

Entre Libye et Soudan : la fermeture d'une piste transsaharienne ¹

*Martine Drozd **, *Olivier Pliez ***

Courant 2003, les pistes sahariennes entre le Soudan et la Libye ont été interdites à la circulation, officiellement à la suite de l'aggravation du conflit du Darfour. C'est ainsi le plus important dispositif migratoire et marchand terrestre transsaharien qui est en voie de démantèlement, sans aucun le doute le plus dynamique jusqu'au début des années 2000 et, paradoxalement, l'un des moins connus.

Cet arrêt des échanges terrestres constaté entre la Libye et le Soudan est en porte-à-faux avec l'image d'itinéraires empruntés par un nombre croissant de migrants originaires d'Afrique subsaharienne que les médias ont assez largement amplifiée. Et il est vrai que cette image connaît un écho certain dû à l'évidente survalorisation d'une lecture des migrations subsahariennes au prisme de leur seul transit vers l'Europe, notamment dans les cénacles politiques de l'euro-méditerranée. Nombreux sont en effet ceux qui, notamment en Italie, se sont livrés ces deux dernières années à une surenchère verbale bien éloignée de la réalité tel que M. Pisanu, ministre italien de l'Intérieur, qui déclarait en juillet 2004 devant le Parlement que deux millions d'Africains et d'Asiatiques présents en Libye étaient en attente d'un passage clandestin en Europe. On sera au mieux tenté d'expliquer de telles approximations à la fois par une carence en informations récentes sur la partie orientale du Sahara, partagé entre la Libye, l'Égypte, le Tchad et le Soudan mais aussi par une difficulté à quantifier de manière fiable les flux migratoires transsahariens. Or cette difficulté à quantifier, et en conséquence à hiérarchiser ces flux selon les routes empruntées, a contribué à opacifier les dispositifs migratoires qui se sont mis en place entre les deux rives du Sahara et à laisser libre cours à des spéculations souvent bien éloignées des réalités vécues par celles et ceux qui à divers titres participent de cette circulation.

* Étudiante en géographie, ENS Lyon, 46, allée d'Italie, 69364 Lyon cedex 07, martinedrozd@yahoo.fr.

** Chargé de recherche au CNRS, CEDEJ, PO box 392, Muhhamad Farid, Le Caire, Égypte, olivier.pliez@laposte.net.

1. Cet article se fonde sur des enquêtes de terrain effectuées par les auteurs en mars 2004.

La présence soudanaise en Libye est pourtant notable puisqu'on estime le nombre de leurs ressortissants à une large fourchette de 500 000 et 800 000² personnes, soit la seconde communauté immigrée après les Égyptiens et la première parmi les ressortissants d'Afrique subsaharienne. Si la large majorité d'entre eux sont des Musulmans venant du nord et de l'ouest du pays, leur statut n'en reste pas moins ambigu. En effet, si dans les classifications de la statistique nationale libyenne, les Soudanais sont classés dans le groupe des «Arabes», et sont à ce titre libres de circuler entre les deux États, ils n'en demeurent pas moins souvent considérés par l'opinion publique libyenne au mieux comme des «étrangers non arabes», au pire (compte tenu de la manière dont ils sont traités en Libye) comme des «Noirs» et de ce fait souvent pris pour cible des expulsions et des tensions bilatérales ou communautaires. Or ce hiatus entre définition statistique et représentation de l'opinion publique vis-à-vis des immigrés soudanais en Libye a d'évidence contribué au gonflement des chiffres de «migrants subsahariens en transit vers l'Europe» en procédant à un amalgame entre des populations dont les motivations et les conditions de séjours varient très fortement.

Les routes empruntées par les migrants et les marchandises entre la Libye et le Soudan constituent l'un des axes majeurs du renouveau des circulations entre les deux rives du Sahara. Mais on oublie souvent que les échanges terrestres entre les deux États sont anciens puisque leurs prémices datent des années 1960. D'autant plus qu'ils se sont très largement densifiés au fil des années 1980 et 1990, alors que le régime libyen, à la recherche de soutiens extérieurs pour contrebalancer sa mise à l'écart sur la scène internationale, a déployé une politique de rapprochement avec un certain nombre d'États africains, notamment ceux qui sont frontaliers. Ces éléments de la géopolitique régionale sont connus pour avoir été amplement décrits par les observateurs de la région saharo-sahélienne³.

Or, le long des pistes transsahariennes entre la Libye et le Soudan, un véritable espace migratoire et marchand transnational a émergé. Il est composé de petites villes et de marchés de différentes tailles, constituant autant de points de rupture de charge sur des itinéraires longs de plusieurs milliers de kilomètres entre Khartoum et le nord de la Libye. Comment et à l'initiative de qui s'est-il mis en place? Au fil des années, ces lieux, bourgades ou marchés, produits par les flux d'échanges entre le Soudan et la Libye, se transforment, s'insèrent dans les espaces urbains, deviennent les maillons de nouveaux réseaux d'échanges transnationaux, et parfois des leviers du développement local. Quid de leur pérennité et de leur adaptation au nouveau contexte qui se dessine non seulement entre les deux États mais surtout aux réseaux migratoires et marchands transnationaux qui lient le Soudan à l'Afrique, la Méditerranée et au Golfe arabo-persique? La fer-

2. Notons que ces estimations avancées par des officiels libyens, si elles ont pu avoir quelque crédibilité entre 1995 et 2000, doivent être revues à la baisse après cette date compte tenu de la politique de réduction de la présence de main-d'œuvre étrangère opérée par le régime libyen depuis. Pour note, on comptait, en 1996, 63 000 travailleurs soudanais en Libye selon la statistique soudanaise et 94 769 résidents soudanais selon le recensement libyen de 1995.

3. Voir notamment S. Haddad, «La politique africaine de la Libye: de la tentative impériale à la stratégie unitaire», *Monde arabe, Maghreb Machrek*, 2000, n° 170, p. 29-38.

meture de la frontière terrestre entre la Libye et le Soudan nous permettra donc de mettre en lumière la construction des «routes transsahariennes» dont on suppose, souvent à tort, qu'elles ne sont devenues des voies de circulation notables que depuis les années 1990 alors qu'elles sont bien souvent le fruit de mouvements migratoires plus anciens qui lient le Sahel au Sahara maghrébin.

Du champ migratoire circonscrit au Darfour-Libye à l'espace migratoire transsaharien

La manière dont des flux d'échanges se sont mis en place par la voie terrestre entre le Soudan et la Libye des années 1960 aux années 1980 est un véritable cas d'école d'une situation commune aux autres États sahéliens, Tchad et Niger notamment. Ces flux combinent systématiquement les transports de marchandises et de migrants et s'étendent en l'espace d'une trentaine d'années d'un champ migratoire circonscrit au Darfour à l'ensemble du Soudan au gré des relations bilatérales avec la Libye, jusqu'à devenir l'un des principaux axes migratoire et marchand transsahariens durant les années 1990.

