants se revendiquent d'ailleurs «aventuriers», renouant avec cette figure emblématique des pionniers de la migration. Dans les *fergos* les plus connus – l'épopée peule de Samba Guéladio ou encore la geste de El Hadj Omar – qui font partie du patrimoine oral africain, la recherche d'indépendance morale est effectivement exaltée et le héros conserve sa liberté d'initiative en dépit des suggestions et du poids d'une société holiste. L'exil va leur permettre de se forger le caractère, de s'aguerrir mais aussi de se préparer un retour éclatant. Aujourd'hui, «en Afrique, chez les jeunes citadins, les valeurs occidentales prônant l'ultralibéralisme, louant la réussite individuelle, célébrant le culte de l'argent sont portées à leur paroxysme... Se sentant à l'étroit ou en porte-à-faux sur le marché de l'emploi, reniant les contraintes du travail, les règles de l'entreprise et de la société, ils revendiquent l'aventure, portant aux nues le modèle du *self-made-man*. La logique des «coups» devient reine; la ruse et l'arnaque sont érigées en «arts de faire»...» [Bertoncello, Bredeloup, 2004, p. 75]. Mais, ces migrants en situation précaire ou illégale ne peuvent pas être pour autant assimilés à des populations instables ou flottantes sur lesquelles les communautés d'origine ne pourraient plus exercer de contrôle parce que n'apportant pas non plus, en échange, un soutien comme le laissent sous-entendre ceux qui les nomment «aventuriers» par euphémisme.

Une migration par étapes

Cette remontée du Sahara s'opère par étapes et le migrant ou «rallyste», qu'E. Golsdschmidt avait déjà rencontré dans ses travaux auprès des Congolais

parvenus au Maroc, semble reconsidérer, à chaque étape, l'étape suivante (Ba et Choplin). Tout dépend de l'information qu'il a pu récolter sur les opportunités d'emploi et de passage. La circulation de l'information est déterminante dans ces trajectoires. Le projet migratoire se construit donc en marchant, au fil des étapes et des rencontres. L'Europe n'est pas toujours la destination finale. Nombre de migrants au statut d'étudiant résident depuis plus d'une décennie à Tunis, à Tripoli ou au Caire et ont abandonné l'idée de poursuivre leur route plus au Nord. D'autres encore prévoient de rentrer au pays définitivement afin de valoriser un diplôme obtenu dans la prestigieuse université al Azhar (S. Bava) ou bien pour envisager un nouveau départ vers l'Europe. Dans tous les cas, l'installation en Europe est envisagée comme une implantation provisoire permettant d'acquérir un capital intellectuel ou financier suffisant pour affronter par la suite au mieux les nouvelles réalités africaines.

Un retour au pays en toute dignité

Le retour au pays fait donc partie des perspectives envisagées rapidement par le migrant. Mais il suppose au préalable que certaines conditions soient remplies. Le migrant a bien souvent des dettes à rembourser, sa famille s'étant engagée personnellement pour permettre ce départ. Le migrant ne peut donc rentrer dans son pays en situation d'échec. L'étudiant doit avoir obtenu au moins les diplômes pour lesquels il s'est déplacé hors de son pays, le sportif doit avoir pu intégrer durablement un club et être en mesure d'envoyer des mandats à sa famille qui l'a soutenu. Ceux qui ont tenté l'aventure au-delà du Maghreb doivent avoir réussi et être en mesure de gagner leur vie convenablement. Il y va de leur dignité. Nombre de migrants ayant échoué dans leur trajectoire préfèrent persévérer, subir l'emprisonnement ou le rapatriement, traverser à nouveau le désert plutôt que de risquer le déshonneur, de subir l'opprobre familial en rentrant les mains vides au pays (Bredeloup et Zongo).