Dés les années 1960, l'exploitation des hydrocarbures en Libye et le décollage économique qui s'ensuit vont entraîner un appel à la main-d'œuvre immigrée. Les flux migratoires sont d'abord étroitement circonscrits à la partie occidentale du Soudan, qui correspond à la province du Nord-Darfour. Quoique frontalière du Tchad, cette région est enclavée, mal reliée au reste du Soudan et notamment à la capitale, Khartoum. Elle est peuplée de populations de pasteurs-nomades vivant pour l'essentiel de l'élevage sur les marges semi-arides saharo-sahéliennes qui trouvent à s'employer sur les chantiers libyens.

Mais c'est au fil des années 1970 que les flux de travailleurs s'amplifient réellement sous la double conjonction du boom pétrolier libyen, lequel entraîne une demande croissante en main-d'œuvre, mais aussi des sécheresses (surtout 1968-1973 et 1983-1985) qui perturbent l'économie pastorale du Sahel. L'émigration temporaire depuis le Darfour vers la Libye touche alors toutes les communautés d'éleveurs des marges sahéliennes; les hommes vont partir travailler pour des périodes allant de quelques mois à 2 ou 3 ans afin de compléter leurs revenus amputés par la perte du bétail et de reconstituer leur cheptel.

S'il est difficile d'apprécier l'importance réelle de cette émigration, les chiffres officiels font tout de même état de l'arrivée de 35 personnes par jour en moyenne en provenance de Libye au poste frontière soudanais de Mellit; et ceux qui ne se font pas enregistrer sont plus nombreux encore [Rasheed, 1988]. Les enquêtes menées durant les années 1980 auprès des Zaghawa [Ibrahim, 1988], la plus importante ethnie du Darfour, pointent déjà le fait que l'émigration vers la Libye touche tant les populations rurales qu'urbaines. Il est d'ailleurs fréquent que cette émigration soit précédée d'une période de travail à Khartoum permettant à ceux qui l'effectuent d'accumuler un capital suffisant pour se rendre ensuite en Libye. On estime alors qu'un foyer sur cinq compte un membre en Libye, comme dans la province tchadienne du Kanem, autre région pourvoyeuse d'émigrés.

grants du nord du lac Tchad, où des enquêtes avaient été menées par Jean-Charles Clanet [1981]. Or, une vingtaine d'années plus tard, une mission d'expertise au Darfour conclue que les proportions sont restées les mêmes [Couteaudier, 2005].

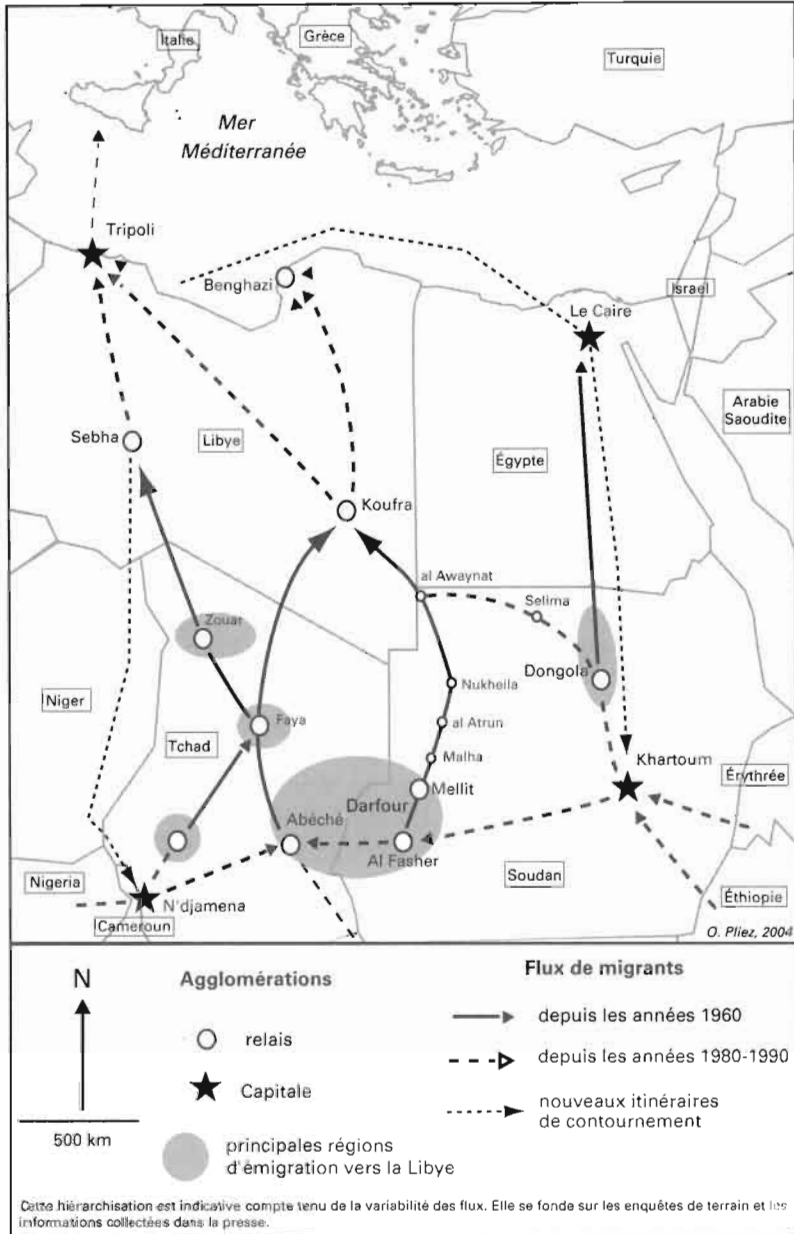
De tels flux, inscrits dans la durée, ont une seconde incidence: la Libye devient aussi un partenaire commercial de première importance pour les commerçants du Darfour. En effet, dans le sens sud-nord, le bétail élevé par les pasteurs de l'Ouest soudanais trouve à s'écouler sur le marché de consommation libyen et dans le sens nord-sud, les produits subventionnés par le gouvernement libyen sont exportés clandestinement pour être revendus sur les marchés du Sahel. Ce commerce illicite est d'une telle importance qu'il est estimé à 300 % du commerce légal; un décalage qui reflète la diversité des sources d'approvisionnement puisque, à côté des négociants transfrontaliers, chaque migrant de retour au Soudan revient chargé de produits achetés avant son départ de Libye.

Au fur et à mesure que les échanges se diversifient et se densifient, un véritable réseau urbain transsaharien se forme entre les villes frontières d'El Fasher et Mellit côté soudanais et de Koufra côté libyen [Rasheed, 1988]. Mellit devient en conséquence à la fin des années 1980 un véritable «port saharien» où des agences de voyage organisent le commerce transfrontalier des marchandises et du bétail en camion. Mais déjà, le rayonnement commercial de la bourgade est important puisque des commerçants viennent s'y approvisionner depuis l'ensemble du Soudan en biens de consommation qui, via la Libye, atteignent Mellit à des prix très intéressants. Sur la piste qui court jusqu'à Koufra, le trajet long de 800 kilomètres dure de 25 à 30 jours pour le bétail et une semaine pour les camions, et en conséquence les petites oasis enclavées, Malha, El Atrun, Nukheila et Al Awaynat (fig. 1) deviennent des étapes d'approvisionnement en eau, de formation des convois et de contrôle douanier.

De la sorte, en une vingtaine d'années, un véritable champ migratoire international lie l'ouest du Soudan à la Libye, animé par des échanges importants et diversifiés par la voie terrestre allant tant du nord vers le sud qu'en sens inverse et structuré autour d'un réseau urbain transfrontalier. Mais déjà, à la différence des cas maghrébins ou turcs en direction de l'Europe occidentale, le champ Darfour-Libye se caractérise par l'étroite association entre migration et commerce. C'est d'une part le gage pour les transporteurs de ne jamais voyager à vide, condition *sine qua non* pour envisager la traversée saharienne, mais aussi pour les migrants de financer leur retour au Soudan et de contourner le problème de la non convertibilité des monnaies.

Le rapprochement entre Tripoli et Khartoum, après la prise du pouvoir par le régime militaire d'Omar al Bechir en 1989, donne un nouvel essor aux échanges transfrontaliers terrestres. Cette période marque d'évidence le pic de l'émigration soudanaise en Libye puisqu'en juillet 1990, un accord d'intégration signé par les deux parties accorde la liberté de circulation aux personnes. Le champ migratoire dépasse alors le cadre du Darfour pour s'étendre à l'ensemble du Soudan puisque des émigrants de toutes les régions du pays se rendent en Libye

Fig. 1 – Le champ migratoire Soudan-Libye



au point qu'un second itinéraire, plus direct, plus accessible aussi pour les ressortissants du nord et de l'est du Soudan, est ouvert en 1993 via la Nubie soudanaise et la bourgade de Dongola.

C'est au même moment que la politique africaine de Kadhafi crée un contexte géopolitique suffisamment favorable pour que des migrants, dont les mouvements étaient jusque-là circonscrits aux espaces migratoires ouest et centrafricains empruntent les routes sahariennes, entrant en Libye par les villes de Sebha ou de Koufra⁴. Or si dans ce dernier cas, l'itinéraire le plus évident est celui qui part de la région du Lac Tchad, on n'en relève pas moins que des ressortissants de pays arabes et africains, Iraquiens, Algériens, et Somaliens, sont refoulés aux postes frontières libyens depuis le Soudan au prétexte que seuls les ressortissants soudanais sont autorisés à prendre cette voie (South African Press association, 04.95). Une route migratoire terrestre est donc rapidement ouverte par des migrants et des réfugiés venant de l'Afrique orientale (Éthiopie, Érythrée, Somalie) via le Soudan, parallèlement aux autres itinéraires identifiés plus à l'ouest (Mauritanie-Maroc/Espagne; Niger-Algérie et/ou Libye; Tchad-Libye).

Le Soudan, pays d'émigration ancré à la Libye, devient donc aussi, dans des proportions que l'on ne peut toutefois pas estimer, pays de transit des migrants depuis la Corne de l'Afrique. Cependant, même si la route dépasse rapidement le cadre fixé par les accords bilatéraux soudano-libyens, la place des Soudanais dans le total des migrants entrants en Libye est largement prépondérante sur toute autre nationalité puisqu'ils sont dans les années 1990 plusieurs centaines de milliers à être présents sur l'ensemble du territoire libyen. C'est en se greffant sur cet espace migratoire concernant progressivement des régions sahariennes puis sahéliennes, que les migrants subsahariens contemporains rencontrent des migrants sahéliens dont la maîtrise de la circulation transfrontalière est plus ancienne.

Cet espace migratoire reste donc indéniablement jusqu'à nos jours celui des Sahéliens venant travailler en Libye plus que celui des migrants venant d'autres parties du continent africain dont le poids numérique dans les flux de circulation demeure très probablement modeste. En effet, si l'on s'en tient aux statistiques officielles libyennes – malgré une évidente sous-estimation de la présence réelle de Subsahariens –, les neuf dixièmes d'entre eux sont originaires de seulement trois États, le Soudan (70,4 %), le Tchad (13,2 %) et le Niger (4,4 %) [Pliez, 2004b]. Or, malgré la croissance spectaculaire des effectifs de migrants, tout laisse penser que ces ordres de grandeurs de la présence d'immigrants subsahariens par nationalités n'ont guère changé par la suite; voire se sont renforcés lorsqu'à partir des années 2000, l'ensemble du dispositif est remis en cause.

Démantèlement des itinéraires terrestres et réorientations des flux migratoires

Les signes avant-coureurs du démantèlement de l'espace de circulation Libye-Soudan étaient en effet déjà perceptibles depuis l'année 2000. C'est à ce moment-là que l'hostilité latente de l'opinion publique libyenne à l'égard de la politique africaine de Mouammar Kadhafi, sur fond de crise économique et de

4. Parmi l'abondante bibliographie sur le sujet, voir notamment Grégoire [1999]; Pliez [2003 et 2004] et les articles réunis dans ce numéro.

tensions sociales croissantes, culmine avec les violences de l'automne 2000 à Tripoli et Zawiya [Pliez, 2004b]. S'ensuivent des départs volontaires et des expulsions vers la plupart des États dont sont originaires les migrants subsahariens; une première, à cette échelle depuis les dernières grandes phases d'expulsion de l'année 1995, lesquelles avaient touché des ressortissants de toutes nationalités, tant arabes qu'africains. Ainsi, les 200000 Soudanais présents sur le sol libyen sont victimes de la dégradation des relations entre Khartoum et Tripoli puisque plusieurs milliers d'entre eux (70000?) sont conduits sans ménagement jusqu'à la frontière entre les deux États. À partir de cette date, la Libye va clairement manifester son désir de réguler les flux de circulation de migrants, envisageant même de mettre en place des quotas annuels d'immigrants, probablement par souci d'apaisement vis-à-vis de la population libyenne mais aussi de ses partenaires africains.

Pour autant, le régime libyen ne s'engage clairement à surveiller plus étroitement la circulation transfrontalière des migrants qu'à partir des années 2002 et 2003, en contrepartie d'un soutien italien dans le cadre des négociations pour la levée définitive de l'embargo européen sur les armes. Rien ne transparait officiellement dans les relations que la Libye entretient avec l'Italie et l'Europe d'une part, avec les États africains d'autre part. Cependant, la coïncidence des calendriers est frappante au point que l'on puisse se demander si les relations entre la Libye et l'Italie ne prennent pas alors le pas sur les relations avec le partenaire soudanais, entraînant en conséquence l'application de mesures de contrôles plus sévères vis-à-vis des migrants. C'est dans ce contexte qu'au mois de mai 2003 la frontière entre le Soudan et la Libye est fermée sur fond d'insécurité croissante des voies terrestres et d'aggravation de la crise du Darfour. Et alors que les tractations avec Rome s'accroissent au fil de l'année 2004, la Libye promulgue en février des lois plus restrictives à l'encontre des migrants, conditionnant notamment la délivrance de la carte sanitaire – indispensable pour tous les étrangers présents sur le sol libyen – à des contrôles plus stricts; enfin au mois d'août, Tripoli annonce aux consulats africains sa décision de rapatrier tous leurs ressortissants entrés illégalement dans le pays. Ces tractations italo-libyennes aboutissent au mois d'octobre de la même année à la levée des dernières sanctions européennes mais en parallèle la pression sur les migrants présents en Libye s'accroît mois après mois.