Le migrant en transit: une figure plurielle

Les Africains subsahariens qui transitent ou s'installent dans les villes du Sahara présentent des profils de plus en plus diversifiés. Si les hommes sont les plus nombreux, on rencontre également des femmes, plus rarement des familles. Les uns arrivent directement de la campagne, analphabètes. Les autres ont expérimenté les dédales de la jungle urbaine avec un solide bagage scolaire. Ils sont ressortissants d'une vingtaine de pays d'Afrique au Sud du Sahara, francophones mais aussi anglophones et lusophones. Des migrants légaux officiellement installés, inscrits en tant qu'étudiants dans l'enseignement supérieur, public ou privé, laïc ou islamique, cohabitent avec des travailleurs légalisés, issus du personnel diplomatique mais aussi avec des migrants devenus illégaux pour n'être pas repartis dans leur pays au terme de leur visa touristique, ou encore pour ceux qui n'ont pas voulu repartir après avoir terminé leurs études ou leur entraînement sportif (Boubakri et Mazzella). D'autres encore sont des demandeurs d'asile

déboutés ou enfin des colporteurs de rue agissant sous couvert de commerçants de la place et en lien avec des entrepreneurs transnationaux (Pian), renouvelant les formes du commerce à la valise déjà identifiées depuis deux décennies par A. Tarrus et qui ne sont pas sans rappeler le dispositif marchand mis en place en Afrique du Sud par les mêmes Sénégalais avec les populations noires autochtones.

Tout dépend également de la législation du pays qui les accueille. La Mauritanie et la Libye semblent offrir davantage d'opportunités de travail pour les migrants subsahariens que le Maroc, la Tunisie ou l'Égypte, pays qui n'autorisent pas les étrangers à travailler. Au sein des étudiants, plusieurs catégories peuvent être identifiées. Parmi ceux qui s'engagent dans des filières prestigieuses (médecine, ingénierie, travaux publics), certains ont bien l'intention de rentrer le plus vite possible dans leur pays d'origine pour valoriser leur formation supérieure, d'autres espèrent obtenir une équivalence pour prolonger ensuite leurs études en Europe. D'autres encore optent pour des cursus plus courts et notamment pour des formations « professionnalisantes », le temps de s'organiser pour trouver un moyen de passer en Europe. Quelques-uns enfin négocient une carte d'étudiant pour couvrir une activité professionnelle non stabilisée, un commerce d'import-export illégal. Et réciproquement, nombre de « vrais étudiants », qui ne peuvent survivre en tant que boursiers de l'État ou avec le seul soutien familial, sont conduits à exercer « au noir » des emplois non déclarés dans les services, la restauration ou le commerce informel (Boubakri et Mazzella). Les sportifs constituent également une catégorie en pleine circulation dans l'espace euro-méditerranéen notamment du football professionnel [Poli, 2005]. Des jeunes espoirs africains du football ou du handball sont sollicités par des managers et intègrent des clubs au Maroc ou en Tunisie à défaut d'être sélectionnés en Europe. Mais quand on leur attribue les échecs de l'équipe entière, ils se retrouvent hors du club et en situation irrégulière. D'autres encore se déplacent jusque dans les clubs sportifs du Maghreb avec un visa touristique dans l'espoir d'être sélectionnés et, en attendant, s'inscrivent dans des écoles privées.

Plasticité des statuts, complexité des « carrières »

Loin d'être cloisonnés, ces mondes s'entremêlent. Les migrants légaux d'hier peuvent rapidement se retrouver aujourd'hui en situation irrégulière et il suffit parfois d'« acheter » une carte d'étudiant pour qu'un clandestin se transforme en migrant régulier. Les premiers peuvent aider les seconds à trouver un logement, un emploi. H. Boubakri et S. Mazzella montrent qu'à Tunis, des échanges de service s'organisent entre les cadres de la Banque Africaine de Développement nouvellement installée et les étudiants africains. Des entreprises nationales sollicitent également les migrants africains, étudiants ou irréguliers, pour leurs compétences particulières (la pêche à Nouadhibou, l'informatique ou la restauration africaine à Tunis...) en les rémunérant faiblement.

Des liens étroits s'instaurent entre ces différentes catégories, très poreuses en définitive. L'étudiant boursier qui cohabite avec le sportif, avec le cadre

d'une banque internationale, avec l'employée de maison et avec le commerçant, peut lui-même avoir été hier sportif, être impliqué aujourd'hui dans l'import-export et sera demain clandestin ou passeur quand il ne pourra plus renouveler son inscription universitaire.

Des alliances opportunistes et efficaces se tissent également entre des grandes commerçantes assurant la navette entre leur pays d'origine, le Sénégal, et le Maroc, et des compatriotes provisoirement installés à Casablanca. Ces derniers profitent de l'arrivée de nouvelles migrantes encore plus fragilisées qu'eux pour étendre leur négoce en direction des villes touristiques marocaines ou pour se reconverter en guide à l'endroit des touristes ou enfin en rabatteur pour le compte d'un «thiaman» en mal de passagers clandestins pour le Maroc (Pian). Cette porosité des frontières, cette labilité entre les statuts constituent un trait déterminant de ces migrations entre les deux rives du Sahara.

Mais au-delà de l'hétérogénéité de leurs profils sociaux, carrières ou projets migratoires, ceux que l'on désigne un peu partout sous le terme générique de «Subsahariens» partagent, circonstancielle, le sentiment d'appartenir à une même *communauté de destins* des Noirs Africains dans le monde arabe. Ce qui leur permet de se regrouper sur les marchés de Tripoli pour faire affaire en attendant un passage ou une embellie dans le pays; ce qui leur permet également de se solidariser dès lors qu'il s'agit de passer les frontières. Ce qui n'empêche pas les «Francophones» de stigmatiser leurs frères et soeurs nigériens ou ghanéens par méconnaissance et dévalorisation de leurs pratiques. Ce qui n'interdit pas des échanges animés à propos des relations entre Noirs maghrébins et Noirs subsahariens.

La figure du passeur éclairée

Au même titre que le migrant, le passeur est une figure plurielle qui ne saurait se limiter à celles du «petit truand» ou de l'entreprise mafieuse habituellement déclinées par les médias. Outre les nomades reconvertis dans le passage des frontières déjà évoqués plus haut, à Nouadhibou, les armateurs n'hésitent pas à jouer également ce rôle, embarquant sur leurs bateaux de pêche des passagers clandestins (Ba et Choplin). À partir de petites barques, d'autres migrants encore rejoignent les bateaux accostés en haute mer puis s'introduisent à bord des chalutiers en remontant à partir des chaînes d'ancre. Autrefois organisée autour de l'activité minière (présence de minéraliers), l'économie de Nouadhibou vit à présent grâce à cette économie du passage organisée de manière informelle par des vendeurs de rêve peu scrupuleux qui parviennent sans difficultés à escroquer les migrants les plus naïfs.

Le migrant passeur, quant à lui, joue sur plusieurs espaces. Il joue de ses relations auprès des institutions du pays de transit mais aussi de ses responsabilités au sein des associations de migrants pour permettre aux nouveaux arrivants de trouver un logement notamment. Il les aide à accomplir certaines démarches administratives. Au départ, ils ne sont pas rémunérés pour le service rendu mais

la dette engendrée par cette transaction conditionne les échanges et les liens de solidarité. Cette mise en relation débouche rarement sur un «business» et devient parfois seulement un gagne-pain. Le migrant passeur acquiert essentiellement du prestige social au sein de sa communauté. Parfois, ces médiateurs mettent en contact les migrants avec des passeurs. Au Niger ou au Soudan notamment, des anciens migrants jouent le rôle de rabatteurs et, contre une commission, dirigent les candidats à la migration vers les agences de voyage. Cette figure avait déjà été identifiée parmi des Sénégalais installés au Gabon [Ba, 1995]. L'auteur dissociait alors dans la zone de transit, en l'occurrence au Cameroun, les passeurs éclaireurs qui se recrutaient parmi les nationaux des *cokers njaatigui*, ressortissants de la communauté immigrée ouest-africaine, spécialisés dans l'interface avec la société locale (accueil, négociation de papiers, sortie de prison...); les uns comme les autres présentant la figure double de l'escroc et du sauveur. Des systèmes plus sophistiqués, mais reposant sur la même dualité et les mêmes principes, semblent se développer aujourd'hui dans les villes du Maghreb.