C'est donc rapidement l'ensemble du dispositif migratoire et marchand qui est perturbé. Car si durant les années 1990, les autorités libyennes refoulaient déjà de nombreux migrants au prétexte que la route n'était ouverte qu'aux Soudanais, cette restriction est en 2003 appliquée à l'ensemble des migrants et des commerçants toutes nationalités confondues. Notons au passage qu'un tel fait est de nature à pondérer tout classement hâtif de cette route au rang de la clandestinité puisqu'elle n'a été fréquentée qu'à la suite d'un accord bilatéral (1990) et tombe en désuétude lorsque celui-ci est remis en cause. Pour autant, la fréquence des expulsions de ressortissants soudanais (1995 et 2000 pour les plus importantes) montrait déjà les limites, mais aussi la fragilité, de tels accords.

Dans ce contexte, la suspension de l'embargo aérien en 1999, puis la création de la compagnie aérienne libyenne internationale, *Afriqiyah Airways* en 2001 reliant plusieurs fois par semaine Tripoli et Benghazi à Khartoum et de la *Tibesti Airlines* qui propose des vols hebdomadaires Benghazi-Koufra vers Nyala, al Fasher et Khartoum, a offert aux migrants subsahariens une alternative aux dangereuses routes terrestres. Elle permet en même temps de constater que ce sont avant tout les ressortissants de l'Ouest du pays qui continuent à se diriger vers la Libye, mais pour un montant (250 dinars libyens l'aller et 350 DL l'aller-retour, soit respectivement 150 et 210 euros) qui dépasse de beaucoup celui que la plupart de ceux qui prenaient la route peuvent payer. Et encore est-ce en négligeant le fret accompagné, plus onéreux qu'à bord d'un camion. L'option aérienne ne concerne en fin de compte que les commerçants au point que de nombreux vols seraient annulés faute de passagers [Couteaudier, 2005].

Après une période de mise en place où des témoignages de migrants convergeaient tous dans le sens de l'impossibilité d'emprunter ces avions entre Khartoum et Tripoli, il apparaît aujourd'hui qu'officiellement les voies aériennes se sont substituées aux routes terrestres. Mais le passage brutal d'une circulation terrestre sans contraintes majeures à une circulation par la voie aérienne laisse tout de même plusieurs questions en suspens, tant il est clair que de nombreux candidats à l'émigration vers la Libye ne peuvent réunir les moyens financiers suffisants pour prendre l'avion.

D'évidence, le report des flux d'un mode de transport terrestre vers la voie aérienne n'a pas pu être aussi systématique car la présence de Soudanais en Libye demeure importante. En conséquence, les mesures de restriction de la circulation par la voie terrestre frappe au premier chef les migrants qui circulent entre les deux États, partagés entre leur emploi d'un côté de la frontière et leur famille de l'autre. Compte tenu de la faiblesse des salaires versés en Libye, nombre d'entre eux n'ont pas d'autre choix que d'opter pour le trajet le moins onéreux, celui qui est généralement le plus long. C'est pour cette raison que des itinéraires de contournement (fig. 1) sont mis en place par des Soudanais travaillant déjà en Libye, lesquels varient selon leur statut. Dans le cas de ceux qui bénéficient d'un emploi salarié sous contrat, la solution la plus économique consiste à emprunter la voie terrestre via l'Égypte, puis le long de la vallée du Nil afin de prendre le ferry entre Assouan et Wadi Halfa. Pour les migrants-commerçants les plus modestes, qui continuent à revenir avec des marchandises, reste encore l'option de prendre un camion depuis Sebha ou Koufra et de rejoindre ensuite le Darfour via le Tchad. Or même si la construction de la route asphaltée entre N'djamena et Abéché est bien avancée, cet itinéraire double le temps de trajet tout en accroissant les taxes, les rackets et les risques pour ceux qui les empruntent⁵. Dans le même temps, ceux qui disposaient de fonds provenant de leur famille ou constitués lors d'une première migration à Khartoum ou en

5. Le trajet via le Tchad revient aujourd'hui à 300 US \$ contre 60 à 70 US \$ lorsque la route directe depuis le Darfour était ouverte [Couteaudier, 2005].

Égypte, peuvent envisager de se rendre en Libye comme commerçants. Ils y bénéficient en effet toujours de conditions de séjour légales grâce à leur passeport soudanais et Tripoli se maintient, voire renforce son rôle de «place franche» entre la Méditerranée et l'Afrique subsaharienne, ouverte à ceux qui viennent y commercer.

Mais la fermeture de la liaison terrestre a aussi entraîné une croissance des flux clandestins de voyageurs, notamment ceux des réfugiés éthiopiens ou érythréens empruntant la route de la Libye, révélant les effets néfastes d'une fermeture brutale et sans concertation des frontières terrestres et les amalgames auxquels procèdent les gouvernants de la région. Il peut paraître paradoxal qu'un tel flux s'accroisse alors que les conditions d'entrées en Libye se durcissent. Mais cette situation trouve son explication dans le contexte soudanais⁶ où les pressions, tant des pouvoirs publics que des organismes internationaux chargés de la prise en charge des réfugiés (tels le Haut Commissariat aux Réfugiés), se sont accrues depuis le début des années 2000 afin que ces derniers rentrent chez eux. Or la longévité de leur installation au Soudan et la persistance des clivages politiques qui expliquent leur exil rend pour beaucoup ce retour impossible à envisager, quitte alors à emprunter les routes migratoires vers la Libye ou l'Égypte. La coïncidence des calendriers est d'ailleurs frappante puisque c'est au moment où un important plan de rapatriement des réfugiés vers l'Érythrée est mis en œuvre, entre 2002 et 2004, que l'on enregistre un nombre croissant d'Érythréens et d'Éthiopiens en Libye.

Les départs s'effectuent depuis le quartier éthiopien de Khartoum, via la *souk libya*. De là, les réfugiés sont acheminés par des passeurs jusqu'à Koufra, en Libye, par groupe de vingt personnes environ, en une dizaine de jours. Les passeurs rentrent alors à Khartoum avec à leur bord des migrants soudanais et des marchandises destinées à être vendues dans la capitale. Les chauffeurs sont des Libyens – condition indispensable pour franchir la frontière plus aisément –, qui parfois acheminent les Éthiopiens et les Érythréens jusqu'à Tripoli. Mais celui qui organise le voyage jusqu'à Koufra est un Érythréen qui connaît les prix du passage en Europe via l'Italie (entre 800 et 1200 dollars US selon le nombre de passagers) et les personnes à qui s'adresser en arrivant. Avant de passer en Italie, il faut parfois attendre 3 ou 4 mois à Tripoli. Une fois en Italie, ils se rendent à Bari où ceux qui sont déjà installés informent les nouveaux arrivants des conditions d'obtention du statut de réfugié en attendant un départ pour la Suède ou l'Amérique du Nord.

Cependant, ces flux modestes – seulement 20 à 30 personnes par mois environ –, se sont quasiment taris courant 2004 car les actions répressives de Tripoli à l'encontre de ces réfugiés se sont récemment multipliées. Ces tensions ont culminé en août 2004 lorsque des Érythréens, expulsés de Libye par charter en même temps que des Nigériens, détournent l'avion, forçant ses pilotes à atterrir à Khartoum dès qu'ils comprennent qu'on les renvoie en Érythrée. Si l'affaire

6. Voir F. Le Houérou, «Camps de la soif au Soudan», *Le Monde Diplomatique*, 2003, n° 5, p. 26.

s'est dénouée durant l'automne 2004 avec l'arrestation des pirates de l'air et l'acceptation par Khartoum d'accueillir ces réfugiés, le HCR de Tripoli a, par la suite, plusieurs fois alerté l'opinion internationale de la confusion faite par le régime libyen entre migrants et réfugiés, amalgamant les uns et les autres dans une politique commune de « gestion des flux migratoires » et d'expulsion.

La situation actuelle des communautés de réfugiés éthiopiens et érythréens, sommées par le pays hôte, en l'occurrence le Soudan, de retourner « chez eux » lorsque la situation politique devient plus favorable, a, dans le contexte actuel de revirement politique libyen, de nombreuses conséquences qui sont particulièrement dramatiques. Les mesures de contrôle de la circulation prises par les régimes libyen et soudanais ont pour effet de dissocier désormais clairement ceux qui ont les moyens ou pas de prendre l'avion; ceux qui sont autorisés ou pas à franchir les frontières. Mais plus globalement, ce sont les migrants se trouvant dans les situations les plus précaires, les réfugiés transformés en migrants clandestins, ceux dont les salaires sont les plus modestes ou bien ceux qui trouvent seulement à s'employer dans le secteur informel et dont les compléments de revenus se fondaient bien souvent sur l'économie de transit, qui pâtissent du durcissement des conditions d'entrée en Libye.

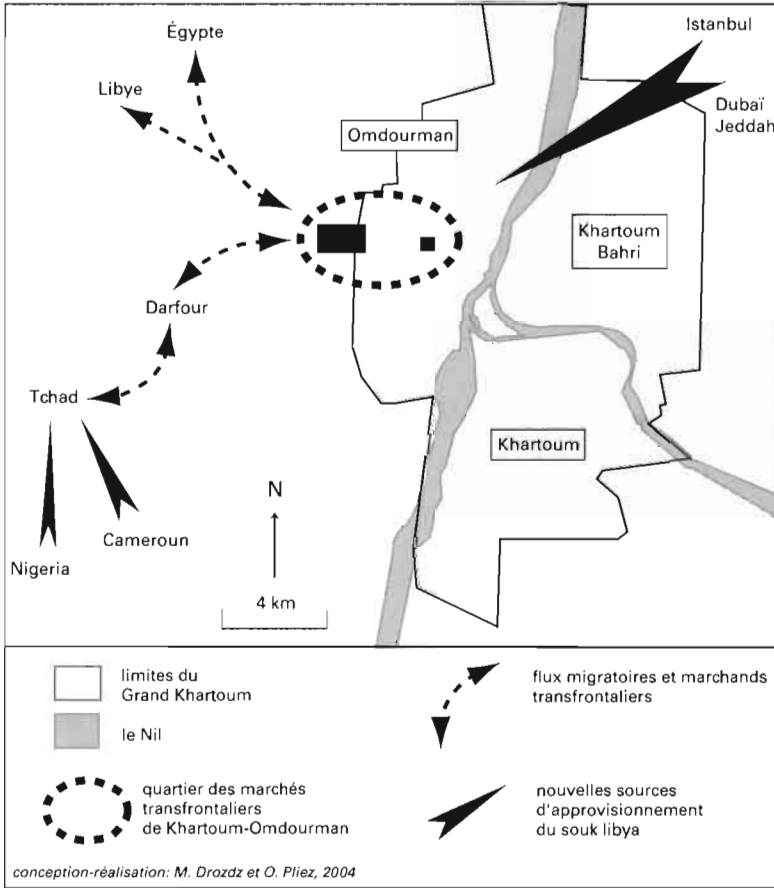
Les répercussions de ces perturbations se font aussi ressentir dans les villes et les marchés qui s'étaient spécialisés dans ce transit.

Le *souk libya* de Khartoum, un marché qui se connecte à d'autres réseaux

La croissance rapide du grand Khartoum s'accélère à partir des années 1970 avec l'arrivée de déplacés et de migrants depuis l'Ouest et le Sud-ouest pendant les phases de sécheresses et du Sud depuis les années 1980. L'appareil commercial de la capitale doit alors répondre aux besoins de consommation d'une agglomération qui compte aujourd'hui 5 millions d'habitants [Denis, 2004]. Les opérateurs du *souk libya* opèrent donc un redéploiement des surfaces commerciales en périphérie de la ville sur les routes vers le sud et l'ouest et participent ainsi de l'émergence d'un pôle commercial d'envergure nationale.

Le *souk libya* occupe rapidement une place centrale dans ce dispositif puisqu'il est le plus vaste marché de Khartoum et l'un des plus importants d'Afrique [Guibert, 2004]. Les marchandises vendues sont de nature diverses: textiles, électroménager, le tout organisé selon des rues qui sont spécialisées par produits. Ce type de marché n'est évidemment pas propre au Soudan puisque tous les pays frontaliers de la Libye comptent de un à plusieurs *souk libya*, mis en place durant les années 1970 par des opérateurs privés afin d'écouler les produits licites et illicites provenant de la Libye. C'est notamment le cas des produits subventionnés par les pouvoirs publics qui sont interdits à l'exportation sauf dans le cadre de relations bilatérales et sont donc illégalement acheminés hors du territoire libyen. Malgré une réduction notable des subventions, nombre de ces marchés se sont pérennisés en attirant une clientèle de classe moyenne

Fig. 2 – Khartoum: des réseaux commerciaux entre Afrique noire et Monde arabe



qui consomme des produits importés. Mais le marché prenant de l'ampleur, ses opérateurs l'ont progressivement ancré à d'autres réseaux d'approvisionnement.

Il est vrai que le *souk libya* s'inscrit dans le temps long des réseaux de circulation des marchandises vers le Soudan, oscillant selon les périodes entre des sources d'approvisionnement égyptiennes, libyennes ou africaines. Ces réseaux répondent donc à différentes temporalités: la route égyptienne, le long de l'axe nilotique, est une voie de passage séculaire encore active aujourd'hui; l'axe vers la Libye via le Tchad correspond lui aussi à un couloir historique, c'est l'axe de la Senoussiya, la confrérie qui s'était opposée à la colonisation italienne et qui pratiquait le commerce transsaharien jusqu'au début du XX^e siècle. Mais les itinéraires ont changé, se sont diversifiés, inscrits dans le sillon des couloirs migratoires qui courent de la capitale à l'Ouest soudanais. Comme l'explique Marc

Lavergne [1999], le commerce et l'approvisionnement des souks de Khartoum depuis le XIX^e siècle était tenu par les Jallaba, commerçants issus des communautés nubienne du Nord (Dongola et Wadi Halfa) connectées avec l'Égypte. Mais ils sont éliminés par le pouvoir qui cherche à favoriser ses affidés, des groupes arabophones et islamisés du Nil Blanc notamment.