Pour conclure

En définitive, le mouvement des migrants et des marchandises fait le lien entre des lieux de transit aussi différents que des souks, des gares routières, des espaces religieux, des nouveaux quartiers d'habitation, des espaces publics mais aussi entre des acteurs – migrants et intermédiaires en tous genres – recréant dans des contextes variables les conditions de l'accueil et du transit. Mais si tous ces «petits faits» attestent de la construction d'espaces transnationaux «par le bas» [Portes, 1999], peut-on pour autant parler de nouveaux territoires en réseaux qui se construiraient et se tisseraient depuis l'Afrique noire jusqu'au capitales du Maghreb en passant par les petites villes sahariennes et sahéliennes, nouveaux points d'ancrage? Convergeant dans le sens d'un contrôle accru de la circulation des personnes, les initiatives institutionnelles redoublées semblent avoir une certaine efficacité sur les parcours migratoires. Assurément, Nouadhibou attire encore des migrants de toute l'Afrique, bien qu'elle soit rebaptisée «Nouadhibou-du monde» par ceux qui y sont piégés. La fonction d'accueil de ces cités est sérieusement interrogée alors que les pays du Maghreb sont conduits à développer de nouvelles politiques de coopération avec l'Europe (durcissement des conditions d'entrée et de séjour, coopération policière) et à renforcer leur partenariat sur le continent africain (constitution de l'Union Africaine, CEN-SAD...). Ces villes étapes apparaissent au grand jour autant comme des lieux-refuges, des impasses, des prisons ou une «terre d'attente» que comme un carrefour, figure davantage rêvée qu'heuristique. Aussi, tout classement hâtif de l'espace transsaharien au rang des grandes routes migratoires entre l'Afrique et l'Europe doit-il être pondéré. La réversibilité des flux migratoires ne doit pas être négligée au même titre que la fluidité des carrières, statuts et projets des migrants. Restons attentifs à la manière dont les circulations migratoires transsahariennes mettent

en lumière les dynamiques sociales et spatiales du Sahara contemporain et les relations qui se nouent entre ses deux rives. C'est dans les interstices de territoires multiples, religieux, politiques, marchands ou nomades que se déplacent les migrants; nous commençons à peine à en prendre la mesure.