C'est à la faveur de ce changement de régime, en 1989, et de la concurrence qui se joue alors entre acteurs commerciaux, que les Zaghawa bénéficient du soutien des nouveaux dirigeants, lesquels leur sont dans les premières années favorables. Il est éclairant de s'attarder sur la trajectoire de cette ethnie, l'une des principales du Darfour, au sein de laquelle des commerçants transfrontaliers vont émerger dans le sillage des premiers flux migratoires vers la Libye. Dans ce contexte, de nombreux Zaghawa achèvent leur reconversion du pastoralisme vers le commerce en s'appuyant sur des acteurs qui possèdent désormais un réel savoir-faire dans le négoce et la maîtrise des réseaux de circulation transfrontaliers. L'ancrage des Zaghawa, entre l'Ouest soudanais, la Libye et Khartoum-Omdourman, où ils sont déjà, selon Helmut Ruppert [1988], près de 30000 au milieu des années 1980 (soit 10 % de la population Zaghawa du Darfour) leur permet de devenir les acteurs incontournables des réseaux commerciaux et migratoires transfrontaliers. C'est donc assez logiquement que ceux qui sont installés dans la capitale soudanaise créent un *souk libya* dès les années 1960 (1966 précisément) afin d'écouler les marchandises jusque-là destinées aux seuls marchés de l'Ouest soudanais.

Ce faisant, les Zaghawa ont opéré leur reconversion à la faveur de deux expériences parallèles et complémentaires : celle d'un exode rural vers les villes du Darfour, notamment El Fasher et ensuite un séjour en Libye de deux ou trois ans afin d'accumuler le pécule suffisant pour se lancer dans le commerce. Là aussi, les enquêtes menées [Ibrahim, 1988] démontrent que le déplacement de la campagne vers la ville entraîne une reconversion professionnelle de l'élevage ou de l'agriculture vers le commerce et que l'expérience migratoire libyenne est un facteur essentiel dans cette reconversion. En outre, les gains des premiers migrants de retour de Libye incitent les jeunes Zaghawa implantés à la capitale à emprunter alors le chemin des États-rentiers du Golfe, prémices de l'ouverture d'une nouvelle route commerciale et migratoire.

En outre, le président actuel du Tchad, Idriss Déby, porté au pouvoir par un coup d'État soutenu par le Soudan, est originaire de cette ethnie, ce qui n'est pas sans faciliter les échanges avec ce pays frontalier et par conséquent indirectement avec le Cameroun et son débouché maritime. L'entente qui se scelle entre les trois États frontaliers de la Libye, du Tchad et du Soudan, à la fois «par le haut» entre les régimes en place, et «par le bas» grâce aux porosités frontalières créées par les alliances tribales et/ou ethniques, permet donc aux Zaghawa d'asseoir leur position de commerçants non plus transfrontaliers mais transnationaux. Car en exerçant un quasi-monopole du transport routier vers l'ouest du pays, ils deviennent des acteurs-clés d'un vaste espace commercial et migratoire

transfrontalier qui s'étend de Douala et de Tripoli à Khartoum via le Tchad. L'ouverture progressive du marché vers les réseaux d'approvisionnement de Jeddah (Arabie Saoudite) parachève la construction d'un dispositif marchand ouvert sur trois façades maritimes (fig. 2) forgé au gré des alliances tribales et des relations interétatiques. Le *souk libya* devient donc la principale source d'approvisionnement en produits importés du Soudan, grâce à des connections avec les plus importantes places marchandes de la Méditerranée (Istanbul) et du Moyen-Orient (Dubai).

Ce faisant, le *souk libya* se transforme tout en se dégageant des deux sources qui ont été à l'origine de sa mise en place: l'étroite association entre les flux migratoires et marchands d'une part, l'attache exclusive à la Libye de l'autre. Cette mutation marque cependant plus nettement encore l'espace et l'économie locale des relais qui jalonnent les pistes transsahariennes.

Dongola, un comptoir en crise

Dongola est un chef-lieu de la région d'Ash Shamaliya (litt. la septentrionale, région administrative nord du pays), d'environ 17000 habitants en 2002, qui chapeaute un réseau villageois nilotique de la Nubie soudanaise. Surtout, Dongola conserve une fonction ancienne de transit le long de l'axe nilotique qui s'est maintenue au XX^e siècle; la route transsaharienne ayant même connu ces dernières années une indéniable vigueur au plan des échanges marchands. Dongola bénéficie en outre d'une situation privilégiée du fait de sa proximité de la Libye par la seule piste directe entre les deux pays mais aussi parce qu'elle est le seul lieu du nord du Soudan où un bac permette la traversée du Nil aux poids lourds qui viennent d'Égypte. Dongola est donc à la confluence de deux axes marchands transfrontaliers fonctionnant à double sens et sur l'itinéraire le plus rapide entre la capitale et le nord du pays.

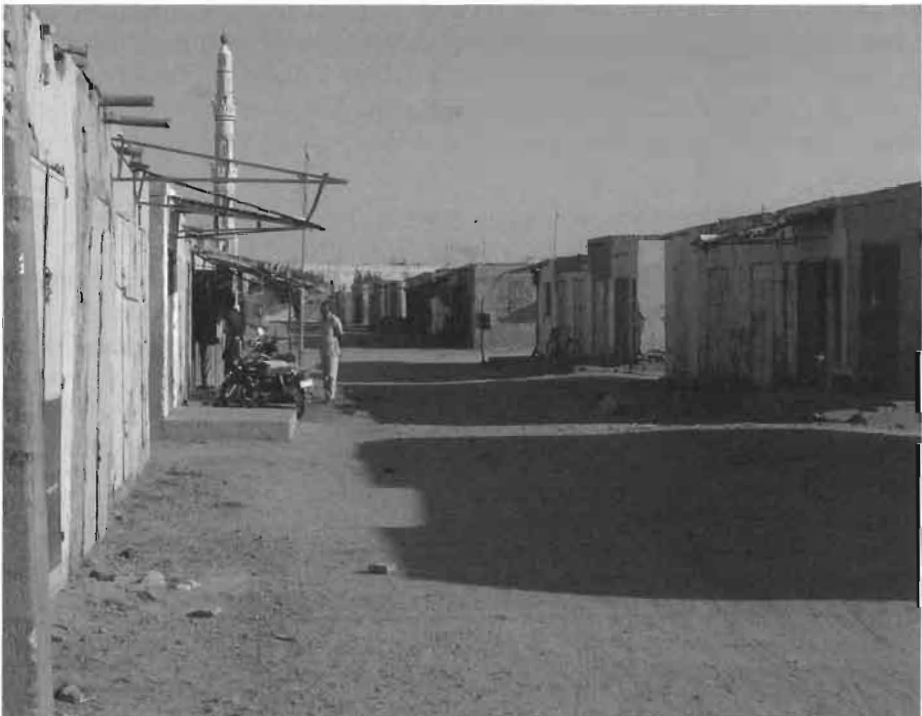
Le premier axe commerçant, depuis Assouan, passe par le ferry jusqu'à Wadi Halfa puis la route qui longe le Nil avant de le franchir à Dongola. Ces camions sont chargés de produits alimentaires ou de produits manufacturés importés d'Égypte, écoulés sur le marché local ou bien destinés à approvisionner le marché de la capitale soudanaise. Khartoum est en effet assez aisément reliée au nord du pays grâce à la construction d'une route asphaltée que les véhicules peuvent emprunter sur une partie du trajet. En parallèle, le long de la vieille piste *Darb al arbain* (piste des quarante jours), le commerce de chameaux élevés au Soudan et vendus en Égypte est toujours d'actualité puisqu'il aurait drainé de l'ordre de 100000 têtes de bétail par an durant les années 1990 (*Al Ahrām hebdo*, 19.05.04). C'est, enfin, la route historique empruntée par les Nubiens émigrant vers l'Égypte et plus récemment par les déplacés Sud Soudanais demandant l'asile politique.

L'itinéraire transsaharien de Dongola vers la Libye est aussi commerçant et migratoire, ouvert à des migrants qui venaient de toutes les régions du Soudan

en parallèle à la route via le Darfour. Là aussi, comme au Darfour, les migrants achetaient en Libye des marchandises qu'ils écoulaient ensuite à Dongola, jusqu'à la fermeture de la route en 2003 et au tarissement des flux de circulation entre Dongola et Koufra.

C'est donc «en creux» que les échanges avec la Libye marquent aujourd'hui l'espace dans la bourgade de Dongola. Un souk s'était développé autour des activités de transit où on trouvait des agences de voyage, des épiceries, des cafés, des restaurants, des garages, des bureaux de dédouanement... bref, tous les indices d'une place frontalière marchande et migratoire. Des bâtiments composés de locaux cerclent de vastes emplacements destinés à l'accueil des poids lourds. Or la crise que traverse aujourd'hui ce souk témoigne de l'importance récente de la destination libyenne comme élément structurant de l'économie locale, plus que la circulation avec l'Égypte. Ainsi, sur les 600 locaux que compte le *souk esh shaabi* (populaire), 20 % seulement sont encore ouverts aujourd'hui (photo 1). De plus, les enseignes laissées sur les locaux fermés attestent que ces fonctions occupaient cinq fois plus de place il y a encore peu de temps. Au point que sur les panneaux des agences de voyage les mots de «Libye» et de «Koufra» ont même été systématiquement repeints ou grattés par

*Photo 1 – Souk esh shaabi de Dongola (Soudan)
moins d'un an après sa fermeture (© O. Pliez, mars 2004)*



leurs propriétaires... comme si la volonté était de gommer jusqu'à la moindre trace de flux encore intenses l'année précédente; indice d'une consigne imposée dans la précipitation par les autorités. Ce n'est donc qu'à défaut de relations encore actives avec la Libye que ce marché, un temps transfrontalier, est désormais essentiellement tourné vers la capitale. Il n'a plus aujourd'hui qu'une fonction mineure de vente de produits au plan local, de halte des voyageurs et de transit des camions de marchandises depuis l'Égypte.

En somme, l'espace d'échanges transsahariens dans lequel est inséré Dongola, mis en place dans un contexte géopolitique favorable, est d'abord animé de flux marchands, sur lesquels se sont ensuite greffés des flux migratoires. Le retournement de conjoncture, quelques dix années plus tard, a quasi automatiquement entraîné leur déclin. Cet «événement» migratoire, temporellement circonscrit, laisse aujourd'hui place à Dongola à des flux clandestins résiduels qui s'effectuent en véhicules 4x4, et à une modeste liaison bimensuelle organisée par le biais d'une agence de voyage de la bourgade. Mais en n'exerçant que des fonctions de transit dépendant de flux gérés par des opérateurs extérieurs, situés aux deux bouts de la piste, Koufra d'un côté, Khartoum de l'autre, une bourgade comme Dongola ne peut que tirer des dividendes modestes du transit sans néanmoins y trouver les moyens d'une accumulation de capital et de «savoir-circuler» durable sur cet axe migratoire et marchand.

Conclusion

Des routes sahariennes comme celles qui lient le Soudan à la Libye peuvent-elles être longtemps fermées et jusqu'à quel point? Notons d'abord, et l'un de nos objectifs était de le démontrer, que ces routes sont devenues pour les Soudanais de l'Ouest une portion d'un espace migratoire et commerçant de vaste ampleur. Par ailleurs, une fermeture ne peut jamais être totale et le régime libyen, soucieux de manifester en acte ses bonnes intentions aux yeux de la communauté internationale, a ouvert la route de Koufra au Darfour pour assumer un pont humanitaire terrestre vers cette région en guerre. Les camions des transporteurs de Koufra qui étaient chargés de migrants et de marchandises il y a encore peu de temps acheminent aujourd'hui l'aide du *World Food Program* à travers le désert. Ceci étant, il se dit à Koufra⁷ «qu'un bon saharien ne voyage jamais à vide», et les camions remontent chargés de moutons soudanais achetés là-bas à 50 dinars (30 euros) pour être revendus ici trois fois plus cher, à 150 (90 euros):

Cette très modeste tolérance ne concerne toutefois pas les personnes, ni les Soudanais, et nous avons vu quelles difficultés se posent pour ceux qui veulent effectuer des allers-retours par la voie terrestre entre les deux États dans le contexte actuel de contrôle accru des migrants; ni bien sûr les autres Subsahariens, dont plusieurs centaines végètent aujourd'hui à Koufra, coincés dans un carre-

7. Enquête de Janvier 2005.

four saharien devenu impasse entre des pistes qu'ils ne sont pas autorisés à prendre au Sud et un quotidien de plus en plus soumis à l'arbitraire policier, aux rafles dans le nord de la Libye et à l'acceptation de conditions d'emploi de plus en plus dégradantes.

On ne peut pourtant pas en rester aux seules conséquences «évènementielles» de la fermeture des pistes entre la Libye et le Soudan, tout aussi dramatiques qu'elles puissent être. Le véritable enjeu, concernant une question aussi sensible que celle des migrations internationales entre l'Europe et l'Afrique, consiste à notre sens à dépassionner un débat qui oscille bien trop souvent encore entre les deux écueils que sont le «romantisme», voire «l'orientalisme» qui accompagnent bien souvent les études sahariennes, grand espace de circulation qui renoue aujourd'hui avec sa «vocation» d'antan et la surenchère politique qui consiste à considérer toute personne qui circule entre deux frontières comme un potentiel «clandestin» qui a l'Europe comme objectif de son itinéraire. Analyser de manière plus distanciée une route migratoire et commerçante comme celle qui lie le Soudan à la Libye depuis plusieurs décennies est, dans cette perspective un biais afin de démontrer que les migrations s'inscrivent aussi dans des logiques structurantes au plan spatial et que de telles logiques peuvent aussi faire l'économie d'une inscription dans un simple rapport migratoire Nord-Sud.