BIBLIOGRAPHIE

- ALIOUA M. (2003), *Réseaux, étapes, passages, les négociations des subsahariens en situation de migration transnationale. L'exemple de leur étape marocaine à Rabat*, Mémoire de maîtrise, s-dir. A. Tarrus, Université Toulouse le Mirail.
- BA C.O. (1995), «Un exemple d'essoufflement de l'immigration sénégalaise: les Sénégalais au Cameroun», *Mondes en développement*, n° 91, t. 23, p. 31-44.
- BASTIDE R. (2000), *Le prochain et le lointain*, Paris, L'Harmattan, 299 p. (Réédition).
- BENNAFLA K. (2004), «De la guerre à la coopération: Les dangereuses liaisons tchadolibyennes», in O. Pliez (éd.), *La nouvelle Libye, sociétés, espaces et géopolitique au lendemain de l'embargo*, Paris, Karthala, p. 111-138.
- BERTONCELLO B., BREDELOUP S. (2004), *Colporteurs africains à Marseille. Un siècle d'aventures*, Paris, Autrement, coll. Français d'ailleurs, peuple d'ici, 167 p.
- BISSON J. (2003), *Mythes et réalités d'un désert convoité: le Sahara*, Paris, L'Harmattan, 479 p.
- BOURGEOT A. (1995), *Les sociétés touarègues, nomadisme, identités, résistances*, Paris, Karthala, 544 p.
- BREDELOUP S. (1994), «L'aventure des diamantaires sénégalais», *Politique africaine*, n° 56, décembre, p. 77-93.
- BREDELOUP S. (coord.) (1995), «Dynamiques migratoires et recompositions sociales en Afrique de l'Ouest», *Mondes en développement*, n° 91, t. 23, Bruxelles, 147 p.
- BRUNEAU M. (2004), *Diasporas et espaces transnationaux*, Paris, Anthropos, coll. villes-géographie, 249 p.
- BUNDU A. (1996), «La CEDEAO et l'avenir de l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest», in R. Lavergne (dir.), *Intégration et coopération régionales en Afrique de l'Ouest*, Paris, Karthala-CRDJ, p. 41-62.
- CLANET J.-C. (1981), «L'émigration temporaire des Toubou du Kanem vers la Libye», *Cahiers géographiques de Rouen*, n° 15, p. 17-33.
- CÔTE M. (dir.) (2002), *Le Sahara, cette autre Méditerranée*, n° 3-4 de *Méditerranée*, Aix, 108 p.
- DOMENACH H., GONIN P. (dir.) (2002), Migration et environnement, *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 18, n° 2, 241 p.
- FOLLANA C. (2004), «Vers une prise en compte du "Sud" dans le nouveau cadre de négociation des politiques migratoires?», in 1^{er} Congrès de l'Association Française de Sociologie: *Réseau Migrations et relations inter-ethniques dans un contexte de mondialisation*, 24-27 février 2004.
- FONTAINE J. (1996), «Les populations sahariennes», in J. Fontaine (coord.), *Sociétés sahariennes entre mythes et développement*, Tours-Besançon, Les Cahiers d'URBAMA, n° 12, p. 33-44.
- GOLDSCHMIDT E. (2002), «Migrants congolais en route vers l'Europe», *Temps modernes*, août-nov., n° 620-621, p. 208-239.

- GOTMAN A. (2001), *Le sens de l'hospitalité*, Paris, PUF, 507 p.
- GRÉGOIRE E. (1999), *Touaregs du Niger, le destin d'un mythe*, Paris, Karthala, 339 p.
- GRÉGOIRE E., SCHMITZ J. (2000), «Monde arabe et Afrique noire: permanences et nouveaux liens», *Autrepart*, n° 16: Afrique noire et monde arabe, continuités et ruptures, 181 p.
- GUILMOTO C.Z., SANDRON F. (2003), *Migration et développement*, Paris, Les études de la documentation française, 142 p.
- PALIDDA S. (1999), «La criminalisation des migrants», *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 129, p 39-49.
- PORTES A. (1999), «La mondialisation par le bas, l'émergence des communautés transnationales», *Actes de la recherche en sciences sociales*, 129, p. 15-25.
- PLIEZ O. (2003), *Villes du Sahara, urbanisation et urbanité dans le Fezzan libyen*, Paris, CNRS Éditions, coll. Espaces et territoires, 207 p.
- PLIEZ O. (2006), «Nomades d'hier, nomades d'aujourd'hui, Les migrants africains réactivent-ils les territoires nomades au Sahara?», *Annales de Géographie* (à paraître).
- POLI R. (2005), «Le concept de circulation dans l'espace européen du football professionnel. Réseaux et trajectoires migratoires des joueurs africains», in Colloque *Circulations et territoires dans la migration internationale*, Université Toulouse Le Mirail, 16-18 mars.
- SAYAD A. (1991), *L'immigration ou les paradoxes de l'altérité*, Bruxelles, De Boeck-Wesmael, 331 p.
- SENNETT R. (2000), *La conscience de l'œil*, Paris, Éditions de la Passion, 221 p.
- SPIGA S. (2002), «Tamanrasset, capitale du Hoggar: mythes et réalités», *Méditerranée*, t. 99, p. 83-90.
- TARRIUS A. (1992), *Les fourmis d'Europe. Migrants riches, migrants pauvres et nouvelles villes internationales*, Paris, Harmattan, 208 p.