Il convient ainsi de remettre en cause l'idée qui voudrait que les pistes sahariennes, «endormies» depuis la période coloniale, n'ont connu qu'un regain d'activité sous l'effet de la migration internationale à l'échelle du continent africain. Certes, le champ migratoire international qui lie la Libye et le Soudan est devenu au cours des années 1990 l'un des axes de la migration Afrique subsaharienne-Afrique du nord. On peut pointer au moins deux conditions favorables à cette articulation entre un champ migratoire et marchand «de proximité», ancien, circonscrit aux marges du Sahara, qui relie les villes de Koufra, El Fasher et Mellit et un espace de circulation plus étendu, reliant dans un premier temps les capitales des deux États puis devenant dans un second temps le maillon de réseaux beaucoup plus étendus.

Cela tient d'abord aux contextes politiques bilatéraux et on voit bien à travers l'exemple soudanais la sensibilité d'un tel champ migratoire à la conjoncture. Des facteurs de divers ordres peuvent alors remettre en cause les échanges qui animent ce champ en un bref laps de temps: décisions politiques, troubles frontaliers, ouverture de lignes aériennes, émergence de sources d'approvisionnement en marchandises plus compétitives, impossibilité de franchir les frontières... Au contraire, si la conjoncture s'améliore, les flux reprennent rapidement de l'ampleur.

Ceci tient surtout à une seconde condition, probablement plus essentielle encore que la première et pourtant rarement pointée lorsque l'on évoque les échanges terrestres transsahariens⁸. Les populations situées de part et d'autres

8. Voir sur la formation des espaces marchands transsahariens K. Bennafla [2004] et E. Grégoire [1999].

des frontières entre États sahariens ont tissé dans le temps long des réseaux commerciaux et migratoires pouvant s'étendre lorsque les conditions favorables à leur extension sont réunies. Les Zaghawa sont exemplaires de la trajectoire des communautés pastorales de la charnière saharo-sahélienne qui ont pratiqué l'émigration temporaire afin de pallier les crises qu'ils ont subies depuis les années 1970 puis se sont progressivement reconverties dans le commerce transfrontalier. Touaregs du Mali et du Niger, Toubous du Tchad ou Zaghawa du Soudan sont ainsi devenus des acteurs-clés de l'espace migratoire et marchand qui chevauche les frontières entre l'Afrique du nord et le Sahel.

C'est dans ce cadre que se construit un territoire en réseau, fait de marchés comme le *souk libya*, de relais, de bourgades spécialisées dans le transit comme Dongola ou Mellit. Ce territoire est très visible dans les limites du Sahara où il s'inscrit à la charnière entre le Sahara des États – avec ses frontières et ses centres administratifs –, et celui des nomades – qui ont substitué la mobilité internationale à la mobilité pastorale.

Or, en général, les lieux qui composent ce territoire se pérennisent si la fonction de transit prime sur la fonction de transit des migrants. Dongola est de ce point de vue un cas limite puisque l'économie de transit est étroitement dépendante d'une à deux sources d'approvisionnements (en l'occurrence la Libye et l'Égypte) et surtout parce que les opérateurs économiques qui animent ces échanges sont extérieurs à la région. Quant aux flux résiduels de migrants en direction de la Libye, ils concernent ceux qui sont exclus des modalités de la recomposition du champ migratoire entre le Soudan et la Libye. Les mêmes personnes expérimentent alors, selon le contexte dans lequel elles se trouvent, divers statuts, pouvant être successivement réfugié, rapatrié, migrant en transit ou immigrant.

En revanche, des marchés tels que le *souk libya* ont été créés dans un contexte précis, tant politique (ouverture), que migratoire (flux importants vers la Libye) et marchand (l'opportunité de revendre à bas prix des produits de qualité très largement subventionnés par le régime libyen). Mais en prenant de l'ampleur, ils se caractérisent par une autonomisation entre les flux marchands et les flux migratoires. La disparition d'un contexte favorable entraîne la reconversion des marchands ou l'émergence de nouveaux groupes commerçants qui ont réussi à se greffer sur d'autres routes marchandes, plus compétitives (Nigéria et Arabie Saoudite au détriment de la Libye). Car le marché est aujourd'hui inscrit dans un double réseau, celui, national, destiné à irriguer l'ensemble du pays, celui, transnational, qui s'inscrit dans de vastes circuits d'échanges reliés aux ports de la Méditerranée, du Golfe arabo-persique et de l'Afrique centrale. Les réseaux changent mais les lieux perdurent, attestant d'une évidente durabilité des activités marchandes dans les nouveaux espaces urbains des marges saharo-sahéliennes.

BIBLIOGRAPHIE

- BENNAFLA K. [2004], «De la guerre à la coopération: Les dangereuses liaisons tchadolibyennes», in *La nouvelle Libye, espaces, sociétés et géopolitique*, Paris, Karthala.
- CLANET J.-C. [1981], «L'émigration temporaire des Toubou du Kanem vers la Libye», *Cahiers géographiques de Rouen*, n° 15, p. 17-33.
- COUTEAUDIER T. et alii [2005], *Markets, Livelihoods and Food Aid in Darfur: A Rapid Assessment and Programming Recommendations*, EC-FAO-USAID, 70 p.
- DENIS E. [2003], «Khartoum: ville refuge et métropole rentière, mégapolisation des crises VS métropolité», *Cahiers du Gremamo*, n° 18.
- DROZD M. [2004], *Places marchandes, places migrantes, l'inscription spatiale du transit et ses impacts, exemples saharo-sahéliens*, maîtrise de géographie, U. Lyon 2 – ENS Lyon, 141 p.
- FOUAD N.I. [1988], «The migration of the Zaghawa to El Fasher region. Its causes and consequences», *Rural-Urban migration and identity change. Case studies from the Sudan*, Bayreuth, Bayreuther Geowissenschaften arbeiten, n° 11, p. 37-59.
- GRÉGOIRE E. [1999], *Touaregs du Niger, le destin d'un mythe*, Paris, Khartala, 339 p.
- GUIBERT R. [2004], *Réseaux commerçants à Khartoum, le cas du suq libya*, DEA science politique, IEP de Paris, 111 p.
- LAVERGNE M. [1999], «Khartoum, de la ville coloniale au projet islamiste», in *Les grandes villes d'Afrique*, Paris, Ellipses, p. 149-161.
- PLIEZ O. [2004a] «La fin de l'État démiurge? Les nouvelles facettes de l'urbain dans le Sahara libyen», *Autrepart, revue de sciences sociales au Sud*, n° 31, p. 59-74.
- PLIEZ O. [2004b] «Le bassin du lac Tchad, un espace migratoire polarisé par la Libye?», *Politique Africaine*, n° 94, p. 42-58.
- PLIEZ O. [2003], *Villes du Sahara, Urbanisation et urbanité dans le Fezzan libyen*, Paris, CNRS Éditions, coll. Espaces et milieux, 200 p.
- RASHEED (el) F.A. [1988], *Marchands, marchés et commerce à longue distance dans la province du Nord Darfour (Soudan): une étude des stratégies de commercialisation*, thèse de doctorat, Université de Lille, 400 p.
- RUPPERT H. [1988], «The migration of the Zaghawa to Khartoum/Omdourman conurbation», *Rural-Urban migration and identity change. Case studies from the Sudan*, Bayreuth, Bayreuther Geowissenschaften arbeiten, n° 11, p. 37-59.